

EVALUATIE VAN HET MEERJARENPLAN VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID 1987-1991

Integratie van onderzoekresultaten

R-91-93

Ing. J.A.G. Mulder (SWOV); drs. I.H. Veling (Traffic Test) &
drs. R.D. Wittink (SWOV)

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding
2. Het verkeersveiligheidsbeleid
3. Het integreren van verschillende gegevensbronnen
 - 3.1. De momentopname van het gedrag tegenover algemeen voorkomen daarvan
 - 3.2. De eigen schatting tegenover de feitelijke meting
 - 3.3. De verschillen in steekproef bij beide metingen
 - 3.4. De relatie tussen (beweerd) gedrag en attitudes
 - 3.5. Het gewicht dat wordt gegeven aan motieven
 - 3.6. De betekenis van motieven voor een subgroep
 - 3.7. Conclusies
4. Resultaten
 - 4.1. Algemeen
 - 4.2. Betrokkenheid bij verkeersveiligheid
 - 4.3. Verkeersongevallen
 - 4.4. Bekeuringen en pakkansen
 - 4.5. Rijsnelheden
 - 4.6. Alcohol
 - 4.7. Gordels en kindersitjes
 - 4.8. Bromfietzers
 - 4.9. Fietzers
 - 4.10. Zwaar verkeer
 - 4.11. Jongeren en ouderen
5. Discussie en aanbevelingen
 - 5.1. Discussie
 - 5.2. Algemene aanbevelingen
 - 5.2.1. De betrokkenheid bij verkeersonveiligheid
 - 5.2.2. De ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen
 - 5.2.3. Bekeuringen en pakkansen
 - 5.3. Aanbevelingen betreffende speerpunten
 - 5.3.1. Rijsnelheden
 - 5.3.2. Alcohol
 - 5.3.3. Gordels en kindersitjes

5.3.4. Bromfietzers

5.3.5. Fietzers

5.3.6. Jongeren en ouderen

Literatuur

1. INLEIDING

In het Meerjarenplan voor de Verkeersveiligheid is gekozen voor een aantal kansrijke aanvalspunten voor de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Van dit zogenaamde "speerpuntenbeleid" wordt in de looptijd van het plan een meetbaar positief resultaat verwacht.

In het MPV 1989-1993 is per speerpunt expliciet een taakstelling geformuleerd, soms als een vermindering van het aantal slachtoffers, soms als het bewerkstelligen van een gedragsverandering met daaraan gekoppeld de verwachting van een vermindering van het aantal slachtoffers.

Evaluatie van de taakstelling door het beschrijven en analyseren van de algemene ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het afleiden van signalen daaruit, mede in relatie tot de speerpunten, moet de informatie verschaffen om te kunnen besluiten tot voortzetting of aanpassing van het beleid danwel aanvulling van het beleid met nieuwe speerpunten.

In het in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat (DVK) opgestelde SWOV-rapport "De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991" (Wegman, 1988), is voor een aantal aandachtsgebieden nagegaan welke ongevalgegevens daarvoor beschikbaar zijn, hoe die zich in de tijd ontwikkelen en hoe die ontwikkelingen kunnen worden geïnterpreteerd.

In het daarop volgende, ook in opdracht van de DVK opgestelde SWOV-rapport "De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid tot en met 1988 en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991" (Flury, 1990) is ernaar gestreefd de feitelijke ontwikkeling waar mogelijk te presenteren in de vorm van tijdreeksen, die meer informatie bieden over de feitelijke ontwikkeling van de verkeersonveiligheid dan vergelijkingen tussen een peiljaar en een referentiejaar. Voorts is ernaar gestreefd deze ontwikkeling te ontleden in de ontwikkeling van de mobiliteit en de ontwikkeling van het risico en wordt voorzover mogelijk een beschrijving gegeven van het waargenomen gedrag op speerpunten en van enquêtegegevens over kennis en attitudes. Een soortgelijk in opdracht van de DVK op te stellen rapport tot en met 1989 is in voorbereiding (SWOV, 1991).

In oktober 1990 is voor de eerste maal het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) 1990 uitgevoerd. In dit enquête-onderzoek, dat

in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat werd uitgevoerd door Traffic Test b.v. (TT, 1990), zijn aanvullende criteria verzameld waaraan het landelijke en regionale verkeersveiligheidsbeleid kunnen worden getoetst. Dit heeft betrekking op zelfgerapporteerde betrokkenheid bij verkeersongevallen en verkeersovertredingen, zelfgerapporteerd gedrag ten aanzien van alle speerpunten van beleid en op kennis, mening en attitude ten aanzien van die speerpunten.

De bedoeling van al deze onderzoeken is een bijdrage te leveren aan de beantwoording van de beleidsvraag ten aanzien van de met name genoemde deelgebieden van het MPV: "Moet het beleid in de ingeslagen richting worden voortgezet, danwel is er aanleiding om bijstelling van het beleid te overwegen?"

Bij het beleid bestaat er behoefte aan een koppeling van de resultaten van onderzoek naar de feitelijke ontwikkeling in de onveiligheid die is uitgedrukt in aantallen slachtoffers, onderzoek naar feitelijk gedrag en onderzoek naar kennis en attitudes met de resultaten van onderzoek naar zelfgerapporteerd gedrag, zoals daarover in de hierboven genoemde rapporten van SWOV en Traffic Test is gerapporteerd.

Een probleem voor die koppeling nu is dat er sprake is van verschillendsoortige gegevens die ook nog betrekking hebben op verschillende jaren. Met dit rapport wordt niettemin gepoogd aan te geven hoe op dit moment beschikbare onderzoekresultaten op elkaar aansluiten, elkaar ondersteunen of van elkaar afwijken. In dat laatste geval zal, waar mogelijk, de reden daarvoor worden aangegeven, zullen aanvullende onderzoekvragen worden gesteld en onderzoekvoorstellen worden gedaan. Buiten de rapporten waarop deze integratie betrekking heeft is ter aanvulling gebruik gemaakt de resultaten van verschillende andere evaluatiestudies. In de literatuurverwijzingen wordt hieraan gerefereerd.

Het is voorstelbaar dat, wanneer er naast een bestaande tijdreeks van evaluaties van het MPV (in termen van ongevallen en feitelijk gedrag) ook een tijdreeks van resultaten van onderzoek naar zelfgerapporteerd gedrag zich ontwikkelt, een koppeling van de resultaten meer continu kan worden gedaan.

Dit rapport is volgens de opdracht een eerste invulling van het Beleidsinformatiesysteem Verkeersveiligheid (BIS-V) voor de korte termijn.

Het BIS-V wordt op dit moment ontwikkeld als permanent te hanteren instrument voor het onderkennen van signalen over verkeersonveiligheid en ten behoeve van het evalueren van het uitgevoerde beleid.

2. HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

Sinds 1986 heeft de regering gekozen voor een meetbare doelstelling bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid. Die algemene doelstelling - 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 ten opzichte van 1985 - is neergelegd in het eerste Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. De belangrijkste kenmerken van het plan zijn de keuze van speerpunten van beleid en participatie van provincies, gemeenten en bedrijven bij de realisering van het plan. In het tweede Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1989-1993 zijn voor de speerpunten van beleid afzonderlijke doelstellingen geformuleerd. De meerjarenplannen hebben een voortschrijdend karakter, hetgeen het noodzakelijk maakt de plannen tussentijds te kunnen bijstellen of aan te passen. Zo zullen bijvoorbeeld in het derde Meerjarenplan voor de jaren 1991-1995 twee nieuwe speerpunten - (brom)fietsers en zwaar verkeer - worden toegevoegd en zullen de bestaande speerpunten ouderen en jongeren worden geïntegreerd in de overige speerpunten.

