

Het PROV onder de loep

Evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid op de aspecten representativiteit, inhoud en gebruikswaarde

R-96-60

Dr. Ch. Goldenbeld, dr. ir. E.H. Hofhuis & drs. G. van Gils
Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-96-60
Titel:	Het PROV onder de loep
Ondertitel:	Evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid op de aspecten representativiteit, inhoud en gebruikswaarde
Auteur(s):	Dr. Ch. Goldenbeld, dr. ir. E.H. Hofhuis & drs. G. van Gils
Onderzoeksmanager:	Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV:	53.165
Projectcode opdrachtgever:	BPVL 96.902.50
Opdrachtgever:	De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.
Trefwoord(en):	Traffic, safety, region, statistics, accident rate, evaluation (assessment), analysis (math), Netherlands.
Projectinhoud:	Het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) is een grootschalige, jaarlijks herhaalde schriftelijke enquête onder Nederlandse weggebruikers, die wordt uitgevoerd door bureau Traffic Test. In dit rapport wordt verslag gedaan van een evaluatie van dit enquête-onderzoek, dat vanaf 1990 zesmaal is uitgevoerd. De evaluatie richtte zich op drie aspecten: de representativiteit van de steekproef, de samenstelling en inhoud van de vragenlijst en het gebruik en de gebruikswaarde van het PROV vanuit het perspectief van de gebruikers. Elk van deze drie aspecten is onderzocht in een apart deelonderzoek.
Aantal pagina's:	98 pp. + 59 pp.
Prijs:	f 45,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1997

Samenvatting

Dit rapport doet verslag van een onderzoek ter evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV). De evaluatie richtte zich op drie aspecten: de representativiteit van de steekproef, de samenstelling en inhoud van de vragenlijst en het gebruik en de gebruikswaarde van het PROV vanuit het perspectief van de gebruikers. Elk van deze drie aspecten is onderzocht in een apart deelonderzoek.

Conclusies en aanbevelingen representativiteit van de steekproef

De gegevens voor het PROV worden verzameld door middel van een schriftelijke enquête die gebruik maakt van een tweetrapsprocedure. De uiteindelijke respons na deze twee trappen bedraagt ongeveer 19%. De toegepaste benaderingswijze en de resulterende lage respons leiden tot de verwachting dat de respons van het PROV selectief zou kunnen zijn en dat het onderzoek dus mogelijk geen representatief beeld van de Nederlandse bevolking biedt. Vergelijking van gegevens uit de CBS-bevolkingsstatistiek en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) met gegevens uit het PROV kan deze zorg om de representativiteit niet definitief bevestigen, maar evenmin wegnemen.

Er zijn manieren van dataverzameling mogelijk die waarschijnlijk tot een hogere respons leiden, een kleiner risico van selectieve respons opleveren en die zonder of tegen geringe meerkosten kunnen worden toegepast.

Aanbevolen wordt om in een vervolg op de evaluatie serieus na te gaan of deze alternatieven haalbaar zijn. Het is zaak om daarbij het belang van de continuïteit van de gegevensreeksen uit het PROV in de gaten te houden, alsmede ook het belang van goede provinciale representativiteit.

Conclusies en aanbevelingen samenstelling van de vragenlijst

De screening van de vragenlijst en de gehouden interviews hebben geleid tot een aantal concrete aanbevelingen met betrekking tot volgorde en formulering van vragen. Bepaalde aanbevelingen zijn ingrijpender voor het PROV dan andere: voorstellen tot een andere verwoording of het opnemen van een extra antwoordcategorie zijn duidelijk van een andere orde dan voorstellen om vragen niet meer in de huidige vorm in de vragenlijst op te nemen. Duidelijk is geworden dat de vragen over de onderwerpen ‘draagvlak voor maatregelen’ en ‘pakkansen in hypothetische verkeerssituaties’ in de huidige vorm geen betrouwbare antwoorden opleveren. Er worden suggesties gedaan voor de oplossing van de problemen met deze vragen.

Conclusies en aanbevelingen gebruikersonderzoek

Gebruikers verwerken informatie uit het PROV in werk- en beleidsplannen. Hierbij is het beeld als volgt: het rapport wordt zelden in zijn geheel gelezen; men gebruikt het als naslagwerk. Veel personen die werken met het PROV gebruiken een provincie-specifieke voorselectie. Ook de eigenlijke verwerking van het PROV-materiaal heeft een sterk selectief karakter: het is met name gericht op het vinden van argumenten die extern gebruikt kunnen worden voor het opstarten of voortzetten van bepaalde activiteiten. Vaak ook worden PROV-gegevens naast andere gegevens gebruikt.

Uit de gegeven antwoorden valt af te leiden dat men tevreden is over de *monitorfunctie* van het PROV. Over de tweede doel van het PROV, het *in kaart brengen van achtergronden*, zijn de antwoorden wat diffuser. Enerzijds geeft het PROV wel achtergronden en verklaringen; anderzijds

blijkt het toch vaak nodig om specifiek in de eigen regio naar doelgroepen en intermediairs te zoeken.

Uit de interviews komt naar voren dat *terugkoppeling naar beleid* en evaluatie van beleid het meest problematische punt is. De relatie tussen beleidsinspanningen en PROV-uitkomsten is zowel op landelijk als provinciaal niveau moeilijk te leggen. Vaak lukt het beter om met regio-specifieke vragen, die ook deel uitmaken van het PROV, inzicht te verkrijgen in deze relatie.

Een aantal zaken rond het PROV is goed geregeld en behoeft geen verandering: centrale aansturing door AVV, consultering van de Regionale Directies bij opzet onderzoek, mogelijkheid tot regio-specifieke vragen en jaarlijkse frequentie. Wat dit laatste punt betreft: handhaving van een éénjaarlijkse frequentie zal bij geen van de gebruikers tot protest leiden en is in overeenstemming met expliciete voorkeuren van sommige gebruikers; invoering van een tweejaarlijkse frequentie zal een aanzienlijke groep gebruikers niet hinderen, maar zal enkele gebruikers duidelijk minder tevreden stellen. Ten aanzien van de praktische gebruikswaarde van het PROV zijn de volgende wensen het meest frequent geuit: koppeling van PROV-gegevens met objectieve gegevens, een meer direct op de provincie toegeschreven rapportage, een minder omvangrijke, meer toegankelijke rapportage. De meest frequent aangedragen nieuwe onderwerpen voor het PROV waren: bromfietscertificaat, 30 km/uur-gebieden, kennis van en draagvlak voor duurzaam-veilig verkeer, mobiliteitskeuzen (ook genoemd als specifiek onderdeel van duurzaam-veilig verkeer).

Algemene conclusies en aanbevelingen

De belangrijkste aanbevelingen voor de verbetering van het PROV zijn:

- een meer directe manier van steekproeftrekking die een betere garantie biedt voor non-selectieve respons;
- het beter vergelijkbaar maken van vragen naar achtergrondkenmerken in het PROV met dienovereenkomstige vragen in CBS en OVG;
- het vervangen danwel weglaten van vragen over draagvlak voor maatregelen, over ongevallen en over pakkansen in hypothetische situaties;
- het aanpassen van bewoording en antwoordalternatieven van enkele vragen;
- het toevoegen van vragen over de volgende blijvende onderwerpen: 30 km/uur-gebieden en mobiliteitskeuzen;
- het toevoegen van vragen over een voorlopig actueel onderwerp: bromfietscertificaat;
- een meer regio-specifieke vorm van rapportage;
- het continueren van verspreiding van PROV-resultaten in brochure-vorm.

Er zijn ook aanbevelingen gedaan om trendbreuk in de resultaten zoveel mogelijk te voorkomen. Deze aanbevelingen betreffen:

- de opzet van een apart methodisch onderzoek naar de mogelijke consequenties van de veranderingen in het nieuwe PROV;
- het uitvoeren van zowel het oude PROV als het nieuwe (in het kader van genoemd onderzoek), zodat vergelijkingen tussen beide methoden kunnen aangeven in welke mate de resultaten gecorrigeerd moeten worden voor de aangebrachte veranderingen.

Het lijkt erop dat deze aanbevelingen op korte termijn uitgevoerd kunnen worden.

Summary

A close look at the PROV

This report gives an account of an investigation to evaluate the Periodic Regional Survey on Road Safety (PROV). The evaluation focuses on three aspects: the representative reliability of the sample, the composition and contents of the list of questions, and the use and practical value of the PROV for the users. Each of these three aspects was investigated as a separate unit of study.

Conclusions and recommendations as to the sample's representative reliability

The data for the PROV was assembled by means of a written survey that made use of a two-step procedure.

The final response rate following these two steps was approximately 19%. The approach method used and the resulting low response rate led to an expectation that the response from the PROV might be selective and that the research therefore might not provide a representative picture of the Dutch population. Comparing data from the Statistics Netherlands' (CBS) population statistics and the National Travel Survey (OVG) with data from the PROV could not definitely establish the uncertainty about the study's representative reliability, nor could it remove it.

Ways of gathering data exist which probably increase the possibility of a higher response rate, provide a smaller risk of selective response, and can be done either for the same costs or at only slightly more cost. What is being recommended is a follow-up to the evaluation for the purpose of seriously considering whether or not these alternatives would be feasible. In doing so, it would be advisable to consider the importance of the continuity of the series of data coming from the PROV as well as the importance of having the province reliably represented.

Conclusions and recommendations in regard to the composition of the list of questions

The screening of the list of questions and the interviews held has resulted in a number of concrete recommendations involving the sequence and formulation of questions. Certain recommendations are more far-reaching for the PROV than others: proposals for a different wording or the inclusion of an extra answer category are clearly in a different class than proposals involving the exclusion of questions in their present form from the survey. What has become obvious is that the questions regarding the subjects of 'support for measures' and 'risk of arrest in hypothetical traffic situations' as now presented do not provide reliable answers. Suggestions are made regarding how to solve the problems surrounding these questions.

Conclusions and recommendations in regard to the users' study

Users process information originating from the PROV in their action and policy plans. In doing so, the following picture emerges: the report is seldom read in its entirety but is used as reference material. Many people who work with the PROV use a province-specific pre-selection. The actual processing of the PROV material also displays a highly selective character: its use is chiefly aimed at finding arguments that can be used externally for implementing or continuing certain activities. Furthermore, PROV data is often used along with other data.

Based on the answers provided, it can be concluded that the users are satisfied with the PROV's *monitoring function*. In regard to the PROV's

second goal, the *charting of background information*, the answers are somewhat more vague. On the one hand, the PROV provides background material and explanations, but it is nevertheless frequently necessary to search in one's own region for target groups and intermediaries. Based on the interviews, it appears that *feedback to policy* and the evaluation of policy is the most problematic point. The relationship between policy efforts and PROV results is difficult to establish at both the national and provincial levels. It often works better to obtain insight into this relationship with region-specific questions that are also part of the PROV. Several matters surrounding the PROV are well organised and do not need to be changed: its centralised management provided by the Netherlands Transport Research Centre AVV, the opportunity to consult the Regional Directorates when setting up research studies, and the opportunity to ask region-specific questions and to conduct the written survey on a yearly basis. In regard to frequencies, maintaining a one-year frequency would not be protested by any of the users and agrees with the explicit preferences of some users; the introduction of a two-year frequency would not cause any problems for a considerable group of users but would definitely make a certain number of users less satisfied.

In regard to the practical value of the PROV, the following wishes were most frequently expressed: the linking of PROV data with objective data, reporting that is more directly adapted to the province, and a less sizable but more accessible reporting. The most frequently requested new subjects for the PROV were: moped certificate, 30 km/hour areas, information about and support for sustainably safe traffic, and mobility choices (also listed as a specific element under sustainably safe traffic).

General conclusions and recommendations

The most important recommendations for improving the PROV are:

- using a more direct way of sampling that offers a better guarantee in regard to non-selective response;
- making questions about background characteristics in the PROV easier to compare with corresponding questions in CBS and OVG;
- replacing or omitting questions about support for measures, about accidents, and about risks of arrest in hypothetical situations;
- modifying of the wording and answer alternatives for some questions;
- adding questions about the following structurally relevant subjects: 30 km/hour areas and mobility choices;
- adding questions about a provisionally topical subject: moped certificates;
- having a more region-specific form of reporting;
- continuing the distribution of PROV results in brochure form.

Recommendations were also made in reference to minimising trend deviations in the results. These recommendations involve:

- establishing a separate methodological study into the possible consequences of the changes in the new PROV;
- carrying out both the old as well as the new PROV (within the framework of the previously mentioned research), so that comparisons between both methods can indicate how much the results have to be corrected for the introduced changes.

It appears possible to carry out these recommendations in the near future.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	9
1. <i>Inleiding</i>	11
1.1. De indeling van het rapport	11
1.2. Achtergronden van het PROV	12
1.3. Vraagstellingen van het onderzoek	15
2. <i>De representativiteit van het PROV</i>	17
2.1. Inleiding	17
2.2. De totstandkoming van de respons in het PROV	18
2.3. Benadering, respons en representativiteit	19
2.4. De representativiteit van de respons vóór weging	22
2.4.1. Representativiteit van het PROV volgens het PROV	22
2.4.2. Nonrespons-onderzoek	23
2.5. Een oplossing voor gebrek aan representativiteit van de respons: weging	25
2.6. Het PROV vergeleken met CBS-statistieken en het OVG	26
2.6.1. De benadering van de respondenten	27
2.6.2. De omvang van de respons	29
2.7. Effecten van en remedies voor het gebrek aan representativiteit	29
2.8. Conclusies en aanbevelingen	31
3. <i>Evaluatie van de vragenlijst door middel van screening</i>	33
3.1. Inleiding	33
3.2. Onderzoeksuitvoering en resultaten	33
3.2.1. Screening opbouw van de vragenlijst	33
3.2.2. Screening volgorde van vragen	36
3.2.3. Screening van de verwoording van vragen	36
3.2.4. Screening van de inhoud van de vragen	38
3.2.5. Screening van de antwoordalternatieven per vraag	42
3.2.6. Overige opmerkingen	44
4. <i>Evaluatie van de vragenlijst door middel van interviews</i>	45
4.1. Inleiding	45
4.2. Methode	45
4.3. Uitkomsten	47
4.3.1. Opbouw van de vragenlijst	47
4.3.2. Volgorde van de vragen	48
4.3.3. Verwoording van de vragen	49
4.3.4. Inhoud van de vragen	51
4.3.4.1. Telescoping	51
4.3.4.2. Schatten	52
4.3.4.3. Bedreigende vragen	53
4.3.4.4. Sociaal wenselijke antwoorden	53
4.3.5. Antwoordalternatieven	54
4.3.6. Overige opmerkingen	55
4.4. Samenvatting van de resultaten van de screening en interviews	55
4.4.1. Aanbevelingen	59

5.	<i>Evaluatie van de vragenlijst door middel van statistische analyses</i>	61
5.1.	Inleiding	61
5.2.	Kwaliteit van de vragen	61
5.3.	Vermoeidheidseffecten	63
5.4.	Inlegvel	64
5.5.	Conclusies	65
6.	<i>Gebruik en gebruikswaarde van het PROV</i>	67
6.1.	Inleiding	67
6.2.	Opzet onderzoek	67
6.3.	Uitkomsten	68
6.3.1.	Feitelijk gebruik van het PROV	68
6.3.2.	Beoordeelde gebruikswaarde van het PROV	70
6.3.3.	Doeleinden van het PROV	71
6.3.4.	Kanttekeningen en nuanceringen	73
6.3.5.	Rapportage, frequentie en verschijningsdatum	74
6.3.6.	Problematische onderwerpen	75
6.3.7.	Wensen en voorstellen voor verbeteringen	76
6.3.8.	Wensen ten aanzien van nieuwe onderwerpen	79
6.3.9.	Opdrachtverlening en regio-specifieke vragen	80
6.4.	Aanbevelingen	81
7.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	83
7.1.	Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de steekproef	83
7.1.1.	Steekproeftrekking	83
7.2.	Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van samenstelling van de vragenlijst	84
7.2.1.	Algemeen	84
7.2.2.	Aanbevelingen ten aanzien van problematische onderwerpen	84
7.2.3.	Aanbevelingen ten aanzien van nieuwe onderwerpen	86
7.3.	Optimale benutting van informatie	87
7.3.1.	Informatie-ordening	87
7.3.2.	Informatie-overdracht	90
7.3.3.	Informatie-gebruik	91
7.4.	Prioritering en implementering van aanbevelingen	94
7.4.1.	Primaire aanbevelingen	94
7.4.2.	Implementatie	95
7.4.3.	Toekomstige ontwikkelingen	96
	<i>Literatuur</i>	98
	<i>Bijlage 1 t/m 9</i>	99

Voorwoord

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft de SWOV een onderzoek opgezet om na te gaan welke verbeteringen in het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) mogelijk zijn, zodat dit onderzoek een grotere gebruikswaarde verkrijgt.

Vanuit AVV is het onderzoek begeleid door de heer ir. H. Derriks. We hebben dankbaar gebruik mogen maken van de begeleidingsgroep van het PROV, die als klankbord tijdens alle fasen van het onderzoek heeft gefunctioneerd. In deze groep hadden zitting:

- mevr. drs. H.M.J. van der Veen, Regionale Directie Oost-Nederland;
- mevr. drs. C.C.A. Klinkenberg, Regionale Directie Noord-Nederland;
- dhr. P. Louwers, Regionale Directie Zuid-Holland.

Het evaluatie-onderzoek kent drie hoofdonderdelen:

- onderzoek naar representativiteit van de steekproef;
- onderzoek naar de kwaliteit van de vragenlijst;
- onderzoek onder gebruikers.

De SWOV heeft het totale onderzoek gecoördineerd en heeft zelf het onderzoek onder gebruikers verricht. De hoofdstukken 1 en 6 zijn geschreven door dr. Ch. Goldenbeld. Hoofdstuk 7 is geschreven door de gezamenlijke auteurs. De deelonderzoeken betreffende de representativiteit van het PROV zijn in opdracht van de SWOV uitgevoerd door de Vakgroep Methodenleer & Statistiek van de Universiteit van Utrecht.

De heer drs. G. van Gils, van Adviesbureau BOA, heeft het deelonderzoek naar de representativiteit, verricht en daarover gerapporteerd. In dit rapport is hoofdstuk 2 van zijn hand en heeft hij mee geschreven aan hoofdstuk 7. Vanuit de vakgroep Methodenleer & Statistiek heeft prof. dr. P. van der Heijden dit onderzoek begeleid.

Mevrouw dr. ir. H. Hofhuis heeft het onderzoek naar de kwaliteit van de vragenlijst verricht en daarover gerapporteerd. In dit rapport heeft zij de hoofdstukken 3, 4 en 5 geschreven en mee geschreven aan hoofdstuk 7. Vanuit de vakgroep Methodenleer & Statistiek heeft prof. dr. H. 't Hart dit deelonderzoek begeleid.

Ten slotte willen wij de personen bedanken die hun medewerking hebben verleend aan dit onderzoek. In de eerste plaats bedanken wij de medewerkers van bureau Traffic Test en in het bijzonder mevr. drs. M. Zeilstra, die de onderzoekers inzage heeft gegeven in de verschillende ins en outs van het onderzoek en die ook het conceptrapport van commentaar heeft voorzien.

In de tweede plaats bedanken wij de personen die hun medewerking hebben verleend aan de interviews. Dit zijn in alfabetische volgorde:

- dhr. R. Altena, Politie Drenthe;
- dhr. C. de Bie, ROV Noord-Holland;
- dhr. D. de Bok, provincie Noord-Brabant;
- dhr. B.P.J. Bouwmeister, ROV Gelderland;
- mevr. M. Brouwer, projectmanager SWOV;
- dhr. R. de Bruijn, Regionale Directie Oost-Nederland;

- dhr. J. van Daltsen, consultant Rijkswaterstaat;
- dhr. B. van Druten, VVN;
- dhr. Gerritsen, politie Noord-Brabant, portefeuillehouder verkeer;
- dhr. S. Hilarides, provincie Friesland;
- dhr. A. Kranenburg, Regionale Directie Noord-Holland;
- mevr. K. Kusters, Regionale Directie Noord-Brabant;
- mevr. L. Lijkendijk, CBR regio Noord;
- mevr. M. van Loo, CAD Drenthe;
- dhr. P.C. Noordzij, manager SWOV;
- dhr. P. van Lith, secr. POV Noord-Brabant;
- dhr. J. Peters, Politie Brabant Zuid-Oost;
- dhr. G.J. Ridder, gemeente Hogeveen;
- dhr. H. Scheper, Politie Arnhem;
- dhr. S.H. Tjepkema, adviseur ROV Overijssel;
- dhr. H. Timmer, Regionale Directie Noord-Nederland;
- dhr. J. Tits, secr. ROV Drenthe;
- dhr. J. van Uden, AVV;
- dhr. P. van Vliet, AVV.

1. Inleiding

1.1. De indeling van het rapport

Het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) is een grootschalige, jaarlijks herhaalde schriftelijke enquête onder Nederlandse weggebruikers, die wordt uitgevoerd door bureau Traffic Test. In dit rapport wordt verslag gedaan van een evaluatie van dit enquête-onderzoek, dat vanaf 1990 zesmaal is uitgevoerd.

In dit eerste hoofdstuk beschrijven we kort enkele achtergronden van het PROV (§ 1.2) en daarna gaan we in op de specifieke evaluatie-vragen die ten grondslag hebben gelegen aan de opzet van het onderzoek (§ 1.3). Algemeen gesteld hebben deze vragen betrekking op drie aspecten van het PROV:

- de representativiteit van de steekproef;
- de samenstelling (de kwaliteit) van de vragenlijst;
- gebruikswaarde van het onderzoek vanuit het perspectief van verschillende gebruikers.

Om deze vragen te beantwoorden zijn verschillende onderzoeksactiviteiten uitgevoerd: de vraag naar de representativiteit van de steekproef is hoofdzakelijk onderzocht door middel van statistische analyses; de vraag over de kwaliteit van de vragenlijst is onderzocht door middel van achtereenvolgens: een screening-procedure, interviews met personen die de vragenlijst hebben ingevuld en statistische analyses; de vraag over gebruik en gebruikswaarde van het PROV is onderzocht door middel van een interviewstudie onder diverse gebruikers van het PROV.

Zoals verderop in dit rapport zal blijken gaat het om relatief complexe onderwerpen, die een zorgvuldige behandeling in termen van onderzoek en discussie vereisen.

De indeling van de overige hoofdstukken in dit rapport is als volgt.

Hoofdstuk 2 beschrijft uitvoering en resultaten van het deelonderzoek naar de representativiteit van de steekproef van het PROV. Het hoofdstuk heeft onvermijdelijk een wat technisch georiënteerd, statistisch karakter, maar er is de nodige moeite gedaan om het hoofdstuk voor de niet statistisch onderlegde lezer toch begrijpelijk te houden.

In hoofdstukken 3, 4 en 5 wordt beschreven door middel van welke onderzoeksactiviteiten de kwaliteit van de vragenlijst is getoetst en welke resultaten dit heeft opgeleverd.

Er is ten eerste aan de hand van een systematische screening-methode nauwgezet nagegaan welke aspecten van de vragenlijst voor verbetering vatbaar zijn. De procedure van de screening en de resultaten daarvan worden beschreven in hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 4 vervolgt met een ander deel van de evaluatie van de vragenlijst, namelijk evaluatie door middel van interviews met personen die de vragenlijst hebben ingevuld. Aan de hand van de interviews is inzicht verkregen in de mentale processen bij personen als ze nadenken over de beantwoording van bepaalde vragen in het PROV. Inzicht in deze processen is wenselijk als we willen nagaan of de vragen in het PROV zich lenen voor

een waarheidsgetrouwe beantwoorden. Hoofdstuk 4 eindigt met een samenvatting van de resultaten van screening en interviews.

De aanbevelingen ter verbetering van de vragenlijst die op grond van deze resultaten zijn geformuleerd, zijn vanwege hun technische en wat opsommende karakter in een bijlage geplaatst (*Bijlage 9*). Deze bijlage vormt een uiterst belangrijk onderdeel van het rapport, dat eigenlijk niet ongelezen mag blijven.

De evaluatie van de vragenlijst wordt in hoofdstuk 5 afgerond met de resultaten van een aantal statistische analyses. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de onderwerpen nonrespons per vraag, vermoeidheids-effecten en de rol van het inlegvel.

Het onderzoek onder gebruikers van het PROV en de uitkomsten daarvan worden in hoofdstuk 6 beschreven.

Ten slotte wordt het rapport afgerond met conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 7.

1.2. Achtergronden van het PROV

Voorgeschiedenis

In 1990 vond de eerste afname van het PROV plaats. Er waren eind jaren tachtig twee ontwikkelingen in het verkeersveiligheidsbeleid die uiteindelijk hebben bijgedragen aan het idee om een dergelijk enquête-onderzoek onder weggebruikers op te zetten.

In de eerste plaats was er het speerpuntenbeleid in het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (1989-1993) waarin de aandachtspunten werden genoemd waarop het beleid zich diende te richten.

In de tweede plaats gold ook de eind jaren tachtig ingezette regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid als prikkel om met het PROV te starten. Bij de regionale Directies van Rijkswaterstaat werden regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) opgericht, die tot doel hadden om als overlegplatform te fungeren voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Uiteraard was daarbij van belang dat de Regionale Organen ook over informatie op regionaal niveau konden beschikken.

Afgezien van deze twee ontwikkelingen begon ook het inzicht te ontstaan dat de zogenaamde objectieve gegevens, de ongevalgegevens, beperkingen kenden. Er was sprake van de inmiddels alom bekende onderregistratie. Tevens leverden de traditionele ongevalgegevens slechts een beperkt inzicht in alle mogelijke antecedenten van ongevallen.

Antecedenten van ongevallen zoals gebrekkige kennis van regels, tekens of situaties, onderschatting van bepaalde risico's, negatieve attitudes, kunnen uit ongevalsstatistieken niet of nauwelijks worden afgeleid. Bovendien leveren ongevalsstatistieken ook geen inzicht in hoe maatregelen worden ervaren door de weggebruikers.

Op al deze punten kan een schriftelijke enquête onder weggebruikers in aanvullende informatie voorzien.

Onderwerpen PROV

Bij de aanvankelijke opzet van het PROV in 1990 is aangesloten op het door de overheid geformuleerde speerpuntenbeleid. Er zijn vragen gesteld over de volgende speerpunten van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid:

- verkeersongevallen;
- rijsnelheden;
- rijden onder invloed;

- gebruik van autogordels in personenauto's;
- gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenauto's;
- gebruik van de bromfiets¹ en de fiets.

De meest recente PROV-enquête bestaat uit de volgende onderdelen:

- algemeen;
- verkeersongevallen, bekeuringen en meningen over verkeersveiligheids(beleid);
- rijsnelheden;
- rijden onder invloed;
- gebruik van autogordels in personenauto's;
- gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenauto's;
- gebruik van de bromfiets, fiets en snorfiets;
- draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen en de gewijzigde verkeerswetgeving in de loop van 1996.

In de loop der jaren is getracht aan te sluiten bij de meer preventieve aanpak van de verkeersveiligheid die erop gericht is een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem te ontwikkelen. Dit betekent dat een sterkere nadruk is komen te liggen op de beschrijving van de gedragsdeterminanten (motieven, afwegingen en dergelijke) die verondersteld worden een duurzame en gewenste invloed te hebben op het uiteindelijke verkeersgedrag.

Voorts is door de jaren heen de vragenlijst van het PROV inhoudelijk bijgesteld. In *Tabel 1 van Bijlage 1* wordt aangegeven welke vragen in het PROV 1995 ten opzichte van het PROV 1990 inhoudelijk zijn gewijzigd.

Doelstelling PROV

Het PROV was en is bedoeld als instrument voor het volgen van ontwikkelingen in verkeersgedrag en meningen en kennis daarover (algemene monitoring). Meer specifiek worden drie functies onderscheiden voor het PROV (Vissers, Zeilstra & Nägele, 1996; p. 1).

De eerste functie betreft het identificeren van aandachtspunten voor verkeersveiligheidsbeleid. Aan deze functie wordt invulling gegeven door ontwikkelingen over tijd te volgen en door onderlinge vergelijking van provincies.

De tweede functie is de analyse van achtergronden en oorzaken van de gesignaleerde aandachtspunten. Aan deze functie wordt invulling gegeven door na te gaan bij welke groep personen of in welke regio's knelpunten optreden en welke factoren samenhangen met deze knelpunten.

Ten slotte is de derde functie: evaluatie van verkeersveiligheidsbeleid of terugkoppeling van gevonden resultaten naar beleidsinspanningen.

Opdrachtverlening

De opdrachtgever van het PROV zijn de gezamenlijke Regionale Directies van Rijkswaterstaat. De opdrachtverlening vanaf 1990 ziet er als volgt uit:

1990 Dienst Verkeerskunde

1991 Regionale Directies

1992 Regionale Directies

1993 Adviesdienst Verkeer en Vervoer

1994 Adviesdienst Verkeer en Vervoer

1995 Regionale Directies

¹ In het PROV 1991 is de snorfiets eveneens toegevoegd.

De resultaten van het PROV werden in eerste instantie teruggekoppeld aan de Regionale Directies via een vergadering van het Provinciaal Overleg Consulents verkeersveiligheid (POC). Tijdens deze vergadering konden ook mogelijke suggesties voor verbetering of verandering in het PROV worden geleverd. Aan ROV's en Regionale Directies werd apart gelegenheid gegeven om voor eigen provincie regio-specifieke vragen toe te voegen of grotere aantallen observaties voor de eigen provincie te laten verrichten ('oversampling').

In 1994 werd een speciale werkgroep PROV geformeerd, bestaande uit vertegenwoordigers van AVV en de Regionale Directies. Mede op basis van aanbevelingen van deze werkgroep werd besloten tot een pauzejaar, het jaar 1996, waarin het PROV onderworpen zou worden aan een evaluatie. Onderdeel van de opdrachtverlening is ook de bepaling van de financiële en inhoudelijke randvoorwaarden, waarbinnen het PROV tot uitvoering wordt gebracht. De belangrijkste (financiële) randvoorwaarde is over de jaren geweest dat het PROV niet meer mocht kosten dan ongeveer f 250.000. Mede in verband met deze voorwaarde is ook bepaald, dat het PROV zich zou beperken tot rapportage over enquêtegegevens zonder inventarisatie van overige gegevensbronnen.

Verspreiding en publiciteit

Elk jaar wordt het PROV-rapport in veelvoud verspreid. Zoals afgesproken na opdrachtverlening zijn in 1996 de PROV-rapporten toegezonden naar de acht Regionale Directies en twaalf ROV-secretariaten. In 1996 zijn circa 170 PROV-rapporten verstuurd, namelijk naar:

Regionale Directies (acht):	120
ROV-secretariaten (twaalf):	12
Adviesdienst Verkeer en Vervoer:	10
Landelijke en lokale dagbladen:	10
Bibliotheken:	5
Overige (individuele) verzoeken:	10
Totaal:	167 exemplaren

Sinds 1990 zijn er twee gedrukte brochures verschenen over het PROV.

- *PROV Zuid-Holland; Trendanalyse 1990 t/m 1994*. Opdrachtgever is RWS Zuid-Holland. In deze brochure is een toegankelijk overzicht gegeven van de belangrijkste verschillen tussen Zuid-Holland en de rest van Nederland.
- *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1995*. Opdrachtgever zijn de gezamenlijke Regionale Directies. Deze brochure is in mei 1996 verschenen en omvat dertig pagina's. In de brochure is een toegankelijk overzicht gegeven van de belangrijkste gegevens uit het PROV. Verder zijn de zelfgerapporteerde ongevalsgegevens van het PROV vergeleken met de geregistreerde ongevalscijfers van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Basisgegevens (AVV/BG).

In 1996 is na afronding van de landelijke brochure een persbericht uitgegaan naar circa vijftien lokale en landelijke dagbladen. De inhoud van het persbericht is bijgevoegd (zie *Bijlage 4*).

Er zijn meer soortgelijke rapportages verschenen, maar deze zijn niet als brochure gedrukt. Voorbeelden zijn rapportages over trendanalyse en provincie-specifieke vragen in diverse provincies.

1.3. Vraagstellingen van het onderzoek

Het eerste deelonderzoek waarover in dit rapport wordt gerapporteerd, betreft de representativiteit van de steekproef van het PROV. In concreto zijn de volgende vragen aan de orde gesteld in dit onderzoek:

- Hoe verloopt de steekproeftrekking en hoe worden de respondenten benaderd?
- Wat kan gezegd worden over de representativiteit van het PROV gezien de steekproeftrekking en de benadering van de respondenten?
- Wat is de representativiteit van het PROV vóór weging?
- Hoe verloopt de weging in het PROV?
- Wat is de representativiteit van de gewogen PROV-steekproef op algemene persoonskenmerken als deze wordt vergeleken met populatiegegevens van het CBS?
- Hoe verhouden de gewogen uitkomsten voor verkeersvariabelen van het PROV zich tot de uitkomsten van ander verkeersonderzoek?
- Welk van de vergeleken onderzoeken is het meest representatief te achten?
- Hoe is de representativiteit van het PROV te waarderen en welke mogelijkheden tot verbetering zijn er?

Centraal in het tweede deelonderzoek staat de vragenlijst van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1995. De volgende vragen worden in deze deelstudie beantwoord:

- Zijn de vragen en antwoorden duidelijk genoeg?
- Sluiten de antwoorden elkaar waar nodig uit?
- Is de respondent altijd in staat om een goed antwoord te geven, dat wil zeggen een antwoord dat zo waarheidsgetrouw en nauw mogelijk aansluit bij feitelijk gemaakte keuzen, aanwezige gedragsmotieven of vertoond gedrag van de respondent?

Deze vragen zijn onderzocht door de vragenlijst te onderwerpen aan een systematische screening volgens wetenschappelijke criteria (hoofdstuk 3) en door onder gecontroleerde laboratoriumomstandigheden interviews te houden met personen die kort voor het interview de vragenlijst hebben beantwoord (hoofdstuk 4).

Overige vragen in de tweede deelstudie zijn:

- Nemen de respondenten de moeite de vragenlijst tot op het einde consciëntieus in te vullen?
- In sommige provincies wordt bij de vragenlijst van het PROV een extra inlegvel gevoegd met een aantal voor die regio-specifieke vragen. In 1995 was dat het geval in de provincie Noord-Brabant en in Walcheren, provincie Zeeland. Heeft een inlegvel voor de beantwoording van de vragenlijst in zijn geheel gevolgen?

Deze vragen zijn nader bestudeerd door statistische analyse van de PROV-gegevens. Daarover wordt gerapporteerd in hoofdstuk 5. Het tweede deelonderzoek mondt uit in aanbevelingen om de vragenlijst van het PROV op een methodologisch verantwoorde wijze op te stellen.

Ten slotte is ook een interviewstudie verricht onder de diverse groepen gebruikers van het PROV. Hoofdstuk 6 beschrijft de uitkomsten van deze studie, waarin de volgende vragen aan de orde zijn gesteld:

- Heeft het PROV voldaan aan de oorspronkelijke doeleinden?
- Zijn de oorspronkelijke doeleinden nog steeds van kracht? Zo nee, hoe dienen die doeleinden dan geformuleerd te worden?
- Welke actoren maken op welke manier gebruik van de resultaten van het PROV?
- Welke wensen en opmerkingen hebben gebruikers?

In hoofdstuk 7 wordt de balans van het totale onderzoek opgemaakt en worden aanbevelingen gegeven voor het vervolg.

2. De representativiteit van het PROV

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de representativiteit van het PROV behandeld. De vraag naar de representativiteit van een onderzoek is de vraag naar de mogelijkheden om op basis van de steekproef van het onderzoek uitspraken te doen over de doelpopulatie van het onderzoek. In het geval van het PROV zijn er ongeveer 8.500 respondenten geënquêteerd en het is de vraag of en in hoeverre op grond van deze steekproef uitspraken kunnen worden gedaan die geldig zijn voor het gedrag in het verkeer van de Nederlandse bevolking. Een steekproef wordt representatief gemaakt door ervoor te zorgen dat de samenstelling van de steekproef zoveel mogelijk overeenkomt met de samenstelling van de Nederlandse bevolking. Dat kan natuurlijk niet in alle opzichten en meestal wordt ervoor gekozen om de samenstelling wat een aantal algemene persoonskenmerken betreft overeenkomstig te laten zijn. De steekproef voor het PROV is volgens de rapportage van het PROV door stratificatie vooraf zodanig samengesteld, dat de steekproef representatief is voor de Nederlandse bevolking wat de variabelen geslacht, leeftijd en rijbewijsbezit betreft. In dit hoofdstuk wordt onderzocht of de aanspraak op representativiteit voor deze en enkele andere variabelen terecht is. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de representativiteit beperkt blijft tot deze algemene kenmerken van personen. De veronderstelling die in dit geval steeds wordt gemaakt is dat de meer specifieke kenmerken van personen die relevant zijn voor het onderzoek, een sterke samenhang vertonen met de gekozen stratificatievariabelen. Er wordt dus verondersteld dat wanneer de samenstelling van de steekproef wat geslacht, leeftijd en rijbewijsbezit betreft overeenkomt met de Nederlandse bevolking, dit ook het geval zal zijn voor variabelen die van bijzonder belang zijn voor het onderzoek in kwestie. In het geval van het PROV zijn dit bijvoorbeeld variabelen als bezit en gebruik van voertuigen, mobiliteit en het dragen van autogordels.

In de navolgende paragrafen worden verschillende vragen omtrent de representativiteit van het PROV behandeld. De volgende vragen komen aan bod:

- Hoe verloopt de steekproeftrekking en hoe worden de respondenten benaderd?
- Wat kan gezegd worden over de representativiteit van het PROV gezien de steekproeftrekking en de benadering van de respondenten?
- Wat is de representativiteit van het PROV vóór weging?
- Hoe verloopt de weging in het PROV?
- Wat is de representativiteit van de gewogen PROV-steekproef op algemene persoonskenmerken als deze wordt vergeleken met populatiegegevens van het CBS?
- Hoe verhouden de gewogen uitkomsten voor verkeersvariabelen van het PROV zich tot de uitkomsten van ander verkeersonderzoek?
- Welk van de vergeleken onderzoeken is het meest representatief te achten?
- Hoe is de representativiteit van het PROV te waarderen en welke mogelijkheden tot verbetering zijn er?