Evaluatie van het gevoerde beleid is niet alleen een noodzakelijke voorwaarde om te bezien of de geformuleerde doelstellingen worden gerealiseerd, maar ook om eventuele nieuwe aandachtsgebieden op het spoor te komen. Een dergelijke evaluatie kan op verschillende niveaus worden uitgevoerd. Aangezien de taakstelling per speerpunt meestal is uitgedrukt in aantallen slachtoffers (doden en gewonden) ligt het voor de hand het effect van het gevoerde beleid in eerste instantie af te meten aan de ontwikkeling van het aantal ongevallen en slachtoffers in de door het plan bestreken periode. Een dergelijke evaluatie kent beperkingen die enerzijds gelegen zijn in tekortkomingen in de ongevallenregistratie, met name waar het gewonden betreft, maar ook omdat het soms niet mogelijk is de ontwikkeling van de onveiligheid voor bepaalde beleidsonderdelen rechtstreeks uit te drukken in het aantal verkeersslachtoffers. Men zal dan zijn toevlucht moeten nemen tot gedragswaarnemingen, bijvoorbeeld feitelijk geconstateerd gordelgebruik of feitelijk geconstateerd alcoholgebruik. Een dergelijke werkwijze wordt gehanteerd bij de door de SWOV uitgevoerde evaluaties.

Ook kan het effect van het verkeersveiligheidsbeleid worden getoetst aan afgeleide criteria die dan betrekking hebben op kennis, attitude en zelfgerapporteerd gedrag. Dit is de doelstelling van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) zoals dat is uitgevoerd door Traffic Test b.v. (TT, 1990).

3. HET INTEGREREN VAN VERSCHILLENDE GEGEVENSBRONNEN

Bij de samenstelling van dit rapport is gebruik gemaakt van gegevens over ongevallen, gedragswaarnemingen en enquêtegegevens over kennis, attitude en gedrag, zoals gegevens uit de verkeersongevallenregistratie, resultaten uit het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) en resultaten van verschillende SWOV-onderzoeken zoals Rij- en drinkgewoonten, autogordelgebruik bij automobilisten.

Die gegevens hebben dus betrekking op feitelijk dan wel beweerd gedrag tijdens verkeersdeelname en resultaat van dat gedrag (uitgedrukt in ongevallen en kenmerken daarvan).

Bij de verklaring van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het op grond van die verklaring zoeken naar passende maatregelen kunnen de volgende vragen worden gesteld:

- zijn metingen aan het feitelijk gedrag daarbij noodzakelijk of kunnen deze vervangen worden door metingen aan beweerd gedrag - de zogenaamde zelfrapportage - eventueel na een bepaalde correctie voor een soort standaard discrepantie bijvoorbeeld als gevolg van de invloed van sociale wenselijkheid;
- in hoeverre kunnen gemeten attitudes en motieven als oorzaak en verklaring van gedrag worden beschouwd;
- hoe verhoudt zich de zelf opgegeven betrokkenheid bij ongevallen tot de feitelijke registratie van de VOR.

Bij de beantwoording van die vragen doen zich de volgende problemen voor.

3.1. De momentopname van het gedrag tegenover algemeen voorkomen daarvan

Gedragsmetingen vormen per geobserveerd persoon niet meer dan een momentopname. Een persoon kan gemeten worden op een moment dat hij toevallig vreselijke haast had en dus te hard reed, of net toen hij zijn gordel was vergeten om te doen en net na een feestje dat in enkele opzichten wat uit de hand is gelopen. De metingen moeten daarom verspreid over omstandigheden en situaties plaatsvinden. Verder hangt het van de steekproefgrootte af, in welke mate het effect van toevallige situaties kan worden geminimaliseerd. Methodisch zijn de problemen oplosbaar.

Gerapporteerd gedrag heeft daarentegen als mogelijke selectiviteit dat het

teveel gegeneraliseerd is en betrekking heeft op het gedrag dat het meest voorkomt. Wanneer iedereen in vier van de vijf keer een gordel gebruikt en wordt gevraagd of men (bijna) altijd de gordel gebruikt, zal het gerapporteerde gebruik 100% zijn, terwijl het geobserveerde gedrag 80% is. Een gespecificeerde vraagstelling kan dit probleem goeddeels uit de wereld helpen, maar dan moet bekend zijn waar gebruik van afhangt om de juiste vragen te kunnen stellen en bovendien kunnen dan veel vragen nodig zijn.

3.2. De eigen schatting tegenover de feitelijke meting

Bijkomend probleem bij gerapporteerd gedrag is dat de personen een schatting moeten geven van wat ze doen. Helemaal betrouwbaar zijn die schattingen niet, er zijn soms aanwijzingen dat ze erg onbetrouwbaar zijn. Bijvoorbeeld "vergeten" (de gordel om te doen), "ongemerkt" de snelheid overschrijden, "ik dacht dat ik er nog onder zat" (bloedalcoholpromillage) vertekenen de werkelijkheid.

Een koppeling van observaties met een enquête heeft het voordeel dat de beantwoording niet meer los gemaakt kan worden van het net vertoonde gedrag, maar dit gedrag hoeft nog niet het doorsnee gedrag van de ondervraagde te zijn. Wanneer iemand ondervraagd wordt nadat een overtreding is gemaakt, is de setting van ondervraging duidelijk anders dan bijvoorbeeld thuis. Dat levert zowel voor- als nadelen op.

- Bias met betrekking tot eigen kunnen:

Vertekening kan ook optreden door zelfoverschatting. In het algemeen is het bekend dat verkeersdeelnemers hun eigen vaardigheden overschatten en dat fouten primair bij anderen worden gelegd. Frappant is een onderzoek waaruit naar voren kwam dat verkeersdeelnemers eigen fouten proberen te verzachten door te wijzen op omstandigheden die buiten de persoon liggen, terwijl fouten van anderen wel naar de persoon zelf worden toegerekend. Deze zelfoverschatting kan verband houden met het beeld dat men van zichzelf wil hebben. Jongeren voelen zich "onkwetsbaar", ouderen voelen zich "nog goed genoeg" etc. In het ene geval zal men eerder overtredingen of fouten toegeven dan in het andere geval.

- Bias met betrekking tot sociale normen:

Die vertekening kan nog versterkt worden door sociale normen. Zoveel te afhankelijkelijker men zich voelt van sociale waardering, zoveel te meer zal men sociaal geaccepteerde antwoorden geven. Van persoon tot persoon kan dit verschillen.

3.3. De verschillen in steekproef bij beide metingen

De steekproef die gemeten wordt tijdens gedragsobservaties zal in het algemeen een andere samenstelling hebben dan de steekproef die in een enquête is betrokken. Om onderlinge vergelijking te verbeteren zou in elk geval een correctie op verkeersprestatie moeten worden toegepast. Immers, personen die langer aan het verkeer deelnemen, hebben een grotere kans dat ze in het verkeer worden geobserveerd. Bij enquêtes bestaat altijd het probleem van non-response. Ook al wordt er voor gezorgd dit probleem te verkleinen, een vertekening is onvermijdelijk.

Op deze wijzen kunnen er verschillen optreden tussen geobserveerd en gerapporteerd gedrag, die in zekere zin nog standaardverschillen kunnen zijn. Wellicht is van sommige gedragingen het beweerde gedrag stelselmatig 10 of 20% hoger dan het werkelijk vertoonde, wellicht gaat dit alleen op voor bepaalde groepen personen, maar toch constant in de tijd.

3.4. De relatie tussen (beweerd) gedrag en attitudes

Nog gecompliceerder wordt het wanneer de invloed van gedrag op opvattingen en houdingen worden beschouwd en omgekeerd.

Voorzover een opvatting of houding gedrag bepaalt, zal een verandering in opvatting of houding te zijner tijd het gedrag veranderen. De vraag is wanneer het "te zijner tijd" is. Bepaald gedrag is zo vastgeroest of verinnerlijkt dat het lang kan duren. In het dagelijks leven zijn daarvan veel voorbeelden aan te geven, maar deze redenering lijkt ook op te kunnen gaan voor bijvoorbeeld snelheidsgedrag en het rijden onder invloed. Wanneer men er van overtuigd is dat overtredingen verkeerd zijn, kunnen er toch tal van situaties zijn waarin men in het oude gedrag terugvalt. Anderzijds kan het gebeuren dat gedrag onder externe druk wordt veranderd, bijvoorbeeld door politietoezicht, zonder dat de opvatting of houding (al) is veranderd. Het is mogelijk dat de opvatting of houding niet verandert en dat het gedrag afhankelijk blijft van het politietoezicht o.i.d., het is ook mogelijk dat het gedrag tot nadenken stemt en wel tot een gewijzigde opvatting of houding aanleiding geeft.

De ene keer is de volgorde bij een oorzaak- en- gevolgrelatie dat opvattingen leiden tot gedrag, de andere leidt gedrag tot een opvatting. Gerapporteerd gedrag zal tijdens dit oorzaak- en- gevolgproces de ene keer een

overschatting van het werkelijk gedrag opleveren, de andere keer een onderschatting.