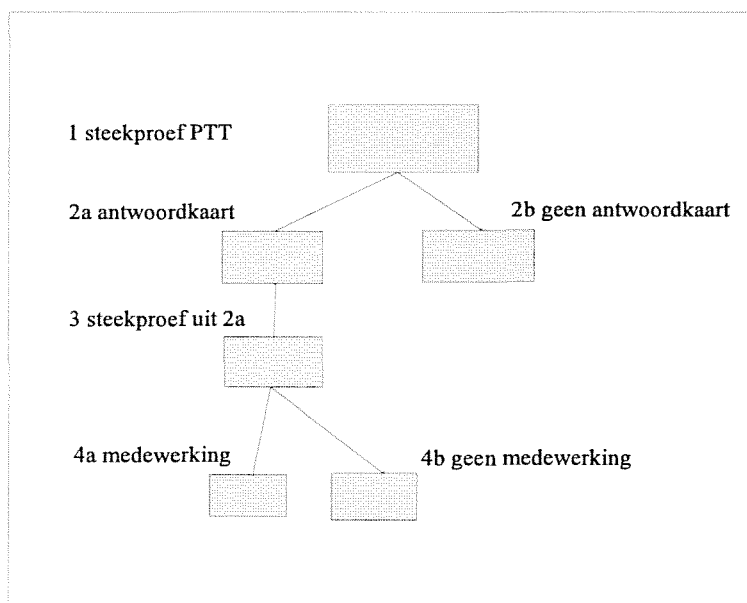
2.2. De totstandkoming van de respons in het PROV

De respondenten voor het PROV worden sinds 1990 geworven door middel van een zogenaamde 'tweetrapsprocedure'. In de eerste trap wordt elk voorjaar een gelijkelijk over de diverse provincies verdeelde steekproef van 50.000 postafgiftepunten via het PTT-adressenbestand benaderd. Aan de huishoudens op deze punten wordt gevraagd, om door inzending van een antwoordkaartje duidelijk te maken of de op het adres woonachtige personen van vijftien jaar en ouder aan een enquête over verkeersveiligheid willen meedoen. Op het antwoordkaartje dient men daartoe de namen van de betreffende personen, hun leeftijden, geslacht, rijbewijsbezit en voertuiggebruik te noteren. Om de motivatie tot deelname te vergroten wordt een attentie in de vorm van een bloemenbon ter waarde van vijf gulden in het vooruitzicht gesteld.

Van de verstuurde antwoordkaartjes wordt gemiddeld 22% geretourneerd. Op ieder antwoordkaartje kunnen meerdere namen zijn vermeld. In 1994 werd op deze manier een steekproefkader opgebouwd van ongeveer 23.000 respondenten. Gemiddeld werden er dus twee personen op een antwoordkaartje vermeld. De samenstelling van dit steekproefkader wordt niet vergeleken met de populatie. Wel heeft Traffic Test in 1994 een nonrespons-onderzoek uitgevoerd om na te gaan of de responderende groep anders is samengesteld dan de groep die geen antwoordkaartje terugstuurt. Dit onderzoek wordt besproken in § 2.4.2.

In de tweede trap van de procedure wordt uit de groep van 23.000 personen die op de antwoordkaartjes zijn vermeld en die in principe bereid zijn om aan het onderzoek mee te werken een steekproef ten behoeve van de PROV-enquête getrokken. Deze steekproef bestond in de jaren 1994 en 1995 uit ongeveer 12.000 personen.

Afbeelding 1 geeft een overzicht van de tweetrapsprocedure en van de opbouw van de respons.



Afbeelding 1. Totstandkoming respons.

Bij de steekproeftrekking voor de tweede trap gaat men als volgt te werk. Per provincie wordt een steekproef getrokken van 700 personen uit de geretourneerde antwoordkaartjes van de eerste trap. Daarbij worden de volgende stratificatiecriteria toegepast: leeftijd, geslacht en rijbewijsbezit. Op deze manier is ervoor gezorgd dat er voldoende respondenten in deze strata zijn opgenomen om de samenstelling van de benaderde steekproef voor deze kenmerken in overeenstemming te brengen met de samenstelling van de bevolking per provincie. Een aanvullend criterium is, dat er maar één persoon binnen een huishouden een vragenlijst krijgt toegestuurd.

In 1990 en 1991 resulteerde deze benadering in een respons van gemiddeld 80% van het aantal personen dat in de tweede trap werd benaderd. In de jaren 1992 tot en met 1994 viel de respons aanmerkelijk lager uit. In 1994 was de respons van het aantal personen dat in de tweede trap werd benaderd 75%. In 1995 was de respons weer aanmerkelijk hoger, te weten 88%. Ruim 8.200 personen hebben in dat jaar aan het onderzoek deelgenomen. De benaderde personen worden verzocht om zelfstandig een vragenlijst in te vullen en deze te retourneren. De gegevens in het PROV worden dus geheel schriftelijk verzameld.

2.3. Benadering, respons en representativiteit

In de geschetste tweetrapsprocedure kan de samenstelling van steekproef op een aantal momenten gaan afwijken van de samenstelling van de Nederlandse bevolking.

In de eerste plaats moet de vraag worden gesteld of het PTT-postafgiftebestand een voldoende volledig en accuraat kader biedt voor de doeleinden van het onderzoek, of dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Over deze vraag bestaat geen literatuur. Volgens de Business Unit Direct Marketing van PTT wordt de kwaliteit van het PTT-postafgiftepuntenbestand niet onderzocht. Het bestand wordt actueel gehouden door de PTT en door het intensief gebruik door de diverse klanten. Het wordt geacht een volledige, accurate en actuele lijst te zijn van adressen in Nederland.

Hierbij zijn twee kanttekeningen te plaatsen. In de eerste plaats kunnen mensen verblijvend in tehuizen niet via dit bestand worden bereikt. Dit is geen belangrijk probleem. Mensen verblijvend in tehuizen vormen een zeer kleine en specifieke groep die in de meeste onderzoeken buiten beschouwing blijft.

In de tweede plaats kan er in het bestand niet goed onderscheid worden gemaakt tussen bedrijfsvestigingen en woningen. Ook dit vormt geen belangrijk probleem. Een deel van de nonrespons in de eerste trap is daarom te wijten aan het feit dat op het aangeschreven adres een bedrijf en geen particulier huishouden is gevestigd. Er treedt hierdoor geen selectie op. Bedrijven horen namelijk niet tot de onderzoekspopulatie.

Een voordeel van het gebruik van postadressen is dat er geen aanvullende informatie nodig is over bijvoorbeeld telefoonnummers die op haar beurt lacunes kan vertonen en niet dekkend is voor de populatie.

Behalve door karakteristieken van het PTT-postafgiftebestand kan de representativiteit van de onderzoeksresultaten ook worden bedreigd door selectieve respons op twee momenten: bij het insturen van een antwoordkaartje en bij het retourneren van een ingevulde vragenlijst door de mensen die zijn opgenomen in de steekproef voor het onderzoek.

Het PROV is een postenquête die werkt met de boven beschreven tweetrapsprocedure. Postenquêtes zonder aanvullende maatregelen zoals herhaalde

rappels, worden over het algemeen niet in staat geacht om voldoende respons te behalen en een representatief beeld te geven van de algemene bevolking². Het PROV haalt ook voor postenquêtes geen hoge respons. De uiteindelijke respons van het PROV na de twee trappen is erg laag, omdat in de eerste trap van de procedure veel uitval optreedt. In 1994 bedroeg de uiteindelijke respons bijvoorbeeld 17% en in 1995 19%.³ Deze lage respons is van belang voor het beantwoorden van de vraag of het PROV als representatief voor de Nederlandse bevolking is te beschouwen. Over het algemeen wordt in de literatuur over steekproefonderzoek de verwachting uitgesproken dat hoe groter de nonrespons is, hoe groter de selectiviteit van de respons zal zijn.⁴ De grond van deze verwachting is dat respons geen toevallig proces is, maar een beredeneerde keuze van respondenten die verband houdt met kenmerken van het onderzoek (waarover gaat het, wie geeft de opdracht, hoe worden respondenten benaderd) en met kenmerken van de respondent⁵.

Als de beslissing om al dan niet mee te werken aan het onderzoek samenhangt met uitkomstvariabelen, in het geval van het PROV dus met de kenmerken van verkeersdeelname van de respondenten, is er een probleem. Er is dan sprake van selectieve respons. Hetzelfde is het geval wanneer de respons samenhangt met algemene kenmerken die een samenhang vertonen met vele vormen van gedrag. Voorbeelden van dergelijke variabelen zijn geslacht, leeftijd, sociale klasse, opleiding en het wonen in een grote stad. Deze variabelen hebben vaak ook een samenhang met mobiliteit en gedrag in het verkeer of meningen over verkeer.

Ook de overige kenmerken van de benaderingswijze van het PROV geven geen reden om representativiteit van de resultaten te verwachten.

De beslissing van respondenten om al of niet aan een onderzoek deel te nemen is een complex proces waarin een groot aantal variabelen een rol speelt. Het betreft de zaken die verband houden met de instantie die opdracht tot het onderzoek geeft, het onderwerp, de benaderingswijze, de omgeving van de respondent, eerdere ervaringen met onderzoek, een vriendelijke maar zakelijke opstelling van de enquêteur, eventuele beloningen voor deelname, enzovoort.⁶

In het geval van het PROV wordt van de respondent een eigen initiatief verwacht, te weten het insturen van een antwoordkaartje. Deelname aan het onderzoek is niet alleen het resultaat van een antwoord op een vraag: wilt u aan het onderzoek meewerken? De respondent moet zelf actie ondernemen, terwijl het resultaat van die actie, deelname aan het onderzoek, onzeker is.

² Linda B. Bourque & Eve P. Fielder, How to conduct self-administered and mail surveys, *The Survey Kit*, 3, Thousand Oaks, 1995, 14-16; Levy & Lemeshow, p. 308.

³ Het percentage van de uiteindelijke respons van het PROV is slechts bij benadering te berekenen, omdat uit de groep die een antwoordkaartje stuurt weer een nieuwe steekproef wordt getrokken. Bij de berekening van de responspercentages boven in de tekst wordt er van uitgegaan dat de personen die een antwoordkaartje hebben ingestuurd, maar niet in de steekproef voor het onderzoek zijn opgenomen, op dezelfde manier zouden reageren als de personen die wel in die steekproef terecht zijn gekomen.

⁴ Een voorbeeld van een handboek waarin deze stelling letterlijk wordt uitgesproken is: Paul S. Levy & Stanley Lemeshow, *Sampling of populations, methods and applications*, New York, 1991: 303.

⁵ Voor een recent overzicht, zie: E.D. de Leeuw, Nonrespons: Wat weten we en wat kunnen we eraan doen?, te verschijnen in: F. Bronner et. al., *Jaarboek van de Nederlandse Vereniging van Marktonderzoekers, 1996-1997*, p. 39-59; verder geciteerd als 'De Leeuw, manuscript nonrespons'.

⁶ Voor een overzicht, zie: De Leeuw, manuscript nonrespons.

De benadering is schriftelijk, er komt geen contact met een enquêteur aan te pas. Er worden ook geen rappels verstuurd. Wel wordt een beloning in de vorm van een bloemenbon in het vooruitzicht gesteld. Deze beloning vergroot over het algemeen de respons. Aan de beloning voor deelname aan het PROV kleven echter twee nadelen die het responsvergroterende effect waarschijnlijk beperken.

In de eerste plaats betreft het geen financiële beloning. Cadeautjes werken over het algemeen minder responsvergroterend dan financiële beloningen⁷. In de tweede plaats maken de personen die een antwoordkaartje insturen alleen (een betrekkelijk kleine) kans op deelname aan het onderzoek en het ontvangen van de beloning.

De beslissing van de respondenten om een antwoordkaartje in te sturen is dus in sterke mate afhankelijk van de inhoud van de introductiebrief die een verkeersonderzoek aankondigt. Deze benadering van de respondenten leidt tot het vermoeden dat er sprake is van selectieve respons en wel een respons die samenhangt met de uitkomstvariabelen: de verkeersvariabelen die in het PROV worden onderzocht.

Empirische gegevens om deze op grond van theoretische overwegingen uitgesproken verwachting te staven zijn uiteraard der zaakschaars. Weinig onderzoeken besteden aandacht aan de kenmerken van de niet respondende groepen.

Een voorbeeld van Nederlands onderzoek dat enig inzicht geeft in de selectiviteit van respons is uitgevoerd door de AGB-Interact groep van marktonderzoeksbureaus. Daarbij werd gebruik gemaakt van het databestand van de AGB MiniCensus 1990. Uit het onderzoek blijkt dat met name mensen in de Randstad en ouderen minder bereid zijn om aan onderzoek mee te werken. Hoger opgeleiden en hogere sociale klassen zijn daarentegen vaker wel bereid om mee te doen. Deze bevindingen stemmen overeen met resultaten van internationaal onderzoek⁸.

Experts maken zich over het algemeen al zorgen over nonrespons die nog aanmerkelijk kleiner is dan de nonrespons van het PROV. Experts die de afgelopen vijf jaar als eerstverantwoordelijke betrokken zijn geweest bij een of meer (para)universitaire survey-onderzoek, schatten de totale nonrespons van de onderzoeken gemiddeld op 45%. Ruim tweederde van de (67) ondervraagde experts wijst op het gevaar van selectiviteit bij deze omvang van de nonrespons. Als belangrijkste oorzaken voor de nonrespons (en dus vormen van selectiviteit van de respons) worden onder meer genoemd: bereikbaarheid en bereidwilligheid van de respondenten die samenhangt met enquête-moeheid, desinteresse, onderwerp van het onderzoek en kenmerken van de onderzochte groep⁹.

Op grond van de theorie van steekproeftrekking en surveys verwachten wij dat het PROV gezien de lage respons van minder dan 20% geen representatieve steekproef vormt. Niettemin is het zinvol om deze verwachting te onderzoeken door PROV-gegevens te vergelijken met gegevens uit andere bronnen. De uitvoering en resultaten van deze vergelijkingen zijn beschreven in *Bijlage 5*; in § 2.6 wordt een en ander kort samengevat.

⁷ De Leeuw, manuscript nonrespons, p. 52.

⁸ Aangehaald in De Leeuw, manuscript nonrespons, p. 43.

⁹ Aangehaald in De Leeuw, manuscript nonrespons, p. 43.

2.4. De representativiteit van de respons vóór weging

De representativiteit van een onderzoek kan op verschillende momenten beoordeeld worden: de representativiteit van de benaderde steekproef die door aselechte trekking of door stratificatie kan worden bewerkstelligd, en de representativiteit van de gerealiseerde respons. De gerealiseerde respons zal doorgaans niet representatief zijn. Daarom wordt dit gebrek aan representativiteit, de zogenoemde scheefheid van de steekproef, gecorrigeerd door weging. Op deze weging komen we terug in § 2.5.

De representativiteit van het PROV voor weging is onderzocht door het onderzoeksbureau Traffic Test, uitvoerder van het PROV. In de rapportages over het PROV worden opmerkingen gemaakt over de landelijke representativiteit van het onderzoek en in 1994 is op initiatief van het bureau een nonrespons-onderzoek uitgevoerd.¹⁰ De uitspraken van deze analyses hebben betrekking op de representativiteit van de PROV-resultaten vóór weging, dus vóór correctie voor eventueel geconstateerde verschillen tussen de samenstelling van de PROV-steekproef en de onderzoekspopulatie.

Om een goed beeld van de representativiteit van het PROV te geven behandelen wij hier eerst de uitspraken over dit onderwerp uit het PROV-rapport van 1994 en uit het nonrespons-onderzoek van hetzelfde jaar. De toetsen van verschillen door beide onderzoeken zijn voor deze evaluatie van het PROV gecontroleerd en er zijn enige aanvullende toetsen uitgevoerd met gegevens uit beide onderzoeken.

2.4.1. *Representativiteit van het PROV volgens het PROV*

In het rapport over het PROV van 1994 wordt de samenstelling van het respondentenbestand voor de variabelen geslacht, leeftijd en rijbewijsbezit vergeleken met gegevens over de Nederlandse bevolking uit CBS-statistieken van 1993.

Over de combinaties van deze variabelen merkt het PROV-rapport het volgende op. De groep rijbewijsbezitters in het PROV is wat geslacht en leeftijd betreft op vrijwel dezelfde manier samengesteld als de Nederlandse bevolking. Er zijn dus bijvoorbeeld evenveel mannen en vrouwen met een rijbewijs en evenveel mannen in verschillende leeftijdsklassen in het PROV als in de Nederlandse bevolking. Er zijn kleine verschillen, maar die berusten op toevallige steekproeffluctuaties en zijn niet significant. Het PROV-rapport wijst op één uitzondering: in het PROV zijn er (significant) minder vrouwen met een rijbewijs in de leeftijd van 50 tot en met 64 jaar dan in Nederland als geheel (7% tegen 8%). Dit verschil kan niet worden toegeschreven aan toevallige steekproeffluctuatie, maar is significant.

Het PROV-rapport laat zien dat het beeld van de groep zonder een autorijbewijs anders is. De samenstelling uit mannen en vrouwen van de groep zonder autorijbewijs stemt nog wel overeen met de CBS-gegevens. Er zijn dus (proportioneel) evenveel mannen en evenveel vrouwen zonder autorijbewijs in het PROV opgenomen als er in Nederland zijn. Maar naar leeftijd wijkt de samenstelling van de groep zonder autorijbewijs af van de samenstelling van deze groep in de Nederlandse bevolking. Dit geldt met name voor de leeftijdsgroepen van 15 tot en met 39 jaar en 65 jaar en ouder

¹⁰ Vissers, Zeilstra & Nägele, 1995, p. 12 - 14. R. Nägele, Nonrespons-onderzoek 1994: een onderzoek naar de representativiteit van het respondentenbestand.

bij de mannen en voor de leeftijdsgroepen van 15 tot en met 24 jaar en 50 jaar en ouder bij de vrouwen. Sommige leeftijdsklassen zijn sterker vertegenwoordigd dan in de overeenkomstige groep in de Nederlandse bevolking, andere weer juist minder sterk.

Een conclusie die in het PROV-rapport niet is vermeld, maar wel uit de verstrekte gegevens volgt, is dat er in totaal duidelijk en significant méér mensen met een autorijbewijs vertegenwoordigd zijn in het PROV dan er in Nederland zijn (zie *Tabel 2.1*).¹¹

Groep	Nederland	PROV 1994
Autorijbewijs	8.694.000 (69.8%)	6.954 (80.4%)
Geen autorijbewijs	3.757.000 (30.2%)	1.696 (19.6%)
Totaal	12.451.000 (100.0%)	8.650 (100.0%)
Opmerking: de toets is uitgevoerd met gegevens vermeld in de tabellen 3 en 4 in Vissers e.a. (1994), p.12 en 13.		

Tabel 2.1. *Autorijbewijsbezit Nederland en PROV 1994: aantal, rijpercenta-ge* ($p = .0000$).

Samenvattend kunnen we stellen dat mensen met een autorijbewijs in het PROV vóór weging duidelijk zijn oververtegenwoordigd. De groep in het bezit van een autorijbewijs in het PROV is representatief voor de Nederlanders met een autorijbewijs voor wat betreft de kenmerken geslacht en leeftijd. Hierbij is een uitzondering te maken voor vrouwen in de leeftijd van 50 tot en met 64 jaar. Dezen zijn in het PROV licht ondervertegenwoordigd. De groep zonder rijbewijs in het PROV wijkt wat leeftijd betreft af van de samenstelling van deze groep in de Nederlandse bevolking.

2.4.2. *Nonrespons-onderzoek*

Een andere manier om de representativiteit van het PROV (vóór weging) te beoordelen is door een afzonderlijk onderzoek van de nonrespons uit te voeren. In zo'n onderzoek wordt nagegaan of er verschillen zijn tussen de groep die zich bereid verklaart aan het onderzoek deel te nemen, en de groep die dat niet doet. Door Traffic Test is in 1994 een dergelijk nonrespons-onderzoek uitgevoerd.

Daartoe is een aselechte steekproef van personen die in de eerste trap van de tweetrapsprocedure géén antwoordkaartje hebben teruggestuurd (de nonrespons-groep bij de eerste trap, groep 2b in *Afbeelding 1* in § 2.2) en personen die dat wel hebben gedaan (de responsgroep bij de eerste trap, groep 2a in *Afbeelding 1* in § 2.2) telefonisch geënquêteerd.

Het doel was om voor beide groepen ongeveer 150 personen te interviewen. Uiteindelijk werden 138 personen uit de nonrespons-groep en 161 uit de responsgroep geïnterviewd.

In de responsgroep werd een respons van 85% van alle naderpogingen bereikt; in de nonrespons-groep van 38%. Als de groep waarmee geen contact kon worden gelegd wordt uitgesloten resulteert voor de nonrespons-groep een respons van 44% en voor de responsgroep van 88%.

¹¹ De verschillen gerapporteerd in de tabellen in dit hoofdstuk zijn alle tweezijdig getoetst. Dat wil zeggen dat er zowel is getoetst voor negatieve als positieve verschillen.

De twee groepen zijn in het nonrespons-onderzoek vergeleken op de variabelen:

- leeftijd;
- geslacht;
- opleiding;
- voertuiggebruik;
- betrokkenheid bij ongevallen.

Het nonrespons-onderzoek laat zien, dat de groep die aan het PROV heeft deelgenomen (de responsgroep) en de groep die niet aan het PROV deelnam (de nonrespons-groep) niet (significant) van elkaar verschillen op de variabelen geslacht, leeftijd en voertuiggebruik. Wanneer geslacht en leeftijd in combinatie worden beschouwd blijkt wel, dat oudere vrouwen (55+) sterk vertegenwoordigd zijn in de nonrespons-groep.

De gegevens uit het nonrespons-onderzoek zijn voor de evaluatie van het PROV opnieuw beoordeeld. Het aantal interviews is voor het maken van vergelijkingen betrekkelijk klein. Verschillen tussen de twee groepen zijn daarom moeilijker op te sporen, tenzij het om grote verschillen gaat. Bij een gebruikelijk significantieniveau van 5% worden bij kleine aantallen niet alle potentieel belangrijke verschillen opgespoord. Wij rapporteren daarom hier ook verschillen bij een significantieniveau van 10%. In feite kunnen we dan alleen stellen dat we mogelijk een aanwijzing hebben gevonden voor het bestaan van een verschil. De omvang van de steekproeven blijft echter te klein om stellige uitspraken te doen.

Het nonrespons-onderzoek stelt dat er ook wat de variabele ‘opleidingsniveau’ betreft geen verschillen zijn tussen beide groepen. De gegevens uit het onderzoek geven ons echter aanleiding om te stellen dat er een aanwijzing is voor het bestaan van verschillen in opleidingsniveau tussen de deelnemers aan het PROV en de nonrespons-groep (zie *Tabel 2.2*). Alleen een grotere steekproef zou over deze vraag meer duidelijkheid kunnen bieden.

Opleidingsniveau	Nonrespons	Respons	Totaal
Laag	66 (48.9%)	65 (41.1%)	132
Midden	34 (24.8%)	60 (38.0%)	94
Hoog	35 (26.3%)	33 (20.9%)	69
Totaal	134 (100.0%)	159 (100%)	293

Tabel 2.2. Opleidingsniveau respons- en nonrespons-groep: aantal, kolompercentage ($p = .06$).

De betrokkenheid bij ongevallen is een andere belangrijke variabele waarop deelnemers en niet-deelnemers aan het PROV zijn vergeleken. De aantallen personen die een ongeval hebben gehad zijn in beide groepen klein, hetgeen het moeilijker maakt om eventuele verschillen tussen beide groepen op te sporen.

Het nonrespons-onderzoek rapporteert dat er tussen de respondenten en de niet deelnemers aan het onderzoek geen verschil is in het totaal aantal personen dat wel of niet bij een ongeval betrokken was. Dat geldt ook wanneer wordt gekeken naar de combinatie van de variabelen ‘geslacht’ en

‘ongevalsbetrokkenheid’. Het aantal mannen betrokken bij een ongeval evenals het aantal vrouwen betrokken bij een ongeval is in beide groepen nagenoeg gelijk. Het nonrespons-onderzoek geeft ten slotte ook aan dat het aantal ongevallen voor automobilisten en voor fietsers in beide groepen niet significant verschillen.

In het rapport van het nonrespons-onderzoek wordt geen bijzondere aandacht besteed aan de ongevallen van fietsers. De gegevens vermeld in het rapport over de betrokkenheid van fietsers bij ongevallen en over de verdeling van ongevallen over automobilisten en fietsers zijn opgenomen in de *Tabellen 2.3* en *2.4*.

Groep	Nonrespons	Respons
Geen ongeval	99 (95.2%)	119 (99.2%)
Ongeval	5 (4.8%)	1 (1%)
Totaal	104 (100.0%)	120 (100.0%)

Tabel 2.3. *Ongevalsbetrokkenheid van fietsers: aantal, kolompercentage ($p = .0661$).*

Groep	Nonrespons	Respons
Auto	4 (44.4%)	8 (88.9%)
Fiets	5 (55.6%)	1 (11.1%)
Totaal	9 (100.0%)	9 (100.0%)

Tabel 2.4. *Personen met een ongeval: automobilisten en fietsers: aantal, kolompercentage ($p = .0455$).*

De betrokken aantallen zijn te klein om significante verschillen tussen de respons- en de nonrespons-groep voor deze variabelen op te sporen. Anderzijds kan ook niet worden uitgesloten dat er verschillen aanwezig zijn. De gegevens kunnen worden opgevat als een waarschuwing dat er een voorbehoud moet worden gemaakt ten aanzien van uitspraken over de betrokkenheid bij ongelukken van fietsers in Nederland.

Samenvattend kunnen we op grond van het door Traffic Test uitgevoerde nonrespons-onderzoek stellen dat er een aanwijzing is voor het bestaan van verschillen in opleidingsniveau tussen de groep die bereid is aan het PROV deel te nemen en de groep die dat niet is. Er is dan ook reden om bijzondere voorzichtigheid in acht te nemen bij het doen van uitspraken over de betrokkenheid bij ongevallen van fietsers in Nederland,

2.5. Een oplossing voor gebrek aan representativiteit van de respons: weging

Weging in het PROV

Eventuele vertekeningen als gevolg van onderzoeksresultaten die niet representatief zijn, kunnen in sommige gevallen worden gecorrigeerd door weging. In vrijwel alle onderzoeken wordt gebruik gemaakt van weging. Zo ook in het PROV.

Weging gaat als volgt. Men laat de antwoorden van de ondervraagde groep, dat wil zeggen de groep die in de steekproef minder sterk

vertegenwoordigd is dan in de populatie, zwaarder 'meewegen' in de berekeningen van de verdeling van verkeersvariabelen dan die van de oververtegenwoordigde groep. De oververtegenwoordigde groep is juist de groep die in de steekproef sterker is vertegenwoordigd. Wanneer bijvoorbeeld de respons uit maar 40% mannen bestaat, terwijl uit gegevens over de populatie bekend is, dat er 50% mannen zijn, worden er gewichten toegekend zodanig dat de antwoorden van de mannen in het PROV toch 50% van het totaal aantal antwoorden uitmaken.

Aan elke respondent wordt een gewicht toegekend dat afhankelijk is van de waarden die de respondent heeft op de variabelen waarvoor wordt gewogen. Een weefactor is een verzameling van dergelijke gewichten die moet worden toegepast wanneer een bepaalde categorie generalisaties wordt gemaakt. In het PROV wordt gewerkt met twee series weefactoren:

- één serie weefactoren die corrigeert voor verschillen in verdeling van sekse, leeftijd of rijbewijsbezit per meetjaar zodat vergelijking van trends over jaren mogelijk is, en:
- één serie provinciale weefactoren die gebruikt wordt om te corrigeren voor verschillen in provinciegrootte, zodat landelijk representatieve uitspraken gedaan kunnen worden.

De weging in het PROV wordt uitgevoerd voor de variabelen:

- leeftijd;
- geslacht;
- rijbewijsbezit;
- provinciegrootte: indien landelijke uitspraken worden gedaan.

Voor het meetjaar 1995 is gebruik gemaakt van CBS-gegevens van 1995 (CBS, *Statistisch Jaarboek 1995*). De meetjaren 1990 tot en met 1994 zijn in overeenstemming gebracht met CBS-gegevens van het jaar 1993.

2.6. Het PROV vergeleken met CBS-statistieken en het OVG

Om beter inzicht te krijgen in de representativiteit van de uitkomsten van het PROV, is een vergelijking gemaakt met algemene statistieken van het CBS en met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, eveneens van het CBS.

De algemene statistieken van het CBS geven betrekkelijk algemene kenmerken weer van de Nederlandse bevolking. Zij vormen het belangrijkste ijkpunt voor sociaal en economisch onderzoek in Nederland.

Het OVG beoogt net zo als het PROV representatieve uitspraken te doen over de verkeersdeelname van de Nederlandse bevolking. In *Bijlage 5* worden de uitvoering en de resultaten van de vergelijkingen beschreven.

In deze paragraaf volstaan we met een korte samenvatting van methode en uitkomsten.

De algemene persoonskenmerken van de PROV-respondenten zijn vergeleken met CBS-gegevens over deze kenmerken. Het betreft de volgende variabelen: geslacht, leeftijd, burgerlijke staat, opleiding en het wel of niet verrichten van betaalde arbeid. Er kon ook een vergelijking worden gemaakt van een beperkt aantal verkeersgerelateerde variabelen uit PROV en OVG. Het betreft betrekkelijk algemene kenmerken van personen met betrekking tot deelname aan het verkeer, zoals rijbewijsbezit en het de beschikking hebben over een auto. Voor alle duidelijkheid: de *gewogen* uitkomsten van het PROV zijn vergeleken met CBS-gegevens en met *gewogen* uitkomsten van het OVG. Dit is gedaan omdat alleen aanspraak wordt gemaakt op representativiteit van de gewogen onderzoeksresultaten van het PROV.

Een methodologisch probleem bij de vergelijkingen was het verschil in formulering van vragen in PROV, CBS en OVG. Er is voor gezorgd dat de vergeleken variabelen zo vergelijkbaar mogelijk zijn. Soms is een aantal categorieën van een variabele samengevoegd, in een ander geval zijn twee of meer variabelen omgezet in één nieuwe. Ook zijn de vergelijkingen uitgevoerd voor zo vergelijkbaar mogelijke subgroepen van de onderzoekspopulatie.

De belangrijkste conclusie naar aanleiding van de uitgevoerde vergelijkingen is: de vergelijking van gegevens uit de CBS-bevolkingsstatistieken en het OVG met gegevens uit het PROV kan de zorg om de representativiteit niet definitief bevestigen, maar evenmin wegnemen.

In het geval van de variabele leeftijd blijkt het PROV niet representatief te zijn. Hetzelfde geldt voor maatschappelijke participatie van groepen die vergelijkbaar zijn en voor rijbewijsbezit. De verschillen voor leeftijd en rijbewijsbezit zijn echter klein. Ook bij de variabelen opleiding en autobezit worden verschillen aangetroffen. Maar bij deze variabelen kan niet geheel worden uitgesloten dat de verschillen moeten worden toegeschreven aan verschillen in vraagstelling.

De gemaakte vergelijkingen tussen het PROV en het OVG maken niet duidelijk welk van de twee onderzoeken de norm stelt en het beste de kenmerken van de Nederlandse bevolking weergeeft. Elk onderzoek wordt wel geplaagd door grotere of kleinere vertekeningen en de vraag is welk onderzoek de beste kansen maakt om de populatie goed te beschrijven. Het antwoord op die vraag is afhankelijk van een aantal kenmerken van de onderzoeken. Er zijn twee samenhangende redenen om het OVG over het algemeen en voor de vergeleken variabelen in het bijzonder als representatiever te beschouwen dan het PROV: de benadering van de respondenten (§ 2.6.1) en de daaruit resulterende respons (§ 2.6.2).

2.6.1. *De benadering van de respondenten*

Het OVG werkt met een directere benadering die voor een deel telefonisch en voor een deel schriftelijk is. Het onderzoek wordt schriftelijk aangekondigd bij een steekproef van huishoudens. De steekproef wordt vervolgens telefonisch om medewerking aan de enquête gevraagd. Indien medewerking aan de enquête wordt toegezegd, worden in datzelfde telefoongesprek gegevens gevraagd over grootte en samenstelling van het huishouden. Van iedere persoon wordt voorts gevraagd naar geslacht, leeftijd, burgerlijke staat, vervoermiddelenbezit, rijbewijsbezit en plaats in het huishouden. Tevens wordt aangekondigd dat aan alle personen van twaalf jaar en ouder een dagboekje zal worden gezonden met het verzoek om alle verplaatsingen van een bepaalde dag in te noteren. De dagboekjes worden binnen twee dagen na de telefonische enquête toegestuurd, met het verzoek het zo snel mogelijk te retourneren. Zonodig wordt tot tweemaal toe (telefonisch) gerappelleerd, waarbij telkens een nieuw boekje wordt toegezonden. Het CBS accepteert dat de netto-steekproef (mogelijk) niet representatief is en lost dit probleem op door alleen achteraf te corrigeren door weging. Wanneer we de benaderingsprocedure van het PROV vergelijken met die van het OVG wordt een essentieel verschil duidelijk. Beide onderzoeken werken weliswaar met een tweetrapsprocedure, maar de eerste trap voor het OVG wordt telefonisch uitgevoerd, terwijl de respondenten voor het PROV in de eerste trap alleen schriftelijk worden benaderd en zelf het initiatief moeten nemen om een antwoordkaartje in te vullen en op te sturen. Het verschil komt neer op het verschil tussen iets moeten doen om mee te werken (besluiten mee te werken, het antwoordkaartje invullen en het

antwoordkaartje opsturen in het geval van het PROV) en niet weigeren om mee te werken bij een aan de telefoon gestelde vraag (in het geval van het OVG). Theorieën over deelname aan enquêtes voorspellen een lagere respons naarmate een respondent meer moeite moet doen om aan een onderzoek deel te nemen.¹²

PROV	n	%	STAPPEN	%	n	OVG
EERSTE TRAP						
PTT-postafgiftepuntenbestand	50.000 adressen	100	<i>startbestand</i>	100	162.500 adressen	PTT-postafgiftepuntenbestand + telefoonnummers
		ca. 1.2	<i>Onbruikbare adressen (bedrijven)</i>	1.2		
		100	<i>bruikbare woonadressen</i>	100	160.557 adressen	
schriftelijk (antwoordkaartje insturen)			<i>werving respondenten</i>			telefonisch (met schriftelijke vooraankondiging)
				24.9		telefonisch niet te benaderen, waarvan:
				23.3		geen telefoon
				21		nonrespons-werving
		22	<i>respons werving</i>	54.1	86.832 huishoudens	
TWEEDE TRAP						
	9.380 personen	100	<i>uitgezette enquêtes</i>	100		
geen			<i>rappels</i>			maximaal 2 telefonisch
	8.246 personen	88	<i>(bruikbaar) retour</i>	75.5	68.4338 huishoudens	
		ca 19.6	<i>overall respons (van bruikbare adressen)</i>	42.6		
Opmerking: over de resultaten van een aantal stappen in de benadering van de respondenten in het PROV zijn geen cijfers bekend. De percentages van de respons zijn daarom een benadering.						

Benadering en respons OVG en PROV, 1995: aantallen (adressen, huishoudens of personen) en percentages.

Een ander belangrijk verschil is dat in het OVG wordt gewerkt met twee (telefonische) rappels, terwijl bij het PROV niet wordt gerappelleerd. Ook dit draagt bij aan een hogere respons voor het OVG. In bovenstaand schema worden de verschillende stappen van de benadering van de respondenten en de resultaten in termen van respons van PROV en OVG weergegeven.

Het CBS beschikt dus over meer middelen om de respondent over te halen om aan het OVG deel te nemen. In het geval van het PROV is de beslissing om al of niet deel te nemen aan het onderzoek in sterkere mate afhankelijk van de reactie van de respondent op één brief en op zijn beslissing om naar aanleiding daarvan al of niet een antwoordkaartje in te vullen en op te sturen.

Een nadeel van het OVG treedt op bij de telefonische werving van de respondenten. Bijna 25% van de bruikbare woonadressen kunnen niet worden bereikt vanwege het ontbreken van telefoonaansluiting of van een

¹² D. Dillman, *Mail and Telephone Surveys*, New York, 1978.

geregistreerd telefoonnummer. Over het effect van het ontbreken van deze groep op de samenstelling van de respons zijn geen gegevens bekend. Niettemin blijft het een belangrijk feit dat het OVG met name in de eerste fase van het onderzoek méér respondenten voor deelname aan het onderzoek weet te werven en daardoor minder risico op selectieve nonrespons loopt dan het PROV.

2.6.2. *De omvang van de respons*

De beschreven benaderingswijze heeft tot gevolg dat het OVG een hogere respons in procenten van de benaderde steekproef kent dan het PROV. In 1995 werd 75.5% van de verzonden dagboekjes in een bruikbare staat terug ontvangen. In procenten van de benaderde steekproef bedraagt de netto-respons in 1994 en 1995 dan ruim 42%. Voor het PROV is dit percentage nog geen 20%. De kans op selectieve respons is in het PROV dus duidelijk groter dan in het OVG.

2.7. **Effecten van en remedies voor het gebrek aan representativiteit**

Het geheel overziend komen wij tot de conclusie dat het gezien de lage respons van het PROV op zijn minst riskant is om het onderzoek representatief voor de Nederlandse bevolking te beschouwen. Op grond van de vergelijkingen van variabelen met gegevens uit de CBS-bevolkingsstatistieken en het OVG zijn geen definitieve uitspraken te doen over de representativiteit van het PROV.

In een groot aantal gevallen is er wel sprake van significante verschillen, maar het is vaak niet uit te sluiten dat deze samenhangen met verschillen in vraagstelling. Niettemin maakt het feit dat van de respondent een eigen initiatief wordt verwacht (het insturen van een antwoordkaartje), om deel te nemen aan het onderzoek, gevoegd bij het feit dat de respons klein is, het waarschijnlijk dat de respons ook selectief is. Met deze aanpak loopt men een groter risico vooral personen te interesseren die toch al gemakkelijk aan een (schriftelijke) enquête deelnemen of meer interesse hebben voor vraagstukken van verkeersproblematiek.

Het is de vraag hoe ernstig het gebrek aan representativiteit van het PROV is gezien de doeleinden die het onderzoek dient. In het algemeen is het zo dat zolang wordt gerapporteerd binnen de cellen van de variabelen waarvoor gebrek aan representativiteit is geconstateerd, er nog betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan. Bijvoorbeeld, zo lang uitspraken worden gedaan over rijbewijsbezitters van een bepaalde leeftijdsklasse, hebben we weinig te maken met een gebrek aan representativiteit. Dit betekent wel dat er alleen betrouwbare uitspraken kunnen worden gedaan over zeer specifieke groepen.

Twijfels ten aanzien van de landelijke representativiteit impliceren ook twijfels ten aanzien van uitspraken over afzonderlijke provincies en ontwikkelingen in de tijd. De effecten van een gebrek aan representativiteit voor de uitkomsten van een onderzoek kunnen in beginsel worden onderzocht met een zogenaamde 'gevoeligheidsanalyse'. Bij een gevoeligheidsanalyse wordt de gevoeligheid van de onderzoeksresultaten voor een geconstateerd gebrek aan representativiteit onderzocht door opnieuw te wegen. Die weging wordt uitgevoerd voor die variabelen waarbij een gebrek aan representativiteit is geconstateerd. Na die weging kan worden nagegaan

welke gevolgen er op treden voor uitkomsten op de variabelen die men van belang acht.

Een gevoeligheidsanalyse heeft voor het PROV echter weinig zin.

De selectie voor het PROV doet zich namelijk in overwegende mate voor bij de eerste trap van de benadering van de respondenten. Deze selectie treedt waarschijnlijk op bij de afhankelijke variabelen of daaraan gerelateerde maar niet gemeten kenmerken (interesse in verkeersvraagstukken). Een gevoeligheidsanalyse controleert alleen de effecten van een verlies aan representativiteit in de tweede trap van het onderzoek. Een gevoeligheidsanalyse, maar ook weging bieden in deze omstandigheden dus geen uitkomst meer.

Het is eerder opmerkelijk dat er ondanks de voorzorgen die er zijn genomen voor het PROV door stratificatie en weging een selectiviteit in de onafhankelijke variabelen is te constateren (leeftijd, rijbewijsbezit).

Over de ernst van het gebrek aan representativiteit en de waarde van de PROV-resultaten zijn dus moeilijk uitspraken te doen. Wij constateren echter dat er benaderingen zijn die methodisch verantwoord zijn en het risico van (selectieve) nonrespons aanzienlijk beperken, zonder tot (aanzienlijke) meerkosten te leiden. Er zijn verschillende mogelijkheden voor een meer verantwoorde benadering en om een hogere respons te bereiken. De volgende mogelijkheden zijn te overwegen:

- Respondenten worden telefonisch geworven met een ‘random digit calling’-procedure. Er is dan geen steekproefkader nodig, geheime nummers hebben een even grote kans om te worden geselecteerd als geregistreerde nummers en bedrijven kunnen toch buiten de steekproef worden gehouden.
- Werving van respondenten in een van de periodieke onderzoeken die door grotere veldwerkbureaus worden uitgevoerd. In deze onderzoeken kan een beperkt aantal vragen worden opgenomen om respondenten te vragen aan het PROV mee te werken. Een vragenlijst kan vervolgens bij de bereidwillige respondenten worden achtergelaten of later, eventueel na stratificatie, worden toegezonden. Een voordeel van deze benadering is dat men ook huishoudens zonder telefoon bereikt. De resultaten uit de onderzoeken zijn (na weging) representatief voor de Nederlandse bevolking;
- ‘Double sampling’ of wel het benaderen van een dubbele steekproef. De steekproef van het onderzoek wordt dan in twee delen verdeeld. Een deel wordt schriftelijk benaderd met de tweetrapsprocedure, ontwikkeld door Traffic Test. Een kleiner deel wordt thuis geïnterviewd. Met de resultaten van het tweede onderzoek kunnen die van het eerste, schriftelijk onderzoek in beginsel worden gecorrigeerd. Om de kosten verder te beperken is het ook mogelijk om het tweede deel van de steekproef telefonisch te interviewen. De omvang van de vragenlijst moet dan wel worden beperkt. Er worden dan bijvoorbeeld alleen vragen gesteld over algemene persoonskenmerken en enkele van de belangrijkste verkeersvariabelen. ‘Double sampling’ wordt wel aanbevolen indien men om kosten te besparen een schriftelijke enquête wil uitvoeren. Er wordt een tweede steekproef telefonisch of mondeling te benaderd om de selectiviteit van de lage respons van de schriftelijke enquête te corrigeren.¹³

Volgens de informatie die wij hebben ingewonnen hoeven de kosten van het onderzoek door toepassing van deze benaderingen niet (belangrijk) te

¹³ Levy & Lemeshow, p. 308 - 312.

stijgen. Het gebruik van een dubbele steekproef is waarschijnlijk de duurste optie.

Op deze plaats kan alleen de richting worden aangegeven waarin oplossingen voor problemen met betrekking tot representativiteit kunnen worden gezocht. De kosten en baten in de vorm van representativiteit die deze benaderingen opleveren zijn echter op dit moment niet voldoende precies te beoordelen. Daarvoor zou een haalbaarheidsonderzoek nodig zijn waarin wordt ingegaan op de genoemde drie en mogelijk nog andere benaderingswijzen, mogelijkheden om verschillende benaderingen te combineren, verschillende varianten van de benaderingen, kosten van de verschillende mogelijkheden en opbrengsten in termen van representativiteit op belangrijke achtergrondvariabelen en verkeersvariabelen.

Verbetering van de landelijke representativiteit van de steekproef houdt niet automatisch in, dat ook *provinciale representativiteit* van gegevens optimaal gewaarborgd is. Aan provinciale representativiteit dient daarom apart aandacht te worden besteed in het haalbaarheidsonderzoek: bij dat onderzoek dient ook te worden nagegaan welke basiseisen moeten worden gesteld aan de provinciale representativiteit van de gegevens en welke manier van steekproeftrekking daartoe de beste garanties kan bieden. Aangezien provinciale representativiteit net als landelijke representativiteit betrekking kan hebben op verschillende kenmerken van respondenten en op verschillende categorieën van weggebruikers, zijn er verscheidene mogelijkheden om waarborgen te geven voor provinciale representativiteit - met daarmee verbonden uiteenlopende prijskaartjes. De nog nader te bepalen manier waarop de landelijke steekproeftrekking zal worden gerealiseerd, heeft natuurlijk ook consequenties voor de mogelijkheden die er zijn om te controleren op of garanties te bieden voor provinciale representativiteit. Daarom kunnen concrete aanbevelingen over het maximaal waarborgen van provinciale representativiteit pas in de loop van het haalbaarheidsonderzoek gedaan worden.

Een nadeel van het veranderen van de dataverzameling is dat een breuk wordt veroorzaakt met gegevens uit eerdere PROV-onderzoeken. De methodiek van de dubbele steekproef kan ook worden gebruikt om deze breuk te voorkomen en een brug te slaan tussen eerdere PROV-onderzoeken en de nieuwe wijze van dataverzameling. Een deel van de steekproef wordt dan benaderd op dezelfde wijze als de afgelopen jaren en een deel op een nieuwe manier. Aldus worden gegevens verkregen over verschillen in uitkomsten van de twee benaderingen en kunnen correcties worden uitgevoerd. Dit zou ook een correct uitgevoerde 'gevoeligheidsanalyse' van het PROV opleveren en het mogelijk maken om vast te stellen in welke mate de eerdere onderzoeken selectief waren.

Hetzelfde kan worden gedaan met vragen waarvan de formulering wordt aangepast. Een deel van de steekproef krijgt de vragen in de oude formulering voorgelegd en een deel in de nieuwe. Ook de mogelijkheden en kosten van het voorkomen van een trendbreuk in de PROV-gegevens kunnen in een haalbaarheidsonderzoek gedetailleerd worden beoordeeld.

2.8. Conclusies en aanbevelingen

Op grond van verscheidene gegevens (de benadering van respondenten die door het PROV wordt gehanteerd en de resulterende lage respons, de bevindingen uit het nonrespons-onderzoek uitgevoerd door bureau Traffic Test en de vergelijking van uitkomsten van het PROV met het CBS)

constateren wij een aantal problemen met de mate waarin het PROV de Nederlandse bevolking vertegenwoordigt.

De vergelijking met CBS-bevolkingsstatistieken doet vermoeden dat het PROV mensen met een marginale positie in de samenleving minder goed weet te bereiken. Ouderen, lager opgeleiden en mensen zonder betaald werk lijken in het PROV ondervertegenwoordigd. Een vergelijking van een aantal variabelen uit PROV en het OVG levert voorts een aanwijzing op dat de respondenten van het PROV vaker in het bezit zijn van een rijbewijs en een auto.

Deze bevindingen gezamenlijk sterken ons in het vermoeden dat er sprake is van selectieve respons in het PROV. De resultaten kunnen de zorg voor een gebrek aan representativiteit in elk geval niet wegnemen.

De gehanteerde tweetrapsprocedure waarbij respondenten zichzelf moeten aanmelden voor deelname aan het onderzoek is waarschijnlijk verantwoordelijk voor deze selectie. De door het PROV gehanteerde aanpak wordt in de literatuur over surveys afgeraden indien men een algemeen bevolkingsonderzoek verricht dat representatieve resultaten op het oog heeft.

Aanbevelingen

Op grond van deze bevindingen en conclusies komen wij tot de volgende aanbevelingen.

- Het verdient overweging om een meer directe benadering van respondenten te kiezen en respondenten telefonisch te werven of door middel van periodiek herhaalde onderzoeken van grotere marktonderzoeksbureaus. Met zo'n omnibus-onderzoek kan ook een steekproefkader worden opgebouwd dat stratificatie vooraf mogelijk maakt.
- Het verdient aanbeveling om met een vaste regelmaat nonrespons-onderzoek uit te voeren. Daarbij moeten voldoende respondenten worden benaderd om in elk geval over de algemene persoonskenmerken duidelijke uitspraken te kunnen doen.
- Om de representativiteit van het PROV naar behoren te kunnen toetsen is het noodzakelijk dat in de toekomst algemene kenmerken van persoon en huishouden op dezelfde manier worden gemeten als door het CBS ten behoeve van de algemene bevolkingsstatistieken. Het betreft variabelen als samenstelling van het huishouden, stedelijkheidsgraad van de woonplaats, voltooide opleiding en maatschappelijke participatie. Verkeersgerelateerde variabelen zullen zo veel mogelijk op dezelfde wijze moeten worden gemeten als in het OVG. Het betreft variabelen die betrekking hebben op het gebruik en bezit van auto's.

3. Evaluatie van de vragenlijst door middel van screening

3.1. Inleiding

Om mogelijke bronnen van fouten in de vragenlijst op te sporen is de vragenlijst onderworpen aan een systematische screening. In een vragenlijst kunnen verschillende niveaus worden onderscheiden.¹⁴ Een vragenlijst kent een bepaalde indeling: meestal is er een introductie voor de respondent, en de onderwerpen van de vragen worden in een bepaalde volgorde gepresenteerd; binnen een onderwerp staan de afzonderlijke vragen ook in een bepaalde volgorde. Op het niveau van de afzonderlijke vragen zijn de wijze van formuleren, de inhoud van de vraag, en de antwoordalternatieven herkenbaar.

Voor het opstellen van vragenlijsten bestaat een aantal vuistregels: deze vuistregels hebben betrekking op de volgorde van vragen in een vragenlijst, de vorm en de verantwoording van vragen (Tanur, 1992; Billiet, Loosveldt & Waterplas, 1995). Indien niet aan deze regels wordt voldaan kunnen fouten ontstaan in de beantwoording door respondenten. Mogelijke foutenbronnen in vragenlijsten zijn vragen die door respondenten anders worden opgevat dan de bedoeling was als gevolg van de vragen die vooraf werden gesteld. Ook onduidelijke of dubbelzinnige vragen en vragen die bedreigend zijn of uitnodigen tot sociaal-wenselijk antwoorden kunnen tot fouten bij de beantwoording leiden. Het doel van de screening van de vragenlijst van het PROV 1995 is om mogelijke bronnen van fouten op te sporen.

Bij de screening zal eerst aandacht worden besteed aan de opbouw van de vragenlijst; vervolgens aan de volgorde van de vragen binnen een onderwerp, aan de verwoording van de vragen, de inhoud van de vragen en aan de antwoordalternatieven bij de meerkeuzevragen.

Indien vragen aanleiding geven tot commentaar, zullen er zo mogelijk suggesties worden gedaan die de vragen voor de respondent kunnen verduidelijken, of die de interpretatiemogelijkheden voor de onderzoeker kunnen verbeteren.

3.2. Onderzoeksuitvoering en resultaten

3.2.1. *Screening opbouw van de vragenlijst*

Bij de beoordeling van de opbouw van de vragenlijst wordt op een aantal punten gelet.

- Is de vragenlijst saai, eentonig of te lang? Indien dat het geval is, is dat slecht voor de motivatie van de respondent; het zal gevolgen hebben voor de kwaliteit van de beantwoording door de respondent.
- Voor een goed begrip van de vragen is het eveneens van belang dat er duidelijke introducties zijn, zodat duidelijk is wat van de respondent wordt verwacht. Introducties zijn eveneens van belang om overgangen naar een nieuw onderwerp te markeren. De vragenlijst wordt hierdoor voor de respondent overzichtelijk, en prettiger om te beantwoorden, de respondent raakt minder snel geïrriteerd, en zal de vragenlijst consciëntieuzer en vollediger beantwoorden.

¹⁴ Een volledige weergave van de vragenlijst van het PROV 1995 is opgenomen in *Bijlage 2*.

Ten aanzien van de volgorde van onderwerpen die in een vragenlijst worden behandeld kan op een aantal aspecten worden gelet.

- In het algemeen wordt aanbevolen de vragenlijst te beginnen met enkele makkelijke, niet-bedreigende vragen. Door te beginnen met makkelijke vragen wordt de respondent op zijn gemak gesteld, en kan hij of zij wennen aan het beantwoorden van vragen.
- Bedreigende vragen kunnen het beste worden gesteld in het midden van de vragenlijst, of meer naar het einde: de respondent heeft dan kunnen wennen aan het onderwerp van de vragen en zal eerder bereid zijn deze vragen te beantwoorden dan wanneer ze direct aan het begin van de vragenlijst worden gesteld.
- Belangrijke vragen kunnen het beste in het midden van de vragenlijst worden gesteld. Naar het einde toe kunnen vermoeidheidseffecten op gaan treden die gevolgen kunnen hebben voor de kwaliteit van de beantwoording (bijvoorbeeld 'random' antwoorden, vragen niet beantwoorden).
- De vragenlijst kan het beste worden beëindigd met enkele gemakkelijke vragen.

Om opmerkingen over de genoemde aspecten van de opbouw van de vragenlijst toe te kunnen lichten zal eerst een overzicht worden gegeven van de onderwerpen die in de vragenlijst worden behandeld, en de plaats van deze onderwerpen in de vragenlijst (zie *Tabel 3.1*). Indien vragen over een onderwerp bij elkaar staan wordt dit een blok genoemd; per blok is aangegeven uit welke vragen dit blok bestaat en wat het onderwerp is van de vragen.

Uitkomsten screening opbouw vragenlijst

De vragenlijst wekt niet de indruk saai of eentonig te zijn. Er worden verschillende onderwerpen aan de orde gesteld, en de respondenten wordt zowel gevraagd naar hun gedrag als naar hun mening over bepaalde verkeerszaken. De vragenlijst lijkt wel vrij lang. Bepaalde vragen hoeven echter niet door alle respondenten te worden beantwoord, waardoor het totaal aantal te beantwoorden vragen in de meeste gevallen kleiner zal zijn dan het totaal aantal vragen in de vragenlijst.

In § 4.3.1 worden de resultaten van de interviews besproken en komen we nogmaals op dit punt terug.

Er zijn geen introducties op nieuwe blokken vragen. Dit heeft tot gevolg dat er soms wel erg met de deur in huis gevallen wordt. Om te voorkomen dat de respondent geïrriteerd raakt en denkt dat de onderzoeker maar raak vraagt, kunnen beter wel korte introducties worden gegeven, bijvoorbeeld bij de vragen over verkeersongevallen, verkeersovertredingen, bij de vragen over gebruik van brommer, spartamet en fiets, alcoholgebruik en gordelgebruik. Deze introducties kunnen kort zijn, het gaat er om dat respondenten snel kunnen merken dat overgegaan wordt op een nieuw onderwerp. Een overgang naar een nieuw onderwerp zou gemarkeerd kunnen worden door verbetering van de lay-out van de vragenlijst.

De vragenlijst van het PROV 1995 begint met enkele gemakkelijke vragen, en eindigt eveneens met een gemakkelijke vraag; dit is overeenkomstig de aanbevelingen.

blok	vragen	onderwerp
1	1 t/m 9	algemene achtergrondgegevens van de respondent
2	10-11	achtergrondgegevens m.b.t. verkeersdeelname van de respondent: rijbewijsbezit en vervoermiddelen/ bestuurder
3	12-13	verkeersongevallen
4	14	bekeuringen
5	15	beoordeling van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid
6	16	politie: staande houden en controle
7	17	bekeuringen (zonder staande gehouden te zijn)
8	18 t/m 24	bromfietsgebruik, valhelm, snelheid
9	25 t/m 28	snorfiets/spartametgebruik, snelheid
10	29 t/m 36	fietsgebruik, fietsverlichting
11	37	inschatting 'pakkans' in hypothetische situaties
12	38 t/m 46	autogebruik, autogordelgebruik voor vervoer van kinderen
13	47 t/m 49	snelheidsgedrag auto/motor
14	50 t/m 56 (vragen 50 t/m 55 alleen voor auto/motorgebruikers)	gebruik van alcohol en verkeersdeelname, gedrag in hypothetische situaties, kennis
15	57 t/m 60	gebruik van autogordels door respondent zelf
16	61	kennis van nieuwe maatregelen m.b.t. het verkeer

Tabel 3.1. *Overzicht van de onderwerpen in de vragenlijst van het PROV 1995.*

Al zeer snel na het begin worden enkele bedreigende vragen gesteld: de vragen over verkeersongelukken (12 en 13) en bekeuringen (14). Deze vragen zouden beter meer naar het midden of einde van de vragenlijst kunnen worden gesteld. Bovendien wordt vraag 12 zonder enige introductie gesteld, alsof iedereen wel eens een verkeersongeval heeft. Een iets uitgebreidere formulering lijkt hier op zijn plaats om de vraag minder bedreigend over te laten komen. Bijvoorbeeld: "Heeft u in 1995 als bestuurder van een voertuig of als voetganger één of meer verkeersongevallen gehad?" Zo ja: "Hoeveel ongevallen heeft u in 1995 gehad?"

De belangrijke vragen in de vragenlijst gaan over speerpunten in het verkeersveiligheidsbeleid: onder andere gedrag van bromfietzers, rijnsnelheid, alcohol in het verkeer en gebruik van beveiligingsmiddelen. Al deze vragen worden aan het einde van de vragenlijst gesteld. Gezien de mogelijke vermoeidheidseffecten die bij het invullen aan het einde een rol kunnen gaan spelen, kan worden geadviseerd deze vragen meer naar het begin van de vragenlijst te halen. Dit kan tevens het bezwaar van het stellen van bedreigende vragen aan het begin van een vragenlijst ondervangen.

3.2.2. *Screening volgorde van vragen*

In vervolg op de beoordeling van de opbouw van de vragenlijst, waarbij gekeken werd naar de volgorde van de onderwerpen, wordt in deze paragraaf aandacht geschonken aan de volgorde van de vragen binnen een bepaald onderwerp. Er wordt daarbij gelet op de volgende punten:

- Voorafgaande vragen kunnen een beoordelingsnorm verschaffen voor volgende vragen. Dit betekent dat vragen die volgen op een vraag die een beoordelingsnorm verschaft, in het licht van deze vraag worden beantwoord.
- Het is gebruikelijk om vragen die over eenzelfde onderwerp gaan te groeperen.

Uitkomsten screening volgorde van vragen

Het verschijnsel van het verschaffen van een beoordelingsnorm kan worden toegelicht aan de hand van de volgende vragen. Aan het begin van de vragenlijst staat vraag 12 over het aantal verkeersongevallen. Door deze vraag kunnen alle volgende vragen in het licht van deze vraag worden beantwoord, bijvoorbeeld vraag 14, en de vragen over het gebruik van fietsverlichting, gebruik van valhelm op de bromfiets, enzovoort.

Verwacht kan worden dat als gevolg van deze volgorde méér sociaal wenselijke antwoorden worden gegeven op de genoemde vragen, dan wanneer de vraag over verkeersongevallen meer aan het einde van de vragenlijst had gestaan.

Vragen die over eenzelfde onderwerp gaan worden gewoonlijk gegroepeerd. In de vragenlijst van het PROV 1995 is dat niet altijd het geval. De vragen 14 en 17 gaan over eenzelfde onderwerp, maar staan niet naast elkaar; vraag 15 betreft een heel ander onderwerp. De vragen 14, 16 en 17 kunnen inhoudelijk een blok vormen. Het komt vreemd over dat deze vragen worden onderbroken door vraag 15. Vraag 15 kan beter na vraag 17 worden gesteld.

De vragen over het gebruik van autogordels zijn verdeeld over twee blokken (vragen 45, 46 en 57, 58, 59 60). Voor eenheid in de vragenlijst zouden deze vragen beter bij elkaar gezet kunnen worden.

Vraag 38 (“Hoeveel jaar heeft u al een rijbewijs?”) lijkt erg op vraag 10 (“Bent u in het bezit van een of meer van de volgende rijbewijzen?”).

Vraag 39 (“Heeft u in 1995 ten minste eenmaal een auto of motor bestuurd?”) vertoont gedeeltelijke overlap met vraag 11 (“Van welke vervoermiddelen heeft u in 1995 ten minste eenmaal als bestuurder gebruik gemaakt?”).

Vraag 38 wordt samen met vraag 39 gebruikt om de daaropvolgende vragen in te leiden, en om door te verwijzen in de vragenlijst. Vraag 38 is daarvoor echter niet echt nodig en kan wat dat betreft beter direct na vraag 10 worden gesteld.

3.2.3. *Screening van de verwoording van vragen*

Na aandacht te hebben geschonken aan de opbouw van de vragenlijst en aan de volgorde van de vragen, zal in deze paragraaf in worden gegaan op de verwoording van de vragen.

- Vragen moeten in de eerste plaats duidelijk zijn. Onduidelijkheid kan tot gevolg hebben dat een vraag door respondenten verkeerd geïnterpreteerd wordt. Het antwoord van een respondent betreft dan de vraag zoals de respondent deze opgevat heeft, en niet de vraag zoals de onderzoeker

deze bedoeld heeft. Duidelijkheid betekent ook dat er geen (te) moeilijke woorden moeten worden gebruikt.

- Vragen mogen niet dubbelzinnig zijn. Indien een vraag voor meer dan een uitleg vatbaar is, is te verwachten dat een deel van de respondenten de vraag op de ene wijze opvat, en een deel van de respondenten op een andere wijze.
- Vragen moeten zo gesteld zijn dat ze niet suggestief zijn.

Uitkomsten screening verwoording van vragen

In deze paragraaf zullen vragen worden genoemd die in het licht van de bovenstaande opmerkingen commentaar behoeven. In sommige gevallen wordt geadviseerd een andere formulering voor de vraag te kiezen, in andere gevallen wordt aangegeven wat men zich moet realiseren bij het interpreteren van de onderzoeksresultaten.

- *Vraag 4.* Deze vraag luidt: “Welke opleiding heeft u gevolgd of volgt u nu?”. Hoewel de vraag voor de respondenten niet verwarrend zal zijn, is zij dat wel voor de onderzoekers. Op welke vraag geeft de respondent antwoord? Is een opleiding die wordt aangekruist afgerond met een diploma, of is de respondent nog met die opleiding bezig? Zal die opleiding in de toekomst ook worden afgemaakt? Iemand die in de tweede klas van de MTS zit heeft een ander opleidingsniveau dan iemand die de MTS heeft afgerond. Beter is het om de vraag eenduidig te formuleren: “Welke opleiding heeft u gevolgd en met een diploma afgerond?” Eventueel zou een vraag kunnen worden toegevoegd waarin gevraagd wordt naar opleidingen waar men mee bezig is of die niet afgemaakt zijn.

- *Vraag 12/13.* Het is mogelijk dat respondenten verschillende definities hanteren voor wat zij verstaan onder een verkeersongeval. Beoordelingscriteria zijn bijvoorbeeld materiële schade en het eventueel gewond raken van betrokkenen. Dit betekent dat sommige respondenten een bepaalde gebeurtenis wel een verkeersongeval zullen vinden, terwijl andere respondenten dat niet vinden.

- *Vraag 12/18/25/29/38.* Op zichzelf is er met deze vragen niets mis. Er wordt gevraagd hoe vaak men in 1995 iets heeft gedaan, of hoe lang men een rijbewijs heeft. Het komt echter vreemd over om te vragen hoe vaak men in 1995 een bromfiets heeft gebruikt, als er niet eerst wordt gevraagd óf men in 1995 een bromfiets heeft gebruikt.

- *Vraag 15.* De vraag of een maatregel volgens de respondent ‘nodig’ is, kan op twee manieren worden geïnterpreteerd. ‘Nodig’ kan ‘in het algemeen nuttig’ betekenen, maar ook: ‘er moet iets aan gedaan worden’. Een respondent zou bijvoorbeeld kunnen vinden dat er in Nederland voldoende fietspaden zijn, en dat fietspaden nodig (in het algemeen nuttig) zijn voor de veiligheid van fietsers. Deze respondent geeft dan een 10 in de eerste kolom. Een andere respondent kan van mening zijn, dat er in Nederland niet voldoende fietspaden zijn, en dat het heel erg nodig (er moet iets aan gedaan worden) is, dat er meer fietspaden bijkomen. Deze respondent geeft ook een tien. Bepaalde maatregelen zijn misschien geen overheidstaak, zoals bijvoorbeeld het geven van verkeerslessen op scholen; dit kan van invloed zijn op de cijfers die respondenten geven.

- *Vraag 16.* Opmerking: bij veel politie-acties wordt men meestal eerst gecontroleerd en dan pas staande gehouden (bijvoorbeeld als men de

snelheidslimiet heeft overschreden, als gesignaleerd is dat men geen valhelm draagt of als de verlichting het niet doet). Het is niet duidelijk of alleen die gelegenheden bedoeld worden waarbij men geen bekeuring heeft gekregen. Als dat zo is, dan moet dat ook worden vermeld in de vraag. Indien het al dan niet bekeurd zijn open wordt gelaten, heeft deze vraag overlap met vraag 14.

- *Vraag 17.* Deze vraag (“Bent u in 1995 wel eens bekeurd zonder dat u door de politie bent staande gehouden?”) vertoont een gedeeltelijke overlap met vraag 14 (“Heeft u in 1995 één of meer bekeuringen gekregen?”). De reden voor deze overlap kan aan de respondent worden verduidelijkt door een korte introductie: “In vraag 14 vroegen wij of u in 1995 één of meer bekeuringen heeft gekregen. Heeft u een of meer van deze bekeuringen gekregen zonder dat u door de politie bent staande gehouden?” De introductie kan irritatie en twijfel bij de respondent voorkomen; tevens wordt daardoor vermeden dat bekeuringen dubbel worden geteld of gemist (mensen zouden kunnen denken: “dat heb ik al ingevuld”).

- *Vraag 42.* Bij de vragen 19, 27, 30 en 42 worden verschillende formuleringen gebruikt. In de vragen 19, 27 en 30 wordt gesproken over ‘kilometers het afgelopen jaar’ en in vraag 40 wordt gesproken over ‘kilometers in totaal per jaar’. Het afgelopen jaar is 1995, maar dat jaar is op het moment van invullen nog niet afgelopen. Het kan dus zijn dat men een jaar berekent uitgaande van de 365 dagen voorafgaande aan het invullen van de vragenlijst.

Het woord ‘totaal’ in vraag 40 veronderstelt dat er elk jaar evenveel wordt gereden. Er zou beter gevraagd kunnen worden naar een gemiddelde over de afgelopen jaren. Aangezien vragen naar een ‘gemiddelde’ ook problemen op kunnen leveren, is het verstandiger te vragen naar het aantal kilometers dat het afgelopen jaar werd gereden.

- *Vraag 46.* Dit is een moeilijke matrix-vraag. Uit de toelichting blijkt niet of je de rubriek ‘voorin’ ook moet invullen als de kinderen altijd achterin zitten.

- *Vraag 47/50.* Respondenten kunnen verschillende ideeën hebben over wat ‘gewoonlijk’ en wat ‘gemiddeld’ is.

- *Vraag 57.* Deze vraag luidt: “Hoe vaak heeft u bij de laatste tien ritten binnen of buiten stad of dorp de autogordel gedragen?”. Het is niet duidelijk of er bedoeld wordt tien keer als bestuurder (A), tien keer als voorpassagier (B) en tien keer als achterpassagier (C), of bijvoorbeeld acht keer A, één keer B 1, één keer C. Als iets zelden voorkomt, kan bijvoorbeeld tien keer vele jaren omvatten.

3.2.4. *Screening van de inhoud van de vragen*

De aandachtspunten op dit niveau van de vragenlijst zijn:

- Wordt er gevraagd naar gedrag uit het verleden? In die gevallen waarbij dat zo is kan een falend geheugen een rol bij de beantwoording spelen. Zo lijken belangrijke gebeurtenissen vaak minder lang geleden dan ze in werkelijkheid waren, dit wordt telescoping genoemd. Ondersteunende vragen om het tijdstip van gebeurtenissen vast te stellen kunnen bijdragen tot een betere beantwoording.

- Geeft de vraag aanleiding tot het gokken of schatten van een antwoord? Onderschatten en overschatten kunnen invloed hebben op het uiteindelijke antwoord. Ook hier kunnen ondersteunende vragen leiden tot exactere antwoorden.
- Worden bedreigende vragen gepast geformuleerd, bijvoorbeeld door middel van een korte inleiding? Dit vermindert de nonrespons op dergelijke vragen.
- Geeft de vraag aanleiding tot het geven van sociaal wenselijke antwoorden?

Uitkomsten screening inhoud van vragen

De volgende vragen gaan over gebeurtenissen of gedrag uit het *verleden*, dat wil zeggen over het afgelopen jaar: 19, 27, 30; over 1995: 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 25, 29, 39; of anderszins over dingen die al gebeurd zijn: 21, 38, 57. De respondenten van het PROV vullen de vragenlijsten aan het einde van 1995 in: de sluitingsdatum is 1 januari 1996. Het jaar 1995 heeft dus op het moment van invullen niet voor elke respondent even lang geduurd, het jaar is nog niet afgelopen. Hierdoor worden het aantal verkeersongelukken, bekeuringen, en hoeveelheid gereden kilometers niet goed geschat. De respondenten vragen om de vragenlijst pas aan het begin van het nieuwe jaar in te vullen zou hier een oplossing voor bieden.¹⁵

Bij de volgende vragen kan ‘telescoping’ een rol spelen:

- *Vraag 12/13.* Verkeersongevallen zijn meestal ingrijpende gebeurtenissen. Het kan voorkomen dat men zich niet meer exact herinnert wanneer een dergelijke gebeurtenis heeft plaatsgevonden. Vaak lijken ingrijpende gebeurtenissen dichter bij dan ze in werkelijkheid waren. Verkeersongevallen die in werkelijkheid vóór 1995 hebben plaatsgevonden, worden in die gevallen gerapporteerd als gebeurd in 1995.

- *Vraag 14/16/17.* Voor sommigen kan het oplopen van een bekeuring, of het aangehouden worden door de politie eveneens ingrijpend zijn. Ook deze gebeurtenissen kunnen dan ten onrechte als gebeurd in 1995 worden gerapporteerd.

Technieken waarmee de fout als gevolg van telescoping kan worden verminderd en die toepasbaar zijn in deze vragenlijst, zijn het benadrukken van de noodzaak tot nauwkeurig antwoorden, het vragen naar een datum waarop iets heeft plaatsgevonden, of bijvoorbeeld een aansporing om iets in een agenda op te zoeken.

In de vragenlijst komen veel vragen voor naar aantallen keren dat men iets gedaan of meegemaakt heeft, of aantallen kilometers dat men op een bepaald vervoermiddel gereden heeft. Dergelijke vragen geven vaak aanleiding tot het schatten van een antwoord, indien de respondent het antwoord niet exact weet, of kan weten. Dit betreft de volgende vragen:

- *Vraag 14/17.* Mensen die slechts af en toe (of nooit) een bekeuring krijgen, zullen waarschijnlijk wel weten hoeveel bekeuringen in 1995 zij hebben gekregen. Mensen die relatief vaak een bekeuring krijgen weten dit misschien niet exact. Het kan ook voorkomen dat bekeuringen door de

¹⁵ Bijkomend probleem zijn bekeuringen die men oploopt zonder staande te zijn gehouden. De acceptgiro voor deze bekeuring komt vaak veel later aan.

werkgever van de respondent worden betaald. In die gevallen weet de respondent misschien niet, of niet meer hoeveel bekeuringen hij of zij heeft gehad.

- *Vraag 19/27/30.* Tenzij een bromfiets, snorfiets of fiets een kilometerteller heeft is het onmogelijk exact te weten hoeveel kilometers men in een jaar aflegt. Vaak gaat het ook om kleine afstanden (boodschappen, school) die vaak worden afgelegd. Indien men deze afstand verkeerd inschat, bijvoorbeeld twee in plaats van één kilometer, en men legt deze afstand vaak af, bijvoorbeeld 300 maal per jaar, dan is de gemaakte fout 300 kilometer per jaar!

De respondenten wordt gevraagd om een exact antwoord, terwijl zij dit in de meeste gevallen onmogelijk kunnen geven. Beter is: "Geeft u zo nauwkeurig mogelijk aan hoeveel kilometers u het afgelopen jaar heeft afgelegd met de bromfiets (snorfiets, fiets).

- *Vraag 21.* Deze vraag luidt: "Hoe vaak heeft u op de bromfiets de valhelm gedragen?" Volgens de PROV-gegevens uit 1995 zegt 65% altijd, 35% draagt de valhelm dus nooit of af en toe. De respondenten wordt gevraagd om zich twintig ritten te herinneren (tien langer dan tien minuten, en tien korter dan tien minuten). Schatten van het antwoord zal bij respondenten die niet altijd de valhelm dragen een rol spelen.

- *Vraag 38.* Vooral degenen die al lang een rijbewijs bezitten zullen niet meer precies weten hoe lang zij dit rijbewijs al hebben.

- *Vraag 57.* Als men de gordel niet altijd draagt zal men in de meeste gevallen het antwoord moeten schatten. Technieken waarmee de error als gevolg van schatten kan worden verkleind is de respondent in de introductie van de vragenlijst stimuleren om bronnen te gebruiken waarmee hij of zij de antwoorden kan verifiëren: bank- en of giroafschriften (bij bekeuringen), kilometertellers op fiets, bromfiets en spartamet, rijbewijsgegevens.

De volgende vragen kunnen door respondenten als bedreigend worden opgevat. Per vraag zal worden aangegeven op welke wijze dit de beantwoording zou kunnen beïnvloeden:

- *Vraag 12/13.* Als iemand een verkeersongeval heeft meegemaakt is dat een emotionele gebeurtenis. De vraag zal zeker bedreigend zijn als de respondent zelf schuld heeft aan het ongeval. Geadviseerd kan worden om niet met de deur in huis vallen zoals in de vragenlijst gebeurt. Gevolg kan dan zijn dat de respondent weigert de vraag te beantwoorden, of zelfs de vragenlijst in zijn geheel niet verder wil invullen.

- *Vraag 14/17.* Verzwijgen van bekeuringen.

- *Vraag 50.* Minder glazen alcohol dan in werkelijkheid.

- *Vraag 51.* Minder vaak rijden na alcoholconsumptie dan in werkelijkheid.

- *Vraag 52.* Niet aangeven dat men zelf rijdt na alcoholconsumptie. Het benadrukken van vertrouwelijkheid kan de vertekening in de antwoorden op bedreigende vragen verminderen, evenals het stellen van lange vragen (in tegenstelling tot korte, bondige vragen). In de introductiebrief

voor aan de vragenlijst staat dat de gegevens strikt vertrouwelijk zullen worden behandeld, maar in de vragenlijst zelf staan geen verdere uitweidingen over vertrouwelijkheid. Bedreigende vragen worden ook niet geïntroduceerd met een korte toelichting. Overwogen zou moeten worden om aan de bedreigende vragen een korte introductie toe te voegen, of de bedreigende vragen uitgebreider te formuleren dan nu het geval is.

De volgende vragen kunnen aanleiding zijn voor het geven van een sociaal wenselijk antwoord. Per vraag zal worden aangegeven in welke richting dit effect kan gaan:

- *Vraag 21.* Vaker gebruik van de valhelm dan in werkelijkheid.
- *Vraag 24.* Minder hard rijden op de bromfiets dan in werkelijkheid.
- *Vraag 28.* Minder hard rijden op de snorfiets dan in werkelijkheid.
- *Vraag 31.* Meer rapportage van gebruik van verlichting op de fiets.
- *Vraag 46.* Meer rapportage van gebruik van autogordels.
- *Vraag 47.* Minder hard rijden dan in werkelijkheid.
- *Vraag 57.* Meer rapportage van gebruik van autogordels.

Het verschijnsel van sociaal wenselijk antwoorden heeft in twee opzichten gevolgen: de werkelijke omvang van een bepaald verschijnsel kan niet worden vastgesteld, en trends zijn minder goed meetbaar als slechts een deel van de mensen wier gedrag verandert daar een eerlijk antwoord over geeft. Sociaal wenselijke antwoorden heeft dus een ‘dempend’ effect op de mogelijkheid om de werkelijke omvang van bepaalde verschijnselen vast te stellen.

Het verschijnsel van sociaal wenselijk antwoorden valt in het algemeen niet op te lossen door het kiezen van een andere formulering. Wel kan sociaal wenselijk antwoorden deels worden tegen gegaan door een goede volgorde van vragen te kiezen. In deze vragenlijst kan door het stellen van bedreigende vragen aan het begin beïnvloeding optreden bij vragen die later in de vragenlijst komen (zie ook § 3.3.1). In dit geval zou dus voor een andere volgorde van de vragen kunnen worden gekozen om het effect van sociaal wenselijk antwoorden deels te voorkomen.¹⁶

In het overzicht in deze paragraaf komt vraag 14 een aantal keren voor. Voor een goed inzicht in de problemen die bij deze vraag op kunnen treden volgt een korte samenvatting:

- Schatten: mensen die vaak bekeuringen krijgen zullen de moeite moeten nemen om na te gaan hoeveel het er precies waren.
- Overlap met de vragen 16 en 17.

¹⁶ Overigens is het in bepaalde groepen gewoonte om stoer te doen. Personen uit deze groepen kunnen geneigd zijn om juist meer onwenselijk gedrag te rapporteren dan zij in werkelijkheid vertoond hebben. In een representatieve steekproef zullen deze personen in kleine aantallen voorkomen; het kan echter wel specifieke groepen betreffen die ook in verband met het verkeersveiligheidsbeleid kunnen worden onderscheiden, zoals jonge brom- en snorfietsbezitters.

- Telescoping: indien het al enige tijd geleden was dat men een bekeuring kreeg, zal men misschien niet meer precies weten of het in 1995 was of daarvoor.
- Bekeuringen worden vaak later toegestuurd: je mist de bekeuringen die wel in 1995 zijn opgelopen, maar op het moment van onderzoek nog niet binnen zijn.
- Het jaar 1995 is op het moment van onderzoek nog niet afgelopen, men kan nog bekeuringen krijgen.
- Sommige respondenten kunnen deze vraag als bedreigend beschouwen en minder bekeuringen opgeven dan zij in werkelijkheid hebben gekregen.

3.2.5. Screening van de antwoordalternatieven per vraag

De punten waarop werd gelet bij het beoordelen van de verwoording en de inhoud van de vragen zijn ook van toepassing bij het beoordelen van de antwoordalternatieven. Sluiten de alternatieven op elkaar aan? Sluiten ze elkaar uit? Is het duidelijk wat er wordt bedoeld met de diverse antwoordmogelijkheden? Zijn er ontbrekende alternatieven? Zijn de antwoordalternatieven onduidelijk, dubbelzinnig of suggestief?

In § 3.6.1 volgt een overzicht van de vragen waar in het licht van deze opsomming opmerkingen bij gemaakt kunnen worden.