3.5. Het gewicht dat wordt gegeven aan motieven

- Sterk of zwak:

Bij de interpretatie van motieven voor gedrag passen ook kanttekeningen. De eerste vraag is of er wel sprake is van sterke motieven. Geïnterviewde personen kunnen het wat merkwaardig vinden overkomen als zij geen motief voor hun gedrag kunnen aanvoeren en bedenken dan wat. Gedragingen kunnen geleerd zijn door imitatie van anderen. Een inhoudelijke verantwoording is dan moeilijk te geven. "Wat zeggen anderen" of "hoe red ik me hier uit", kunnen ten grondslag liggen aan een gerapporteerd motief.

- Structureel of wisselend:

Motieven kunnen wisselen, per situatie, per sociale omgeving waarin men op het moment van ondervraging verkeert, per gemoedstoestand. De vraag is dus ook in welke mate gegeneraliseerd mag worden.

- Keuze uit meerdere:

Een verder probleem is dat verschillende motieven een rol kunnen spelen en dat er bij vraagstelling geselecteerd wordt. Wellicht komen bepaalde motieven meestal pas op een derde of vierde plaats, blijven daardoor onderbelicht, maar spelen toch een belangrijke ondersteunende rol.

De vraag is ook of personen al hun motieven duidelijk naar voren kunnen brengen. De gevoelsmatige band met een auto, een pilsje of borreltje "nodig hebben" komen minder gemakkelijk naar voren dan rationele motieven. Daarom kan het erg belangrijk zijn, naast onderzoek in de breedte, onderzoek in de diepte te doen en daarbij de nadruk te leggen op gedragsdeterminanten.

3.6. De betekenis van motieven voor een subgroep

Een andere beperking van veel onderzoek in de breedte is dat uitspraken worden gedaan over een totale populatie. Daaruit komt dan naar voren dat bepaalde motieven geen grote rol spelen. Maar voor een bepaalde groep kunnen ze beslissend zijn. Om bij die groep gedrag te veranderen moet dan juist op dat motief campagne worden gevoerd. Dat probleem is op te lossen door uit een onderzoek in de breedte doelgroepen te selecteren die homo-

geen lijken. Meestal zal nader onderzoek, meer in de diepte, nodig zijn, om vast te stellen in welke mate de groep homogeen is en waarin die homogeniteit zich vooral manifesteert.

3.7. Conclusies

Er zijn diverse soorten waarschuwingen te geven voor het tegen elkaar uitwisselen van gegevens uit observaties en enquêtes.

Gedragsmetingen zijn nodig om exact te meten. Wat mensen over hun gedrag zeggen, is niet geheel betrouwbaar. Over achtergronden van gedrag blijft echter nog veel onduidelijk. Daarin kunnen enquêtes een beter inzicht geven. De winst van een enquête ten opzichte van gedragsmetingen moet dus gezien worden als aanvulling en diepgang. Door middel van een enquête worden de achtergronden van gedrag duidelijker, hoe voorzichtig en kritisch men ook moet blijven met de betrouwbaarheid van de antwoorden en de interpretaties naar gedrag. In plaats van het ene soort meting te willen vervangen door het andere is het beter om de verschillende en de aanvullende functie van verschillende typen onderzoek aan te geven.

De keus voor het ene of andere type onderzoek of voor beide in aanvulling op elkaar, hangt ook af van het onderzoekdoel. Het kan nodig zijn om te weten of weggebruikers een bepaalde maatregel zullen accepteren en onder welke voorwaarden. Om dat te weten te komen is een enquête een geschikt middel. Ter evaluatie van een maatregel zal in de eerste plaats een meting dienen plaats te vinden. Achtergronden van gedragsveranderingen zullen weer vooral met een enquête zichtbaar moeten worden gemaakt.

Omdat gedrag en opvattingen over gedrag elkaar wederzijds kunnen beïnvloeden, is het van belang om periodiek naar beide te doen om vast te stellen welke ontwikkelingen zich voordoen en hoe beïnvloeding plaatsvindt. Door het ontbreken van dergelijk periodiek (longitudinaal) integraal onderzoek, blijft het steeds maar gissen wat de aard is van veranderingsprocessen. Voor verschillende onderwerpen (snelheid, gordels, alcohol etc.) kan die aard wezenlijk anders zijn.

Er is dus reden om gebruik te maken van objectieve metingen en van enquêtes. Zowel geobserveerd gedrag als gerapporteerd gedrag leveren niet meer op dan een deel van de gegevens die het beleid kan gebruiken.

4. RESULTATEN

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen gepresenteerd van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in 1989 en 1990, zoals beschreven in de volgens de vraagstelling te integreren onderzoeksrapporten.

Het volledig beschrijven van de ontwikkeling aan de hand van onderdelen van het gevoerde beleid is nog niet mogelijk, omdat het totaal van de geleverde beleidsinspanningen niet in kaart gebracht is en omdat belangrijke gegevens pas in 1990 voor het eerst beschikbaar waren. Waar mogelijk is de beschrijving aangepast aan de actualiteit.

Voorafgegaan door enkele algemene aandachtspunten volgt de beschrijving verder de speerpuntenindeling van het MPV.

4.2. Betrokkenheid bij verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is uiteindelijk een afgeleide van het gedrag van verkeersdeelnemers. Verkeersveiligheidsbeleid is er daarom ook, direct of indirect, op gericht dat gedrag te sturen: via aanpassing van de infrastructuur, nieuwe regelgeving, voertuigaanpassingen, politietoezicht, educatie, opleiding en voorlichting.

De wijze waarop gedrag beïnvloed kan worden hangt onder andere af van gewoonten die gevormd zijn, van de afweging van voor- en nadelen van gedragsalternatieven en van opvattingen over verkeersveiligheid.

Om mensen te bewegen hun gedrag meer af te stemmen op veiligheid is ook de betrokkenheid bij dit onderwerp van belang.

In de communicatie-wetenschap wordt de term "betrokkenheid" gebruikt omdat ze betekenis heeft voor de manier waarop gecommuniceerd kan worden met de doelgroep. Bij een lage betrokkenheid heeft informatie weinig of geen effect en moeten personen gevoelsmatig worden aangesproken met een simpele cue of moet men hen trachten over te halen tot bepaald gedrag zonder de ins en outs daarvan te weten.

In onderzoek naar het effect van de televisieserie "Familie Oudenrijn" (later genaamd "Dücker en Oudenrijn") (zie Wittink & Hagenzieker, 1990 en R+M, 1991) is een betrokkenheidsschaal gebruikt die bestond uit vier vragen:

- of men op de hoogte wil zijn van informatie over.....
- of het onderwerp de persoon bezighoudt.....
- zo ja, sterk, enigszins of nauwelijks.....
- of men er in de eigen sociale omgeving over praat.....

Wanneer iemand zegt dat het onderwerp hem bezighoudt en wanneer op twee van de andere drie vragen ook bevestigend of "sterk" wordt geantwoord, wordt zo iemand als hoog betrokken beschouwd.

Doorgevraagd naar het waarom van het "persoonlijk bezighouden" komen enerzijds motieven die wijzen op een pragmatische vorm naar voren zoals:

- gevaren door drukte, alcohol etc. 23%
- eigen veiligheid 19%
- rij veel, dagelijks mee te maken 11%

Anderzijds worden motieven genoemd die wijzen op een "begaan zijn met":

- belangrijk, gaat iedereen aan 24%
- voor de kinderen 11%
- ik heb liever geen ongelukken 8%

Verder is naar de betrokkenheid bij diverse deelonderwerpen gevraagd. Die is hoog bij alcohol: 47% van de ondervraagden kan als "hoog betrokken" worden geklassificeerd. Snelheid en aantasting van het milieu door het verkeer volgen met 32% hoog betrokkenen. Bij de invloed van het rijgedrag op risico's is 30% "hoog betrokken" en op het milieubewust kiezen van een vervoerwijze en de betekenis van de auto is de betrokkenheid duidelijk lager.

Wanneer het percentage "hoog betrokkenen" 40% of meer is, is de aandacht voor een onderwerp en de aanspreekbaarheid erg groot. Een dergelijk percentage is ook gemeten bij de problematiek van huishoudelijk afval. Bij een dergelijk percentage zijn gedragsaanpassingen goed mogelijk.

De betrokkenheid bij verkeersveiligheid blijkt hoger dan bij vervoer en milieu. Met name "sterk bezighouden" en "op de hoogte willen zijn" scoren bij meer mensen als het om verkeersveiligheid gaat. De betrokkenheid bij vervoer en milieu is meer een kwestie van "begaan zijn met".

De toename van betrokkenheid tussen 1990 en 1991, met name met betrekking tot verkeersveiligheid, de aard van deze betrokkenheid en de specificatie naar onderwerp, geeft een goede onderbouwing voor de aanpak van campagnes.

Meer mensen zijn geïnteresseerd geraakt in argumentaties. Vooral wat betreft alcohol zijn er mogelijkheden om de problematiek en oplossingen daarvoor aan de orde te stellen, zowel ten aanzien van persoonlijke consequenties als ten aanzien van sociale normen. In vergelijking daarmee houden de Nederlanders zich veel minder sterk bezig met alternatieven voor het autogebruik.

Naar doelgroepen onderscheiden is in de evaluatie-studies van "Familie Oudenrijn" naar voren gekomen dat de betrokkenheid onder jongeren relatief laag is, zowel ten aanzien van verkeersveiligheid als ten aanzien van vervoer en milieu. Het aandeel "hoog betrokkenen" is relatief hoog bij automobilisten met een hoog jaarlijks kilometrage en mensen in de leeftijdsgroep van 25 tot 35 jaar. Waarschijnlijk heeft de hoge betrokkenheid bij een hoog kilometrage vooral pragmatische aspecten in zich. Het aandeel "hoog betrokkenen" bij vervoer en milieu is relatief groot bij niet-automobilisten, automobilisten in een midden-categorie van kilometrage en ouderen.

Uit de PROV-enquête blijkt dat circa 40% van de Nederlanders eind 1990 "in de afgelopen week" over verkeersveiligheid heeft gesproken. De aanleiding tot dergelijke gesprekken was vooral eigen ervaringen en ervaringen van kennissen.

Van de media levert de krant het meest aanleiding om over verkeersveiligheid te spreken.

Rijsnelheid is het onderwerp waarover het vaakst (51%) werd gesproken. Verschillen tussen provincies waren er in de aandachtsverdeling over verschillende onderwerpen, zoals blijkt uit Tabel 1.

De groep die, in de week voorafgaande aan de enquête, niet over verkeersveiligheid had gepraat bestaat voor een disproportioneel groot deel uit:

- mensen zonder rijbewijs;
- mensen die geen verkeersongeval hebben gehad in 1990;
- mensen die geen bekeuring wegens een verkeersovertreding hebben gehad in 1990;
- mensen met auto's met lage topsnelheid;
- mensen die weinig autokilometers per jaar maken;
- mensen met een relatief lage schoolopleiding;
- zakelijke rijders.

Provincie	Bekeuringen	Alcohol	Kinderen	Ouderen	Totaal
Groningen	28%	35%	30%	18%	40%
Friesland	23%	29%	29%	17%	42%
Drenthe	24%	30%	27%	18%	40%
Overijssel	26%	34%	27%	13%	40%
Gelderland	21%	25%	24%	13%	42%
Flevoland	16%	23%	25%	13%	43%
Utrecht	20%	28%	20%	13%	39%
Noord-Holland	19%	30%	25%	12%	43%
Zuid-Holland	20%	29%	22%	13%	38%
Zeeland	17%	31%	31%	11%	43%
Brabant	21%	26%	23%	11%	42%
Limburg	25%	38%	37%	20%	45%
	s	s	s	s	ns
Totaal	23%	30%	26%	26%	41%

Tabel 1. Percentage respondentent dat aangeeft wel eens te praten over onderwerpen van verkeersveiligheid per provincie.

4.3. Verkeersongevallen

Het aantal verkeersdoden is ten opzichte van 1977 met ongeveer 46% afgenomen tot een totaal van 1366 doden in 1988. Nadien leek deze gunstige ontwikkeling in de daling te stagneren: het dodental in 1989 was bijna 100 meer.

Met name in de laatste drie kwartalen van 1990 hernam zich de gunstige ontwikkeling, hetgeen leidde tot een dodental van 1376 in dat jaar. Volgens voorlopige gegevens lijkt deze positieve ontwikkeling zich ook in 1991 voort te zetten.

De gunstige ontwikkeling in het aantal verkeersdoden, die waarschijnlijk voor een belangrijk deel is toe te schrijven aan de aanhoudend afnemende groei van het autoverkeer, doet zich vooral voor bij fietsers binnen de bebouwde kom en bij de 65-jarigen en ouderen.

Het totale aantal verkeersslachtoffers is vergeleken met 1977 met 26%

gedaald. Per miljoen reizigerskilometers neemt het aantal ernstige verkeersongevallen nog steeds langzaam af, evenals de fataliteit (i.e. de sterftekans bij een ongeval).

Alleen bij bromfietzers blijkt de fataliteit de afgelopen jaren constant gebleven te zijn.

Ondanks deze verheugende gunstige ontwikkeling moet worden vastgesteld dat de nationale taakstelling niet is bereikt.

Een probleem bij de ongevallenregistratie blijft voorts de nauwkeurigheid daarvan. Zeker waar dat ongevallen met lichtere gewonden en ongevallen met uitsluitend materiële schade betreft is de registratie verre van volledig. Als niet alleen gekeken wordt naar de officieel geregistreeerde verkeersongevallen, maar ook naar ongevallen zoals men die zelf heeft opgegeven, dan blijkt dat in 1990 gemiddeld 15% van alle verkeersdeelnemers een verkeersongeval heeft gehad (variërend van kleine schade tot ernstig letsel).

Auto- en fietsongevallen maken samen bijna 90% uit van alle verkeersongevallen in Nederland (auto: 60%; fiets: 30%).

Per persoon die van de desbetreffende vervoerwijzen als bestuurder gebruik maakt, dragen de auto en de bromfiets het meest bij aan de onveiligheid in Nederland (Tabel 2).

Vervoermiddel	Aantal personen	Gemiddeld aantal ongevallen per persoon	
Auto	5823	0,12	(± 0,01)
Vrachtauto/bus	816	0,03	(± 0,01)
Fiets	5556	0,04	(± 0,04)
Bromfiets/snorfiets	468	0,12	(± 0,03)
Motor	347	0,06	(± 0,02)

Tabel 2. Gemiddeld aantal verkeersongevallen in 1990 van personen die in 1990 als bestuurder van de onderstaande vervoerswijzen gebruik maakten (tussen haakjes is 95% onnauwkeurigheid aangegeven).

Ongevallen met voetgangers kwamen niet voldoende vaak in de steekproef voor om daarop een redelijk betrouwbaar gemiddelde te bepalen.

Personen die zeggen bij ongevallen betrokken te zijn lijken zich voorts te kenmerken door:

- een hoog jaarkilometrage
- een leeftijd tot circa 34 jaar (met accent op 18 tot 34-jarigen).

4.4. Bekeuringen en pakkansen

Gemiddeld kreeg in 1990 één op de vijf automobilisten in Nederland tenminste één bekeuring voor een verkeersovertreding: het meest voor parkeer-overtredingen en snelheidsovertredingen.

Als men een bekeuring heeft gekregen gaat het relatief vaak om meer dan één bekeuring.

De frequentie van bekeuringen verschilt hier en daar van provincie tot provincie (Tabel 3).

Provincie	Gordel	Op wegen met een limiet van			Parkeren	Gemiddeld aantal bekeuringen
		120 km/u	80 km/u	50 km/u		
Groningen	2	2	2	6	9	0,4
Friesland	1	3	4	3	7	0,3
Drenthe	1	3	3	7	5	0,3
Overijssel	1	2	5	4	7	0,3
Gelderland	2	3	4	3	7	0,2
Flevoland	1	4	3	2	8	0,2
Utrecht	1	3	2	3	11	0,3
Noord-Holland	1	3	3	4	9	0,3
Zuid-Holland	1	3	2	4	9	0,3
Zeeland	1	1	1	3	5	0,2
Noord-Brabant	1	3	4	4	5	0,2
Limburg	1	3	2	4	7	0,3
	ns	ns	s	s	s	s
Totaal	1	3	3	5	7	0,3

Tabel 3. Percentage automobilisten dat voor overtredingen van de onderstaande regels een bekeuring heeft gekregen, per provincie.