Uitkomsten screening antwoordalternatieven

- *Vraag 5.* Er is geen mogelijkheid om aan te geven dat men duurzaam samenwoont! Bijvoorbeeld: “Welke van de volgende situaties is op u van toepassing?” [alleenstaand/duurzaam samenwonend/gehuwd/anders, namelijk...]. Een aanzienlijk percentage mensen kiest ervoor om samen te wonen, ook nadat er kinderen zijn geboren. Indien in een eigentijdse vragenlijst gevraagd wordt naar het al dan niet gehuwd zijn, kan men er niet omheen tevens de mogelijkheid aan te geven of men duurzaam samenwoont.

- *Vraag 8.* Op basis van welke gegevens moet de respondent beoordelen of hij in een kleine, middelgrote of grote stad woont? De mogelijkheid bestaat dat respondenten die in dezelfde gemeente wonen de omvang van deze gemeente verschillend beoordelen. Bij vraag 1 wordt bovendien al om de postcode gevraagd. Daarmee is al bekend in wat voor gemeente de respondent woont.

- *Vraag 13.* Antwoordalternatieven d1 en e1 sluiten elkaar niet uit (d1: gewonden, e1: zelf gewond); is bij gewonden de respondent zelf ook inbegrepen? Het zou beter zijn om eerst e1 en e2 stellen, dan d1 en d2. Bovendien moeten d1 en d2 anders geformuleerd worden om misverstanden uit te sluiten:

Oud	Nieuw
d1: gewonden	d1: bent u zelf gewond geraakt?
d2: zijn er gewonden opgenomen in ziekenhuis?	d2: bent u zelf opgenomen in het ziekenhuis?
e1: bent u zelf gewond geraakt?	e1: zijn er ook anderen gewond geraakt?
e2: bent u zelf opgenomen in het ziekenhuis?	e2: zijn die personen opgenomen in het ziekenhuis?

- *Vraag 14.* Een soort overtreding (bijvoorbeeld door rood licht rijden) kan met verscheidene soorten vervoermiddelen worden gepleegd (fiets, bromfiets, auto enzovoort). Heeft de respondent voldoende ruimte om dit aan te geven?

- *Vraag 15.* Snapt de respondent wat met de verschillende maatregelen wordt bedoeld? Maatregel j: “meer politiecontroles en sneller bekeuren”, is niet één maatregel maar twee. De respondent moet dus bij de beantwoording niet een maar twee maatregelen beoordelen. Dit levert bij de interpretatie van de antwoorden achteraf problemen op.

- *Vraag 18/25/29.* Veel mensen die van de bromfiets, fiets of spartamet gebruik maken zullen dit vervoermiddel *vrijwel* iedere dag gebruiken. Dat is vaker dan ‘een paar keer per week’, maar minder strikt dan ‘iedere dag’. Indien die antwoordmogelijkheid ook wordt opgenomen, of indien ‘iedere dag’ vervangen wordt door ‘vrijwel iedere dag’ geeft dit de respondent de mogelijkheid naar waarheid te antwoorden.

- *Vraag 20/34.* De termen ‘vakantie/recreatie’ en ‘plezierritjes’ zijn mogelijk verwarrend en kunnen beter samengevoegd worden.

- *Vraag 37.* Om de antwoordalternatieven logisch op elkaar aan te laten sluiten zou er ‘noch klein/noch groot’ moeten staan in plaats van ‘noch groot/noch klein’.

- *Vraag 42.* Waarom moet voor auto/motor het aantal kilometers wel nauwkeurig worden ingevuld, en voor fiets enzovoort niet? Voor een eenheid in de vragenlijst zouden deze vragen hetzelfde geformuleerd kunnen worden.

- *Vraag 46.* In de matrix is de antwoordmogelijkheid ‘nooit’ niet opgenomen. Strikt gesproken klopt de inhoud van de matrix bij de gestelde vraag. Door het opnemen van ‘nooit’ sluit de vraag beter aan bij de overige vragen in de vragenlijst. Dit kan bijdragen tot een beter inzicht in de matrix en de wijze waarop deze moet worden ingevuld. Bovendien kan hierdoor gedeeltelijke nonrespons in deze vraag worden vermeden omdat in elke kolom iets moet worden ingevuld.

- *Vraag 48/49.* Er is weinig invulruimte bij ‘anders, namelijk’

- *Vraag 51.* Ook de antwoordmogelijkheid ‘vrijwel dagelijks’ zou aangeboden moeten worden. Door dit antwoordalternatief niet aan te bieden suggereert de onderzoeker dat dat wel nooit zal voorkomen.

- *Vraag 56.* Tot nu toe moesten in de vragenlijst bij dergelijke vragen hokjes ingevuld worden. De ervaring is dat de vraag om het goede antwoord te omcirkelen ook altijd wel wat doorstrepers oplevert. Het is niet duidelijk wat deze mensen bedoelen met hun streep door een antwoord.

- *Vraag 57.* Respondenten moeten invullen hoe vaak ze als bestuurder, voorpassagier en achterpassagier de autogordels dragen. Ze worden ook geïnstrueerd gedeeltes van deze vraag niet in te vullen als ze nooit bestuurder etcetera zijn. Indien een vraag niet is ingevuld, weet men op deze manier echter niet of de vraag is overgeslagen, of dat de respondenten geen bestuurder etcetera is geweest. Voor de analyse van de vragenlijsten is het

beter om de respondenten wel te vragen om iets in te vullen, bijvoorbeeld een streepje.

- *Vraag 59/60.* Er is weinig invulruimte bij ‘anders, namelijk’

- *Vraag 61.* Nonrespons op deze vraag is niet interpreteerbaar: kent de respondent de maatregelen niet, of heeft de respondent de vraag, om wat voor reden dan ook, overgeslagen.

- *Algemeen:* indien respondenten zelf een antwoordalternatief kunnen invullen in een vraag (anders, namelijk.....), dan wordt dit alternatief minder vaak genoemd dan wanneer dit alternatief als antwoordmogelijkheid opgenomen zou zijn. Dit kan een reden zijn om zoveel mogelijk antwoordalternatieven te formuleren: hierdoor wordt vermeden dat veel mensen de open vraag invullen.

3.2.6. *Overige opmerkingen*

In § 3.2 tot en met § 3.6 zijn diverse aanbevelingen gedaan voor veranderingen in de vragenlijst. Voor een definitief voorstel tot veranderingen zijn echter ook de resultaten van de interviews noodzakelijk. De resultaten van de interviews staan in hoofdstuk 4. Aan het einde van dat hoofdstuk zullen de gecombineerde resultaten van de screening en interviews worden samengevat.

4. Evaluatie van de vragenlijst door middel van interviews

4.1. Inleiding

Behalve door middel van systematische screening is de inhoud van de vragenlijst ook onderzocht aan de hand van een kwalitatief onderzoek bestaande uit interviews met personen die de vragenlijst hebben ingevuld. Het doel van het kwalitatieve onderzoek is om na te gaan hoe de vragen door respondenten worden opgevat, en hoe zij tot hun antwoordkeuze komen.

Op basis van de screening van de vragenlijst zijn vragen geselecteerd die in de interviews aan bod kunnen komen. Dit zijn de vragen 4, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 29, 30, 31, 34, 37, 42, 46, 47, 50, 51, 52 en 57.

De overweging om deze vragen te selecteren is van methodologische aard: bij de beantwoording van deze vragen kunnen moeilijkheden, problemen of onduidelijkheden worden verwacht. In de interviews is er de gelegenheid om dieper op deze vragen in te gaan.

4.2. Methode

Er is gekozen voor een opzet waarin respondenten wordt gevraagd de vragenlijst van het PROV 1995 in te vullen in een laboratoriumsetting,¹⁷ om vervolgens in diezelfde ruimte te worden geïnterviewd.

Deze opzet is verkozen boven de mogelijkheid om respondenten de vragenlijsten thuis in te laten vullen en in het laboratorium te interviewen - en wel om de volgende redenen. Indien respondenten de vragenlijst thuis invullen is er geen controle mogelijk op *wie* de vragenlijst invult. Tevens is in dat geval de *tijd* tussen het invullen van de vragenlijst en het interview vrij lang: de respondent moet opnieuw gaan nadenken over de vraag en herinnert zich misschien niet meer nauwkeurig hoe het antwoord tot stand is gekomen.

Een nadeel van de laboratoriumsetting zou kunnen zijn dat deze situatie verschillend is van de omstandigheden waaronder de vragenlijst normaal gesproken wordt ingevuld. Respondenten zouden bijvoorbeeld meer hun best doen in een laboratoriumsetting dan wanneer zij thuis een vragenlijst invullen. Waarschijnlijk is echter dat respondenten die weten dat zij naderhand geïnterviewd zullen worden de vragenlijst in beide omstandigheden nauwkeurig in vullen.

Voor dit deel van deze deelstudie zijn twintig respondenten benaderd die op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau een heterogene groep vormen; de groep omvat zowel brommer- als autorijders.

De medewerking van deze mensen is op de volgende wijze verkregen. Aan bureau Traffic Test is gevraagd een steekproef te trekken uit hun bestand van mensen die toegezegd hebben mee te willen werken aan verkeersonderzoek. Bij het trekken van de steekproef moest worden geselecteerd op geslacht, leeftijd en vervoermiddel, voor leeftijd werden de categorieën 15 t/m 24 jaar, 25 t/m 54 jaar en 55 jaar en ouder gehanteerd.

¹⁷ Het invullen van de vragenlijsten en de afname van de interviews heeft in achttien gevallen plaatsgevonden in een speciaal voor dit doel gereserveerde ruimte in een gebouw van de Universiteit Utrecht, in twee gevallen in een voor dat doel gereserveerde ruimte in het gebouw van de SWOV.

Brommerrijders werden alleen geselecteerd in de groep mannelijke 15- t/m 24-jarigen. Voor deze leeftijdsindeling is gekozen omdat bij de rapportage van resultaten van het PROV door Traffic Test in veel gevallen ook deze indeling wordt gebruikt. Gezien het kleine aantal respondenten zou indeling in kleinere leeftijdscategorieën bovendien niet zinvol zijn.

Selectie op basis van opleidingsniveau was niet mogelijk op basis van de bij Traffic Test beschikbare gegevens. Extra voorwaarde was dat deze personen niet deelgenomen mochten hebben aan het PROV 1995. Het leek ons niet wenselijk dat de respondenten dezelfde vragen al eens gezien zouden hebben. De vragen zouden dan op basis van herinnering kunnen worden beantwoord (“Wat heb ik toen ook al weer gezegd?”) en niet op basis van een nieuw denkproces.

Tevens werd gevraagd alleen respondenten uit de provincie Utrecht te trekken. Het zou dan voor de meeste mensen mogelijk moeten zijn om naar de Universiteit Utrecht te komen voor het onderzoek. Traffic Test bleek niet over dermate grote bestanden te beschikken dat een steekproef moest worden getrokken: alle personen die voldeden aan de gewenste criteria werden geselecteerd.

De mensen uit de steekproef hebben allen een brief gekregen waarin een korte toelichting over het onderzoek werd gegeven, en waarin om hun medewerking werd gevraagd.¹⁸ Vervolgens zijn net zo lang mensen telefonisch benaderd met de vraag of een afspraak kon worden gemaakt. Indien het telefonisch gesprek succesvol was verlopen, werd een brief verstuurd ter bevestiging van de afspraak.

Nadat de eerste acht afspraken waren gemaakt is begonnen met het interviewen, waarbij één interview per dagdeel was gepland. Door niet alle interviews in een keer af te spreken bleef de mogelijkheid open nog gedurende het onderzoek eventuele wijzigingen in de planning door te voeren, als bijvoorbeeld de interviews veel korter of langer zouden duren dan geraamd was. Dit bleek uiteindelijk niet nodig te zijn. Nadat achttien afspraken waren gemaakt, waarvan veertien interviews al waren gerealiseerd, werd besloten om voor de laatste twee afspraken op zoek te gaan naar respondenten met een laag opleidingsniveau om de verdeling over de opleidingsniveaus enigszins evenwichtiger te maken.

In *Tabel 4.1* staat een overzicht van geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en vervoermiddel van de personen die deelgenomen hebben aan het kwalitatieve onderzoek.

Op de dag van het interview werd de respondent ontvangen, een korte toelichting op wat er zou gaan gebeuren werd gegeven, waarna de respondent alleen werd gelaten om de vragenlijst in te vullen. Na ongeveer tien minuten werd geïnformeerd of er problemen waren, waarna de respondent de vragenlijst verder invulde. Direct na afloop vond het interview plaats; de interviews zijn op cassetteband opgenomen.¹⁹

¹⁸ Zie *Bijlage 6* voor een weergave van de tekst van de brief.

¹⁹ Van één gesprek zijn door omstandigheden de eerste 45 minuten niet opgenomen; hiervoor in de plaats is een schriftelijk verslag gemaakt.

Geslacht	Leeftijd	Opleiding	Niveau ¹	Vervoermiddel
man	17	MBO ²	middel	brommer
man	17	VWO ²	hoog	brommer
man	17	MBO ²	middel	brommer
man	18	LBO	laag	brommer
man	23	Universiteit ²	hoog	auto
man	22	Universiteit ²	hoog	auto
man	20	LBO	laag	auto
vrouw	22	HBO	hoog	auto
vrouw	22	HBO	hoog	auto
vrouw	24	HBO	hoog	auto
man	34	MBO	middel	auto
man	32	HBO	hoog	auto
man	39	Universiteit	hoog	auto
vrouw	43	HBO	hoog	auto
vrouw	37	HAVO	middel	auto
man	63	HBO	hoog	auto
man	72	LTS	laag	auto
vrouw	67	MAVO	laag	auto
vrouw	63	LO ³	laag	auto
vrouw	68	HBO	hoog	auto
¹ Opleidingsniveau volgens de indelingscriteria van Traffic Test (laag = lager onderwijs, basisonderwijs, LBO, MAVO; middel = HAVO, MBO; hoog = VWO, HBO, universiteit) ² Opleiding nog niet afgerond ³ Opleiding niet afgerond				

Tabel 4.1. *Overzicht van geslacht, leeftijd en opleidingsniveau van de respondenten.*

Alle interviews zijn volgens een protocol afgenomen; voor het opstellen van het protocol is gebruik gemaakt ideeën en begrippen uit Baarda, De Goede & van der Meer (1996), en van Belson (1981). Het protocol is getest in een proefinterview; de volledige weergave van het protocol staat in *Bijlage 7*.

In de volgende paragrafen staan de resultaten van de interviews; hierin is dezelfde indeling gehanteerd als bij de paragrafen over de screening van de vragenlijst.

4.3. Uitkomsten

4.3.1. *Opbouw van de vragenlijst*

Bij de screening is op dit niveau van de vragenlijst gelet op de lengte van de vragenlijst, of de vragenlijst saai of eentonig was en op introducties. Er is

eveneens nagegaan of de volgorde van de onderwerpen die in de vragenlijst worden behandeld voldoet aan de vuistregels die daar voor gelden.

Over een aantal van deze aspecten werd aan het einde van ieder gesprek het oordeel van de respondent gevraagd.

Op de vraag wat men vond van de lengte van de vragenlijst, gaven zes respondenten te kennen dat zij de vragenlijst lang vonden. Vier respondenten maakten daarbij tevens de opmerking dat de vragenlijst wel relevant was en ondanks de lengte niet korter hoefde. De respondenten die de vragenlijst lang vonden waren zowel te vinden onder de hoog opgeleiden (twee keer) als onder de middel (één keer) en laag opgeleiden (drie keer).

Van alle respondenten is nagegaan hoe lang het invullen van de vragenlijst duurde. Gemiddeld duurde het invullen 24 minuten; de langste invulduur was 38 minuten, de kortste 15 minuten. De verschillen tussen opleidingsniveaus waren niet groot: laag opgeleiden 26.6 minuten, middelhoog opgeleiden 23 minuten en hoog opgeleiden 23.1 minuten.

Eveneens werd gevraagd wat de respondenten vonden van de vormgeving van de vragenlijst. Een aantal respondenten vatte deze vraag anders op, en gaf een mening over de algemene indruk die de vragenlijst op hen had gemaakt. Drie respondenten vonden de vragenlijst overzichtelijk, zes andere respondenten vonden de vragenlijst duidelijk. Twee respondenten (één keer LBO, één keer MBO) vonden de vragenlijst op bepaalde punten verwarrend: de onderwerpen stonden door elkaar heen en sommige vragen leken veel op elkaar.

Hoewel er niet direct naar gevraagd werd, vond geen enkele respondent de vragenlijst saai of eentonig.

Het ligt niet voor de hand om aan respondenten te vragen of er voldoende en duidelijke introducties zijn. Dit aspect van de vragenlijst kan beter beoordeeld worden aan de hand van de antwoorden die de respondenten gaven op de vragen in het interview. Indien een bepaalde vraag door respondenten verkeerd begrepen wordt, zal deze ofwel anders moeten worden geformuleerd, ofwel moeten worden voorzien van een korte introductie of toelichting.

Er zijn geen regels voor het formuleren van introducties. Naar aanleiding van de indrukken opgedaan tijdens de interviews kan hier echter wel wat over worden gezegd.

In de introductie bij vraag 47 wordt toegelicht wat autosnelwegen, auto-wegen en provinciale wegen zijn. Twee respondenten vertelden niet te weten wat het verschil is tussen een autosnelweg en een autoweg. Na doorvragen gaf één respondent te kennen de introductie niet te hebben gelezen, de andere respondent had deze naar eigen zeggen wel gelezen (maar niet begrepen). Het niet-lezen van deze introductie hangt mogelijk samen met het feit dat deze geen onderdeel vormt van de vraag zelf; de introductie is bovendien vrij lang. Waarschijnlijk zullen korte introducties die wel een onderdeel vormen van een vraag beter gelezen worden dan lange introducties die geen onderdeel van een vraag vormen.

4.3.2. *Volgorde van de vragen*

In het kader van de beoordeling van de volgorde van de vragen werd in § 3.2.2 ingegaan op twee punten: het verschaffen van een beoordelingsnorm door voorafgaande vragen, en op het groeperen van vragen die over eenzelfde onderwerp gaan.

Uit de resultaten van de interviews kan niet worden afgeleid of bepaalde vragen een beoordelingsnorm verschaffen. Een dergelijk effect zou alleen

experimenteel kunnen worden aangetoond.²⁰ Dit valt echter buiten het kader van het PROV.

Over de vuistregel dat vragen die over eenzelfde onderwerp gaan gegroepeerd moeten worden is in § 3.3 al voldoende gezegd.

4.3.3. *Verwoording van de vragen*

In § 3.2.3 werd over de verwoording van vragen gezegd dat vragen duidelijk moeten zijn, ondubbelzinnig en niet suggestief. Over een aantal vragen in de vragenlijst werden opmerkingen gemaakt, die hier verder zullen worden uitgewerkt aan de hand van resultaten van de interviews.

- *Vraag 4.* Door acht van de twintig respondenten is een opleiding aangegeven die (nog) niet was afgerond. Het opleidingsniveau van deze respondenten is dus lager dan het niveau waarop zij op basis van hun antwoord worden ingeschaald.

- *Vraag 12.* Beoordelingscriteria voor wat men verstaat onder een verkeersongeval verschillen tussen respondenten. Over de criteria voor een ongeval waarbij twee partijen betrokken zijn bestaat grotendeels overeenstemming: er moet ofwel sprake zijn van enige materiële schade, of van lichamelijk letsel, hoe licht ook. Ook het ernstig schrikken van een bijna-ongeluk wordt aangemerkt als ongeval, vanwege de mogelijke emotionele gevolgen. Over situaties waarbij één respondent betrokken is, is de overeenstemming minder groot. Sommigen leggen dezelfde grenzen als bij situaties waarbij twee partijen betrokken zijn: enige vorm van materiële of lichamelijke schade is voorwaarde om een gebeurtenis als ongeval aan te merken. Sommige respondenten leggen de grens voor materiële schade bij het 'eigen risico'-bedrag: indien de verzekering ingeschakeld moet worden is er sprake van een ongeval. Nog ernstiger is ook mogelijk: als de auto niet meer verder kan rijden. Anderen vinden gebeurtenissen zoals het rijden tegen een verkeerspaaltje, ongeacht het schadebedrag, wel dom, maar geen ongeval. Het oplopen van lichamelijk letsel weegt zwaarder dan lichte materiële schade.

Bij de meeste respondenten lagen de beoordelingscriteria van één- en tweepartijssituaties dicht bij elkaar. Bij één respondent was dat niet het geval: indien twee partijen bij een situatie betrokken waren was elke lichte vorm van lichamelijke of materiële schade kenmerkend voor een ongeval; indien slechts zijzelf betrokken was legde zij de grens voor lichamelijk letsel bij het niet meer kunnen werken. Als zij haar werk ondanks een gebroken arm nog uit zou kunnen voeren, zou zij de gebeurtenis niet als ongeval aanmerken. Met vraag 12 wordt antwoord gekregen op de vraag hoeveel verkeersongevallen de respondent in 1995 heeft gehad. Indien de beoordelingscriteria tussen respondenten verschillen, is het mogelijk dat de ene respondent een gebeurtenis wel aanmerkt als ongeval, terwijl een andere respondent hetzelfde heeft meegemaakt, maar dat niet aanmerkt als ongeval. Indien alle twintig respondenten in dit onderzoek dezelfde criteria zouden hanteren, zou het aantal verkeersongevallen verschillend zijn van het aantal dat nu is gevonden.

Eén respondent had ingevuld vier à vijf ongelukken te hebben gehad; hij bleek moeite te hebben met het beoordelen van situaties waarbij slechts één partij betrokken is.

²⁰ Daarbij zouden dan respondenten in twee groepen moeten worden verdeeld, waarbij de volgorde van de te beantwoorden vragen in elke groep verschillend is. Eventuele verschillen in de beantwoording van vragen kunnen dan aan een dergelijk effect toegeschreven worden.

- *Vraag 14.* Een respondent dacht dat de vraag ging over het niet dragen van autogordels, en had niet verder gelezen (en die ene bekeuring ook niet ingevuld).

- *Vraag 15.* In de bespreking na de interviews vertelden acht respondenten dit een lastige vraag te vinden, sommigen vertelden het moeilijk te vinden cijfers te geven, anderen zeiden het op de eigen omgeving te betrekken, terwijl zij niet wisten of dat de bedoeling was.

In de interviews is getracht te achterhalen wat de achtergrond was voor het geven van bepaalde cijfers; of respondenten die eenzelfde cijfer geven ook hetzelfde bedoelen; of duidelijk was wat met bepaalde maatregelen werd bedoeld. Daarbij konden niet alle maatregelen bij iedere respondent aan de orde worden gesteld, omdat het gesprek anders te lang zou gaan duren. Niet alle respondenten weten wat alle maatregelen betekenen; daarbij springen speciaal de snelheidsbegrenzers in vrachtauto's, en het strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen in het oog. Overigens is deze onwetendheid niet in alle gevallen aanleiding om de vraag open te laten: er wordt desondanks een cijfer gegeven. Sommige maatregelen zijn wel bekend, maar men weet niet wat de overheid er aan doet, zoals bijvoorbeeld het geven van verkeerslessen op scholen.

De wijze waarop mensen cijfers geven loopt sterk uit elkaar: voor de mening "die maatregel werkt volgens mij niet" worden cijfers uiteenlopend van 1 tot 7 gegeven. Zo lopen ook bij de ene respondent de cijfers uiteen van 5 t/m 7, en bij de andere respondent van 1 t/m 10, terwijl de uitspraken die zij doen bij het geven van de cijfers niet verschillen.

De cijfers in de tweede kolom waren over het algemeen lager dan die in de eerste kolom. Een probleem bij het geven van cijfers in deze kolom was het volgende: soms doet de overheid veel aan een probleem, zoals het oplossen van files, maar helpt dit nog niet bij het daadwerkelijk oplossen van files. Wat voor cijfer geef je dan? Soms ook doet de overheid naar de smaak van een respondent teveel (minirotondes), ook al werken ze wel goed; ook dan is het moeilijk om een cijfer te geven.

De reden waarom respondenten het moeilijk vinden cijfers te geven is misschien de volgende. Elke maatregel associeert de respondent met bepaalde gevoelens, die onderling sterk kunnen verschillen. Zo kan een respondent het oplossen van files erg *belangrijk* vinden, omdat hij iedere dag zelf geïrriteerd in de file staat; minirotondes vertragen de snelheid van het verkeer maar zijn om die reden ook *lastig*; verhogen van boetes en straffen is onzinnig omdat het *niet werkt*; het geven van verkeersvoorlichting is *heel erg nodig*. Niet elke maatregel kan dus beoordeeld worden op het al dan niet nodig zijn, er spelen ook andere gevoelens een rol. Bovendien kan één maatregel met verscheidene gevoelens geassocieerd worden.

- *Vraag 17.* Deze vraag leverde geen problemen op ondanks de overlap van deze vraag met vraag 14. Wel was een respondent vergeten dat hij twee bekeuringen voor fout parkeren had gekregen zonder staande te zijn gehouden.

- *Vraag 19/27/30.* Omdat de meeste vragen in de vragenlijst over 1995 gaan, waren er geen interpretatieproblemen bij "het afgelopen jaar": alle respondenten interpreteerden dit als 1995.

- *Vraag 37.* Soms vullen respondenten niets in omdat zij zeggen die overtreding nooit te plegen. Andere respondenten vinden het lastig de pakkans in

te schatten omdat die per weg kan verschillen; sommige respondenten noemen de hoge pakkans op de A2.

- *Vraag 46.* Dat dit een moeilijke vraag is blijkt ten eerste uit het aantal doorhalingen in de vragenlijsten: sommige respondenten maken in eerste instantie een fout bij het invullen die vervolgens wordt verbeterd. De moeilijkheid blijkt ook uit fouten bij het invullen: de leeftijd van de kinderen is in een geval niet ingevuld (van de zeven respondenten die wel eens kinderen vervoeren), in een ander geval werden wel verscheidene kinderen vervoerd, maar omdat alle kinderen op dezelfde wijze vervoerd werden, was de tabel maar voor één kind ingevuld.

- *Vraag 47.* Het is niet zo dat de ene respondent als antwoord op deze vraag vijf gemiddelden invult, en een andere respondent vijf maximale snelheden. Opmerkelijk is dat van de vijf snelheden die ingevuld moeten worden, sommige snelheden een maximum voorstellen, en andere een gemiddelde. Ook komt het voor dat respondenten zeggen dat een snelheid een maximum voorstelt, maar dat men bij het inhalen harder rijdt. ‘Gewoonlijk’ heeft dus voor respondenten een uiteenlopende betekenis.

- *Vraag 50.* Mensen wordt gevraagd hoeveel zij gemiddeld drinken na het bezoeken van een café, feestje of avond bij vrienden. ‘Gemiddeld’ is echter een lastig begrip, zeker indien er geen vast gedragspatroon is en het niet vaak voorkomt dat men bij dergelijke gelegenheden zelf gaat rijden, bij drie respondenten was dat het geval. Respondenten die wat drinken bij dergelijke gelegenheden neigen er ook wel toe het maximum aantal glazen op te geven dat zij drinken (5x).

- *Vraag 57.* In de interviews is eerst gelet op hoe de respondenten ‘de laatste tien ritten’ geïnterpreteerd hebben; tien keer bestuurder, tien keer voor-, tien keer achterpassagier (10/10/10), of bijvoorbeeld acht keer bestuurder, één keer voor, één keer achterpassagier (8/1/1). Eén respondent vatte de laatste tien ritten op als 8/1/1 (man, HBO, 32 jaar).

In één interview (en ook in het proefinterview) werd met voorpassagier en achterpassagier de bijrijder bedoeld, en niet de respondent zelf.

Bij twee interviews is de instructie verkeerd begrepen: in plaats van in een kolom 0 in te vullen als men de gordel nooit omdoet, had men niets ingevuld.

Respondenten die slechts een paar maal per jaar voor- of achterpassagier zijn, vullen deze kolommen niet in.

Respondenten die niet altijd de gordel om hebben, schatten het aantal keren dat zij de gordel om hadden bij de laatste tien ritten.

4.3.4. *Inhoud van de vragen*

4.3.4.1. *Telescoping*

Indien gevraagd wordt naar gedrag uit het verleden kan telescoping een rol spelen. Het komt echter niet vaak voor dat mensen een ongeluk overkomt (zes respondenten), of dat zij een bekeuring krijgen (vijf respondenten). Dat is misschien de reden dat dit effect niet kon worden aangetoond in de interviews die zijn gehouden. Bij de mensen die dergelijke gebeurtenissen overkomen zijn de brommerrijders zwaar vertegenwoordigd: vier brommer-

rijders²¹ hadden in 1995 een of meer ongelukken, drie brommerrijders hadden een of meer bekeuringen. Wellicht speelt het nog goede geheugen van deze jonge coureurs een rol bij het herinneren van deze gebeurtenissen. Zij hebben de brommer nog niet zo lang, of de brommer is gedurende een lange periode defect (hetgeen zij zich altijd zeer goed herinneren), of de brommer is een tijdlang in beslag genomen (dat herinneren zij zich ook goed). Als gevolg van deze sterk afgebakende periodes in de tijd is de herinnering aan het tijdstip waarop dingen gebeurd zijn ook goed.²²

4.3.4.2. *Schatten*

De vragenlijst bevat een aantal vragen waarin gevraagd wordt naar aantallen: aantal verkeersongevallen, aantal bekeuringen, aantal keren dat men een valhelm draagt, aantal verreden kilometers op de fiets, snorfiets, bromfiets en auto. Sommige respondenten zeggen letterlijk dat zij antwoorden op deze vragen hebben gegokt of geschat. Op de vragen over verkeersongevallen, bekeuringen en gebruik van autogordels en valhelm is in andere paragrafen al een en ander gezegd. In deze paragraaf zal worden ingegaan op de vragen over de aantallen kilometers per fiets, bromfiets en auto die in 1995 werden gereden.

Vier respondenten zeggen aan het einde van het interview de vragen over aantallen kilometers lastig te vinden; drie van de vier brommerrijders vullen niets in bij de vraag over het aantal in 1995 gereden kilometers; drie respondenten kunnen geen antwoord geven op de vraag over het aantal gereden kilometers op de fiets.

In de interviews is geprobeerd om het aantal kilometers dat men fietste in 1995 terug te rekenen: het aantal berekende kilometers was bij de meeste respondenten groter dan het aantal opgegeven in de vragenlijst. Respondenten vergeten soms bepaalde doeleinden waarvoor zij de fiets gebruiken, of zij zijn niet nauwkeurig in hun berekeningen. Deze fouten in de berekeningen kwamen bij alle respondenten voor. Geen enkele respondent kwam in de naberekening tot hetzelfde aantal kilometers als het aantal dat werd ingevuld in de vragenlijst: alle respondenten op één na kwamen hoger uit. Soms kwamen ook later in het interview, als de vraag voor welke doeleinden de fiets werd gebruikt werd behandeld, nog extra kilometers aan het licht.

De relatief kleinste afwijking van datgene wat werd ingevuld bedroeg 6%; bij acht respondenten was de afwijking meer dan 100%. De meest extreme afwijking van datgene wat werd ingevuld in de vragenlijst werd gevonden bij een hoog opgeleide jonge man: tijdens het interview kon worden herleid dat ten minste 6.370 kilometers waren gefietst in 1995: in de vragenlijst waren er 1.000 ingevuld. Hij had het antwoord geschat en vond 1.000 wel een mooi getal.

Ook het aantal met de auto gereden kilometers wordt geschat. Respondenten die vrijwel alleen zelf in de auto rijden hebben daar aanmerkelijk minder moeite mee dan respondenten die een auto delen. Een regelmatig terugkerende gebeurtenis is de APK-keuring waarbij de kilometerstand wordt genoteerd.

²¹ Eén van deze respondenten reed zowel auto als brommer.

²² Een methode om telescoping te voorkomen is het construeren van een tijdbalk waarop belangrijke gebeurtenissen worden aangegeven waarvan de datum voor de respondent bekend is. Aan de hand van deze bekende data kunnen dan andere gebeurtenissen nauwkeuriger worden geplaatst. De uitkomst van de interviews is een fraai voorbeeld van deze methode.

Respondenten die alleen zelf van de auto gebruik maken hebben daardoor een redelijke indicatie van het aantal verreden kilometers.

Respondenten die gebruik maken van een auto van iemand anders, of die een auto delen, hebben bij hun berekeningen dezelfde problemen als hierboven bij de fietskilometers werden genoemd. Een respondente had het aantal kilometers opgegeven dat zij samen met haar partner in totaal per jaar reed.

4.3.4.3. *Bedreigende vragen*

Vragen over verkeersongevallen, bekeuringen en gebruik van alcohol kunnen als bedreigend worden ervaren. Een eventueel gevolg daarvan kan zijn dat de respondenten de vraag zelf niet wil beantwoorden, of de vragenlijst in zijn geheel niet verder invult. Dergelijke effecten werden in de interviews niet waargenomen.

In de interviews is geprobeerd na te gaan of respondenten bekeuringen en alcoholgebruik verzwijgen. Dit kon niet worden aangetoond; de respondenten hadden ook geen merkbare moeite om over deze onderwerpen te praten. De respondenten die wel eens met een paar glazen alcohol op gaan rijden kwamen daar in de vragenlijst en in de interviews voor uit, óók de respondenten die wel eens meer dronken dan wettelijk is toegestaan.

4.3.4.4. *Sociaal wenselijke antwoorden*

Het is niet eenvoudig om in een interview na te gaan of een respondent sociaal wenselijke antwoorden heeft gegeven. Respondenten kunnen dit namelijk gedurende het interview ook doen. Sociaal wenselijke antwoorden leveren meer gebruik van autogordels, valhelm en fietsverlichting en lagere snelheden op dan de werkelijkheid. De werkelijkheid kan echter niet gecontroleerd worden, de antwoorden in de interviews kunnen slechts een indicatie geven van datgene wat in werkelijkheid wordt gedaan.

Bij de vragen in de vragenlijst over het gebruik van de valhelm (vraag 21) en fietsverlichting (vraag 31) werd door respondenten ook toegegeven als zij helm of verlichting niet gebruiken. In de interviews kon niet worden aangetoond dat respondenten zich deugdzamer voordoen dan zij in werkelijkheid zijn.

- *Vraag 46.* Deze vraag is in de vragenlijst opgenomen om na te gaan of kinderen op een veilige manier vervoerd worden. Respondenten wordt gevraagd in te vullen hoe zij de kinderen *meestal* vervoeren, en uit de antwoorden in de vragenlijsten blijkt dat zij dat veilig doen, in ieder geval achterin in de gordels. Bij navraag blijkt echter dat het woord *meestal* letterlijk moet worden opgevat, dit kan variëren van 99% van de tijd tot 80% van de tijd. De kinderen zitten namelijk ook wel eens achterin zonder gordels, of voorin (met gordels). Dit valt uit de antwoorden in de vragenlijsten niet af te leiden. Overigens zei een respondent dat een kind achterin op schoot werd vervoerd; dat bleek anderhalf jaar geleden gedurende een logeerpartijtje van een neefje een paar keer gebeurd te zijn; de eigen moeder nam het kind toen achterin de auto op schoot.

- *Vraag 24/47.* Respondenten schromen niet in te vullen dat zij harder rijden dan is toegestaan. Bij de maximale snelheid gereden op een autosnelweg is 130 km/uur de hoogst ingevulde waarde, binnen de bebouwde kom 70 km/uur. Ook brommerrijders schromen niet te zeggen dat zij harder

rijden dan toegestaan. Bij deze respondenten betekent de ingevulde snelheid voornamelijk een maximale snelheid.

- *Vraag 57.* Sociaal wenselijke beantwoording zou moeten leiden tot een hogere rapportage van het gebruik van autogordels dan de werkelijkheid. De meeste respondenten zeggen in de vragenlijsten de gordels altijd te gebruiken; hieraan werd ook in de interviews vastgehouden. Drie respondenten gebruiken de autogordels niet altijd. Een respondent die zegt dat hij de gordels bijna nooit draagt, en invult dat hij dat buiten de bebouwde kom drie van de tien keer doet, lijkt - althans op schrift - de werkelijkheid mooier voor te spiegelen dan zij is; hij wist zich de afgelopen tien keer niet precies te herinneren, en had het antwoord geschat.

4.3.5. *Antwoordalternatieven*

In § 3.2.5 zijn de antwoordalternatieven van een aantal vragen van opmerkingen voorzien. Nagegaan is of de alternatieven op elkaar aansluiten, elkaar uitsluiten, duidelijk zijn, dubbelzinnig of suggestief. In deze paragraaf wordt een aantal van de genoemde vragen nogmaals besproken. Nagegaan wordt of de genoemde vragen in de interviews moeilijkheden hebben opgeleverd. Indien dat zo blijkt te zijn, kan dat als ondersteuning worden beschouwd voor een alternatieve formulering.

- *Vraag 5.* Een respondent had deze vraag niet ingevuld omdat zij weduwe was, en dat zeer verschillend vond van 'niet getrouwd'.

- *Vraag 8.* Beoordelingscriteria variëren van 'het hebben van stadsrechten', 'Utrecht is een van de grote steden', 'aantal inwoners', 'oppervlakte', 'de verkeerssituatie', 'gevoel', 'er snel omheen kunnen rijden', 'vergelijking met andere dorpen/steden', 'weet niet op basis waarvan dat moet worden beoordeeld', etcetera. Op basis van deze verschillen komen mensen tot verschillende beoordelingen van dezelfde steden: Utrecht varieert tussen een middelgrote stad (je rijdt er zo omheen) tot een grote stad; Houten varieert van een dorp (het heeft geen stadsrechten) tot een middelgrote stad (als je er doorheen moet fietsen is dat behoorlijk lang).

- *Vraag 18/29.* Respondenten die zeggen dat zij 'iedere dag fietsen' bedoelen daarmee meestal niet letterlijk iedere dag, maar vijf of zes dagen per week. Een respondent vatte het wel letterlijk op, deze respondent had ingevuld 'een paar keer per week' terwijl er zes dagen per week van de fiets gebruik werd gemaakt.

- *Vraag 20/34.* Niet alle respondenten verstaan hetzelfde onder vakantie/recreatie en plezierritjes. Dit heeft tot gevolg dat wat sommige respondenten aanmerken als plezierritje (een eindje fietsen op zondag) door anderen wordt aangemerkt als vakantie/recreatie. Sommige respondenten zien geen verschil tussen recreatie en plezierritjes, anderen wel.

- *Vraag 37.* Om erachter te komen wat respondenten verstaan onder 'een grote pakkans' en onder 'een kleine pakkans', is gevraagd hoe vaak ze denken dat zij gepakt zouden worden indien ze de genoemde overtreding 100 keer zouden plegen. Dan blijkt dat een zeer grote pakkans voor respondenten ook een zeer uiteenlopende betekenis heeft, variërend van 4% tot 100%; een zeer kleine pakkans loopt uiteen van 0% tot 5%, klein van 1% tot 20%. Niet alle respondenten zijn consequent in hun beoordeling: voor de

ene overtreding waarvoor de pakkans ‘noch groot/noch klein’ werd geacht was de pakkans 1% voor een andere overtreding 50%, bij een respondent. Ook bij andere respondenten lopen de kansen soms wel 20% uiteen terwijl dezelfde waarde werd ingevuld.