De psychologische pakkans van automobilisten blijkt niet met het krijgen van een bekeuring samen te hangen. Mensen met bekeuringen achten de pakkans niet hoger dan mensen zonder bekeuringen.

Automobilisten die verwachten dat men niet gauw 'gepakt' wordt voor verkeersovertredingen kenmerken zich door:

- het bezit van een rijbewijs (mensen zonder rijbewijs schatten de pakkans hoger in);
- het bezit van een auto met hoge topsnelheid;
- een hoog jaarkilometrage;
- een hoge schoolopleiding;
- het wonen in een stedelijke omgeving;
- het gebruik van de auto ook voor zakelijke doeleinden;
- mannelijk geslacht.

De psychologische pakkans in de diverse provincies verschilt van overtreding tot overtreding (Tabel 4).

Provincie	Alcohol	Snelheidsovertreding van 30 km op wegen met een limiet van				Autogordel
		100 km/u	120 km/u	80 km/u	50 km/u	
Groningen	0,4	0,5	0,7	0,5	1,1	0,1
Friesland	0,4	0,5	0,6	0,5	1,1	0,0
Drenthe	0,4	0,6	0,9	0,5	1,1	0,0
Overijssel	0,4	0,5	0,8	0,7	1,2	0,0
Gelderland	0,4	0,4	0,7	0,6	1,1	0,0
Flevoland	0,2	0,3	0,5	0,4	0,9	-0,3
Utrecht	0,2	0,3	0,6	0,5	1,0	-0,2
Noord-Holland	0,3	0,4	0,6	0,5	1,0	-0,2
Zuid-Holland	0,4	0,5	0,8	0,5	1,1	-0,2
Zeeland	0,4	0,5	0,8	0,5	1,1	0,0
Brabant	0,4	0,5	0,7	0,5	1,1	0,0
Limburg	0,3	0,5	0,8	0,7	1,2	0,0
	ns	s	s	s	s	s
Totaal	0,3	0,5	0,7	0,5	1,1	-0,1

Tabel 4. Pakkans bij overtredingen (op een schaal van -2 naar +2; -2: kans zeer klein; +2: kans groot), per provincie.

4.5. Rijsnelheden

Snelheid wordt in het algemeen gezien als een belangrijke invloedsfactor voor de verkeersveiligheid. Verschillende wetenschappelijke onderzoeken wijzen in die richting. Feitelijke gegevens over snelheidsgedrag zijn evenwel schaars en het is bovendien niet eenvoudig om het aantal ongevallen, slachtoffers of doden ten gevolge van onaangepast snelheidsgedrag kwantitatief uit te drukken.

Onderzoek naar snelheidsgedrag op wegen met een limiet van 80 km/uur geeft aan dat, binnen de beperkingen van dat onderzoek, ruim 30% de geldende limiet overschrijdt, waarvan ongeveer de helft met meer dan 10 km/uur (Oei, 1989, 1991).

Op autosnelwegen, waar meer systematisch snelheden worden gemeten, is onderzoek verricht rond de invoering van de 100/120 km/uur-limieten. De invoering van die limieten die uitgebreid werd begeleid door voorlichting en toezicht gaf aanvankelijk een feitelijke daling van zowel rijnsnelheid als onveiligheid te zien. Die ontwikkeling bleek echter van tijdelijke aard (Roszbach & Blokpoel, 1989).

Ook volgens eigen opgave van automobilisten lijken de geldende snelheidslimieten massaal te worden overtreden. Als "strengere" normwaarden worden gehanteerd zegt op 80 km/uur-wegen en op wegen binnen de bebouwde kom resp. 51% en 47% van de automobilisten de geldende limiet te overschrijden (Tabel 5).

Type weg	Limiet	% overtreders
Autosnelweg	120 km/uur	31%
Autoweg	100 km/uur	43%
Provinciale weg	80 km/uur	51%
Binnen de bebouwde kom	50 km/uur	47%

Tabel 5. Percentage limietoverschrijders (volgens eigen opgave).

Zowel deze feitelijke ontwikkelingen als het zelfgerapporteerd gedrag geven aan dat snelheid nog steeds terecht een speerpunt van beleid moet zijn.

Een kwart tot een derde van de automobilisten die de limiet zo nu en dan overschrijden zegt dit vaak ongemerkt te doen. Bij de overigen lijkt dit meer bewust te gebeuren en dan vaak om redenen van "haast". Dat anderen ook te hard rijden wordt ook vaak als reden genoemd.

De kans op een bekeuring voor te hard rijden is een belangrijk motief om zich tenminste soms aan de limieten te houden, maar niet het belangrijkste. Buiten de bebouwde kom zijn de belangrijkste motieven: milieu en brandstofverbruik. Binnen de bebouwde kom is vooral veiligheid belangrijk.

De notoire snelheidsovertreders buiten de bebouwde kom zouden op grond van hun zelfrapportage kunnen worden gekarakteriseerd door:

- het bezit van een auto met hoge topsnelheid;
- een hoog jaarkilometrage;
- een lage leeftijd;
- een zakelijk gebruik van de auto.

Bij snelheidsgedrag binnen de bebouwde kom lijkt alleen leeftijd een rol te spelen. Jongeren geven aan beduidend harder te rijden dan ouderen. Snelheidsovertreders binnen de bebouwde kom rijden buiten de bebouwde kom ook te snel; andersom is dat niet altijd zo.

Er bestaat verder geen indicatie dat personen die de snelheidslimieten vaak overtreden, per miljoen autokilometers meer verkeersongevallen hebben, dan personen die zich "altijd" aan de limieten houden.

In de evaluatie van "Familie Oudenrijn" is in 1987, 1988 en 1989 gevraagd of men de snelheidslimieten 50 km/uur en 80 km/uur overtreedt. "Zelden" of "nooit" werd over de 50 km/uur-limiet gezegd door 55% in 1988, 63% in 1989 en 65% in 1990. De 80 km/uur-limiet werd "zelden" of "nooit" overtreden zeiden 21% in 1988, 29% in 1989 en 42% in 1990.

Het verschil tussen beide wegtypen is groter dan in de PROV-enquête, waar het percentage personen dat zegt de limiet te overtreden, op 80 km/uur-wegen kleiner lijkt en op 50 km/uur-wegen duidelijk groter. De vraagstelling kan de oorzaak zijn van verschillende uitkomsten, maar dan is wel een consistentie in verschillen per type weg te verwachten.

De trend in de tijd was in de Oudenrijn-studie positief; een aanwijzing dat er inzake normen en wellicht ook sociale normen een verbetering optrad. Daarop kan in verdere campagnes voortgeborduurd worden.

4.6. Alcohol

Het alcoholgebruik in Nederland neemt in het algemeen licht af. De afgelopen 10 jaar is het gebruik per hoofd van de bevolking met ongeveer 15% afgenomen.

Wellicht mede gesteund door deze ontwikkeling, is het rijden onder invloed in Nederland de afgelopen jaren sterk afgenomen, maar ook intensiever toezicht, betere selectie-apparatuur, de invoering van ademanalyse voor bewijsdoeleinden en de nodige voorlichting en publiciteit hebben daartoe bijgedragen.

Metingen van feitelijk gedrag in weekeindnachten (wanneer het alcoholgebruik buitenshuis het grootst is) laten zien dat het percentage automobilisten met een BAG van meer dan 0,5 promille (220 µg/l) is gedaald van 12% in 1980 naar 6% in 1988 en 1989. Er zijn aanwijzingen dat de daling zich sinds 1989 niet heeft voortgezet.

Het percentage verkeersongevallen waarbij alcoholis geconstateerd bevestigt deze ontwikkeling. Datzelfde geldt voor het aantal letselgevallen en het aantal nachtelijke ongevallen in het weekeinde waarvan bekend is dat er een sterke relatie met alcoholgebruik bestaat.

De PROV-enquête laat zien dat er over beweerd alcoholgebruik grote verschillen bestaan tussen de provincies. In Limburg en Brabant wordt beduidend vaker aangegeven dat er onder invloed wordt gereden dan elders. In Drenthe wordt juist heel weinig aangegeven dat men onder invloed van alcohol heeft gereden.

De kennis van het Nederlandse publiek over het effect van alcohol op het functioneren is redelijk goed. Alleen over het effect van bier vergeleken met dat van sterke drank, bestaat nog veel misverstand. Men denkt dat bier veel minder effect heeft dan bijvoorbeeld jenever.

De belangrijkste reden die wordt aangegeven om toch te drinken als men nog moet rijden is dat men van mening is dat de alcohol op de betrokkenen zelf geen nadelig effect heeft.

In de evaluatie van "Familie Oudenrijn" zijn ook gegevens over beweerd alcoholgebruik verzameld. In 1990 zei 87% zelden of nooit met drie glazen alcohol of meer te rijden, in de PROV-enquête zei 9% wel eens met meer dan twee glazen alcoholhoudende drank te rijden. Volgens de evaluatie "Familie Oudenrijn" was er ook op dit gedragsaspect een positieve trend. In 1988 zei 75% zelden of nooit met drie glazen alcohol te rijden, in 1989 78%.

Bovengenoemde signalen wijzen alle in dezelfde richting: met de problematiek van alcohol in het verkeer lijkt het de goede kant op te gaan, hoewel de stagnatie in verdere daling van het aandeel ongevallen waarbij alcohol in het spel kan zijn toch zorgen baart.

4.7. Gordels en kinderzitjes

Het gordelgebruik voorin de auto is, volgens onderzoek naar feitelijk gedrag, de afgelopen jaren licht toegenomen. Op dit moment draagt buiten de bebouwde kom 70 tot 80% de gordel; binnen de bebouwde kom is het percentage 55 tot 65% (Verhoef, 1991a).

Personen die volgens eigen opgave de gordel niet dragen zijn vooral:

- jongeren
- mannen
- personen in grote steden.

De redenen die men opgeeft om de gordel niet te dragen hebben vooral betrekking op: ik heb het vergeten, ik vind het ongemakkelijk, ik vind het eng-langs-het-water en ik vind het onnodig-bij-korte-ritten.

Volgens eigen opgave zegt ongeveer de helft van de automobilisten auto-gordels op de achterbank te hebben. Dit staat in schril contrast met de resultaten van een - met betrekking tot autogordels achterin - kleinschalige observatiestudie van de SWOV die aangeeft dat slechts een kwart van de voertuigen gordels achterin heeft (Verhoef, 1991b).

Als er gordels achterin aanwezig zijn, gebruikt niet meer dan 25% die ook. Met name volwassenen maken weinig gebruik van de gordel achterin: niet meer dan 5%. Dit betekent dat zowel de aanwezigheid als het gebruik ervan nog zeer veel te wensen overlaten en dat de weinig achterin aanwezige gordel voornamelijk voor de beveiliging van kinderen wordt gebruikt.

Wat het gebruik van kinderzitjes betreft, is het voor kinderen onder de leeftijd van vier jaar beter gesteld dan voor kinderen boven die leeftijd. Als kinderen voorin de auto worden vervoerd, wordt circa driekwart beschermd via een zitje of een gordel. Achterin de auto is dat veel slechter gesteld (Tabel 6).

	Voorin		Achterin	
	onder 4 jaar	boven 4 jaar	onder 4 jaar	boven 4 jaar
% vervoerders	34%	14%	100%	100%
zitje	71%	0%	63%	4%
gordel	22%	89%	30%	37%
los/op schoot	8%	14%	50%	69%

Tabel 6. Percentage personen dat kinderen "wel eens" voorin of achterin de auto vervoert, apart voor kinderen onder en boven de 4 jaar en het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen.

Opmerkelijk is dat ongeveer 10% van de kinderen voorin los of op schoot worden vervoerd en achterin de auto ongeveer 60%!

Uit de PROV-enquête kwam naar voren dat veiligheid het meest als één van de motieven voor het gebruik van de gordel werd genoemd, namelijk door 80%. Het dragen uit gewoonte werd door 46% genoemd, de angst voor een bekeuring door 26% en 9% van de ondervraagden gaf als motief dat aan de wens van een partner of familie moest worden voldaan. Meest genoemde motief om de gordel niet te dragen was "vergeten", door 24% genoemd; "niet prettig" werd door 16% gezegd, "onnodig bij korte ritten" door 7% en "eng of gevaarlijk langs water" eveneens door 7%.

Een groot deel van de weggebruikers zegt een autogordel op de voorbank te dragen. Dit percentage is hoger dan het gemiddelde geobserveerde gebruik. Dit kan er op duiden dat er een groep personen is die de gordel in het algemeen draagt, maar niet altijd, en dat er een groep personen is die bewust zegt de gordel wel te dragen, terwijl ze het (meestal) niet doet.

Gebrek aan kennis lijkt geen grote rol te spelen in het afzien van gordelgebruik. Wellicht spelen bepaalde vooroordelen nog wel steeds een rol, bij mensen die de gordel "onnodig voor korte ritten" of "eng" c.q. "gevaarlijk" vinden. Bij het eerste motief kan afgevraagd worden of hierbij niet meer sprake is van "ongemak" en "onverschilligheid". Het is dan de vraag hoe ontvankelijk men is voor meer kennis. De mensen die het tweede motief

aanvoeren kunnen ook geneigd zich van informatie af te sluiten, omdat men liever niet aan een ongeval en letsels herinnerd wil worden. Maar kennis kan in het geheel van gedragsbeïnvloeding wel een belangrijke rol spelen. Wanneer mensen overgehaald worden hun gordel wel te gebruiken, zal motivatie dit gedrag duurzaam kunnen maken.

Kennisoverdracht kan verder de effectiviteit van gordels verhogen. De effectiviteit wordt ernstig afbreuk gedaan door verkeerd gebruik, dat bij ruim een kwart van gebruikers werd geconstateerd.

Het argument "ongemak" kan wijzen op onverschilligheid of er geen moeite voor willen doen, hoewel er ook nog steeds perspectieven zijn voor vermindering van ongemak. Ervan uitgaande dat ongemak onvoldoende argument mag zijn, ligt externe druk als maatregel voor de hand. Daar blijkt een belangrijke groep gevoelig voor te zijn. Die externe druk moet dusdanig zijn, voldoende maar niet overdreven, dat men naar een eigen rechtvaardiging gaat zoeken, ervaart dat het ongemak wel meevalt of dat argumenten "pro" nog niet zo gek zijn. Of de externe druk moet leiden tot gewoontevorming, zodat een attitude of onverschilligheid geen rol meer spelen. Ook de grote groep die zegt de gordel wel eens te "vergeten" lijkt om meer externe druk te vragen. Voorlichting is in dit verband in tweeërlei opzicht van belang, ten eerste als ondersteuning van politietoezicht, ten tweede ter rechtvaardiging van dat toezicht. Wanneer door de industrie nieuwe uitvoeringen van gordels op de markt worden gebracht die het ongemak verminderen, kan hierover ook apart voorlichting worden gegeven. Wanneer het afzien van de gordel bij een groep zou zijn ingegeven doordat men een bepaalde houding wil uitstralen, dan kan als maatregel worden gedacht aan het geven van een status aan het wel dragen. Daarvoor is een uitgekende campagne nodig.

4.8. Bromfietzers

Gemiddeld per persoon die van een bepaald vervoermiddel gebruik maakt en gemiddeld per miljoen voertuigkilometers draagt de bromfiets het meest bij aan de verkeersonveiligheid.

Alleen dankzij het relatief kleine aantal bromfietzers is het aandeel bromfietzersdoden niet zo hoog (i.e. 9%).

Het gemiddelde aantal bromfietsongevallen verschilt van provincie tot provincie. In Friesland, Drenthe en Flevoland is het aantal bromfietsongevallen per bromfiets gemiddeld hoog.

Bromfietsongevallen worden onder andere gekenmerkt door de lage leeftijd van de berijders, die o.a. gegaard gaat met weinig rijervaring. Als 16- en 17-jarigen worden vergeleken met 18- tot 24-jarigen, dan blijkt dat de 16- en 17-jarigen veel onveiliger zijn in het verkeer dan de ouderen. Personen van 16 en 17 jaar die dagelijks van de bromfiets gebruik maken hebben, volgens eigen zeggen, in 1990 bijna allen een ongeval gehad, terwijl dat bij de oudere bromfietzers "slechts" een op vijf was.