- *Vraag 46.* In het proefinterview was er een probleem met bepalen in welke leeftijdscategorie een kind valt: hoort een kind van drie thuis in de categorie 1 tot 3 jaar of in de categorie 3 tot 5 jaar?

-*Vraag 56.* De twintig interviews leverden dertien omcirkelaars op, zes doorstreppers en één onderlijner. Dit kan bij de dataverwerking voor problemen zorgen.

4.3.6. *Overige opmerkingen*

In de interviews zijn hoog opgeleiden zowel als laag opgeleiden benaderd, mannen en vrouwen, jongeren, ouderen en mensen daartussenin. Bij de resultaten van de interviews is in de meeste gevallen niet aangegeven welke respondenten bijvoorbeeld interpretatieproblemen hebben. Door aan te geven dat een oudere, laag opgeleide man een vraag niet begrijpt zou de suggestie gewekt kunnen worden dat laag opgeleide mannen problemen hebben met deze vragenlijst, en dat is niet de bedoeling. Het doel van de interviews is niet om na te gaan of ouderen bijvoorbeeld meer problemen hebben dan jongeren: om een dergelijke vraag te beantwoorden zou voor een experimenteel onderzoek moeten worden gekozen. Bij sommige gevallen is juist wel aangegeven welke respondent dit betreft. Dit is dan gedaan omdat juist iemand van wie je het misschien niet zou verwachten een interpretatiefout heeft gemaakt.

Veel resultaten van de screening van de vragenlijst staan al op zichzelf; deze hoefden niet nader te worden onderzocht in de interviews. Andere resultaten waren aanleiding om dieper op bepaalde vragen in te gaan, en na te gaan wat de achtergronden zijn bij de beantwoording van vragen. Ook werd voor sommige vragen nagegaan of respondenten problemen hebben bij het begrijpen van vragen, of welke interpretatie zij geven aan bepaalde begrippen. De resultaten van de interviews en screening tezamen zullen in de volgende paragraaf nog eens worden samengevat en besproken.

4.4. **Samenvatting van de resultaten van de screening en interviews**

In deze paragraaf zijn de resultaten van de screening en interviews samengevoegd, zodat per vraag een duidelijk en compleet overzicht kan worden gepresenteerd. Onderstaand volgen puntsgewijs de resultaten:

● *Vraag 4*

Uit de antwoorden van de respondenten kan niet worden opgemaakt of zij een opleiding hebben afgerond of niet. Dit kan gevolgen hebben voor het opleidingsniveau waarop de respondenten worden ingeschaald.

● *Vraag 5*

Bij deze vraag ontbreekt een aantal antwoordmogelijkheden: samenwonen, gescheiden of weduwe/weduwenaar zijn. Het niet opnemen van deze antwoordmogelijkheden kan nonrespons in de hand werken.

● *Vraag 8*

De criteria op basis waarvan respondenten bepalen in wat voor omgeving zij wonen verschillen sterk. Zo kan eenzelfde plaats beoordeeld worden als dorp of bijvoorbeeld als middelgrote stad. Deze informatie voegt bovendien weinig toe aan de informatie die beschikbaar komt door de vragen 1 (postcode) en 9 (provincie).

● *Vraag 12*

Deze vraag wordt gesteld alsof iedereen wel eens een verkeersongeval heeft. Een andere formulering kan er voor zorgen dat deze vraag als minder bedreigend wordt opgevat. De nonrespons is bovendien heel hoog voor deze vraag, omdat velen die 0 ongelukken hebben gehad, geen 0 invullen. De beoordelingscriteria voor wat men als verkeersongeval beschouwt kunnen met name verschillen voor gebeurtenissen waarbij slechts één partij betrokken is. In een persoonlijk interview kunnen deze criteria worden nagevraagd; het opnemen van een vraag in de vragenlijst over dit onderwerp zou echter veel ruimte innemen. Het overzicht van het aantal ongevallen dat met deze vraag wordt verkregen is dus een overzicht van datgene wat de respondenten (subjectief) als ongeval *ervaren*.

● *Vraag 13*

De antwoordalternatieven d1 en e1 sluiten elkaar niet uit (d1: gewonden, e1: zelf gewond): is bij gewonden de respondent zelf ook inbegrepen?

● *Vraag 14*

Afgezien van een respondent die de vraag niet goed gelezen had, leverde deze vraag geen problemen op.

● *Vraag 15*

Dit is een moeilijke vraag. Niet alle respondenten weten wat alle verkeersmaatregelen betekenen, terwijl zij wel een beoordeling geven. De criteria om een bepaald cijfer te geven verschillen zo sterk, dat door berekening van gemiddelde cijfers geen beeld wordt gekregen van de mening van respondenten.

● *Vraag 16*

Soms wordt iemand eerst gecontroleerd en dan staande gehouden (snelheidscontrole), soms is de volgorde andersom (alcoholcontrole). Soms wordt men bij een dergelijke gelegenheid wel bekeurd, andere keren niet. Het is niet duidelijk of met deze vraag controles worden bedoeld waarbij men *niet* werd bekeurd.

● *Vraag 17*

Deze vraag vertoont een gedeeltelijke overlap met vraag 14. Door middel van een korte introductie kan de reden hiervoor duidelijk worden gemaakt.

● *Vraag 18/25/29*

Veel mensen die van de bromfiets, fiets of spartamet gebruik maken gebruiken dit vervoermiddel *vrijwel* iedere dag. Indien die antwoordmogelijkheid ook wordt opgenomen, geeft dit de respondent de mogelijkheid naar waarheid te antwoorden.

● *Vraag 19/27/30*

De respondenten moeten een exact antwoord geven, terwijl zij dit in de meeste gevallen onmogelijk kunnen weten. Het niet weten is zelfs in veel

gevallen aanleiding tot nonrespons. Bij het navragen in de interviews werden grote afwijkingen gevonden ten opzichte van het aantal opgegeven kilometers.

● *Vraag 20/34*

Respondenten hebben verschillende interpretaties van recreatie en plezieritjes, deze categorieën kunnen beter worden samengevoegd.

● *Vraag 21*

Door naar aantallen te vragen wordt een soort schijnzekerheid verkregen. Respondenten gebruiken de valhelm altijd, vrijwel nooit, of af en toe. Als zij dan een getal moeten vullen weerspiegelt dat getal vooral een *gevoel*. Indien een getal tussen de 0 en 10 wordt ingevuld, is dit bijna altijd een schatting.

● *Vraag 24*

Bij de geïnterviewde brommerrijders was de opgegeven snelheid vooral een maximum.

● *Vraag 37*

Bij de middelste antwoordcategorie zou ‘noch klein/noch groot’ moeten staan, in plaats van andersom. Respondenten vullen soms niets in omdat zijzelf die overtreding nooit plegen. Respondenten hebben zeer uiteenlopende interpretaties van de diverse antwoordalternatieven. De resultaten van deze vraag zijn daardoor niet eenduidig te interpreteren. De vraag heeft bovendien een hoge nonrespons. Een dergelijke vraag zou in een persoonlijk interview uitvoerig kunnen worden behandeld, maar in een schriftelijke vragenlijst levert deze vraag geen bruikbare resultaten op.

● *Vraag 42*

Indien de vraag wordt gesteld hoeveel kilometers men in totaal per jaar rijdt, gaat men er van uit dat dit aantal ieder jaar hetzelfde is. Respondenten die niet in een eigen auto rijden, of die een auto met iemand anders delen, hebben schattingsmoeilijkheden met betrekking tot het aantal gereden kilometers.

● *Vraag 46*

In de vraag wordt geïnformeerd naar wat respondenten ‘meestal’ doen. Uit de interviews bleek dat respondenten kinderen meestal, dat wil zeggen meer dan 80% van de tijd, veilig vervoeren. Uit de interviews bleek ook dat de kinderen al die anderen keren niet veilig worden vervoerd.

Indien de antwoordcategorie ‘nooit’ opgenomen zou worden in de kolommen, sluit de vraag beter aan bij de overige vragen in de vragenlijst. Het wordt dan ook duidelijker dat van de respondent wordt verwacht dat elke kolom wordt ingevuld.

Het is niet voor alle respondenten duidelijk in welke leeftijdscategorie een kind van één jaar, drie jaar of vijf jaar valt.

● *Vraag 47*

‘Gewoonlijk’ heeft voor respondenten een uiteenlopende betekenis. Sommige respondenten vullen allemaal gemiddelden in. Andere respondenten allemaal maxima (die bij inhalen ook wel worden overtreden). Veel respondenten vullen een paar gemiddelden in, en een paar maxima. De antwoorden op deze vraag zijn dus moeilijk te interpreteren.

● *Vraag 50*

Gemiddeld is een moeilijk begrip indien er geen vast gedragspatroon is. Het opgegeven aantal glazen is in veel gevallen een maximum.

● *Vraag 51*

De antwoordcategorieën sluiten niet op elkaar aan, er hoort nog een categorie tussen, namelijk 'vrijwel dagelijks'.

● *Vraag 56*

Door de vraag op deze manier te presenteren oogst je onderlijners, doorstreppers en omcirkelaars.

● *Vraag 57*

Door te vragen naar exacte aantallen wordt schijnzekerheid verkregen. Respondenten die 'tien keer' of niets invullen zijn waarschijnlijk consequent in hun gedrag. Respondenten die niet consequent zijn vullen wel een getal in, maar dat getal is meestal een schatting. Tien keer achterin zitten kan soms wel vijf jaar duren! Respondenten die zelden voor- of achterin zitten vullen deze kolommen meestal niet in.

Soms wordt deze vraag verkeerd geïnterpreteerd. Er wordt dan nagegaan op welke plaats in de auto de respondent bij de laatste tien ritten zat: bijvoorbeeld acht keer als bestuurder, één keer als voorpassagier en één keer als achterpassagier. Het gebeurt ook wel dat met de voorpassagier en de achterpassagier de rijder wordt bedoeld, en niet de respondent zelf. De nonrespons op deze vraag is niet interpreteerbaar: verkeert de respondent nooit in de genoemde situaties, of heeft hij de vraag overgeslagen.

● *Vraag 61*

De nonrespons op deze vraag is niet interpreteerbaar: kent de respondent de maatregelen niet, of heeft de respondent de vraag, om wat voor reden dan ook, overgeslagen?

De respondenten van het PROV vullen de vragenlijsten aan het einde van 1995 in: de sluitingsdatum is 1 januari 1996. Het jaar 1995 heeft dus op het moment van invullen niet voor elke respondent even lang geduurd, het jaar is nog niet afgelopen. Hierdoor worden het aantal verkeersongelukken, bekeuringen, en hoeveelheid gereden kilometers niet goed geschat. De respondenten vragen om de vragenlijst pas aan het begin van het nieuwe jaar in te vullen zou hier een oplossing voor bieden.

Telescoping/schatten

Hoewel in geen van de interviews het effect van telescoping optrad, zou het in een onderzoek met meer dan twintig respondenten wel een rol kunnen spelen. Om mogelijke fouten in de beantwoording als gevolg van telescoping en schatten te voorkomen, zouden respondenten kunnen worden gestimuleerd om iets op te zoeken in een agenda, betalingsbewijzen, een rijbewijs of andere papieren waarin de benodigde informatie zou kunnen staan'.

Bij een aantal vragen in de vragenlijst wordt gevraagd naar gemiddelden of hoe vaak een bepaald gedrag voorkomt (rijnsnelheid, valhelmgebruik, alcoholgebruik, gebruik van autogordels). Voor respondenten die consequent zijn in hun gedrag zijn deze vragen makkelijker te beantwoorden dan voor respondenten die dat niet zijn. Van respondenten die op dergelijke vragen 'altijd' of 'nooit' antwoorden, kan aangenomen worden dat zij consequent zijn. Respondenten die zeggen iets 'soms' te doen, of bijvoor-

beeld drie van de tien keer, zullen in de meeste gevallen niet consequent zijn; waarschijnlijk zullen de antwoorden van deze respondenten schattingen zijn.

Bij de vragen over het aantal gereden kilometers per bromfiets, fiets en auto speelt schatten een grote rol. In de interviews blijkt dat de schattingen soms zo ver naast de werkelijkheid zijn, dat overwogen zou moeten worden deze vragen te laten vervallen. In de interviews is het mogelijk om additionele vragen te stellen en zo tot een nauwkeuriger schatting te komen, in een schriftelijke vragenlijst zouden dergelijke vragen veel ruimte innemen.

Vraag 11 werd niet in de interviews behandeld. Opmerkelijk was echter dat sommige respondenten invullen in 1995 als bestuurder gebruik te hebben gemaakt van een bus, terwijl zij geen busrijbewijs bezitten (vraag 10). Dit is het gevolg van het niet goed lezen van vraag 11. Om betrouwbare analysegegevens te krijgen kunnen de resultaten van deze vraag het beste worden gecombineerd met die van vraag 10.

4.4.1. *Aanbevelingen*

Naar aanleiding van de geconstateerde problemen is een aantal concrete aanbevelingen gegeven, om de vragenlijst te verbeteren. Vanwege het technische en wat opsommende karakter van deze aanbevelingen zijn de aanbevelingen geplaatst in *Bijlage 9*. Deze bijlage is niet zomaar een 'bijlage' maar moet beschouwd worden als een uiterst belangrijk onderdeel van dit rapport, dat eigenlijk niet ongelezen mag blijven. Ten behoeve van de leesbaarheid van het totaal is toch gekozen voor deze oplossing.

5. Evaluatie van de vragenlijst door middel van statistische analyses

5.1. Inleiding

Het laatste deel van de evaluatie van de vragenlijst betreft statistische analyses. Deze statistische analyses werden uitgevoerd om een indicatie te krijgen van eventuele vermoeidheidseffecten en van eventuele effecten van het inlegvel.

Methodes

De gegevens van het PROV 1995 zijn gebruikt voor het uitvoeren van een nonrespons-onderzoek.²³ Dit nonrespons-onderzoek valt uiteen in drie delen. Ten eerste zal aan de hand van de nonrespons per vraag worden nagegaan wat mogelijk *slechte vragen* zijn. In het algemeen geldt: hoe slechter een vraag, hoe minder respondenten haar beantwoorden.

Ten tweede zal worden gekeken naar het optreden van *vermoeidheidseffecten*. Bij lange vragenlijsten kan vermoeidheid een rol gaan spelen bij de beantwoording van vragen. Dat kan tot gevolg hebben dat naarmate een vraag dichterbij het einde van een vragenlijst ligt, de nonrespons voor deze vraag hoger wordt.

Als laatste zal het nonrespons-onderzoek worden gebruikt om na te gaan of een *inlegvel* gevolgen heeft voor de beantwoording van de overige vragen in de vragenlijst. Door een inlegvel wordt een vragenlijst langer, waardoor de invloed van vermoeidheidseffecten, en dus de nonrespons, groter zou kunnen worden.

5.2. Kwaliteit van de vragen

Om na te gaan wat mogelijk slechte vragen zijn is van alle vragen in de vragenlijst nagegaan hoe groot de nonrespons is. Geen enkele vraag in de vragenlijst is door alle respondenten ingevuld: de gemakkelijke vragen aan het begin van de vragenlijst hebben een nonrespons tussen de 3 en 4%. Een dergelijke percentage nonrespons mag als normaal beschouwd worden. Voor alle vragen met een nonrespons hoger dan 4% is geprobeerd om na te gaan wat daar de oorzaak voor zou kunnen zijn.²⁴

In *Bijlage 8* wordt een overzicht gegeven van de nonrespons voor alle vragen, en een eventuele verklaring voor de nonrespons. In deze paragraaf zal een selectie hieruit worden gepresenteerd. Daarbij zijn de percentages nonrespons voor de leesbaarheid afgerond op hele procenten.

Vraag 12 heeft een nonrespons (NR) van 18%. Het is waarschijnlijk dat veel mensen deze vraag niet hebben ingevuld omdat zij geen verkeersongevallen hebben gehad.

²³ Nonrespons is een begrip dat gebruikt wordt om aan te geven dat een deel van de respondenten een vraag niet heeft beantwoord.

²⁴ Hierbij moet aangemerkt worden dat veel vragen niet hoeven te worden ingevuld indien zij niet van toepassing zijn, en als gevolg daarvan een hoge nonrespons hebben. Zo hebben de vragen over motorgebruik een nonrespons hoger dan 90%, omdat nou eenmaal niet zoveel mensen motor rijden. In deze gevallen is waar mogelijk op andere wijze geprobeerd te berekenen hoe groot de nonrespons is. Dit is bijvoorbeeld gedaan door uit het aantal motorrijders af te leiden hoeveel mensen de vragen over motorgebruik in hadden moeten vullen.

Vraag 14 heeft een NR van 9%. Ook hier geldt waarschijnlijk dat sommige mensen die geen bekeuring hebben gehad de vraag niet invullen, ondanks de mogelijkheid om dit bij antwoordmogelijkheid 'j' aan te geven. De tendens om vragen niet te beantwoorden indien zij niet van toepassing zijn, terwijl de respondent geïnstrueerd wordt de vraag wel in te vullen, zet zich door in de hele vragenlijst.

Bij vraag 15 is de NR voor sommige verkeersmaatregelen hoger dan voor andere maatregelen. Dit zou kunnen betekenen dat respondenten niet weten wat deze maatregelen betekenen. De NR loopt uiteen van 9 tot 11%; in de eerste kolom ("zijn de maatregelen volgens u nodig?"), het verbeteren van de rijopleidingen scoort duidelijk hoger dan de andere maatregelen met 13%. De NR in de tweede kolom ("doet de overheid er volgens u voldoende aan?") loopt uiteen van 11 tot 14%. Hier springen snelheidsbegrenzers in vrachtauto's (16%), verkeerslessen op scholen (17%), verbeteren van de rijopleidingen (18%) en strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen bovenuit (19%). Ook hier is de indruk dat een hoge NR veroorzaakt wordt doordat de respondenten het niet weten.

De nonrespons voor de vragen 12, 18, 25, en 38 is relatief groot. Dit kan het gevolg zijn van de formulering van deze vragen: er wordt niet eerst gevraagd óf men in 1995 een bromfiets heeft gebruikt, maar meteen hoe vaak de bromfiets werd gebruikt. Als men dan eerst vijf antwoordcategorieën moet lezen om pas bij de zesde 'nooit' tegen te komen, kan dit nonrespons in de hand werken: veel respondenten lezen de vraag mogelijk niet uit.

Zeven procent van de respondenten die in 1995 van de fiets gebruik gemaakt hebben, heeft niet ingevuld hoeveel kilometers er werden gefietst (vraag 30). Vrijwel alle respondenten die in 1995 gefietst hebben, hebben vraag 32 ingevuld ("als u in het donker de fietsverlichting wel gebruikt, wat is daarvan dan de reden?"). In vraag 33 wordt gevraagd naar redenen voor het eventueel niet gebruiken van de fietsverlichting: 7% heeft deze vraag niet ingevuld, terwijl dat wel had moeten. De reden hiervoor is waarschijnlijk dat respondenten niet eerst de hele vraag lezen, maar gelijk doorgaan als zij denken dat de vraag niet van toepassing is.

In de vragenlijst komt het een aantal keren voor dat eerst gevraagd wordt waarom men iets wel doet (valhelm dragen, fietsverlichting gebruiken, fiets gebruiken, autogordels dragen), en vervolgens waarom men dit niet doet. Bij al deze combinaties is de nonrespons op de tweede vraag een aantal procenten hoger dan de nonrespons op de eerste vraag.

Vraag 37 heeft een vrij hoge nonrespons, uiteenlopen van 8 tot 10% voor de verschillende pakkansen. De nonrespons bij de pakkans voor het niet dragen van een valhelm op de bromfiets steekt erboven uit met 15%. Hieruit valt af te leiden dat sommige respondenten de vraag op zichzelf betrekken: ik zit nooit op een bromfiets dus kan ik ook nooit gepakt worden voor het niet dragen van een valhelm.

Minder dan 1% van de respondenten die in 1995 een auto of motor bestuurd hebben vult de vragen over alcoholgebruik niet in. Hier kan uit afgeleid worden dat het eventueel bedreigende karakter van deze vragen zich niet uit in het niet beantwoorden van deze vragen.

De vraag met de hoogste nonrespons, 28%, is de laatste vraag in de vragenlijst. Dit zou samen kunnen hangen met de lay-out (de vraag staat op een nieuwe bladzijde) of met factoren als vermoeidheid. Het meest voor de hand ligt echter de mogelijkheid dat respondenten die de maatregelen niet kennen, de vraag niet invullen.

Om bij deze vraag de echte nonrespons (mensen die een vraag om wat voor reden dan ook overslaan) te kunnen onderscheiden van mensen die de maatregelen niet kennen zou de antwoordmogelijkheid “ik ken geen van de hier genoemde maatregelen” absoluut moeten worden toegevoegd!

5.3. Vermoeidheidseffecten

Als vermoeidheid een rol gaat spelen bij de beantwoording van vragen, kan dat tot gevolg hebben dat vragen slechter worden beantwoord. Vooral bij lange vragenlijsten kan dit effect optreden: naarmate een vraag dichterbij het einde van een vragenlijst ligt, wordt de nonrespons voor deze vraag groter.

Aan de hand van de gegevens van het PROV 1995 zal nagegaan of er bij het invullen sprake is geweest van vermoeidheidseffecten.

Voor deze analyse moet een selectie worden gemaakt uit alle beschikbare vragen. Sommige vragen hoeven niet door alle respondenten te worden beantwoord. De vragen over bromfietsgebruik bijvoorbeeld hoeven alleen te worden beantwoord door bromfietsgebruikers: deze vragen hebben een hoge nonrespons, maar dat is niet het gevolg van vermoeidheidseffecten. Er zal daarom eerst een selectie worden gemaakt van alle vragen, namelijk die welke door alle respondenten moeten worden beantwoord.

Uit de nonrespons-analyse in § 5.2 is gebleken dat bepaalde vragen door veel respondenten niet worden ingevuld, waarschijnlijk omdat zij het onderwerp van de vragen niet van toepassing achten. Deze vragen zijn verwijderd uit het geselecteerde bestand, om verkeerde interpretaties te voorkomen.

Met een regressie-analyse zal nagegaan worden of de plaats van een vraag in de vragenlijst de verklaring is voor het percentage respondenten dat een vraag niet beantwoordt. Anders gezegd: is de nonrespons voor een vraag hoger naarmate deze vraag dichterbij het einde van de vragenlijst staat?

Alvorens de analyse uit te voeren, moet worden nagegaan of er misschien ook andere oorzaken kunnen zijn voor een hoge non-respons aan het einde van de vragenlijst. Bepaalde vragen worden slechter beantwoord dan gewone vragen. Dit kan bijvoorbeeld het gevolg zijn van een moeilijk onderwerp of omdat de respondent zich iets moet herinneren uit het verleden. Deze vragen duiden wij aan als ‘moeilijke vragen’ (vragen met een grote nonrespons als gevolg van overslaan, bijvoorbeeld omdat de vraag niet van toepassing is, worden niet aangemerkt als moeilijke vragen).

Indien de moeilijke vragen vooral aan het einde van de vragenlijst staan, kan de nonrespons als gevolg van vermoeidheid gemaskeerd worden door de nonrespons als gevolg van de moeilijke vragen aan het einde van de vragenlijst.

Met behulp van het nonrespons overzicht uit *Bijlage 8* is nagegaan welke vragen aangemerkt kunnen worden als moeilijk.²⁵

Er is een regressie-analyse uitgevoerd waarin eerst is onderzocht of er een samenhang is tussen moeilijkheid en nonrespons. Deze samenhang is er inderdaad: $T=-3.60$ ($p=.000$, $\beta=-.40$).

²⁵ De vragen 1 t/m 11, 12*, 14*, 15*, 16, 17, 18, 25, 29, 37*, 38, 39, 56*, 58*, 59*, 60*, 61 moeten door alle respondenten worden beantwoord. Deze vragen worden gebruikt voor de analyse, de vragen met een * zijn aangemerkt als ‘moeilijk’.

Vervolgens is onderzocht of er een effect is van de plaats van een vraag op de nonrespons, nadat het effect van de moeilijkheid van een vraag er al uit is gehaald. Dat effect is er eveneens: $T=-2.85$ ($p=.006$, $\beta=-.31$). Dit betekent dat er bij de beantwoording van vragen in de vragenlijst van het PROV sprake is van vermoeidheidseffecten: vragen aan het einde van de vragenlijst worden slechter beantwoord dan vragen aan het begin.

Correlatie-onderzoek

Vermoeidheid bij het invullen van vragenlijsten kan behalve een grotere nonrespons ook tot gevolg hebben dat vragen slordiger worden beantwoord. Of dit het geval is kan nagegaan worden door middel van correlatie-onderzoek.

Tussen de antwoorden van respondenten op de gestelde vragen kunnen correlaties worden berekend. Deze correlatie is voor een groot deel toe te wijzen aan het feit dat de vragen inhoudelijk met elkaar samenhangen. Ook vragen die geen inhoudelijke samenhang vertonen correleren met elkaar, deze correlatie is meestal heel laag.

Voor het correlatie-onderzoek wordt eerst uitgegaan van de veronderstelling van statistische onafhankelijkheid van de vragen.²⁶ De kans op correlatie tussen twee vragen aan het begin van de vragenlijst zou dan even groot moeten zijn als die kans aan het einde van de vragenlijst.

Een gevolg van vermoeidheid aan het einde van de vragenlijst kan zijn dat respondenten slordiger, ofwel meer willekeurig (random) gaan beantwoorden. Dit resulteert in minder correlaties tussen de antwoorden op deze laatste vragen.

Om na te gaan of er inderdaad sprake is van vermoeidheidseffecten, wordt de gemiddelde correlatie tussen de eerste twintig vragen berekend, en deze wordt vergeleken met de gemiddelde correlatie tussen de laatste twintig vragen.²⁷ Als het waar is dat vragen aan het einde van de vragenlijst slordiger worden beantwoord dan vragen aan het begin van de vragenlijst, zal de gemiddelde eindcorrelatie lager zijn dan de gemiddelde begin-correlatie.

Het eerste gemiddelde is 0.066, het tweede gemiddelde 0.038; indien het verschil wordt getoetst blijkt dit niet significant te zijn. Dit betekent dat vragen aan het einde van de vragenlijst niet slordiger worden beantwoord dan vragen aan het begin van de vragenlijst.²⁸

5.4. Inlegvel

In 1995 is in de provincie Noord-Brabant en op het eiland Walcheren een inlegvel met extra vragen bijgevoegd. De vragenlijsten in deze gebieden waren dus langer dan de vragenlijsten in de rest van Nederland.

²⁶ In statistische termen uitgedrukt wordt hier bedoeld dat er sprake is van een willekeurige steekproef van variabelen.

²⁷ Het aantal van 20 variabelen is zo gekozen om er zeker van te zijn dat er voldoende variabelen bij zitten die inhoudelijk niet met elkaar correleren. Voor het berekenen van de correlaties worden die vragen gebruikt die door alle respondenten moeten worden ingevuld, dit betreft 77 variabelen. Het is niet noodzakelijk om voor deze analyse gebruik te maken van deze vragen, (zoals wel het geval was bij de vermoeidheidseffecten), reden om dit wel te doen is vergelijkbaarheid met de overige analyses.

²⁸ Tussen twintig vragen kunnen 190 correlaties worden berekend. Deze correlaties zijn onderling afhankelijk: de correlatie tussen vraag 1 en vraag 2 is afhankelijk van de correlatie tussen vraag 1 en vraag 3 (beiden bevatten vraag 1). Vanwege de afhankelijkheid kan het verschil tussen de twee correlaties (eerste 20 vragen en tweede twintig vragen) eigenlijk niet worden getoetst. Doen we dat wel, dan betekent dit dat het aantal vrijheidsgraden kleiner wordt, en dus t nog minder significant.

Indien vermoeidheidseffecten een rol spelen bij de beantwoording van vragen aan het einde van de vragenlijst, dan zouden deze effecten een grotere rol kunnen spelen in de gebieden met vragenlijsten met een inlegvel. We willen onderzoeken of de vragen uit de vragenlijst van het PROV slechter worden beantwoord als er een inlegvel bij de vragenlijst is gevoegd. Dit kan worden nagegaan door middel van nonrespons-onderzoek: de verwachting is dat de nonrespons voor de vragen van het PROV hoger is in gebieden met een inlegvel.

Voor dit onderzoek zijn de respondenten in twee groepen verdeeld: respondenten uit Noord-Brabant en Walcheren, en alle overige respondenten. De nonrespons-analyse werd uitgevoerd met de vragen uit de algemene vragenlijst die door alle respondenten moeten worden beantwoord: voor beide groepen is het gemiddelde aantal vragen berekend dat niet is beantwoord. In het gebied met een inlegvel is het gemiddelde aantal vragen dat niet is beantwoord 6.4, in de rest van Nederland is het gemiddelde 5.9; dit verschil is niet significant. Dit betekent dat vragen in gebieden met een inlegvel niet slechter worden beantwoord dan vragen in gebieden zonder inlegvel.

5.5. Conclusies

Ter beantwoording van de vragen met betrekking tot het consciëntieus invullen en het inlegvel, is een aantal statistische analyses uitgevoerd op de gegevens van het PROV onderzoek in 1995.

Er kon niet worden aangetoond dat vragen aan het einde van de vragenlijst slordiger werden ingevuld dan vragen aan het begin. Er was wel sprake van een hogere nonrespons voor vragen aan het einde van de vragenlijst. Naarmate de respondent vordert bij het invullen gaan vermoeidheidseffecten een grotere rol spelen.

Een inlegvel met extra vragen maakt een vragenlijst langer, en misschien ook gevoeliger voor vermoeidheidseffecten. In 1995 werd in Noord-Brabant en in Walcheren een inlegvel bij de vragenlijst gevoegd. Er kon niet worden aangetoond dat dit een negatief effect had op de beantwoording van de vragenlijst van het PROV. In gebieden met een inlegvel was het aantal vragen waarop een antwoord werd gegeven even groot als in gebieden zonder inlegvel.

6. Gebruik en gebruikswaarde van het PROV

6.1. Inleiding

In dit hoofdstuk doen we verslag van het onderzoek onder gebruikers van het PROV. In dit deelonderzoek stonden de volgende hoofdvragen centraal:

- Heeft het PROV voldaan aan de oorspronkelijke doeleinden?
- Zijn de oorspronkelijke doeleinden nog steeds van kracht? Zo nee: hoe dienen die doeleinden dan geformuleerd te worden?
- Welke actoren maken op welke manier gebruik van de resultaten van het PROV?
- Welke wensen en opmerkingen hebben gebruikers?

6.2. Opzet onderzoek

Er zijn 24 interviews gehouden met gebruikers van het PROV. In *Tabel 6.1* wordt een overzicht gegeven van de steekproef. De namen van onder-vraagden zijn in dit overzicht niet vermeld. Ons uitgangspunt is dat niet zozeer belangrijk is *wie* wat heeft gezegd, als wel *wat* er precies is gezegd.

In de eerste interviewronde werden acht interviews gehouden met gebruikers waarvan verondersteld mag worden dat ze regelmatig en ook vrij intensief te maken hebben (gehad) met het PROV.

Het betreft dan de secretarissen van de Regionale Organen Verkeersveiligheid en de beleidsmedewerkers verkeersveiligheid bij de Regionale Directies. Vaak zijn dit de actoren die het PROV als eerste ontvangen en die zorg dragen voor verdere verspreiding van de rapporten zelf of van informatie hieruit. Ook zijn deze actoren vanuit hun hoedanigheid als opdrachtgever of vanuit de mogelijkheid tot het stellen van regio-specifieke vragen, nauwer betrokken bij de voorbereiding en de uitvoering van het PROV.

De onderwerpen voor de primaire interviews waren:

- werk en gebruik gegevens;
- gebruik van PROV;
- mening over rapportage PROV;
- frequentie van verschijnen PROV;
- gewenste verschijningsdatum PROV;
- verspreiding/publiciteit;
- voorkeuren wat opdrachtverlening betreft;
- regio-specifieke vragen;
- wensen en aanbevelingen voor de toekomst.

De secundaire interviews waren in opzet wat korter en richtten zich voornamelijk op de volgende onderwerpen:

- kennis van het PROV (binnen eigen organisatie);
- verspreiding en publiciteit PROV;
- wensen en aanbevelingen voor de toekomst.

Overzicht primaire interviews (N = 8)		
Noord	Secretaris ROV Drenthe	Medewerker RD Noord
Oost	Secretaris ROV Gelderland	Medewerker RD Oost
West	Secretaris ROV Noord-Holland	Medewerker RD Zuid-Holland
Zuid	Secretaris ROV Noord-Brabant	Medewerker RD Noord-Brabant
Overzicht secundaire interviews (N=16)		
<i>Sector</i>	<i>Geïnterviewden</i>	
Landelijk beleid	- twee medewerkers AVV - één consulent Rijkswaterstaat	
Onderzoek	- twee medewerkers SWOV	
Politie	- twee portefeuillehouders verkeer - één districtshoofd	
Provincie	- twee verkeersveiligheidsconsulenten provincie - één adviseur ROV	
Gemeente	- twee gemeente-ambtenaren	
CBR	- één voorlichter regiokantoor	
VVN	- één beheerder regiokantoor	
Gelders Centrum voor verslavingszorg	- één medewerker	

Tabel 6.1. Een overzicht van geïnterviewde actoren.

6.3. Uitkomsten

6.3.1. Feitelijk gebruik van het PROV

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en de afdelingen verkeersveiligheid van de Regionale Directies Rijkswaterstaat zijn de primaire gebruikers van het PROV. Vaak vormen de secretarissen van de ROV's en de medewerkers van de Regionale Directies 'het filter' via welke het PROV-rapport, of een samenvatting hiervan of stukken informatie hieruit worden verder geleverd aan anderen. De verwerking van PROV-gegevens of PROV-aanbevelingen in termen van het trekken van conclusies voor eigen provincie of regio gebeurt vooral in de verschillende werkgroepen van de ROV's.

Bij de verwerking van het PROV is verder het volgende algemene beeld te schetsen:

- Het rapport wordt zelden in zijn geheel gelezen.
- Het rapport wordt door velen gebruikt als naslagwerk, dat wil zeggen, men gebruikt het als de gelegenheid zich voordoet.
- Voor veel personen die werken met het PROV, is door ROV-secretarissen of door medewerkers van Regionale Directies al een voorselectie

gemaakt. Die voorselectie houdt in dat pagina's uit het rapport worden gekopieerd of dat een eigen provincie-specifieke samenvatting van de inhoud van het rapport wordt gemaakt.

- Afgezien van de voorselectie heeft ook de eigenlijke verwerking van het PROV-materiaal een sterk selectief karakter; men is met name gericht op het vinden van bevestiging voor eigen activiteiten of argumenten die extern gebruikt kunnen worden voor het opstarten of voortzetten van bepaalde activiteiten. Het PROV wordt in dat laatste geval ook gebruikt als gezaghebbende bron waaraan overtuigingskracht kan worden ontleend.

“Wij voelen ons door het PROV-onderzoek ook gesteund dat wij weer vragen kunnen stellen aan andere partners: willen jullie daar wat meer aandacht aan besteden of een nieuwe koers uitzetten op dat terrein, want het leeft onder de bevolking.” (Medewerker Regionale Directie)

- Vaak worden PROV-gegevens naast andere gegevens gebruikt. De ongevallengegevens van AVV/BG zijn primair wat het vastleggen van prioriteiten betreft, maar de gegevens van het PROV spelen een belangrijke aanvullende rol, die zeker ook richtinggevend is.

“De ongevallencijfers zijn voor ons het meest richtinggevend in de zin dat we de feitelijke verkeersonveiligheidsproblematiek moeten aanpakken. Dat ongevallen daarin het meest sturend zijn, is nu eenmaal zo. Dat wil niet zeggen dat je daarmee de subjectieve kant moet bagatelliseren. Dat is ook richtinggevend, en kan besluiten op basis van objectieve gegevens versterken of afzwakken. Maar wij wenden subjectieve gegevens vooral aan voor de wijze waarop je iets gaat aanpakken.” (Secretaris ROV)

- Alle vier ROV-secretarissen en alle vier medewerkers van Regionale Directies hebben verklaard dat het PROV wordt gebruikt voor het opstellen van werkplannen of beleidsplannen voor het komend jaar.
- Gegevens uit het PROV worden wel regelmatig in de publiciteit gebracht door ROV's, maar dan met name als onderdeel van meeromvattende publiciteit over een specifiek project of een plan voor de provincie.

Bij de vier ondervraagde medewerkers van regionale Directies waren twee extremen te bespeuren. Eén van de Regionale Directies maakte speciale op de provincie toegeschreven samenvattingen van het PROV, waarover het betreffende ROV erg tevreden is.

Een andere regionale Directie beperkte zich tot het doorsturen van het PROV-rapport naar een aantal adressen. Volgens een medewerker wordt het PROV onderbenut:

“Ja, het wordt echt onderbenut. Zeker nu ik er bij dit onderzoek bij stil sta. We krijgen het binnen, lezen het door en bij wijze van spreken gaan we over tot de orde van de dag. Terwijl er best nuttige informatie inzit, maar op de een of andere manier wordt het niet gebruikt.”

Het gebruik van het PROV bij verschillende organisaties is niet systematisch nagegaan. Daarvoor was de uitgevoerde interviewstudie te beperkt, maar er zijn toch enkele indrukken opgedaan:

- Binnen AVV wordt het PROV niet intern in zijn geheel besproken. Het wordt gebruikt als naslagwerk op het moment dat de gelegenheid zich voordoet. Het PROV wordt door AVV wel gezien als nuttig monitoring instrument, maar in mindere mate als een instrument om draagvlak voor maatregelen vast te stellen. De resultaten van de vragen over draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen worden door AVV-medewerkers niet of nauwelijks gebruikt.
- Ook binnen de SWOV wordt het PROV door onderzoekers voornamelijk gebruikt als naslagwerk op het moment dat daaraan behoefte is. SWOV-medewerkers die zich bezighouden met de vulling van het Beleids Informatie Systeem Verkeersveiligheid (BIS-V) nemen de informatie uit het PROV wat nauwgezet door met het oog op het gebruik van de PROV-gegevens en PROV-teksten in BIS-V.
- De naamsbekendheid van het PROV bij de regionale coördinatoren van VVN is groot. De ondervraagde VVN-coördinator heeft het PROV ook gebruikt voor het opstellen van eigen regioplannen. De VVN-coördinatoren worden waarschijnlijk voornamelijk door ROV's geïnformeerd over de resultaten van het PROV.
- De naamsbekendheid van het PROV binnen de politie is naar alle waarschijnlijkheid gering. Sommige districtshoofden en portefeuillehouders maken wel gebruik van het PROV, ook voor het maken van werkplannen. Het PROV wordt wel gezien als nuttige aanvulling op de Politie-monitor. Met name de informatie over bekeuringen, subjectieve pakkansen is belangrijk voor de politie.
- De naamsbekendheid van het PROV bij gemeente-ambtenaren is waarschijnlijk klein. Gemeente-ambtenaren komen voornamelijk in aanraking met PROV-gegevens via de informatieverspreiding van ROV's en via berichten in gemeentebladen over het PROV. De indruk bestaat dat gemeente-ambtenaren het PROV voornamelijk beschouwen als 'algemene achtergrondinformatie', waarvan men eigenlijk wel op de hoogte zou moeten zijn, maar die niet meteen betekenis heeft voor de gemeentelijke werkplannen of activiteiten.
- Naar alle waarschijnlijkheid zijn vele medewerkers in het hoofdkantoor en in de regiokantoren van het CBR niet op de hoogte van de resultaten van het PROV. Informatie uit het PROV is voor CBR wel nuttig, omdat CBR toch ook medewerking verleend aan verkeersveiligheidsacties.

6.3.2. *Beoordeelde gebruikswaarde van het PROV*

Vrijwel alle ondervraagden geven een positief oordeel over de gebruikswaarde van het PROV. Men is positief gestemd vanwege het volgende:

- Het PROV maakt het mogelijk landelijke en provinciale ontwikkelingen over de tijd te volgen: de term monitoring die in het PROV-rapport wordt genoemd, wordt in dit verband ook door enkele respondenten expliciet genoemd.
- Het PROV maakt de vergelijking tussen provincie en landelijk mogelijk, zodat snel een beeld ontstaat hoe goed of slecht de eigen provincie scoort. Sommige respondenten spreken hierover in termen van een jaarlijks 'ijkpunt'.

- Het PROV geeft een overzicht van de stand van zaken wat de verschillende speerpunten van verkeersveiligheid betreft.
- Het PROV is voor sommige onderwerpen de enige bron van informatie.

“Als het gaat om de mening van de bevolking hebben we op dit moment in Nederland niet een beter referentiekader dan het PROV.” (Medewerker Regionale Directie)

- Door middel van het PROV heeft men een idee van wat er leeft onder de weggebruikers; het PROV brengt de beleidsmaker nauwer in het contact met het publiek, wat in de ongevals cijfers en de gedragsmetingen ontbreekt.

De praktische gebruikswaarde van het PROV blijkt ook uit het feit dat informatie uit het PROV wordt gebruikt door medewerkers Regionale Directies, door ROV's, door politie-ambtenaren en door VVN-coördinatoren om werkplannen en beleidsplannen op te stellen.

Het algemene oordeel over de gebruikswaarde van het PROV is dus zonder meer positief. Het positieve oordeel wordt door ondervraagden nog wel omkleed met nodige kanttekeningen en nuanceringen (§ 6.3.4).

6.3.3. Doeleinden van het PROV

Er is aan de respondenten gevraagd in hoeverre het PROV erin slaagt om aan de drie doelen - monitoring, aangeven van achtergronden van ontwikkelingen en terugkoppeling naar beleid - te voldoen.

Uit de gegeven antwoorden is af te leiden, dat men tevreden is over de monitoring-functie. Het PROV legt ontwikkelingen over tijd op een goede manier vast.

Over achtergronden zijn de antwoorden wat diffuser. Enerzijds geeft het PROV wel achtergronden en verklaringen; anderzijds is toch vaak nodig om specifieker in de eigen regio naar doelgroepen en intermediairs te zoeken. Er is dus vaak wel een vertaalslag nodig van algemene landelijke achtergronden naar provinciale achtergronden en aangrijpingspunten voor een provinciale aanpak.

Uit de interviews komt naar voren dat terugkoppeling naar beleid en evaluatie van beleid het meest problematische punt is. De relatie tussen beleidsinspanningen en PROV-uitkomsten is zowel op landelijk als provinciaal niveau moeilijk te leggen. De volgende argumenten zijn genoemd die gelden op landelijk en regionaal niveau:

- Uit ontwikkelingen in gerapporteerd gedrag kan niet zomaar een effect van beleid worden afgeleid. Daarvoor is ook vergelijking met andere gegevens nodig.

“Wat wij zelf als collega's bij Rijkswaterstaat zeggen is dat je PROV eigenlijk in relatie moeten brengen met andere informatiebronnen. En dan per thema of speerpunt de gegevens bij elkaar harken en proberen erachter te komen of je daaraan conclusies kan verbinden. Eigenlijk moeten we voor onszelf en de regio de PROV-resultaten koppelen aan ongevalcijfers, Rijen Drinkgewoontenonderzoek, Gordelmetingen, snelheidsmetingen en dan proberen conclusies te trekken voor je beleid.” (Medewerker Regionale Directie)

- Beleidsinspanningen zijn over het algemeen zo gering of zo diffuus dat niet meteen binnen een periode van een jaar een effect verwacht mag worden.
- De samenleving is continu in ontwikkeling. Het is moeilijk om min of meer autonome ontwikkelingen, die aangedreven worden door sociaal-maatschappelijke factoren, te scheiden van effecten die echt aan beleid toe te schrijven zijn.

Specifiek voor regionaal niveau zijn de volgende argumenten nog genoemd:

- De vragen in het PROV hebben soms een te algemeen karakter om daaruit uitspraken te kunnen afleiden welke concrete beleidsinspanningen in de provincie zijn opgemerkt door het publiek.
- Bij provincie worden de aantallen voor specifieke doelgroepen ‘bromfietzers’, of ‘fietzers’ erg gering.

De conclusie lijkt te zijn dat aan de hand van het PROV wel informatie wordt verkregen die relevant is voor het toetsen van beleid, maar dat deze informatie op zichzelf beschouwd te weinig is om op grond van enkel die informatie verantwoorde beleidsuitspraken te kunnen doen. Populair gezegd: het PROV levert stukjes aan voor het leggen van de puzzel, maar niet voor de hele puzzel.

Aan de ondervraagden is ook de vraag voorgelegd wat het eigenlijke doel van het PROV zou moeten zijn. Het meest gegeven antwoord op deze vraag is: het PROV moet aangeven hoe weggebruikers in Nederland denken over tal zaken en maatregelen die te maken hebben met verkeersveiligheid.

“Ik zie het PROV vooral om als overheid zicht te krijgen op wat weggebruikers vinden. Het gedrag dat ze vertonen, daar hebben we ook andere onderzoeken voor. Maar bij het bepalen van je beleidsstrategie of je acties moet je weten wat er leeft bij de gebruikers van je infra. Het PROV is één van de bronnen waardoor je te weten komt waarom iemand te hard rijdt. Mensen rijden bij- voorbeeld te hard, terwijl ze het niet eens in de gaten hebben. Dan bedenken wij weer een bord dat vertelt dat ze te hard rijden. Dat soort informatie halen wij uit het PROV.” (Medewerker regionale Directie)

“Ik wil weten wat er leeft bij de weggebruikers. Mijn ervaring is dat ik dat het meest apprecieer in het PROV ten opzichte van andere monitoring instrumenten. Daar lees ik nooit wat er omgaat in het hoofd van de weggebruiker. We krijgen al het verwijt als Rijkswaterstaat dat we te weinig horen wat onze klanten als weggebruiker willen. In die zin vind ik het PROV erg waardevol in het systeem van monitoring.” (Medewerker regionale Directie)

“Voor mij zou het doel van het PROV moeten zijn inzicht verkrijgen in hoe mensen denken over verkeersveiligheid, hoe belangrijk of onbelangrijk ze het vinden.” (Medewerker Regionale Directie)

Opmerkelijk is dat het zelfgerapporteerde gedrag vaak pas in tweede instantie wordt genoemd. Volgens de meeste ondervraagden moet het PROV een overzicht geven van wat er bij het publiek ‘leeft’ met betrekking tot de verschillende onderwerpen die met verkeersveiligheid te maken hebben.

6.3.4. Kanttekeningen en nuanceringen

Er is een aantal nuanceringen of kanttekeningen geplaatst betreffende de gebruikswaarde van het PROV. Deze zijn de volgende:

- Er is vaak nog wel vertaalslag nodig om de informatie uit het PROV aaneen te smeden tot een totaalbeeld voor de provincie. In de praktijk houdt die vertaalslag in dat men provincie-specifieke stukken informatie uit het PROV-rapport verzamelt en tot een verhaal maakt.
- Er is vaak ook een vertaalslag nodig om op basis van de provincie-specifieke informatie uit het PROV tot beleidsaanbevelingen te komen. In het PROV staan wel beleidsaanbevelingen, maar het betreft dan vaak aanbevelingen op landelijk niveau. Om deze vertaalslag te kunnen maken is het nodig dat men de gegevens over provinciale beleidsinspanningen naast de PROV-gegevens legt.
- Het PROV is in zekere zin een halffabriek, omdat de koppeling met objectieve gegevens in het PROV nog ontbreekt.

“Bij het verklaren zou je wel gegevens uit het PROV eigenlijk moeten kruisen met andere gegevens. Dan heb je een totaalbeeld en dat mis ik een beetje in het PROV. Het zelfgerapporteerd gedrag zou je moeten kruisen met andere gegevens.” (ROV-secretaris)

“We brengen het PROV niet als totaal naar buiten omdat zeer veel dingen het zelfrapporterend gedrag betreffen. Het PROV komt wel op de juiste manier aan de orde via de projectgroepen. Het is meer een halffabriek dan een eindfabriek. Als we het naar gemeentes zouden opsturen, schuilt het gevaar erin dat dit als een wet van Meden en Perzen wordt overgenomen. We gaan meer ervan uit dat we informatie brengen op het moment dat we zelf ergens mee bezig zijn.” (ROV-secretaris)

“Nee, alles is interessant. Motieven, maar ook het zelfgerapporteerd gedrag, al moet ik wel zeggen dat we daarbij altijd vraagtekens zetten. Daarmee bedoel ik niets ten nadele van de kwaliteit van het PROV, maar je weet gewoon dat er altijd een afwijking zit in het zelfgerapporteerde gedrag. We houden er altijd rekening mee dat dat een rol speelt. Ook voor gerapporteerde motieven geldt dat je het niet altijd voor zoete koek kunt aannemen. Je gaat er altijd toch met een bepaalde onderzoekersbril doorheen, zeker als je het gebruikt voor werkplannenanalyse, enzovoort.” (ROV-secretaris)

Het toetsen van provincie-specifiek beleid via de PROV-gegevens is niet altijd mogelijk, omdat de PROV-vragen een te algemeen karakter hebben, onvoldoende toegesneden op provincie-specifieke activiteiten.

Overigens kan opgemerkt worden dat een aantal van de gegeven kanttekeningen niet alleen geldt voor de omgang met informatie uit het PROV. In het onderzoek *Kennis op maat voor regio en rijk* (Brouwer & Mulder, te verschijnen) is bij een workshop onder gebruikers gebleken dat bij verkeersveiligheidsgegevens in het algemeen vaak een vertaalslag nodig is:

“Weinigen zijn van oordeel dat het altijd direct duidelijk is welke conclusies aan ter beschikking gestelde gegevens kunnen worden verbonden. Meestal is

er nog een vertaalslag of verdere interpretatie nodig.” (Brouwer & Mulder, te verschijnen; p. 88).

6.3.5. *Rapportage, frequentie en verschijningsdatum*

De meeste ondervraagden vinden de rapportage over de het PROV duidelijk en leesbaar, maar vrijwel alle ondervraagden voegen daaraan toe dat de omvang van de rapportage een obstakel vormt tot het lezen. Het nodigt niet uit tot lezen. De achtergrond die hierbij speelt is dat zonder uitzondering alle ondervraagden worden overspoeld met informatie, zodat men noodgedwongen zeer selectief moet omgaan met de toch al beperkte leestijd. Enkele ondervraagden menen dat de rapportage in minder wetenschappelijke stijl geschreven en meer toegeschreven moet worden naar beleidsmakers.

Ten tijde van de uitvoering van de interviews hadden slechts enkele ondervraagden de speciaal vervaardigde PROV-brochure over de resultaten 1995 gelezen. De enkele ondervraagden die deze brochure hadden gekregen, waren unaniem enthousiast over deze vorm van rapportage.

De ondervraagden zijn het erover eens dat het PROV ten minste eens in de twee jaar moet verschijnen. Een aantal ondervraagden zou er geen moeite mee hebben als het PROV om de twee jaar verschijnt. De argumenten hiervoor zijn:

- er worden kosten bespaard;
- sommige ontwikkelingen gaan zo langzaam dat tweejaarlijkse monitoring hiervan voldoende is.

In het onderzoek *Kennis op maat voor regio en rijk* wordt een vergelijkbaar resultaat gevonden voor gedragsmetingen in het algemeen:

“De stelling dat het niet nodig hoeft te zijn jaarlijks te meten, vindt ruime aanhang. Er wordt bij opgemerkt dat in geval van een stabiele ontwikkeling een nog lagere frequentie ook goed zou kunnen zijn.” (Brouwer & Mulder, te verschijnen; p. 86).

Er is een klein aantal ondervraagden met duidelijke voorkeur voor jaarlijkse uitvoering van het PROV. Hun argumenten zijn:

- Het is toch belangrijk om bij te houden wat er jaarlijks gebeurt in de provincie, met name ook in verband met het feit dat de werkplannen ook een jaarlijkse cyclus hebben.
- Elk jaar zijn er wel nieuwe interessante onderwerpen (bijvoorbeeld bromfietscertificaat, mobiliteitskeuze) die het verdienen om jaarlijks bijgehouden te worden.

De ideale verschijningsdatum van het PROV is aan het begin van het nieuwe jaar, maar de ondervraagden onderkennen dat het niet reëel is om deze snelheid van rapportage te verwachten. Alle ondervraagden zijn van oordeel dat het PROV in ieder geval vóór de zomer moet verschijnen.

Op die manier kan worden gegarandeerd dat gegevens en aanbevelingen uit het PROV worden verwerkt in werk- en beleidsplannen voor het komende jaar. Vanuit het perspectief van ROV's en Regionale Directies zou dus eind mei, begin juni een goede verschijningsdatum zijn. de politie begint al eerder in april met het voorbereiden van werkplannen.

Indien de politie de resultaten van het PROV ook nog wil verwerken, zou het PROV-rapport dus in april al aan de politieregio's moeten worden

geleverd - of een subdeel van het PROV-rapport dat betrekking heeft op de resultaten die voor de politie van het grootste belang zijn. Deze resultaten zijn vooral:

- bekeuringen;
- subjectieve pakkansen;
- zelfgerapporteerd gedrag snelheid, gordelgebruik, rijden onder invloed.

6.3.6. *Problematische onderwerpen*

Door met name medewerkers van SWOV en AVV is gewezen op enkele onderwerpen die zich door een enquêtemethode moeilijk laten vastleggen. Het gaat hier om twee onderwerpen: draagvlak voor maatregelen en zelfrapportage van ongevallen.

Draagvlak voor maatregelen

In hoofdstukken 3 en 4 zijn ook methodologische problemen geconstateerd bij de vraag over draagvlak voor maatregelen in het PROV. De problematiek van de draagvlak-vragen komt ook in enkele interviews naar voren.

Uit het interview met een AVV-medewerker:

Vraag: We hebben tot nu nog niet gesproken over het PROV in relatie tot het vaststellen van draagvlak. Zou u daarover iets kunnen zeggen?

“Ik schat de waarde daarvan heel beperkt in. Ik denk dat je mensen niet kunt vragen naar draagvlak of naar acceptatie. Voor het creëren van draagvlak voor bepaald beleid zul je toch wat subtielere wegen moeten bewandelen. Als het gaat om bestaande maatregelen waarmee mensen veel persoonlijke ervaring hebben, dan kan ik me voorstellen dat je daar via vragen een betrouwbaar beeld van kunt krijgen. Maar als het gaat om nieuw in te voeren maatregelen, bijvoorbeeld in het verleden rekening rijden. In het verleden werden over rekening rijden vragen gesteld in de zin van ‘hoe zou men zich gedragen als..’ In dat soort hypothetische situaties kun je allerlei antwoorden verwachten, maar dat geeft geen enkel zicht op hoe mensen zich werkelijk zullen gedragen als de situatie eenmaal gecreëerd is.

Op zich is dat een lastig probleem waarvoor je andere middelen moet zien te benutten. We hebben wel eens onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om gewoontegedrag te doorbreken. Neem maar de verstokte automobilist die elke dag met zijn auto naar werk gaat. Om die mensen de auto uit te krijgen is een mogelijkheid dat je ze laat ervaren wat het alternatief is. Maak het bijvoorbeeld aantrekkelijk voor die mensen om in een bepaalde periode in plaats van de auto de bus te nemen. Als je ze dat een week laat doen, is de kans aanzienlijk groter dat ze zich daarna kritischer gaan afvragen of ze het nieuwe gedrag zullen voortzetten of terugvallen op het oude gedrag. Als je mensen die deze ervaring niet hebben, gaat vragen wat er nodig is om hen van de auto in de bus te krijgen, dan kun je een waaier van antwoorden krijgen zonder dat het ook maar iets zegt over de feitelijke kans dat ze daadwerkelijk hun gedrag gaan veranderen bij de ingrepen die je wilt doen. Mijn kanttekening is dus heel nadrukkelijk dat de waarde van het zicht krijgen op acceptatie van stukken beleid via deze methodiek heel beperkt is en zeker niet overschat moet worden.” (AVV-medewerker)

Uit het interview met een SWOV-medewerker:

“Ook bij de vraag over draagvlak voor maatregelen zet ik vraagtekens. Die maatregelen zijn zo algemeen geformuleerd zoals meer controles, meer

verkeerslessen op school, dat ik me afvraag of beleidsmensen er echt concreet iets mee kunnen.

Maar het lijkt me ook dat bij de beantwoording van die vragen sterk verschillende motieven kunnen spelen. Het ligt natuurlijk heel sterk voor de hand om het eens te zijn met maatregelen als meer verkeerslessen op school of met aanleggen van fietspaden. Want daar heb je zelf geen last van en bij verkeerslessen hebben je kinderen voordeel. Maar bij de maatregel politiecontroles kunnen mensen wel zelf last ondervinden. Ik denk dat mensen hun oordeel over maatregelen mede laten afhangen van de mate waarin ze er zelf last van kunnen ondervinden. In die zin is het dan geen zuivere meting van draagvlak meer, want er spelen allerlei persoonlijke belangen doorheen. Als je zou vragen naar het draagvlak voor concrete maatregelen voor een concreet, herkenbaar probleem, zogezegd bij mensen voor op de stoep, krijg je waarschijnlijk andere antwoorden.” (SWOV-medewerker)

Zelfrapportage van ongevallen

In een interview met een SWOV-medewerker is gewezen op het probleem van steekproefgrootte bij de vraag naar zelfgerapporteerde ongevallen. Daarover is het volgende op te merken. Relatief gezien komen ongevallen, met name ernstige ongevallen, weinig voor: afgezet tegen de totale bevolking maken slechts weinig mensen in Nederland in de loop van een jaar werkelijk een ongeval mee. In het onderzoek ‘Ongevallen in Nederland’ (Mulder et al., 1996) werd bijvoorbeeld vastgesteld, dat van de 67.000 mensen waarover informatie verzameld werd, 683 (< 0,5 %) mensen rapporteerden slachtoffer te zijn geweest van een verkeersongeval. Statistisch gezien geldt: hoe minder frequent bepaalde gebeurtenissen voorkomen, des te meer waarnemingen moeten worden verricht om de omvang van gebeurtenissen goed in te schatten.

Zelfrapportage van ongevallen kan alleen een reëel beeld geven van daadwerkelijke omvang van ongevallen, indien de steekproef behoorlijk groot is.

Om een voorbeeld te geven: het CBS bereidt momenteel een speciale verkeersenquête voor, waarbij de rapportage van ongevallen centraal staat. Daarbij wordt door het CBS gedacht aan een minimale steekproefgrootte van 50.000 ondervraagden, om een betrouwbaar beeld te verkrijgen. De steekproef van het PROV is niet voldoende groot om een goed beeld te geven van de werkelijke omvang van zelfgerapporteerde ongevallen. Bovendien is in hoofdstuk 4 gebleken dat er ook een ander methodologisch aspect speelt bij deze vraag naar ongevallen: respondenten hanteren bij de beantwoording van deze vraag verschillende beoordelingscriteria wat onder een ongeval verstaan moet worden.

Kortom, zowel de evaluatie van de vragenlijst alsmede de expertise van onderzoekers en beleidsmedewerkers geven aan dat het draagvlak voor maatregelen en zelfrapportage van ongevallen, althans in de vorm waarin ze nu aan de orde komen in het PROV, problematische onderwerpen zijn. In hoofdstuk 7 worden voorstellen gedaan hoe met deze onderwerpen verder omgegaan kan worden.

6.3.7. *Wensen en voorstellen voor verbeteringen*

Een aantal wensen ter verbetering van het PROV heeft betrekking op het opnemen van nieuwe onderwerpen. Dat wordt in de volgende paragraaf aan de orde gesteld.

Een aantal andere wensen en voorstellen heeft betrekking op zaken waarover verschillende gebruikers vermoedelijk met elkaar zullen overeenstemmen, of althans elkaar niet zullen tegenspreken. Deze wensen of voorstellen geven wij hieronder eerst weer. Vervolgens zijn er ook wensen van gebruikers die tegengesteld aan elkaar lijken te zijn.

Wensen en voorstellen waarin verschillende gebruikers zich vinden

Vanuit het gezichtspunt van de praktische gebruikswaarde van het PROV zijn de volgende wensen het meest frequent geuit:

- Koppeling van PROV-gegevens met objectieve gegevens.²⁹

“Een mogelijkheid is om het PROV-onderzoek qua omvang en mogelijkheden af te stemmen op het BIS-onderzoek. De BIS-gegevens aangevuld met PROV-gegevens, op hetzelfde aggregatieniveau, zouden gelijkwaardige vergelijkingen kunnen opleveren, waardoor het beeld scherper wordt en er gerichtere, meer verantwoorde uitspraken gedaan kunnen worden. Op die manier kan de wisselwerking tussen monitoring en beleid verbeterd worden.” (Medewerker Regionale Directie)

- Een meer direct op de provincie toegeschreven rapportage.
- Een minder omvangrijke, meer toegankelijke rapportage.

Minder frequent genoemd zijn:

- Uitvoering PROV op lager schaalniveau, bijvoorbeeld per politieregio
- Aanlevering PROV-gegevens en PROV-teksten op floppy met mogelijkheid om eigen subselecties te maken.

“De rapportage is helder, maar ik zou een voorkeur hebben voor de aanlevering van PROV-gegevens op een floppy, zodat je zelf een rangschikking in de gegevens kunt maken.

Het is goed om een landelijk beeld te hebben, maar in feite heb je behoefte aan een regionaal beeld. En dan vind ik niet dat men tien rapporten moet gaan uitbrengen; dat vind ik veel te kostbaar. Maar breng een moederrapport uit en lever de gegevens zodanig aan dat bijvoorbeeld het bestand voor onze provincie eruit gelicht kan worden op een gemakkelijke manier. En op dat moment is de Regionale Directie zelf verantwoordelijk voor een presentatievorm.” (Medewerker Regionale Directie)

Vele gebruikers zullen kunnen instemmen met deze wensen. De vraag is alleen of deze wensen in de praktijk haalbaar zijn en of ze ook haalbaar zijn binnen het kader van het produkt ‘PROV’.

Tegengestelde wensen

De grootste tegenstelling in het wensenpatroon rondom het PROV centreert zich rond de vraag in welke mate beleidsmatige uitspraken gedaan moeten worden in het PROV. Een aantal beleidsmakers in de praktijk wil dat in het PROV stelliger uitspraken worden gedaan over de effectiviteit van landelijk of provinciaal beleid en over de kant waar dit beleid op moet gaan.

“Maar wanneer in het PROV een aantal zaken stelliger wordt aangegeven, kunnen wij in het formuleren van beleid wel aangeven dat het PROV-onderzoek dat ook weergeeft. Daarmee bedoel ik niet te zeggen dat het

²⁹ De wens tot koppeling van objectieve en subjectieve gegevens komt overeen met een aanbeveling in diezelfde richting van bureau Traffic Test.

PROV moet praten naar de mond van de gebruikers, c.q. opdrachtgevers. Het blijft altijd onafhankelijk, wetenschappelijk onderzoek. Maar het taalgebruik kan soms iets stelliger.” (ROV-secretaris)

Met name vanuit de SWOV wordt echter het verlangen geuit dat het PROV veel terughoudender is in het doen van beleidsuitspraken en dat in het PROV juist meer aandacht wordt besteed aan de interpretatie van het zelfgerapporteerde gedrag.

Uit het interview met een SWOV-medewerker:

“Waar ik het meeste bezwaar tegen heb is het vermengen van allerlei commentaren tussen de resultaten. Ik vind dat dit een soort basismateriaal is, waarover je sec de resultaten moet presenteren. Je moet dan niet tussendoor zeggen wat er allemaal aan de hand is of dat het hier of daardoor komt, want daar gaan ze de mist mee in.

Het concrete voorbeeld wat ik bij de hand heb betreft snelheden. Er wordt in het rapport beweerd dat er steeds vaker bewust overtredingen van de wettelijke rijsnelheid plaatsvinden. Het enige wat ze echter feitelijk gevonden hebben is dat het motief onopgemerkt de limiet overtreden afgenomen is. Zij interpreteren of verwoorden dat rechtstreeks als het vaker bewust begaan van overtredingen. Dat is niet terecht.”

Ook een medewerker van AVV laat zich kritisch uit over de mogelijkheid om enkel via het PROV uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van beleid. Vraag: Kun je de daling van zelfgerapporteerde rijsnelheid binnen de bebouwde kom toeschrijven aan beleid?

“Je zou het kunnen toeschrijven aan beleidsinspanningen, maar je kunt het nooit keihard waarmaken. Het is ongeveer hetzelfde als met de vraag: Wat heeft nou bepaald dat het rijden onder invloed in de loop der jaren is afgenomen? Jarenlang hebben we op dat terrein consequent landelijke campagnes gevoerd. Achteraf constateer je dan dat er inderdaad een verandering in gunstige zin is opgetreden. Het is moeilijk om uit te maken of dat direct te relateren is aan die voortdurend terugkerende campagnes, of dat mensen in samenleving ook via andere wegen het idee hebben gekregen dat men toch wat anders tegen het drinken van alcohol zou moeten kijken. Dus ja, je kunt dit soort verschuivingen in trends constateren in het PROV, maar of je dat kunt herleiden tot beleid, is vers twee. Zeker als resultaten in de gewenste richting gaan, is het in ieder geval meegenomen om vast te stellen dat er in ieder geval een ontwikkeling in gewenste richting is. Maar het blijft zeer lastig om dat heel concreet aan activiteiten te verbinden. In de samenleving is van alles voortdurend in beweging.” (AVV-medewerker)

Het draait bij deze tegenstelling om de principiële vraag of het verantwoord is om enkel op basis van zelfgerapporteerd gedrag tot vergaande beleidsuitspraken te komen. De onderzoekers van de SWOV menen dat dit niet mogelijk is, omdat de relatie tussen gerapporteerd gedrag en geregistreerd gedrag met de nodige voetangels en klemmen omgeven is.

Voor alle duidelijkheid: de SWOV twijfelt geenszins aan het belang van regelmatige ondervraging van weggebruikers over gedrag en motieven in verkeer en over houding ten opzichte van verkeersmaatregelen zoals dat via het PROV plaatsvindt. Volgens de SWOV biedt regelmatige ondervraging van weggebruikers een nuttige aanvulling op ongeval- en gedrags-

gegevens en is dat terecht te beschouwen als een onmisbaar basisproduct in de totale informatievoorziening.

Maar het standpunt van de SWOV is dat uitspraken over effectiviteit van beleid pas gedaan kunnen worden nadat verschillende bronnen van informatie, objectief en subjectief, naast elkaar zijn gelegd en kritisch zijn bekeken. In sommige gevallen kan gerapporteerd gedrag een redelijke indicator zijn van geregistreerd gedrag, maar in sommige gevallen ook niet.

Indien de gebruikers van het PROV die steller beleidsuitspraken wensen, instemmen met de voorwaarde dat deze uitspraken alleen mogelijk zijn na zorgvuldige betrachting van verschillende gegevensbronnen, dan lijkt de tegenstelling weer te verdwijnen.

6.3.8. *Wensen ten aanzien van nieuwe onderwerpen*

De meest frequent gesuggereerde nieuwe onderwerpen in het PROV zijn:

- bromfietscertificaat;
- 30 km/uur-gebieden;
- duurzaam-veilig verkeer algemeen, met name kennis van duurzaam-veilig verkeer en draagvlak ervoor;
- mobiliteitskeuzen (ook genoemd als specifiek onderdeel van duurzaam-veilig verkeer).

Wellicht heeft het onderwerp bromfietscertificaat een tijdelijk actueel karakter, terwijl bij de onderwerpen 30 km/uur-gebieden, duurzaam-veilig verkeer en mobiliteitskeuzen van weggebruikers eerder gedacht moet worden aan blijvende toevoegingen in het PROV. Het belang van het onderwerp mobiliteit voor verkeersveiligheid wordt ook onderstreept in ander onderzoek onder gebruikers.

“Een ruime meerderheid is van oordeel dat men zich bij het streven naar meer verkeersveiligheid ook op mobiliteitsbeheersing en op beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze moet richten.” (Brouwer & Mulder, te verschijnen; p. 81).

Veel minder frequent zijn genoemd:

- de ervaring van agressie in het verkeer (kleven, snijden enzovoort);
- het draagvlak voor verkeersveiligheid bij lokale wethouders;
- het gedrag en de motieven bij bestuurders van zwaar verkeer;
- het draagvlak bij het bedrijfsleven voor verbetering van verkeersveiligheid;
- bijzondere omstandigheden bij verkeer (mist, gladheid, regen);
- verkeersopleidingen en de tekorten die mensen daarin ervaren;
- de relatie wegomgeving en gedrag.

Opmerkelijk is dat de begrippen ‘subjectieve verkeersonveiligheid’ en ‘leefbaarheid’ niet expliciet zijn genoemd. Sommige ondervraagden scharen alle gegevens uit het PROV onder de algemene noemer ‘subjectieve verkeersonveiligheid’. Dat kan verklaren waarom het onderwerp ‘subjectieve veiligheid’ door deze en andere ondervraagden niet expliciet is genoemd als apart, nieuw onderwerp. Het belang van subjectieve verkeersveiligheid als apart onderwerp komt wel expliciet naar voren in ander recent onderzoek (Brouwer & Mulder, te verschijnen; p. 84).

6.3.9. *Opdrachtverlening en regio-specifieke vragen*

Vrijwel alle respondenten stemmen overeen dat de opdrachtverlening van het PROV centraal moet gebeuren. De voor de hand liggende instantie om dit te doen is dan de AVV.

“De opdrachtgeversrol hoort bij AVV. We willen hier ook continuïteit in hebben. Het is ook veel efficiënter dan dat het via afzonderlijke regionale directies verloopt, die zich moeten verdiepen in opdracht verlenen, onderzoekmethode en onderwerpen. Dit is typisch een voorbeeld van een onderzoek dat je landelijk moet doen.” (medewerker Regionale Directie)

Ondervraagden van de AVV menen ook dat de AVV ervoor moet zorgen dat het produkt ‘PROV’ jaarlijks er komt.

Daarnaast wordt er nog een aantal partijen genoemd die een belangrijke rol behoren te spelen bij de totstandkoming van het PROV. De Regionale Directies moeten bij de voorbereiding van het PROV geconsulteerd worden over de inhoud van het PROV en moeten hun wensen kunnen inbrengen. De uit het POC samengestelde begeleidingsgroep van het PROV zou wellichte een continu structureel karakter kunnen verkrijgen en kunnen fungeren als link tussen Regionale Directies en de gezamenlijke producenten van het PROV. Volgens één van de ondervraagden is de behandeling van de PROV-resultaten als één van de agendapunten op een toch al overvolle POC-vergadering niet zo effectief. Daarvoor zou een betere vorm gevonden moeten worden.

Door sommige AVV-medewerkers en sommige medewerkers van Regionale Directies wordt aan de SWOV een rol toebedacht als kwaliteitscontroleur van het PROV. De SWOV wil als coördinerend instituut op het terrein van verkeersveiligheidsonderzoek uiteraard graag betrokken zijn bij de begeleiding van het PROV. Dat zou kunnen gebeuren in de rol van formele opdrachtgever zoals dat in de jaren 1993 en 1994 is gebeurd. Wellicht is ook een andere begeleidingsvorm denkbaar, zoals uitbreiding van de begeleidingsgroep PROV met een SWOV-medewerker.

Kijken we terug op de periode 1990-1995, dan is er toch een wat onrustig beeld rondom de opdrachtverlening en begeleiding van het PROV. Steeds wisselende partijen en groepen hebben zich, vaak onafhankelijk van elkaar, met inhoud en opzet van het PROV bemoeid. Voor bureau Traffic Test moet het ook geen gemakkelijk taak zijn geweest om tegemoet te komen aan de verschillende wensen die zijn geuit. Wellicht waren ook niet alle wensen even legitiem of even relevant.

Van groot belang is dat in de komende vier of vijf jaar voor een enigszins vaste vorm van opdrachtverlening en begeleiding wordt gekozen, waarbij ook de continuïteit van de personen in de begeleidingsgroep enigszins wordt gegarandeerd.

Regio-specifieke vragen

Bij de opdrachtverlening aan Traffic Test worden de Regionale Directies en ROV's in de gelegenheid gesteld extra regio-specifieke vragen te bedenken die als het ware kunnen ‘meeliften’ met het hoofdonderzoek. dat meeliften gebeurt dan via een apart inlegvel in de vragenlijst. In hoofdstuk 5 werd geconstateerd dat er geen aanwijzingen zijn dat dit inlegvel een storend effect heeft op de beantwoording van de vragenlijst.

Alle ondervraagden die ervaring hebben opgedaan met regio-specifieke vragen zijn enthousiast over deze mogelijkheid. Het zijn vaak de regio-specifieke vragen, meer dan de algemene PROV-vragen, waaruit afgeleid kan worden dat specifieke projecten of inspanningen door het plaatselijke publiek zijn opgemerkt en gewaardeerd.

Eén van de ondervraagden merkt op dat het belangrijk is dat men bij het ROV de nodige bedenktijd of voorbereidingstijd hiervoor krijgt. In het verleden is de tijdspanne tussen aankondiging van de mogelijkheid en de deadline voor de feitelijke aanvraag wel eens zo kort geweest, dat het ROV niet zo snel een goed idee kon leveren voor de regio-specifieke vragen. Het verdient aanbeveling om aan alle betrokkenen een schema van tijdstippen te geven wat betreft de verschillende fasen van voorbereiding, uitvoering en rapportage van het PROV. In dit schema staan dan alle partijen vermeld die iets te maken hebben met het PROV en staat kort aangegeven welke procedures (invullen opdrachtbonnen) van belang zijn.

6.4. Aanbevelingen

Op grond van de uitkomsten van het gebruikersonderzoek doen wij de volgende aanbevelingen:

- De gebruikswaarde van het PROV dient vergroot te worden door het rapport in sterkere mate toe te schrijven naar de regio.
- De gebruikswaarde van het PROV dient vergroot te worden door in het rapport meer aandacht te besteden aan de mogelijke betekenis van gerapporteerde gedrag.
- De in 1996 verschenen brochure vormt wellicht een beter instrument dan het volledige rapport, om de resultaten van het PROV toegankelijk te maken voor de groepen diverse gebruikers. De aanmaak van een dergelijke brochure in bepaalde oplage zou een vast jaarlijks onderdeel moeten zijn van de totale PROV-rapportage.
- Het verdient overweging om de volgende onderwerpen op korte termijn in het PROV te introduceren: bromfietscertificaat, 30 km/uur-gebieden, mobiliteitskeuzen. Het onderwerp bromfietscertificaat is wellicht slechts tijdelijk actueel en kan voorlopig meegenomen worden in het PROV; de onderwerpen 30 km/uur-gebieden en mobiliteitskeuzen zijn blijvende onderwerpen.
- De meting van de onderwerpen 'draagvlak voor maatregelen' en 'zelfgerapporteerde ongevallen' gebeurt op dit moment in het PROV niet op een goede manier en moet worden verbeterd.
- Het verdient aanbeveling om voor de komende jaren tot een vaste begeleidingsstructuur te komen voor het PROV. AVV blijft het eerst aangewezen instituut om de opdrachtverlening centraal te regelen, eventueel met SWOV als onderaannemer voor inhoudelijke kwaliteitscontrole. Er dient ook zekerheid te zijn over een vaste begeleidingsgroep, waarin leden van het POC en eventueel ook SWOV zitting hebben.

7. Conclusies en aanbevelingen

In dit rapport is het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) onder de loep genomen, met het oogmerk om de gebruikswaarde van dit onderzoek te verbeteren.

Er is gekeken naar verschillende onderwerpen: de representativiteit van de steekproef, de samenstelling en inhoud van de vragenlijst en het gebruik en gebruikswaarde vanuit het perspectief van verschillende gebruikers. In dit hoofdstuk willen we de balans opmaken van wat de afzonderlijke deelonderzoeken hebben opgeleverd en een aantal aanbevelingen leveren voor aanpassing van het PROV.

Paragraaf 7.1 gaat in op belangrijkste punten en aanbevelingen ten aanzien van de representativiteit van de steekproef. In § 7.2 volgen de voornaamste conclusies en aanbevelingen wat betreft de samenstelling van de vragenlijst. In § 7.3 worden de resultaten van het onderzoek onder gebruikers in het licht geplaatst van de vraag naar optimale benutting van informatie uit het PROV. Voor een deel reiken de conclusies en aanbevelingen in deze paragraaf verder dan wat direct uit de resultaten van het onderzoek afgeleid kan worden.

7.1. Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de steekproef

7.1.1. *Steekproeftrekking*

De gegevens voor het PROV worden verzameld door middel van een schriftelijke enquête die gebruik maakt van een tweetrapsprocedure. In de eerste trap wordt een ruime steekproef aangeschreven van personen die een antwoordkaartje kunnen opsturen als zij bereid zijn om aan het onderzoek mee te werken. Uit deze groep wordt een nieuwe (gestratificeerde) steekproef getrokken die wordt verzocht om de vragenlijst van het PROV in te vullen. De uiteindelijke respons na deze twee trappen bedraagt ongeveer 19%. De toegepaste benaderingswijze en de resulterende lage respons leiden op grond van theoretische overwegingen tot de verwachting dat de respons van het PROV selectief is en het onderzoek dus geen representatief beeld van de Nederlandse bevolking kan bieden.

De vergelijking van gegevens uit de CBS-bevolkingsstatistieken en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) met gegevens uit het PROV kan deze zorg om de representativiteit niet definitief bevestigen, maar evenmin wegnemen.

In het geval van de variabele leeftijd blijkt het PROV niet representatief te zijn. Hetzelfde geldt voor maatschappelijke participatie van groepen die vergelijkbaar zijn en voor rijbewijsbezit. De verschillen voor rijbewijsbezit en leeftijdsamenstelling zijn echter klein. Ook bij de variabelen 'opleiding' en 'autobezit' worden verschillen aangetroffen. Maar bij deze variabelen kan niet geheel worden uitgesloten dat de verschillen moeten worden toegeschreven aan verschillen in vraagstelling.

Er zijn echter manieren van dataverzameling mogelijk die waarschijnlijk tot een grotere respons leiden, een kleiner risico van selectieve respons opleveren en die volgens ingewonnen informatie zonder of tegen geringe meerkosten kunnen worden toegepast.