Een kwart van de bromfietzers uit de PROV-enquête geeft aan de valhelm niet altijd te dragen. De personen die de helm niet altijd dragen wonen vooral in de grote steden. Een reden, anders dan betrekking hebben op discomfort, wordt niet genoemd.

Uit onderzoek naar feitelijk gedrag blijkt - logisch weliswaar - een hoger percentage dat de helm draagt, maar uit dat onderzoek blijkt ook dat de helm slecht wordt gedragen. Dit zou kunnen aansluiten bij het genoemde discomfort.

4.9. Fietzers

Ongeveer 90% van alle Nederlanders van 12 jaar en ouder maakt "wel eens" gebruik van de fiets. In de noordelijke provincies en Zeeland wordt het meest gefietst.

Verder fietsen jongeren meer dan ouderen en maken volwassen vrouwen meer gebruik van de fiets dan volwassen mannen.

Belangrijkste redenen om de fiets wèl te gebruiken zijn "gezond" en "handig". Redenen om de fiets niet te gebruiken zijn vooral gelegen in een "te grote afstand" en "slecht weer".

Een op de 20 fietsers die dagelijks van de fiets gebruik maken, rapporteerde een ongeval in 1990. Twee provincies springen er negatief uit: Utrecht en Zuid-Holland (een-op-de-tien heeft een ongeval).

Net als bij de bromfietzers is ook bij de fietsers leeftijd de belangrijkste factor bij het ontstaan van ongevallen. Jongeren hebben ongeveer zes keer meer kans op een fietsongeval dan ouderen, die een stabiel klein aandeel van de fietsongevallen voor hun rekening nemen.

Als alleen gekeken wordt naar verkeersdoden en -gewonden dan blijkt dat oudere fietsers meer risico lopen. Dit ligt echter niet zozeer aan de kans

op een ongeval als wel aan de ernst ervan. De letselernst is bij ouderen, vanwege hun vaak slechtere constitutie groter dan bij jongeren.

4.10. Zwaar verkeer

Aan het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1991 is zwaar verkeer als nieuw speerpunt toegevoegd. Het bij meer dan 20% van alle verkeersslachtoffers betrokken zijn van een zwaar voertuig vormde hiervoor een belangrijke grond. Op dit moment ontbreken in de beschouwde onderzoeken concrete gegevens die in het kader van deze integratie kunnen worden gepresenteerd.

4.11. Jongeren en ouderen

Voor alle vervoerswijzen is een relatief lage leeftijd één van de belangrijkste factoren bij ongevallen.

De probleemgroep als het gaat om een hogere ongevallenkans wordt telkens gevormd door de jongeren.

Ouderen zijn echter wel een probleemgroep als gekeken wordt naar de ernst van de ongevallen. Vanwege hun in het algemeen slechtere lichamelijke constitutie hebben zij meer kans op (ernstig) letsel.

Zowel absoluut gezien als relatief ten opzichte van de totale bevolking is voor ouderen verkeer een kleiner probleem dan andere doodsoorzaken. Als ook in beschouwing wordt genomen dat ouder worden samengaat met verminderde deelname aan het verkeer, dan blijkt per afgelegde kilometer de kans voor ouderen om bij een dodelijk ongeval betrokken te raken in vergelijking met andere volwassenen drastisch toe te nemen (Wouters & Welleman, 1988).

De achtergrond van de betrokkenheid bij ongevallen van jongeren is waarschijnlijk het gevolg van een combinatie van enerzijds het gebrek aan ervaring met het verkeer en het gebrek aan inzicht in het omgaan daarmee en anderzijds toe te schrijven aan een gevaarlijke levensstijl die als gevolg van de sociaal-emotionele onvolwassenheid (die als een soort onstuimigheid zou kunnen worden gekarakteriseerd) bij jongeren zou horen. Uit gegevens uit de PROV-enquête lijkt dat voor automobilisten inderdaad het geval. Bij jongeren "helpt" meer rijervaring de ongevallenkans drastisch te verlagen, maar ook los van rijervaring, leidt ouder worden tot lagere ongevallenkansen (Tabel 7).

Leeftijd	Aantal jaren rijervaring	
	1 t/m 4 jaar	> 4 jaar
18 t/m 24 jaar	19,0 (432)	9,5 s (134)
25 t/m 34 jaar	12,0 (148)	8,5 s (1642)
35+	6,0 (60)	6,0 ns (3276)
	s	ns

Tabel 7. Aantallen auto-ongevallen per miljoen autokilometers naar leeftijd in combinatie met ervaring. Tussen haakjes is het aantal personen in de klasse vermeld.

Hieruit kan worden afgeleid dat inzichtvergrotenende maatregelen vooral bij jongeren kunnen werken evenals maatregelen die bij jongeren hun gevaarlijke levensstijl in toom houden (bijv. toezichtsmaatregelen).

	Mannen			Vrouwen		
	65+	35 t/m 64 jaar		65+	35 t/m 64 jaar	
Rijsnelheid (km/uur)						
Autosnelw. 120 km/uur	113	121	s	110	116	s
Autosnelw. 100 km/uur	99	105	s	98	102	s
Provinciale weg	80	87	s	80	83	s
Binnen bebouwde kom	51	55	s	50	53	s
Gordeldraagpercentage	86%	81%	ns	80%	86%	ns
Drinkt niet voor rijden	60%	46%	s	70%	72%	ns
Waarschijnlijke oorzaak van ongevallen:						
Vermoeidheid	15%	31%	s	9%	21%	s
Slecht uitkijken	22%	28%	s	17%	17%	s
Slecht onderhouden weg	25%	24%	ns	19%	19%	ns
Weersomstandigheden	76%	72%	ns	77%	77%	ns

Tabel 8. Vergelijking tussen 65 plussers en 35 t/m 64-jarigen.

Een verklaring voor de bevinding dat ouderen, ondanks hun veelal verminderde prestatievermogen, geen grotere ongevallenkans hebben dan de gemiddelde automobilist, ligt in het feit dat ouderen zich veelal "voorzichtiger" gedragen. Dit komt tot uiting in lagere rijsnelheden en minder vaak drinken voor het rijden (Tabel 8).

5. DISCUSSIE EN AANBEVELINGEN

5.1. Discussie

Op basis van de evaluatiegegevens van het verkeersveiligheidsbeleid kan worden gesteld dat er na een stagnatie in 1989 een verdere daling is opgetreden van de verkeersonveiligheid, die tenminste deels kan worden toegeschreven aan de afnemende groei van het autoverkeer.

Een niet optredende grotere daling zou wellicht veroorzaakt kunnen worden door verminderde meeropbrengst van maatregelen (waardoor het boven een bepaald niveau steeds moeilijker wordt effect te realiseren), of door inflatie ervan (de saillantie en daardoor de effectiviteit nemen door veelvuldig gebruik af).

Jammer genoeg kunnen de hier en daar geconstateerde verschillen met voorgaande jaren en de verschillen tussen de provincies niet worden herleid op verschillen in het gevoerde beleid. Een van de oorzaken daarvoor is dat de geleverde beleidsinspanningen niet systematisch in kaart zijn gebracht en derhalve niet gecorreleerd kunnen worden met de vastgestelde veiligheidsontwikkelingen.

Met nadruk moet daarom worden aanbevolen de beleidsinspanningen jaarlijks per provincie of nog gedetailleerder nauwgezet te beschrijven. Deze beschrijving zou naast de gegevensverzameling over ongevallen en hun determinanten vast bestanddeel moeten zijn van de beleidsevaluatie.

Een andere oorzaak is dat niet voor alle speerpunten van beleid even veel en even betrouwbaar onderzoekmateriaal beschikbaar is. Het meeste wreekt zich dat op het gebied van de speerpunten "zwaar verkeer" en "verkeersongevallenconcentraties", waarover vrijwel geen gegevens beschikbaar zijn, maar ook bijvoorbeeld op het gebied van autogordels-achterin, helmgebruik en rijsnelheden.

Voor een beter beeld zouden per speerpunt jaarlijks, systematisch gegevens moeten worden verzameld over:

- ongevallen (via VOR, zelfrapportage en andere bronnen;)
- gedrag (via observatie)
- gedragsachtergronden (via experimenteel onderzoek en zelfrapportage).