Alles overziende lijkt er voldoende reden om serieus na te gaan of deze alternatieven haalbaar zijn. Het is zaak om daarbij het belang van de

continuïteit van de gegevensreeksen uit het PROV in de gaten te houden. Op dit punt komen wij terug in § 7.4.1, over de implementatie van een PROV in een nieuwe vorm.

Gezien de problemen die zijn gerezen om resultaten uit het PROV te vergelijken met die uit CBS en OVG, bevelen we aan om in de toekomstige PROV-vragenlijst de vragen naar de achtergrondkenmerken rijbewijsbezit, opleiding, autobezit, jaarkilometrage beter vergelijkbaar te maken met de overeenkomstige vragen uit CBS of OVG. Dat vergemakkelijkt in de toekomst de controle op de representativiteit van de steekproef.

7.2. Conclusies en aanbevelingen ten aanzien van samenstelling van de vragenlijst

7.2.1. Algemeen

Belangrijke doelen van de screening van de vragenlijst en van de interviews waren: het opsporen van mogelijke foutenbronnen in de vragenlijst en het bepalen of respondenten de mogelijkheid hebben om een goed antwoord op de vragen te geven. De screening en interviews hebben in dat opzicht geleid tot een aantal aanbevelingen ten aanzien van volgorde en formulering van vragen. Deze aanbevelingen zijn nauwkeurig weergegeven in *Bijlage 9* van dit rapport.

Vanwege het erg technische karakter van de aanbevelingen gaan we hier niet meer op details in. Wel geven we in het kort nog enige toelichting op de meer algemene achtergronden van de aanbevelingen.

De aanbevelingen die zijn gedaan hebben verschillende achtergronden.

Sommige aanbevelingen kunnen leiden tot een grotere respons op bepaalde vragen, bijvoorbeeld omdat de vraag dan minder irritatie zal opwekken.

Andere aanbevelingen betreffen het opnemen van extra antwoordcategorieën om respondenten beter in staat te stellen antwoord te geven op de vragen.

In sommige gevallen is voorgesteld om vragen op een andere wijze te verwoorden, zodat de bedoeling van de vraag duidelijker wordt. In een paar gevallen gaan aanbevelingen zo ver dat voorgesteld wordt om een vraag niet meer op te nemen in de vragenlijst. De reden daarvoor kan zijn dat de vraag geen betrouwbare waarneming is van datgene wat men beoogt te meten, en de vraag in aangepaste vorm niet meer geschikt zou zijn voor een schriftelijke vragenlijst.

Bepaalde aanbevelingen zijn ingrijpender voor het PROV dan andere: voorstellen tot een andere verwoording of het opnemen van een extra antwoordcategorie zijn duidelijk van een andere orde dan voorstellen om vragen niet meer in de huidige vorm in de vragenlijst op te nemen. Alle aanbevelingen zijn echter gedaan met als oogmerk tot een betere vragenlijst te komen: duidelijker voor respondenten en leidend tot beter interpreteerbare resultaten voor de onderzoekers en bruikbaarere resultaten voor de gebruikers.

7.2.2. Aanbevelingen ten aanzien van problematische onderwerpen

Bij de vragen over een aantal onderwerpen is geconstateerd dat de validiteit twijfelachtig is. Deze onderwerpen zijn: draagvlak voor maatregelen, pakkansen in hypothetische situaties en zelfrapportage van ongevallen. Er moet beslist getracht worden deze vragen te verbeteren. Hieronder schetsen we mogelijkheden hiertoe.

Zelfgerapporteerde verkeersongevallen

Een probleem bij de vraag naar verkeersongevallen is dat mensen verschillen in hun definiëring van datgene wat zij verstaan onder een verkeersongeval. Een gebeurtenis die sommigen wel aanmerken als verkeersongeval wordt door anderen niet als verkeersongeval aangemerkt. Dit probleem speelt vooral een rol bij gebeurtenissen waarbij slechts één partij betrokken is.

Indien de resultaten van deze vraag beschouwd worden als een subjectieve beoordeling van wat men heeft meegemaakt in het verkeer, dan kan deze vraag zonder problemen worden gehandhaafd. Indien de resultaten echter worden gebruikt als benadering van een objectieve ongevallenregistratie, dan levert deze vraag niet de gewenste informatie op.

Draagvlak

Over het onderwerp 'draagvlak' worden in de PROV-vragenlijst in feite zesentwintig vragen gesteld. Van dertien maatregelen wordt gevraagd of de respondent ze nodig vindt en of de overheid er wel voldoende aan doet. Maar deze zesentwintig vragen worden in één tabel-formaat aan de respondent voorgelegd. Het probleem voor de respondent is dat hem of haar een groot aantal vragen 'en bloc' worden gesteld, en dat het vraagformaat uitnodigt de dertien maatregelen met elkaar te vergelijken. Dat is een moeilijke taak. Bovendien heeft de respondent geen mogelijkheid om aan te geven dat hij over bepaalde maatregelen geen mening heeft.

De moeilijkheid bij het vergelijkenderwijs beoordelen van de verschillende maatregelen hangt waarschijnlijk samen met het feit dat de genoemde maatregelen op meerdere vergelijkingsdimensies kunnen verschillen. Om enkele dimensies van onderscheid te noemen:

- gerealiseerde maatregelen (snelheidsbegrenzers in vrachtauto's) en (nog) niet gerealiseerde maatregelen (strafpuntenstelsel);
- maatregelen waarmee de respondent waarschijnlijk direct ervaring mee heeft (bijvoorbeeld minirotondes), en maatregelen waarbij die directe ervaring ontbreekt (bijvoorbeeld snelheidsbegrenzers in vrachtauto's);
- maatregelen die directe gevolgen kunnen hebben voor de respondent zelf (meer politiecontroles, verhogen van boetes/straffen), en maatregelen die de respondent zelf niet meemaakt of kan negeren (verkeerslessen op school, verkeersvoorlichting).

Verder is nog de vraag of de respondenten bij bepaalde maatregelen wel hetzelfde in gedachten hebben. De respondenten kunnen zeer verschillende voorstellingen hebben van een in Nederland nog niet gerealiseerde maatregel als 'een strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen'.

Ten slotte is ook problematisch dat sommige formuleringen van maatregelen zoals 'het oplossen van files' en 'verbeteren van de rijopleidingen' eigenlijk niet naar een concrete maatregel maar naar het einddoel van een maatregel verwijzen.

In de draagvlak-meting in het PROV worden twee aspecten onderscheiden: de vraag naar de noodzaak van maatregelen en of de overheid er voldoende aan doet. Voor veel respondenten zullen deze aspecten waarschijnlijk nauw verbonden met elkaar zijn: hoe meer men een maatregel nodig vindt, des te meer zal men neigen tot de mening dat de overheid er eigenlijk niet voldoende aan doet. Volgens Traffic Test leveren de vragen of de overheid voldoende aan maatregelen doet, geen betrouwbare informatie op; reden waarom de behandeling van de resultaten van deze vragen in het rapport achterwege blijft.

Verbetering van de vragen over draagvlak kan gerealiseerd worden door vereenvoudiging van het vraagformaat. In concreto betekent dat het volgende:

1. Laat maatregelen beoordelen op één aspect: de noodzaak of belangrijkheid van de maatregel voor de verkeersveiligheid. Dat leidt tot een halvering van het aantal vragen. Het tweede aspect (of de overheid er voldoende aan doet) maakt de vraagstelling voor de respondenten nog ingewikkelder, en levert geen aanvullende informatie op.
2. In de vraag moet expliciet de koppeling van de maatregel met verkeersveiligheid genoemd worden. Dit kan bereikt worden door elke maatregel volgens een vast stramien te behandelen. Eerst nagaan of er een probleem is en vervolgens de relatie leggen met verkeersveiligheid.
Bijvoorbeeld:
“Vindt u dat er voldoende fietspaden zijn?”
“Vindt u fietspaden belangrijk met het oog op de verkeersveiligheid?”
3. De einddoelen van maatregelen bijv. ‘oplossen van files’, ‘verbeteren van rijopleiding’, ‘verbeteren van oversteekvoorzieningen’ worden genoemd naast concrete maatregelen ‘snelheidsbegrenzers in vrachtauto’s’, ‘minirotondes/verkeerspleinen’. Het is beter indien consequent wordt verwezen naar concrete maatregelen of indien consequent wordt verwezen naar einddoelen van maatregelen.
4. Bij voorkeur moeten respondenten ongeveer hetzelfde denken bij verschillende soorten maatregelen. Alleen dan zijn antwoorden onderling vergelijkbaar. Dit kan bereikt worden door de maatregelen zoveel mogelijk te specificeren. De vraag “Vindt u dat er voldoende fietspaden zijn?” zou gespecificeerd kunnen worden tot “Vindt u dat er in het dorp/de stad waar u woont voldoende fietspaden zijn?”

Pakkansen in hypothetische situaties

Ook bij de vraag naar de pakkans in een aantal hypothetische situaties hebben interpretatieverschillen invloed op de mogelijkheden om de resultaten van deze vraag te gebruiken. Het probleem bij deze vraag is met name dat een grote of kleine pakkans niet voor iedereen hetzelfde betekent. De antwoorden die op deze vraag worden verkregen weerspiegelen vooral een subjectieve beleving van de pakkans, een ‘gevoel’. Voor dat doel, het meten van de subjectieve beleving, kan deze vraag daarom wel worden gebruikt. Het probleem van de grote nonrespons wordt daarmee echter niet opgelost.

De vraag is niet geschikt om de pakkans te kwantificeren. Indien de vraag wel met die bedoeling wordt gesteld zou er gedacht kunnen worden aan de mogelijkheid om respondenten een antwoord te laten geven door middel van een kruisje op een balk die loopt van 0% tot 100%. Gezien de ervaringen in de interviews moet echter ook in dat geval rekening gehouden worden met een grote nonrespons.

Wellicht is een goede oplossing om de kwantificering van de pakkans achterweg te laten, en eenvoudig te vragen aan respondenten of de pakkans groter of kleiner is geworden, of gelijk is gebleven.

7.2.3. *Aanbevelingen ten aanzien van nieuwe onderwerpen*

Vanuit de bij gebruikers geïnventariseerde wensen bevelen wij aan vragen in het PROV op te nemen over de volgende onderwerpen:

- bromfietscertificaat;
- 30 km/uur-gebieden;
- kennis van en draagvlak voor ‘duurzaam-veilig’;
- mobiliteitskeuzen.

Wellicht heeft het onderwerp bromfietscertificaat een tijdelijk actueel karakter, terwijl bij de onderwerpen 30 km/uur-gebieden, duurzaam-veilig verkeer en mobiliteitskeuzen van weggebruikers eerder gedacht moet worden aan blijvende toevoegingen in het PROV.

Bij voorkeur dienen de nieuwe vragen die voor langere tijd worden meegenomen in het PROV te worden verkregen via pre-testing. Door middel van interviews dient te worden nagegaan in welke mate de gestelde vragen betrouwbare zijn, dat wil zeggen: duidelijk, eenduidig interpreteerbaar, niet bedreigend enzovoort. Traffic Test heeft door middel van het Periodiek Regionaal Onderzoek Mobiliteit (PROM) al ervaring opgedaan met vragen over mobiliteit en kan die ervaring wellicht benutten voor het PROV.

Er zijn aanwijzingen gevonden dat vermoeidheidseffecten een rol spelen bij het invullen van de vragenlijst (zie § 6.3). Daarom is belangrijk dat de opname van nieuwe vragen in de vragenlijst niet leidt tot uitbreiding van lengte. De voorgestelde verbetering in het vraagformaat van de vragen over draagvlak (zie § 7.2.2) leidt ertoe, dat een aantal vragen wordt weggelaten. Dit creëert enige ruimte voor nieuwe vragen zonder dat de vragenlijst wordt uitgebreid. Dat betekent dat over elk van de nieuwe onderwerpen een beperkt aantal vragen - maximaal drie - gesteld kan worden.

Uit het pretesten kan blijken dat er over één of meer van de nieuwe onderwerpen relatief veel - bijvoorbeeld vijf of zes - vragen gewenst zijn. In dat geval bevelen wij aan om ter compensatie van het grote aantal nieuwe vragen een aantal oude vragen weg te laten uit het PROV (zie § 7.2.2).

7.3. Optimale benutting van informatie

De optimale benutting van informatie uit het PROV vereist dat een aantal stappen goed wordt doorlopen.

Ten eerste is van belang dat de informatie zo goed mogelijk wordt geordend door de onderzoekers (§ 7.3.1).

Ten tweede moet de geordende informatie in optimale vorm worden aangeboden aan gebruikers (§ 7.3.2).

Ten slotte zullen gebruikers zelf toch nog tijd en moeite moeten investeren om optimaal gebruik te kunnen maken van de gegevens (§ 7.3.3).

Informatie kan meer ‘op maat’ worden toegeleverd aan gebruikers. Voorts zal het nodig blijven dat gebruikers vanuit hun kennis verantwoordelijkheid nemen om de aangeboden informatie juist te verwerken.

7.3.1. Informatie-ordering

Nadat de informatie uit het PROV statistisch bewerkt is liggen de uiteindelijke resultaten ter inspectie voor. Wat er dan gebeurt is dat de onderzoekers het materiaal voor zichzelf ordenen en daarover een rapportage schrijven. Die rapportage wordt vervolgens ter commentaar voorgelegd aan opdrachtgever of klankbordgroep.

De informatie in het rapport wordt uiteindelijk als volgt geordend.

Er worden aparte hoofdstukken besteed aan de speerpunten (snelheid, rijden onder invloed, beveiligingsmiddelen), aan aparte groepen weggebruikers

(snorfietzers, motorrijders) en aan politietoezicht. De landelijke trends en gegevens vormen de hoofdmoot van het verhaal, waarbij op een aantal plaatsen aandacht wordt besteed aan provinciale verschillen.

Voor het provinciale verkeersveiligheidsbeleid is een apart hoofdstuk geschreven met daarin provinciale verschillen in zogenaamde indexen van verkeersveilig gedrag. Bij sommige trends of verschillen in het rapport worden achterliggende verklaringen gegeven, bij sommige ook niet.

De ordening van informatie is een zeer belangrijke manier om informatie zo toegankelijk mogelijk te maken: zowel voor opdrachtgever en begeleidingsgroep die de eerste ruwe versie van het rapport doornemen, als later voor de gebruikersgroep die te maken krijgt met het eindrapport.

Wellicht kan de informatie-ordening verbeterd worden door expliciet de ordeningsprincipes te benoemen. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden naar puur inhoudelijke ordeningsprincipes en ordeningsprincipes die voortkomen uit wensen van gebruikers.

Ordeningsprincipes vanuit wensen van gebruikers

De voornaamste gebruikersgroep van het PROV is de regio: de provinciale en regionale beleidmakers en beleidadviseurs. De wensen van gebruikers ten aanzien van de informatie-ordening zijn:

- verschillen van eigen provincie afgezet tegen landelijk en tegen de rest van de regio (Noord, Oost, West, Zuid) of tegen een buurprovincie;
- provinciale trends afgezet tegen landelijke, tegen de rest van de regio of tegen een buurprovincie.

Inhoudelijke ordeningsprincipes ten aanzien van cijfers

Om greep te krijgen op de totale PROV-informatie kunnen de volgende ordeningsprincipes geformuleerd worden. De informatie wordt ten eerste geordend naar speerpunt of onderwerp. Dat is wat in feite al gebeurt in het PROV.

In een tweede stap wordt de informatie geordend naar richting van de verschillen: positief of negatief. Welke verschillen of trends lijken te wijzen op een positieve ontwikkeling en welke op een negatieve?

Vervolgens wordt de informatie verder geordend naar de grootte van de verschillen of afwijkingen. Het voldoet daarbij niet om uitsluitend statistische significantie als enig criterium te gebruiken. Een verschil kan statistisch significant zijn, terwijl het in absolute zin niet zoveel voorstelt. De echt groot lijkende verschillen moeten als eerste genoemd en behandeld worden. Die verschillen moeten dan in de tekst ook expliciet worden aangeduid als 'groot'.

Inhoudelijke ordeningsprincipes ten aanzien van uitspraken over cijfers

Een vierde stap in de ordening van informatie is, dat - indien mogelijk - een betekenis moet worden toegekend aan de geconstateerde verschillen. Indien bijvoorbeeld een vermindering in het zelfgerapporteerde rijden onder invloed wordt geconstateerd, moet iets worden gezegd over de mogelijke betekenis van dit gegeven: is er sprake van een verandering in feitelijk gedrag of lijkt er iets anders aan de hand te zijn?

In het PROV-rapport wordt summier ingegaan op het speciale karakter van zelf-rapportage: 'Het gaat in het PROV dus om zelfgerapporteerde gegevens van personen en niet om geregistreerde gegevens. Zelfrapportage levert in het algemeen een ander soort gegevens op dan registratie van feitelijk gedrag met behulp van meer objectieve meetmethoden.' (Vissers, Zeilstra en

Nägele, 1995). Maar op deze passage volgt geen uitleg meer over de mogelijke betekenis van zelfgerapporteerd gedrag. In het onderzoek *Kennis op maat voor regio en rijk* (Brouwer & Mulder, te verschijnen) wordt de volgende toelichting gegeven op het gebruik van beweerd gedrag:

“Beweerd gedrag is geen vervanging van geobserveerd gedrag, omdat het antwoord dat respondenten geven in het algemeen sociaal gewenst is. Ook de relatie tussen beweerd gedrag en geobserveerd gedrag is onderhevig aan verandering, mede omdat normen en waarden verschuiven. Voorts is beweerd gedrag vaak gekoppeld aan ‘gemiddelde’ situaties zoals de respondent die op dat moment in zijn/haar hoofd heeft; ook daardoor laat het zich lastig met gedrag vergelijken dat in specifieke situaties geobserveerd is.” (Brouwer & Mulder, te verschijnen; p. 73)

Het komt erop neer dat gegevens over beweerd gedrag nadere interpretatie behoeven. Met name wanneer er verschillen of verschuivingen optreden, is interpretatie vereist. Bij wijzigingen in zelfgerapporteerd gedrag zijn in principe vier verklaringen mogelijk:

1. Het onderliggende gedragspatroon is werkelijk gewijzigd. Dan zijn er nog twee mogelijkheden: het is een kleine groep mensen die vrij drastisch het gedrag hebben gewijzigd, of: er is een grote groep mensen die het gedrag een beetje hebben gewijzigd.
2. Het onderliggende gedragspatroon is eigenlijk niet gewijzigd, maar is door toevallige omstandigheden in het betreffende jaar of in het betreffende gebied niet uit de verf gekomen (door een uitzonderlijk koude winter is het uitgaan en daarmee drankgebruik verminderd).
3. Het onderliggende gedragspatroon is niet gewijzigd, maar wel de openheid waarmee de mensen erover vertellen. Bij vragenlijst-onderzoek speelt altijd het probleem van sociale wenselijkheid: sommige respondenten proberen een beeld van zichzelf te schetsen dat positiever is dan de werkelijkheid. De manier waarop sociale wenselijkheid zich manifesteert kan veranderen over tijd, al naar gelang sociale normen ten aanzien van gewenst gedrag zich wijzigen.
4. Het onderliggende gedragspatroon is niet gewijzigd, maar wel de zelf-observatie of zelfkennis van het gedrag. Het is mogelijk dat een groep mensen exact hetzelfde gedrag vertoont als voorheen, maar daarover toch anders rapporteert, doordat ze een beter beeld verkrijgen van hun eigen gedrag. Personen kunnen niet altijd snel een antwoord kunnen geven op vragen waar, wanneer, hoe vaak en waarom ze bepaald verkeersgedrag hebben vertoond. Vaak is voor de beantwoording van dergelijke vragen een herinneringsproces nodig, waarbij een antwoord wordt ‘geconstrueerd’ aan de hand van soms zeer selectieve geheugeninformatie. Indien personen systematischer hun eigen gedrag ‘monitoren’ en opslaan in het geheugen, kunnen antwoorden vaak sneller en betrouwbaarder gegeven worden. Met name intensieve publiciteit of controversie rondom een onderwerp kan personen ertoe brengen hun eigen gedrag beter in de gaten houden, waardoor ze een beter beeld krijgen van dat gedrag.

Uiteraard is het niet mogelijk om bij elk afzonderlijk gegeven in het PROV uitgebreid in te gaan op de mogelijke betekenis ervan. Met name bij de grote verschillen en bij de belangrijke risico-gedragingen is enige aandacht voor de betekenis van de zelfrapportage van belang. Indien niet duidelijk is wat de betekenis is van een resultaat, moet dat ook expliciet vermeld worden.

De mogelijkheid moet bestaan dat het PROV ook opmerkelijke bevindingen rapporteert zonder dat daaraan meteen een verklaring wordt verbonden. Vaak is nader onderzoek, extra cijfermateriaal of consultatie van deskundigen nodig om tot goede betekenisverlening te komen. Het is belangrijk dat in het PROV dan aangegeven wordt welke informatie nog gewenst is om verdergaande uitspraken te doen.

Aanbevolen wordt om de informatie uit het PROV-onderzoek als volgt te ordenen:

1. per speerpunt of onderwerp
2. per provincie afgezet tegen landelijk, regio en buurprovincie
3. naar de richting van verschillen: positief, negatief geen verschil
4. naar de grootte van de verschillen
5. naar de mogelijkheid om een betekenis te verbinden aan de resultaten

7.3.2. Informatie-overdracht

Nadat informatie is geordend, volgt het proces van informatie-overdracht: de informatie wordt in een bepaalde vorm gerapporteerd en de rapportage verspreid onder gebruikers. Jarenlang heeft het PROV bestaan uit één hoofd rapportage (het hoofd rapport), aangevuld met specifieke rapportages voor provincies.

Die hoofd rapportage moest uiteenlopende groepen gebruikers bevredigen:

- landelijke beleidmakers;
- regionale beleidmakers;
- wetenschappelijke onderzoekers.

Het resultaat is een tamelijk omvangrijk rapport, waarin zoveel mogelijk informatie wordt gezet die eventueel van belang kan zijn voor verschillende gebruikers. De omvang van de rapportage heeft tot gevolg, dat veel gebruikers niet de moeite nemen of niet de tijd hebben om het gehele rapport door te lezen. Mede door de omvang heeft het rapport voor gebruikers ook het karakter van 'naslagwerk': op het moment dat je informatie nodig hebt zoek je het op.

Feitelijk is er behoefte aan verscheidene rapportagevormen van de gegevens uit het PROV. Dat blijkt uit de afzonderlijke provinciale PROV-rapportages die bureau Traffic Test maakt (zie *Bijlage 3*) en ook uit de in 1996 verschenen brochure van het PROV, die tot doel had in bredere kring bekendheid te geven aan de resultaten van het PROV.

ROV's en Regionale Directies, die een zo volledig mogelijk beeld moeten hebben, kunnen de uitgebreide rapportagevorm niet missen. Maar voor allerlei instanties daarbuiten - politie, VVN, CBR, ANWB, CAD's enzovoort - is de brochurevorm wellicht een beter middel om de resultaten

van het PROV kenbaar te maken. Voor deze organisaties geldt ook dat het budget om boeken en rapporten aan te schaffen, erg beperkt is. Ook in dat opzicht is de brochurevorm een uitkomst.

Indien de eerdere aanbeveling van een meer regio-specifieke informatie-ordening wordt overgenomen, leidt dit zeker ertoe dat de PROV-rapportage nog uitgebreider wordt. Een mogelijkheid is om aparte PROV-rapportages te maken voor de vier Nederlandse regio's Noord, Oost, West, Zuid. Waarschijnlijk leidt dit tot een verhoging van produktiekosten met enkele tienduizenden guldens.

Door informatie-aanbieding 'op maat' kan een beter gebruik van de informatie uit het PROV bewerkstelligd worden, doordat de informatie:

- summierder is;
- relevanter is voor de gebruikersgroep;
- goedkoper is voor de gebruikersgroep.

Aanbevolen wordt om de overdracht van de PROV-informatie als volgt te regelen:

- een volledige PROV-rapport voor ROV's en Regionale Directies;
- een verkorte brochure speciaal bestemd voor politiekorpsen, VVN, CBR, CAD's enzovoort; en
- indien er financiële ruimte voor is: aparte PROV-rapportages voor regio's Noord, Oost, West en Zuid.

Het lijkt gewenst om voor de brochure-uitgave van het PROV structureel financiële ruimte te creëren.

De regio-specifieke rapportages of brochures zijn voor de gebruikers wel goedkoper, maar de verscheidene rapportagevormen verhogen de totale produktiekosten. De rapportage in brochure-vorm lijkt op dit moment een wenselijke aanvulling op het hoofdrapport. Het lijkt gewenst om hiervoor structureel financiële ruimte te reserveren.

De overdracht van informatie uit het PROV kan voor een deel ook geschieden binnen het kader van andere producten of basisfaciliteiten, maar de bespreking daarvan valt buiten het huidige onderzoekskader (zie overigens § 7.4.3).

7.3.3. Informatie-gebruik

De gebruikswaarde van het PROV wordt door ondervraagden positief ingeschat. Informatie uit het PROV wordt ook feitelijk en regelmatig gebruikt door Regionale Directies, ROV's, landelijke beleidsmakers voor beleidsplannen, werkplannen en notities.

Volgens gebruikers voldoet het PROV zeker aan twee van de drie oorspronkelijke doeleinden: 1. Identificatie van aandachtspunten voor beleid door monitoring van ontwikkelingen en verschillen en, 2. Analyse van achtergronden van aandachtspunten.

Bij het derde geformuleerde doel 'terugkoppeling naar beleid, aantonen van effecten van beleid' worden door verschillende partijen kanttekeningen geplaatst. De belangrijkste zijn:

- De vragen in het PROV zijn vaak te algemeen om landelijke of regionale beleidsprocessen of activiteiten mee te kunnen evalueren. Dit geldt niet voor de regio-specifieke vragen, die vaak wel een goed beeld kunnen geven van de werking van specifieke regionale activiteiten.
- Het is bijzonder moeilijk om de effecten van beleid en die van andere maatschappelijke autonome ontwikkelingen van elkaar te scheiden.
- Gerapporteerd gedrag en gerapporteerde ongevallen kunnen niet zonder meer worden aanvaard als indicatoren voor effectiviteit van gevoerd beleid.

Het PROV is vooral door de mogelijkheid van regio-specifieke vragen in staat om aan te geven in hoeverre regionale activiteiten door het publiek zijn opgemerkt. Verder kunnen veranderingen in zelf-gerapporteerd gedrag, kennis en motieven ook een voorlopige indicatie geven voor het succes van deze activiteiten.

Maar de kracht van het PROV is vooral het aangeven van belangrijke aandachtspunten voor beleid. De PROV-gegevens leveren dan een voorlopige indicatie van wat er aan de hand zou kunnen zijn. Maar vaak zijn er dan additionele gegevens en analyses nodig, om werkelijk effecten van beleid aan te tonen, als die überhaupt al aangetoond kunnen worden.

Het PROV is dus enerzijds zeer belangrijk bij de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid, omdat het PROV gegevens aanreikt die door geen enkele andere bron worden aangereikt. Maar anderzijds laten de gegevens van het PROV vaak geen harde conclusies toe over de effectiviteit van gevoerd beleid.

Overigens blijkt dat in het algemeen een zeer moeilijke taak te zijn. In de beleidseffectrapportage 1993 (Mulder, 1995) is een poging gedaan, om met behulp van verschillend informatiebronnen beleidseffecten te evalueren. In die rapportage wordt duidelijk gesteld dat het in het merendeel van de gevallen: "... ontbreekt aan voldoende informatie om met succes een relatie te kunnen leggen tussen het geformuleerde beleid, de implementatie en de uitvoering ervan en de effecten daarvan op de ontwikkeling van verkeers- onveiligheid." (Mulder, 1995, p. 61)

De gegeven kenschets van het feitelijk gebruik van het PROV maakt duidelijk dat een optimaal gebruik van de informatie nog niet is gerealiseerd.

Het feitelijk gebruik behelst:

- het lezen van samenvattingen en deelstukken, soms door anderen aangemaakt;
- selectief gebruik van de informatie;
- gebruik als naslagwerk wanneer een probleem zich voordoet;
- gebruik van ter bevestiging van eigen ideeën en zienswijzen.

Het lijkt van belang dat de informatie uit het PROV meer structureel wordt verwerkt ten behoeve van het *beleid*. De in onderstaand kader genoemde aanbevelingen betreffen dan ook niet de producenten van het PROV, maar de gebruikers ervan.

Kortweg komt het erop neer, dat voor beleidsvoorbereiding het PROV idealiter *in zijn geheel* wordt doorgenomen op relevante informatie voor het provinciale beleid. Vervolgens zou men dan moeten nagaan wat de mogelijke betekenis is van de PROV-resultaten voor de provincie of regio.

Men zou daarbij niet alleen gericht moeten zijn op het vinden van bevestiging van argumenten die gebruikt kunnen worden voor het opstarten of voortzetten van bepaalde activiteiten. De bedoeling is dat men het totaal van de PROV-informatie doorneemt op mogelijke positieve of negatieve implicaties voor de eigen provincie of regio.

Ten aanzien van *beleidsvoorbereiding* ziet een optimaal gebruik van het PROV er als volgt uit:

- Het PROV wordt in zijn geheel doorgenomen op relevante informatie voor het provinciale beleid.
- Er wordt nagegaan wat de mogelijke betekenis is van de PROV-resultaten voor de provincie of regio.
- Er wordt niet alleen bevestiging gezocht voor eigen denkbeelden of wensen; het totaal van de PROV-informatie wordt doorgenomen op mogelijke positieve of negatieve implicaties voor de eigen provincie of regio. Indien bepaalde informatie vraagtekens oproept, wordt dat ook expliciet vermeld.
- Er wordt indien nodig aanvullende informatie verzameld om te controleren of de afleidingen uit het PROV gerechtvaardigd zijn.
- Er wordt hierover een (korte) aparte notitie geschreven die tezamen met het PROV as input dient voor het te ontwikkelen beleidsplan. Bij voorkeur ontvangt ook bureau Traffic Test een exemplaar van deze notitie, zodat Traffic Test een schriftelijke terugkoppeling heeft welke vragen sommige resultaten oproepen, welke resultaten verwerkt worden, en verklaringen in de regio worden gegeven voor bepaalde bevindingen.

Een andere belangrijke beleidsfase is *beleidsevaluatie*. “Om een beleids-effect te kunnen vaststellen moet in de eerste plaats kunnen worden uitgegaan van een gekwantificeerde doelstelling die is vertaald in een of meer meetbare grootheden. In dat verband moeten ook de instrumenten beschikbaar zijn en worden ingezet om de grootheden te meten. Aanbevolen wordt om niet alleen zoveel mogelijk beleidsdoelstellingen te kwantificeren, maar ook voldoende aandacht te besteden aan het meetinstrumentarium.” (Mulder, 1995; p. 62)

Ten aanzien van beleidsevaluatie is optimaal gebruik van het PROV als volgt te omschrijven:

- In het beleids- of werkplan wordt een verkeersproblematiek mede omschreven in termen van PROV-indicatoren.
- In het beleids- of werkplan worden tussen-indicatoren voor de effectiviteit van een maatregel ontleend aan het PROV.

7.4. Prioritering en implementering van aanbevelingen

7.4.1. Primaire aanbevelingen

De belangrijkste aanbevelingen voor de verbetering van het PROV betreffen: een meer directe manier van steekproeftrekking die een betere garantie biedt voor non-selectieve respons; het verduidelijken of weglaten van vragen over draagvlak voor maatregelen, over ongevallen en over pakkansen in hypothetische situaties; het aanpassen van bewoording en antwoordalternatieven van sommige vragen; het toevoegen van vragen over enkele nieuwe onderwerpen; een meer regio-specifieke vorm van rapportage en het verspreiden van de resultaten van het PROV in brochure-vorm.

De primaire aanbevelingen voor de verbetering van het PROV betreffen:

- Een meer directe manier van steekproeftrekking die een betere garantie biedt voor non-selectieve respons.
- Het beter vergelijkbaar maken van vragen naar achtergrondkenmerken in het PROV met dienovereenkomstige vragen in CBS en OVG.
- Het verduidelijken of weglaten van vragen over draagvlak voor maatregelen, over ongevallen en over pakkansen in hypothetische situaties.
- Het aanpassen van bewoording en antwoordalternatieven van een aantal vragen.
- Het toevoegen van vragen over de volgende nieuwe onderwerpen: 30/km/uur-gebieden, mobiliteitskeuzen, bromfietscertificaat.
- Een meer regio-specifieke vorm van rapportage.
- Het verspreiden van de resultaten van het PROV in brochure-

De aanbevelingen die betrekking hebben op veranderingen in de samenstelling van de vragenlijst, zijn in ieder geval op korte termijn tegen geringe kosten uitvoerbaar. Bureau Traffic Test heeft zelf in de loop der jaren ervaring opgedaan met wijzigingen in de samenstelling van de vragenlijst. De kennis die Traffic Test daarbij heeft opgedaan, is een belangrijke aanvullende bron van informatie en kan aanleiding zijn om van sommige van deze aanbevelingen af te wijken.

De keuze of eventueel oude vragen weggelaten moeten worden om ruimte te bieden voor nieuwe vragen is aan de opdrachtgever. Het ligt voor de hand om daarbij de aandacht in eerste instantie te richten op de vragen die nu problematisch zijn.

De belangrijkste aanbevelingen voor een beter gebruik van de informatie uit het PROV betreffen:

- Een meer regio-specifieke rapportage.
- Meer aandacht voor het onderscheid in grote en kleine verschillen.
- Een bespreking van de mogelijke betekenis of betekenissen van opvallend grote verschillen .

De aanbevelingen die betrekking hebben op verandering van de steekproefprocedure verdienen nadere toelichting. Er zijn aanwijzingen gevonden voor een selectieve respons in de PROV-steekproef. Het heeft sterk de schijn, dat selectieve respons ook tot een vertekening van resultaten heeft geleid. In dit verband verwijzen we met name nog eens naar het grote verschil tussen PROV en OVG in jaarlijks afgelegde kilometers van bestuurders.

Een principieel punt is dat selectieve respons zoveel mogelijk vermeden moet worden. Als er binnen redelijke grenzen mogelijkheden zijn om selectieve respons te vermijden, dan moeten die mogelijkheden benut worden. In het streven naar wetenschappelijke perfectie moeten we echter niet zover gaan, dat we onnodig hoge eisen opleggen aan het PROV die het onderzoek onbetaalbaar maken.

In de volgende paragraaf besteden we apart aandacht aan implementatie en geven we aan wat onder 'redelijke grenzen' verstaan kan worden.

7.4.2. *Implementatie*

De volgende uitvoering van het PROV bevindt zich in een overgangsfase. De mogelijke veranderingen zijn:

- Veranderingen in steekproeftrekking danwel aanvullend onderzoek of aanvullende analyses.
- Veranderingen in de samenstelling van de vragenlijst.
- Veranderingen in de rapportage.

In feite moet de overgangsfase beschouwd worden als een apart project, waarvan het doel is om binnen financiële en temporele randvoorwaarden de kwaliteit van het PROV te verbeteren alsmede de continuïteit in resultaten zoveel mogelijk te waarborgen. Daarin moet worden voorzien in het vervolg op deze evaluatie.

Haalbaarheid

De aanbevelingen die betrekking hebben op de verandering in steekproeftrekking hebben ingrijpende gevolgen voor de opzet van het onderzoek. De vraag is of deze aanbevelingen binnen redelijke grenzen haalbaar zijn. De vraag is dan welke 'redelijke grenzen' zijn binnen welke de aanbevelingen betreffende verbetering van de steekproef geplaatst moeten worden. De opdrachtgever moet een uitspraak doen over de aanvaardbare meerkosten (bijvoorbeeld 20%). Een haalbaarheidsstudie zou kunnen uitwijzen welke verbetering van de steekproeftrekking binnen deze 20%-grens mogelijk is en welke verbeteringen in de respons daarvan verwacht kunnen worden.

Indien verbetering van de steekproef niet gerealiseerd kan worden binnen de 20%-grens, dan zou de haalbaarheidsstudie ook alternatieven moeten schetsen. Die alternatieven liggen dan niet in op het vlak van het vermijden van selectieve respons, maar in het schatten van de mogelijke gevolgen daarvan. Eén mogelijkheid is, dat een aantal vragen uit het PROV jaarlijks 'meeliften' met een andere landelijke enquête, waarin de in het PROV ondervertegenwoordigde groepen weggebruikers wel redelijk vertegenwoordigd zijn. Een andere mogelijkheid is dat speciaal begeleidend

onderzoek wordt gedaan, om na te gaan of ondervertegenwoordigde groepen op bepaalde vragen anders antwoorden, of dat de ontwikkelingen bij deze groepen anders verlopen.

Overigens wijzen de globaal verkregen kostenindicaties voor verandering van de steekproeftrekking uit, dat verbetering van steekproeftrekking mogelijk is tegen geen of geringe meerkosten.

Continuïteit

In dit rapport zijn aanbevelingen gedaan voor verbetering van de steekproeftrekking en vernieuwing van de vragenlijst. De vraag dringt zich op welke consequenties deze veranderingen kunnen hebben voor de continuïteit van het PROV-onderzoek. Indien de voorgestelde veranderingen (deels) worden uitgevoerd, kan dit zeker gevolgen hebben voor de mogelijkheid om met het PROV onderzoek trends te analyseren.

Er zou bijvoorbeeld in 1996 een andere mening geconstateerd kunnen worden over een bepaald onderwerp dan in de jaren ervoor. De oorzaak voor deze meningsverandering kan een trend zijn, maar ook het gevolg van een andere steekproeftrekking of vragenlijstveranderingen.

Tijdens de overgangsfase is een aparte studie nodig naar de gevolgen van de veranderingen in vragenlijst en steekproeftrekking voor de continuïteit van de gegevensreeks. In deze studie verdient het onderwerp van de provinciale representativiteit van de gegevens ook expliciete aandacht. In globale lijnen is wel iets te zeggen over de opzet van een dergelijke studie.

Indien besloten wordt tot vernieuwing van de vragenlijst, dan zou aan een deel van de respondenten de oude vragenlijst gegeven kunnen worden en aan een deel de nieuwe vragenlijst. De resultaten van beide groepen respondenten kunnen dan worden vergeleken, en trends kunnen onderscheiden worden van veranderingen als gevolg van de vragenlijstvernieuwing.

Hetzelfde principe kan worden toegepast om de gevolgen van veranderingen in de manier van steekproeftrekking te traceren: de ene helft van respondenten wordt geworven via de oude manier van steekproeftrekking en de andere via de aangepaste manier.

Van groot belang hierbij is ook de eerder gegeven aanbevelingen om achtergrondkenmerken in het PROV (rijbewijsbezit, opleiding, burgerlijke staat, jaarkilometrage, enzovoort) beter vergelijkbaar te maken met de dienovereenkomstige kenmerken in CBS of OVG.