Zolang niet over elk speerpunt voldoende (betrouwbare) gegevens beschikbaar zijn en de beleidsinspanningen niet systematisch zijn beschreven,

moet bij de interpretatie van de beschikbare evaluatiegegevens het nodige voorbehoud worden gemaakt.

Echter, ook nu kunnen al wel enkele conclusies worden getrokken en beleidsaanbevelingen voor de korte termijn worden gedaan, die hieronder - in het algemeen en per speerpunt - worden opgesomd.

5.2. Algemene aanbevelingen

5.2.1. De betrokkenheid bij verkeersveiligheid

De betrokkenheid van het publiek bij verkeersveiligheid kan worden vergroot door het zicht van het publiek op verkeersonveiligheid bij henzelf, bij bekenden en in de buurt te vergroten. Mogelijkheden daartoe zijn direct mailing van verkeersovertreders over hun eigen gedrag en beter en meer directe communicatie van de verkeersonveiligheid in de eigen buurt, maar ook het inschakelen van intermediairs, het geven van algemene voorlichting en het toepassen van "verkoopstrategieën.

5.2.2. De ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen

De afname van het aantal verkeersongevallen lijkt niet te stagneren. Als de afnemende groei van de automobiliteit daarvoor één van de oorzaken is moeten maatregelen die de automobiliteit verder reduceren of die anderszins de expositie van verkeersdeelnemers verminderen, worden aangemoedigd.

5.2.3. Bekeuringen en pakkansen

De psychologische pakkans bij het begaan van een overtreding lijkt een belangrijke drijfveer om deze niet te begaan. Gezocht moet worden naar maatregelen om die psychologische pakkans te vergroten.

Verwacht moet worden dat de psychologische pakkans niet vergroot wordt zolang de feitelijke pakkans niet aanmerkelijk wordt vergroot. Vergroting van de feitelijke pakkans lijkt maatschappelijk niet haalbaar. Wellicht is het beter voorlichting en opvallend politietoezicht steeds meer in combinatie te gebruiken.

5.3. Aanbevelingen betreffende speerpunten

5.3.1. Rijsnelheden

De snelheidslimieten in Nederland worden massaal overtreden, vooral op de 80 km/uur-wegen en binnen de bebouwde kom, maar ook op wegen met een limiet van 100 of 120 km/uur is er slechts kortstondig sprake geweest van een effect van toezicht en voorlichting.

Argumenten die tot snelheidsaanpassing leiden en waarvoor snelheidsovertreders lijken te zwichten zijn: de psychologische pakkans, de belasting van het milieu en een hoger brandstofverbruik voorzover het gaat om ritten buiten de bebouwde kom en verkeersveiligheid voorzover het gaat om ritten binnen de bebouwde kom.

Bij de bevordering van juist snelheidsgedrag zouden ook attenderingssystemen behulpzaam kunnen zijn, aangezien ongeveer 30% van de snelheidsovertreders aangeeft ongemerkt te hard te rijden.

Speciale aandacht voor snelheidsgedrag zou kunnen worden gericht op probleemgroepen zoals: jongeren, de zakelijke rijders (met hoog jaarkilometrage) en bestuurders van auto's met een hoge topsnelheid.

Een toezichtbeleid zou dusdanig lang moeten worden volgehouden dat zich een stabiel snelheidsgedrag ontwikkelt en daarnaast een strafdreiging moeten omvatten die niet veel afwijkt van de dreiging die door voorlichting en publiciteit wordt gepresenteerd.

5.3.2. Alcohol

De afgelopen 10 jaar is het in Nederland goed gegaan met de problematiek van alcohol in het verkeer. Tot en met 1988 is het aantal rijders onder invloed afgenomen. Sindsdien is er sprake van stagnatie in de afname. Wel neemt de psychologische pakkans inzake rijden onder invloed nog steeds toe.

Om de status quo tenminste te handhaven en de situatie zo mogelijk nog te verbeteren verdient het aanbeveling de beleidsinspanningen te handhaven en "beveiligingsacties" en "agressievere acties" elkaar te laten afwisselen.

5.3.3. Gordels en kinderzitjes

Het gordelgebruik voorin stijgt heel langzaam. Om verdere stijging te bewerkstelligen zijn nieuwe maatregelen nodig. Daarbij dient een relatie gelegd te worden met nieuwe wetgeving en nieuw beleid voor het dragen van gordels op de achterbank. Gordels achterin komen nog niet algemeen voor en het gebruik ervan is slecht. Kinderzitjes worden vrijwel niet gebruikt voor kinderen ouder dan 4 jaar, maar ook voor jongere kinderen wordt het zitje onvoldoende gebruikt. Een baby of kleuter op schoot voorin komt ook nog vaak voor.

5.3.4. Bromfietzers

De bromfiets blijft een gevaarlijk vervoermiddel, maar dan vooral voor jongeren van 16 en 17 jaar. Oudere bromfietzers zijn veel veiliger. Wat daarvan de oorzaak is zou nader moeten worden onderzocht. Mogelijk kan door gerichte training van jongeren een deel van de bromfietsonveiligheid worden verminderd.

5.3.5. Fietzers

Net zoals bij automobilisten en bij bromfietzers is de lage leeftijd een belangrijke factor bij ongevallen maar de verschillen met andere leeftijdsgroepen zijn minder groot. De verkeersonveiligheid van fietsers is vooral een probleem bij jongeren, waarbij gebrek aan verkeerservaring samen met een verkeersgevaarlijke levensstijl de belangrijkste oorzaken zijn.

5.3.6. Jongeren en ouderen

De verkeersonveiligheid van ouderen wordt voornamelijk bepaald door hun kwetsbaarheid bij een ongeval. Bij jongeren is de verkeersonveiligheid veel meer een kwestie van een grotere ongevallenkans.

Die grotere ongevallenkans van jongeren is voor tenminste de helft te wijten aan gebrek aan rijervaring en -inzicht en voor de rest aan leeftijdgebonden factoren, zoals risico-acceptatie en "het zich willen uitleven".

Bij jongeren lijkt gericht aanvullende training een goede maatregel evenals toezichtsmaatregelen die hen ertoe brengt terughoudend te zijn in risicovol gedrag.

Bij ouderen zijn beide soorten maatregelen minder geïndiceerd.

LITERATUUR

Flury, ir. F.C. (1990). De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid tot en met 1988 en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. R-90-28. SWOV, Leidschendam.

Oei, ir. Hway-liem (1989). Rijsnelheden op 80 km/uur-wegen in Nederland, Verslag van een pilotmeting. R-89-52. SWOV, Leidschendam.

Oei, ir. Hway-liem (1991). Rijsnelheden op 80 km/uur-wegen in Nederland II; Verslag van snelheidsmetingen in twaalf geografisch gespreide gebieden in Nederland. R-91-24. SWOV, Leidschendam.

R+M (1991). Rapport van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking ter evaluatie van het t.v.-programma "Dücker en Oudenriijn", voorheen "De familie Oudenriijn". Rapport I: Tekstmatig verslag. R+M Research en Marketing bv., Heerlen.

Roszbach, R. & Blokpoel, A. (1989). Korte-termijn veiligheidseffecten van de 100 en 120 km/uur snelheidslimieten op rijkswegen. R-89-48. SWOV, Leidschendam.

SWOV (1991). De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1989-1993. Interim rapport. SWOV, Leidschendam (nog niet verschenen).

TT (1990). Periodiek regionaal onderzoek verkeersveiligheid (PROV). TT90-43. Traffic Test bv., Veenendaal.

Verhoef, P.J.G. (1991a). Aanwezigheid en gebruik van autogordels op de voorzitplaatsen van personenauto's in 1990. R-91-6. SWOV, Leidschendam.

Verhoef, P.J.G. (1991b). Autogordels en kinderzitjes op de achterzitplaatsen van personenauto's in 1990. R-91-7. SWOV, Leidschendam.

Wegman, ir. F.C.M. (1988). De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. R-88-28. SWOV, Leidschendam.

Wittink, drs. R.D. & Hagenzieker, drs. M.P. (1990). Evaluatie van drie jaar "Familie Oudenrijn" en het ermee samenhangend voorlichtingsbeleid; Eindrapport. R-90-46. SWOV, Leidschendam.

Wouters, drs. P.I.J. & Welleman, ir. A.G. (1988). Growing old safely. In: Rothengatter & De Bruin (eds). Road user behaviour, Theory and research. Van Gorcum, Assen.