7.4.3. *Toekomstige ontwikkelingen*

Er zijn enkele zaken die wel raakvlakken hebben met het PROV, maar die anderzijds ook verder lijken te reiken dan het kader van het PROV. Het gaat hierbij om het volgende:

- Koppeling van verschillende gegevensbronnen.
- Aanleveren van gegevens of rapporten via geautomatiseerde systemen die zelf-selectie van tabellen, tekstgedeelten enzovoort mogelijk maken.
- Integrale verkeersveiligheidsrapportages op provinciaal of regionaal niveau, waarbij duidelijke beleidsuitspraken, ook op regionaal niveau worden afgeleid uit de bestudeerde bronnen.
- Het verwerven van gegevens op fijner schaalniveau, bijvoorbeeld niveau van politieregio (dit houdt in dat de steekproefomvang van het PROV minstens tweemaal zo groot moet zijn als de huidige steekproefomvang).

Tijdens het onderzoek onder gebruikers is gebleken dat deze onderwerpen sterk in de belangstelling staan. Uiteraard kan het PROV een belangrijke rol

vervullen in deze zaken, maar deze zaken reiken verder dan uitsluitend het produkt 'PROV'. De bespreking van deze onderwerpen zal ongetwijfeld in de nabije toekomst in een breder kader plaatsvinden.

Een voorlopig resultaat van discussie-in-breder-kader over informatievoorziening ten behoeve van lokaal en landelijk verkeersveiligheidsbeleid, is neergelegd in het al eerder aangehaalde rapport *Kennis op maat voor regio en rijk* (Brouwer & Mulder, te verschijnen).

Literatuur

Baarda, D.B., Goede, M.P.M. de & Meer-Middelburg, van der (1996). *Open interviewen*. Houten: Educatieve Partners Nederland: Stenfert Kroese.

Belson, W.A. (1981) *The design and understanding of survey questions*. Aldershot, England: Gower.

Billiet, J., Loosveldt, G. & Waterplas, L. (1995) *Het Survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden*. Leuven: Sociologisch Onderzoeksinstituut KU.

Brouwer, M. en J.A.G. Mulder (te verschijnen). *Kennis op maat voor regio en rijk. beschikbare en benodigde informatie ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid*. SWOV, Leidschendam.

Mulder, J.A.G., (1995). *Beleidseffectrapportage verkeersveiligheid 1993, deel 1*. Leidschendam: SWOV-rapport 95-56A.

Tanur, J.M. (1992) *Questions about questions*. New York: Russell Sage Foundation.

Bijlage 1 t/m 9

1. *Bijstelling van de vragenlijst van het PROV van 1990 tot 1995.*
2. *De vragenlijst van het PROV anno 1996.*
3. *Overzicht uitbreidingen PROV.*
4. *Persbericht PROV.*
5. *Het PROV vergeleken met CBS-statistieken en het OVG.*
6. *Uitnodigingsbrief.*
7. *Het interviewprotocol.*
8. *Resultaten non-respons.*
9. *Aanbevelingen ten behoeve van verbetering van de vragenlijst.*

Bijlage 1

Bijstelling van de vragenlijst van het PROV van 1990 tot 1995

	PROV 1990	PROV 1995
Algemeen	Hoe vaak maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	-
Rijbewijs	Hoeveel jaar heeft u rijervaring met de auto?	Hoeveel jaar heeft u al een B-rijbewijs?
	Hoofddoel auto en motor: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en privé-doeleinden.	Hoofddoel auto en motor: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer, privé-doeleinden en vakantie(s).
Ongevallen	Hoeveel verkeersongevallen waarbij u zelf de schuld en/of zelf het slachtoffer was, heeft u in 1990 in totaal gehad?	Hoeveel verkeersongevallen heeft u in 1995 als bestuurder van een voertuig of als voetganger gehad?
	Oorzaken ongevallen (interne en externe attributie)	-
Rijsnelheden	Rijsnelheid op vier wegtypen	Rijsnelheid op vijf wegtypen (ook autoweg waar maximaal 100 km/uur mag worden gereden).
	Hoe groot is volgens u de afstand die nodig is om tot stilstand te komen met de auto/motor bij de volgende snelheden?	-
	Hoeveel afstand moet u veilig bewaren tussen u en uw voorganger bij de volgende snelheden?	-
Rijden onder invloed	Gebruik van alcohol buiten de deur.	-
Gordelgebruik	Gordelgebruik alleen voor bestuurders.	Gordelgebruik voor bestuurders, voorpassagiers en achterpassagiers.
Kinderbeveiligings--middelen	Onderscheid naar vervoer kinderen voorin en achterin de auto, jonger en ouder dan acht jaar	Onderscheid naar vervoer kinderen voorin en achterin de auto, per kind en voor iedere leeftijdsgroep
Bekeuringen	-	Bent u in 1995 wel eens bekeurd (via een acceptgiro) zonder dat u door de politie bent staande gehouden?
Gebruik van de bromfiets	-	Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de bromfiets afgelegd?
	-	Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de fiets afgelegd?
Gebruik van de snorfiets	-	Heeft u ooit op een snorfiets gereden?
	-	Is dit een spartamet?
	-	Hoe vaak gebruikte u in 1995 de snorfiets/spartamet?
	-	Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de snorfiets/spartamet afgelegd?
	-	Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de snorfiets/spartamet?
Draagvlak voor maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid	Kunt u voor elk van de onderstaande maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid aangeven of de overheid hier volgens u voldoende aandacht aan besteed (5-puntsschaal)?	Hieronder zijn maatregelen opgesomd die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Geef u in het onderstaande schema door een rapportcijfer tussen 1 en 10 aan: - of u ze nodig vindt; - of de overheid er volgens u voldoende aan doet.
	Heeft u de afgelopen week met iemand gesproken over het onderwerp verkeersveiligheid?	-
	Over welke onderwerpen met betrekking tot verkeersveiligheid ging het?	-
	Wat was de aanleiding tot het gesprek?	-
Verlichting	MVO onderscheiden naar situatie.	MVO onderscheiden naar frequentie.
Actuele onderwerpen	-	In de loop van 1996 gaat er voor de Nederlandse verkeersdeelnemer een aantal zaken veranderen. Welke van de onderstaande veranderingen kent U?



Traffic Test bv Instituut voor onderzoek
en beleidsadvisering op gebied van
verkeer en vervoer

november 1995

Périodiek regionaal onderzoek verkeersveiligheid 1995

Geachte heer/mevrouw,

Enige tijd geleden heeft u zich, door het insturen van een antwoordkaartje, opgegeven om mee te doen aan een verkeersenquête. Voor u ligt het enquêteboekje.

In dit boekje vindt u allerlei vragen over het verkeer. De vragen gaan over verkeersveiligheid, over wat u heeft meegemaakt in het verkeer, wat uw mening is over bepaalde verkeerszaken enzovoort.

De vragen worden gesteld op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie wil daarmee meer te weten komen over uw gedrag in het verkeer en wat volgens u belangrijke maatregelen zijn om het verkeer veiliger te maken.

Wij willen graag dat degene aan wie het enquêteboekje is geadresseerd de vragen **zelf** beantwoordt. **Het maakt niet uit of u in het bezit bent van een (auto)rijbewijs want er staan ook allerlei vragen in de enquête voor mensen die geen rijbewijs hebben.** Verder verzoeken wij u vriendelijk alle vragen goed te lezen voor u ze beantwoordt en de vragenlijst zo volledig mogelijk in te vullen. Als u alle vragen heeft beantwoord dan kunt u het ingevulde enquêteboekje, het liefst zo snel mogelijk, aan Traffic Test terug sturen in de bijgesloten enveloppe (**een postzegel is niet nodig**). Als dank voor uw medewerking hebben wij een bloemenbon ter waarde van f 5, ingesloten.

De meeste vragen kunt u beantwoorden door het omcirkelen van de letter of het cijfer dat voor het antwoord staat. Het is de bedoeling dat u één antwoord per vraag geeft. Alleen als er staat "**U mag meerdere antwoorden omcirkelen**", mag u meerdere antwoorden geven (bijv. bij vraag 10). Daar waar een stippellijn staat, is het de bedoeling dat u zelf uw antwoord invult (bijv. bij vraag 1 en 3). Bij een aantal vragen moet u een kruisje zetten in één van de vijf hokjes achter die vragen. Zet dan een kruisje in het hokje dat uw mening het beste weergeeft. Wat de hokjes betekenen staat er telkens boven.

Als u één of meer vragen niet begrijpt kunt u altijd met Traffic Test telefoneren (0318-527438). Vraagt u dan naar Ingrid Huijser.

De gegevens die u ons verstrekt zullen strikt vertrouwelijk worden behandeld. Wij danken u heel hartelijk voor uw medewerking aan dit onderzoek.

Hoogachtend,

Drs. I.H. Veling, directeur Traffic Test bv

1. Wat is uw postcode? (U hoeft alleen de cijfers te vermelden.)
.....
2. Wat is uw geslacht?
 1. man
 2. vrouw
3. Hoe oud bent u?
..... jaar
4. Welke opleiding heeft u gevolgd of volgt u nu? **Omcirkelt u alleen de hoogste opleiding!**
 1. lager onderwijs, basisonderwijs
 2. lager beroepsonderwijs (b.v. LTS, LEAO, LHNO, VBO)
 3. MAVO (MULO, ULO)
 4. HAVO (3-jarige HBS)
 5. middelbaar beroepsonderwijs (b.v. MTS, MEAO, handelsschool)
 6. VWO (HBS, Atheneum, Gymnasium, MMS)
 7. hogere beroepsopleiding (b.v. HTS, HEAO)
 8. universitaire opleiding
 9. anders, namelijk
5. Bent u gehuwd?
 1. ja
 2. nee
6. Heeft u thuiswonende kinderen in de leeftijd tot 18 jaar (t/m 17 jaar)?
 1. ja
 2. nee
7. Heeft u op dit moment betaald werk?
 1. ja
 2. nee
8. In wat voor omgeving woont u?
 1. dorp
 2. kleine stad
 3. middelgrote stad
 4. centrum van een grote stad
 5. buitenwijk van een grote stad
 6. anders, namelijk
9. In welke provincie woont u?
 1. Groningen
 2. Friesland
 3. Drenthe
 4. Overijssel
 5. Gelderland
 6. Flevoland
 7. Utrecht
 8. Noord-Holland
 9. Zuid-Holland
 10. Zeeland
 11. Noord-Brabant
 12. Limburg

10. Bent u in het bezit van één of meer van de volgende rijbewijzen? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

1. A-rijbewijs (motor)
2. B-rijbewijs (personenauto)
3. C-rijbewijs (vrachtwagen)
4. D-rijbewijs (bus)
5. E-rijbewijs (aanhanger)
6. ik heb geen rijbewijs

11. Van welke vervoermiddelen heeft u in 1995 tenminste eenmaal als bestuurder gebruik gemaakt? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

1. personenauto
2. vrachtwagen
3. bus
4. fiets
5. snorfiets (spartamet)
6. bromfiets (bromscooter)
7. motor (scooter)
8. geen van deze

12. Hoeveel verkeersongevallen heeft u in 1995 als bestuurder van een voertuig of als voetganger gehad?

aantal verkeersongevallen: (bij nul ongevallen, ga verder naar vraag 14).

13. Om welke verkeersongevallen in 1995 ging het? Vergeet u niet aan te geven met welk vervoermiddel u het ongeval heeft gehad en, indien aanwezig, het vervoermiddel van de tegenpartij. Als u lopend was, kunt u bij vervoermiddel "lopend" vermelden.

	1 ^e ongeval	2 ^e ongeval	3 ^e ongeval
a. met welk vervoermiddel
b. vervoermiddel tegenpartij
c. materiële schade	ja / nee	ja / nee	ja / nee
d1. gewonden	ja / nee	ja / nee	ja / nee
d2. zijn gewonden opgenomen in ziekenhuis	ja / nee	ja / nee	ja / nee
e1. bent u zelf gewond raakt	ja / nee	ja / nee	ja / nee
e2. bent u zelf opgenomen in het ziekenhuis	ja / nee	ja / nee	ja / nee
f. doden	ja / nee	ja / nee	ja / nee

14. Heeft u in 1995 één of meer bekeuringen gekregen? Waarvoor kreeg u die bekeuring? Vergeet u niet het aantal bekeuringen te vermelden en met welk vervoermiddel u die bekeuring heeft gekregen! (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

	AANTAL	VERVOERMIDDEL
a. niet dragen autogordel
b. te snel rijden op een autosnelweg
c. te snel rijden op een provinciale weg
d. te snel rijden binnen de bebouwde kom
e. fout parkeren
f. rijden onder invloed van alcohol
g. door rood licht rijden
h. geen verlichting op vervoermiddel
i. niet dragen valhelm
j. geen voorrang verlenen
k. anders, namelijk
l. ik heb in 1995 geen bekeuring gekregen		

15. Hieronder zijn maatregelen opgesomd die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Geeft u in het onderstaande schema door een rapportcijfer tussen 1 en 10 aan:
 - of u ze nodig vindt (1° kolom)
 - of de overheid er volgens u voldoende aan doet (2° kolom)

	ZIJN ZE VOLGENS U NODIG? (helemaal niet nodig=1; absoluut nodig=10)	DOET DE OVERHEID ER VOLGENS U VOLDOENDE AAN? (ruim onvoldoende=1; ruim voldoende=10)
a. oplossen van files		
b. verbeteren van wegen		
c. inrichten van woonerven/ 30 km-zones		
d. aanleggen van fietspaden		
e. verbeteren van oversteekvoorzieningen		
f. geven van verkeerslessen op scholen		
g. verbeteren van de rijopleidingen		
h. geven van verkeersvoorlichting		
i. snelheidsbegrenzers in vrachtauto's		
j. meer politiecontroles en sneller bekeuren		
k. verhogen van boetes/straffen		
l. een strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen		
m. minirotondes/verkeerspleinen		

16. Bent u in 1995 wel eens door de politie staande gehouden en gecontroleerd? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. ja, snelheidscontrole
 2. ja, alcoholcontrole
 3. ja, controle op het dragen van autogordels
 4. ja, controle op het dragen van valhelmen
 5. ja, controle op verlichting
 6. ja, controle op iets anders, namelijk
 7. nee
17. Bent u in 1995 wel eens bekeurd (via een acceptgiro) zonder dat u door de politie bent staande gehouden?
1. ja, voor te snel rijden
 2. ja, voor door rood licht rijden
 3. ja, voor foutparkeren
 4. ja, voor een andere overtreding, namelijk
 5. nee
18. Hoe vaak gebruikte u in 1995 de bromfiets?
1. iedere dag
 2. een paar keer per week
 3. eenmaal in de week
 4. een paar keer in de maand
 5. minder dan één keer per maand
 6. nooit (**ga verder naar vraag 25**)
19. Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de bromfiets afgelegd?
- kilometers afgelopen jaar
20. Waarvoor gebruikt u de bromfiets meestal? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. om van huis naar school/opleiding te rijden (en andersom)
 2. voor woon-werkverkeer
 3. voor vakantie/recreatie
 4. voor boodschappen (levensmiddelen e.d.)
 5. om te winkelen (kleren, cadeautjes kopen e.d.)
 6. om te crossen/sporten
 7. om naar het station en/of de bushalte te rijden
 8. voor plezierritjes
 9. anders, namelijk
21. Hoe vaak heeft u op de bromfiets de valhelm gedragen?
- a. op de laatste 10 ritten die **korter** dan 5 minuten duurden keer
 - b. op de laatste 10 ritten die **langer** dan 5 minuten duurden keer
22. Als u de valhelm **wel** draagt, wat is daarvan dan de reden? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. vooral uit gewoonte
 2. het is verplicht
 3. vanwege de kans op een bekeuring
 4. omdat ik het gevaarlijk vind zonder valhelm te rijden
 5. om een andere reden, namelijk
 6. ik draag nooit een valhelm

23. Als u de valhelm **niet** draagt, wat is daarvan dan de reden? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. ik vind het dragen van een valhelm niet prettig
 2. het maakt bij een ongeval niets uit of ik een helm draag of niet
 3. ik krijg toch nooit een ongeval
 4. mijn vrienden doen het ook niet
 5. mijn haar wordt vies en/of vet
 6. om een andere reden, namelijk
 7. ik draag altijd een valhelm
24. Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de bromfiets?
- a. op wegen **binnen** stad of dorp km/uur
 - b. op wegen **buiten** stad of dorp km/uur
25. Hoe vaak gebruikte u **in 1995** de snorfiets? (**Let op: een spartamet, de fiets met hulpmotor, is ook een snorfiets!**)
1. iedere dag
 2. een paar keer per week
 3. eenmaal in de week
 4. een paar keer in de maand
 5. minder dan één keer per maand
 6. nooit (**ga verder naar vraag 29**)
26. Is dit een spartamet?
1. ja
 2. nee
 3. weet ik niet
27. Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen **jaar** met de snorfiets/spartamet afgelegd?
..... kilometers afgelopen **jaar**
28. Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de snorfiets/spartamet?
- a. op wegen **binnen** stad of dorp km/uur
 - b. op wegen **buiten** stad of dorp km/uur
29. Hoe vaak gebruikte u **in 1995** de fiets?
1. iedere dag
 2. een paar keer per week
 3. eenmaal in de week
 4. een paar keer in de maand
 5. minder dan één keer per maand
 6. ik heb in 1995 niet op een fiets gereden (**ga verder naar vraag 36**)
30. Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen **jaar** met de fiets afgelegd?
..... kilometers afgelopen **jaar**
31. Als het donker is, heeft u dan de fietsverlichting aan? **Zet een kruisje in het juiste hokje.**
- | | nooit | bijna nooit | soms | bijna altijd | altijd |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a. op wegen binnen
stad of dorp | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. op wegen buiten
stad of dorp | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

32. Als u in het donker de verlichting **wel** aan heeft, wat is daarvan dan de reden? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. vooral uit gewoonte
 2. het is verplicht
 3. vanwege de kans op een bekeuring
 4. ik vind het gevaarlijk zonder verlichting te rijden
 5. ik kan dan beter de weg overzien
 6. ik fiets nooit in het donker
 7. om een andere reden, namelijk
 8. ik fiets nooit met de verlichting aan
33. Als u in het donker de verlichting **niet** aan heeft, wat is dan de reden? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. dynamo is kapot
 2. verlichting is kapot
 3. ik vind het fietsen met verlichting niet prettig
 4. ik krijg toch nooit een ongeval
 5. ik fiets nooit in het donker
 6. om een andere reden, namelijk
 7. ik fiets altijd met de verlichting aan
34. Waarvoor gebruikt u de fiets meestal? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. om van huis naar school/opleiding te rijden (en andersom)
 2. voor woon-werkverkeer
 3. voor vakantie/recreatie
 4. voor boodschappen (levensmiddelen e.d.)
 5. om te winkelen (kleden, cadeautjes kopen e.d.)
 6. om te crossen/sporten
 7. om naar het station en/of de bushalte te rijden
 8. voor plezierritjes
 9. anders, namelijk
35. Als u de fiets gebruikt, waarom doet u dat dan? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. het is handig en gemakkelijk
 2. het is beter voor het milieu
 3. het is goedkoper dan bijvoorbeeld de auto of het openbaar vervoer
 4. het is gezond; veel beweging en frisse lucht
 5. omdat ik dan niet afhankelijk ben van het openbaar vervoer
 6. omdat ik dan sneller op mijn plek van bestemming ben
 7. omdat ik een fiets gemakkelijk kan stallen
 8. omdat ik geen auto heb en/of de auto niet beschikbaar is
 9. omdat ik dan alcohol kan drinken
 10. andere reden, namelijk

36. Als u de fiets niet gebruikt, wat is daarvan dan de reden? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

1. op de fiets ben ik erg kwetsbaar
2. het is ongemakkelijk met boodschappen doen en/of bagage
3. de afstand is te ver om met de fiets te gaan/te tijdrend
4. het weer is erg slecht (veel wind en/of regen)
5. de kans op diefstal en/of beschadiging
6. de kans dat iemand mij bedreigt of besteelt
7. andere reden, namelijk
8. omdat ik geen fiets heb/fiets niet beschikbaar is
9. ik rijd altijd op de fiets

37. Stel dat u zich in onderstaande situaties zou begeven, hoewel u dat misschien in werkelijkheid nooit doet. Geeft u per situatie (a t/m h) aan hoe groot de kans is dat u door de politie "gepakt" wordt. Stelt u zich bij alle situaties voor dat u overdag nog zo'n 10 kilometer naar huis moet rijden! Zet bij elke situatie een kruisje in het hokje dat uw mening het beste weergeeft.

kans om gepakt te worden door de politie:	zeer klein	klein	noch groot/ noch klein	groot	zeer groot
a. u rijdt met de auto of motor op een auto-snelweg (waar max. 100 km/uur mag worden gereden) harder dan 130 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. u rijdt met de auto of motor op een auto-snelweg (waar max. 120 km/uur mag worden gereden) harder dan 150 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. u rijdt met de auto of motor op een provinciale weg (waar max. 80 km/uur gereden mag worden) harder dan 110 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. u rijdt met de auto of motor binnen de bebouwde kom (waar max. 50 km/uur gereden mag worden) harder dan 80 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. u heeft wettelijk te veel alcohol gedronken en daarna rijdt u zelf met de auto of motor naar huis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. u draagt gedurende een week tijdens geen enkele rit uw autogordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. u draagt op de bromfiets geen valhelm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. u rijdt met de fiets door een rood verkeerslicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

38. Hoeveel jaar heeft u al een rijbewijs?

- a. auto-rijbewijs jaar (bij geen rijbewijs vul nul jaar in)
- b. motor-rijbewijs jaar (bij geen rijbewijs vul nul jaar in)

39. Heeft u in 1995 tenminste eenmaal een auto of een motor bestuurd?

1. ja, een auto
2. ja, een motor
3. ja, beide
4. nee (ga verder naar vraag 56)

40. Is de personenauto waarin u **het meest** rijdt van uzelf?
1. ja, de auto is van mij alleen en/of van mij en mijn partner
 2. ja, ik heb de auto privé geleased
 3. nee, ik rijd in een auto van de zaak
 4. nee, ik rijd in een lease-auto van de zaak
 5. nee, ik rijd in een auto van iemand anders (b.v. ouders, kennis)
 6. nee, ik huur meestal een auto
 7. gedeeld autobezit (deel samen met anderen een auto/call a car)
 8. ik rijd alleen op een motor
41. Wat is de topsnelheid van de auto/motor waarmee u het meest rijdt?

AUTO**MOTOR**

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 130 km/uur of lager 2. tussen 130 en 150 km/uur 3. tussen 150 en 180 km/uur 4. hoger dan 180 km/uur 5. ik rijd geen auto | <ol style="list-style-type: none"> 1. 130 km/uur of lager 2. tussen 130 en 150 km/uur 3. tussen 150 en 180 km/uur 4. hoger dan 180 km/uur 5. ik rijd geen motor |
|---|--|

42. Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder in totaal per jaar met de auto/motor?
(Vult u a.u.b. deze vraag zo nauwkeurig mogelijk in.)

AUTO: kilometers per jaar

MOTOR: kilometers per jaar

43. Hoe zijn deze kilometers verdeeld over de onderstaande gebruiksdoelen:

	AUTO	MOTOR	
a. woon-werkverkeer (van huis naar werk en terug rijden)	km/jaar
b. zakelijk verkeer (dienstreizen in het kader van mijn werk)	km/jaar
c. privé-doeleinden (b.v. familiebezoek, boodschappen)	km/jaar
d. vakantie(s)	km/jaar
e. dat weet ik niet			

44. Heeft u overdag wel eens de lichten van de auto of motor aan?

	nooit	bijna nooit	soms	bijna altijd	altijd
a. autoverlichting overdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. motorverlichting overdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

45. Heeft de auto waarmee u het meest rijdt autogordels op de achterbank?

1. ja
2. nee
3. ik rijd alleen op een motor (**ga verder naar vraag 47**)

46. Vervoert u wel eens kinderen in de leeftijd tot 12 jaar (tot en met 11 jaar) in de auto?

1. ja, alleen eigen kinderen
2. ja, alleen kinderen van anderen
3. ja, zowel eigen kinderen als kinderen van anderen
4. nee (**ga verder naar vraag 47**)

Wilt u hieronder voor de kinderen tot 12 jaar die u wel eens in de auto vervoert, omcirkelen binnen welke leeftijdscategorie ze zich bevinden en op welke manier u ze **meestal** in de auto vervoert? Als er sprake is van meer dan 3 kinderen, dan kunt u volstaan met de drie jongste.

vervoer in de auto			
kind	leeftijd	voarin	achterin
1	kind 1 1. 0 tot 1 jaar 2. 1 tot 3 jaar 3. 3 tot 5 jaar 4. 5 tot 12 jaar	kind 1 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergewagenbak 4. babyzitje 5. kindergewagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel	kind 1 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergewagenbak 4. babyzitje 5. kindergewagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel
2	kind 2 1. 0 tot 1 jaar 2. 1 tot 3 jaar 3. 3 tot 5 jaar 4. 5 tot 12 jaar	kind 2 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergewagenbak 4. babyzitje 5. kindergewagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel	kind 2 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergewagenbak 4. babyzitje 5. kindergewagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel
3	kind 3 1. 0 tot 1 jaar 2. 1 tot 3 jaar 3. 3 tot 5 jaar 4. 5 tot 12 jaar	kind 3 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergewagenbak 4. babyzitje 5. kindergewagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel	kind 3 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergewagenbak 4. babyzitje 5. kindergewagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel

In de komende vragen wordt gevraagd naar het rijgedrag op verschillende wegtypen.

Met **autosnelwegen** worden wegen bedoeld die met bord A worden aangeduid. Op autosnelwegen geldt een maximumsnelheid van 120 km/uur of 100 km/uur.

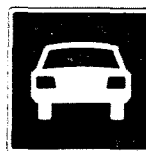
Met **autowegen** worden wegen bedoeld die met bord B worden aangeduid. Op autowegen geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Met **provinciale wegen** worden alle andere wegen buiten stad of dorp bedoeld waar een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt.

A:



B:



Als er vanaf nu in een vraag 'auto/motor' staat vermeld en u heeft het afgelopen jaar zowel een auto als een motor bestuurd, wilt u dan de vraag invullen als automobilist. Heeft u alleen een motor bestuurd, dan kunt u de vraag als motorrijder beantwoorden.

47. Hoe hard rijdt u gewoonlijk op de volgende typen wegen (als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht)?
- | | | |
|----|---|--------------|
| a. | autosnelweg (maximumsnelheid 120 km/uur) | km/uur |
| b. | autosnelweg (maximumsnelheid 100 km/uur) | km/uur |
| c. | autoweg (maximumsnelheid 100 km/uur) | km/uur |
| d. | provinciale weg (maximumsnelheid 80 km/uur) | km/uur |
| e. | weg binnen stad of dorp (maximumsnelheid 50 km/uur) | km/uur |
48. Als u zich als automobilist/motorrijder aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (U mag bij iedere situatie (A, B en C) meer dan één antwoord omcirkelen.)

SITUATIES

A. binnen stad of dorp
(max. 50 km/uur)

B. provinciale weg
(max. 80 km/uur)

C. autosnelweg
(max. 100 of 120 km/uur)

1. het is verplicht
2. uit veiligheid
3. om het milieu
4. kans op bekeuring
5. om de verbruikskosten
6. geen haast
7. anders, nl.....
8. overschrijd altijd limiet

1. het is verplicht
2. uit veiligheid
3. om het milieu
4. kans op bekeuring
5. om de verbruikskosten
6. geen haast
7. anders, nl.....
8. overschrijd altijd limiet

1. het is verplicht
2. uit veiligheid
3. om het milieu
4. kans op bekeuring
5. om de verbruikskosten
6. geen haast
7. anders, nl.....
8. overschrijd altijd limiet

49. Als u als automobilist/motorrijder sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (U mag bij iedere situatie (A, B en C) meer dan één antwoord omcirkelen.)

SITUATIES

A. binnen stad of dorp (max. 50 km/uur)	B. provinciale weg (max. 80 km/uur)	C. autosnelweg (max. 100 of 120 km/uur)
1. uit haast	1. uit haast	1. uit haast
2. leuk/prettig	2. leuk/prettig	2. leuk/prettig
3. uit verveling	3. uit verveling	3. uit verveling
4. aanpassen aan anderen	4. aanpassen aan anderen	4. aanpassen aan anderen
5. geen echte reden (ik let er niet zo op)	5. geen echte reden (ik let er niet zo op)	5. geen echte reden (ik let er niet zo op)
6. anders, nl.....	6. anders, nl.....	6. anders, nl.....
7. overschrijd nooit limiet	7. overschrijd nooit limiet	7. overschrijd nooit limiet

50. Hoeveel glazen alcohol drinkt u **gemiddeld** wanneer u nog zelf met de auto/motor naar huis rijdt na bijvoorbeeld een cafébezoek, een feestje of avondje bij vrienden?
1. 7 glazen of meer
 2. 5 à 6 glazen
 3. 3 à 4 glazen
 4. 2 glazen
 5. 1 glas
 6. niets
51. Hoe vaak komt het voor dat u zelf gaat auto-/motorrijden na het drinken van drie of meer glazen alcohol?
1. een paar keer per week
 2. één keer per week
 3. een paar keer per maand
 4. één keer per maand
 5. een paar keer per jaar
 6. één keer per jaar
 7. ik drink niet/ik rijd nooit zelf na het drinken van drie of meer glazen alcohol
52. Als u drie of meer glazen alcohol buitenshuis heeft gedronken, hoe gaat u dan naar huis? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)
1. lopend
 2. met de fiets of bromfiets en ik rijd dan zelf
 3. met de fiets of bromfiets maar dan rijdt iemand anders
 4. met de bus, tram, trein, metro of taxi
 5. met de auto/motor maar dan rijdt iemand anders
 6. met de auto/motor en ik rijd dan zelf
 7. ik blijf zo mogelijk slapen
 8. anders, namelijk
 9. ik drink nooit drie glazen alcohol of meer

53. Als u niets drinkt of hooguit 1 à 2 glazen alcohol omdat u nog moet auto/motorrijden, waarom doet u dat dan? **(U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)**
1. omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind
 2. omdat je wettelijk niet meer glazen alcohol mag drinken
 3. vanwege de kans op een bekeuring
 4. omdat ik slaperig word van alcohol
 5. omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag willen
 6. omdat het een gewoonte is
 7. om een andere reden, namelijk
 8. omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik
 9. ik rijd ook als ik meer dan twee glazen alcohol gedronken heb
54. Kunt u zich voorstellen dat er situaties zijn waarin u drie glazen alcohol of meer drinkt en u zelf nog met de auto/motor naar huis moet rijden?
1. ja
 2. nee **(ga verder naar vraag 56)**
55. Waarom zou dat dan gebeuren? **(U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)**
1. omdat ik rijden onder invloed van alcohol niet gevaarlijk vind
 2. omdat het mijn rijvaardigheid niet beïnvloedt
 3. omdat ik het ongezellig vind om geen alcohol te drinken
 4. omdat mijn vrienden het ook doen
 5. omdat iedereen het doet
 6. omdat het een gewoonte is
 7. omdat ik geen keus zou hebben; ik heb gedronken en moet nog naar huis rijden
 8. om een andere reden, namelijk
56. Kunt u voor elk van de onderstaande stellingen aangeven of deze "waar" of "niet waar" zijn? **(Omcirkel bij elke stelling het antwoord van uw keuze.)**
- | | | |
|----|--|------------------|
| a. | in een glas jenever zit meer alcohol dan in een glas bier | waar / niet waar |
| b. | als je alcohol hebt gedronken, kun je minder goed afstanden schatten | waar / niet waar |
| c. | na gebruik van alcohol reageer je trager | waar / niet waar |
| d. | per glas alcohol heb je één tot anderhalf uur nodig om de invloed ervan kwijt te raken | waar / niet waar |
| e. | kalmerende middelen heffen de schadelijke werking van alcohol op | waar / niet waar |
| f. | veel koffie drinken helpt tegen de werking van alcohol | waar / niet waar |
57. Hoe vaak heeft u bij de laatste 10 ritten **binnen** of **buiten** stad of dorp de autogordel gedragen? Als u nooit bestuurder, voorpassagier of achterpassagier bent, moet u die kolom **leeg** laten!
- | | Bestuurder | Voorpassagier | Achterpassagier |
|----|--|----------------------|------------------------|
| a. | bij de laatste 10 ritten
binnen stad of dorp | keer | keer |
| b. | bij de laatste 10 ritten
buiten stad of dorp | keer | keer |

58. Is het voor de veiligheid nodig om in de auto een autogordel te dragen? Zet een kruisje in het hokje dat uw mening het beste weergeeft.

	ja, is altijd nodig	ja, is alleen boven 10 km/u nodig	ja, is alleen boven 50 km/u nodig	nee, is niet nodig	nee, is zelfs gevaarlijk
a. als bestuurder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. als voorpassagier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. als achterpassagier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

59. Als u als bestuurder of passagier de autogordel **wel** draagt, wat is daarvan dan de reden?
(U mag bij iedere situatie (A, B en C) meerdere antwoorden omcirkelen.)

A. bestuurder

1. uit gewoonte
2. het is verplicht
3. kans op bekeuring
4. het is veiliger
5. omdat mijn partner, vriend en/of familie dat wil
6. anders, nl.....
7. ik draag de gordel nooit
8. ik bestuur nooit een auto

B. passagier voorin

1. uit gewoonte
2. het is verplicht
3. kans op bekeuring
4. het is veiliger
5. omdat mijn partner, vriend en/of familie dat wil
6. anders, nl.....
7. ik draag de gordel nooit
8. ik zit nooit voorin

C. passagier achterin

1. uit gewoonte
2. het is verplicht
3. kans op bekeuring
4. het is veiliger
5. omdat mijn partner, vriend en/of familie dat wil
6. anders, nl.....
7. ik draag de gordel nooit
8. ik zit nooit achterin

60. Als u als bestuurder of passagier de autogordel **niet** draagt, wat is daarvan dan de reden?
(U mag bij iedere situatie (A, B en C) meerdere antwoorden omcirkelen.)

A. bestuurder

1. ik vergeet het
2. gordel is onprettig
3. bij een ongeval heeft een gordel toch geen zin
4. bij een ongeval zorgt gordel juist voor meer letsel
5. bij rijden langs water is gordel gevaarlijk
6. bij korte ritten (5 à 10 min.) is gordel niet nodig
7. anders, nl.....
8. ik draag de gordel altijd
9. ik bestuur nooit een auto

B. passagier voorin

1. ik vergeet het
2. gordel is onprettig
3. bij een ongeval heeft een gordel toch geen zin
4. bij een ongeval zorgt gordel juist voor meer letsel
5. bij rijden langs water is gordel gevaarlijk
6. bij korte ritten (5 à 10 min.) is gordel niet nodig
7. anders, nl.....
8. ik draag de gordel altijd
9. ik zit nooit voorin

C. passagier achterin

1. ik vergeet het
2. gordel is onprettig
3. bij een ongeval heeft een gordel toch geen zin
4. bij een ongeval zorgt gordel juist voor meer letsel
5. bij rijden langs water is gordel gevaarlijk
6. bij korte ritten (5 à 10 min.) is gordel niet nodig
7. auto heeft achterin geen gordel
8. anders, nl.....
9. ik draag de gordel altijd
10. ik zit nooit achterin

61. In de loop van 1996 gaat er voor de Nederlandse verkeersdeelnemer een aantal zaken veranderen. Welke van de onderstaande veranderingen kent U? **(U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)**
1. invoering van een apart theorie-examen voor het motorrijbewijs
 2. invoering van een theorie-certificaat voor bromfietzers
 3. invoering van een strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen
 4. invoering van verplichte bijscholingscursussen (educatieve maatregelen) voor verkeersovertreders

Het is een lange enquête geweest en wij willen u heel hartelijk bedanken voor uw medewerking. Wanneer u nog opmerkingen heeft, dan kunt u deze hieronder opschrijven.

Hierna wordt weergegeven welke PROV-uitbreidingen de afgelopen jaren gebruikt zijn.

PROV 1991

- Groningen (TT92-7; opdrachtgever RWS Groningen)
Aan de landelijke enquête is een inlegvel toegevoegd met specifieke vragen (zie *Bijlage 1*).

PROV 1992

- Gelderland (TT93-10; opdrachtgever ROV Gelderland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar acht subregio's (Samenwerkingsgebieden Verkeersveiligheid Gelderland).

PROV 1993

- Gelderland (TT94-10; opdrachtgever ROV Gelderland)
Inlegvel met provincie-specifieke vragen (zie *Bijlage 2*).
- Noord-Brabant (TT94-37; opdrachtgevers RWS Noord-Brabant en POV Noord-Brabant)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar zes subregio's (WGR-gebieden).
- Drenthe (TT94-28; opdrachtgever ROV Drenthe)
Inlegvel met provinciespecifieke vragen (zie *Bijlage 3*).
- Groningen, Friesland en Drenthe (TT94-41, TT94-42 en TT94-43; opdrachtgever RWS Noord-Nederland)
Beschrijving PROV-trends van 1990 tot en met 1993 op belangrijkste speerpunten en vergelijking provincie versus rest van Nederland.
- Flevoland (TT94-53; opdrachtgever RWS Flevoland)
Trendanalyse 1990 tot en met 1993.
- Zeeland (TT94-52; opdrachtgever RWS Zeeland)
Trendanalyse 1990 tot en met 1993.
- Friesland (TT94-85; opdrachtgever RWS Noord-Nederland)
Inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 4*).

PROV 1994

- Noord-Brabant (TT95-15; RWS Noord-Brabant)
Trendanalyse 1990 tot en met 1994 en inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 5*).
- Zeeland (TT95-19; RWS Zeeland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar vier subregio's.
- Noord-Holland (TT95-21; RWS Noord-Holland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar vier subregio's en inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 6*).
- Gelderland (TT95-24; RWS Oost Nederland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar vijf subregio's.
- Overijssel (TT95-16; RWS Oost Nederland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar drie subregio's.
- Stadsregio Rotterdam (opdrachtgever Stadsregio Rotterdam)
Oversampling en vergelijking PROV-gegevens Stadsregio met provincie Zuid-Holland en rest van Nederland en inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 7*).
- Zuid-Holland (TT95-51; RWS Zuid-Holland)

Vergelijking PROV-gegevens zelfgerapporteerde ongevallen en geregistreerde ongevallen uit AVV-ongevallenbestand.

- Limburg (TT95-53; RWS Limburg)
Trendanalyse 1990 tot en met 1994.

PROV 1995

- Zeeland (TT96-7 RWS Zeeland)
Inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 8*).
- Noord-Brabant (TT95-73 RWS Noord-Brabant)
Inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 9*).
- Stadsregio Rotterdam (TT96-8; Stadsregio Rotterdam)
Oversampling en vergelijking PROV-gegevens 1995 met provincie Zuid-Holland en rest van Nederland.
- Overijssel (TT96-19; RWS Oost Nederland)
Oversampling gebied 'Kop van Overijssel' en vergelijking met provincie Overijssel en rest van Nederland.

Enquête brengt gedrag van Nederlandse verkeersdeelnemers in kaart

In opdracht van Rijkswaterstaat wordt jaarlijks door het bureau Traffic Test een onderzoek uitgevoerd - onder een representatief aantal verkeersdeelnemers - naar eigen gedrag in het verkeer en naar meningen en opvattingen over verkeer, verkeersveiligheid en het door de overheid gevoerde beleid. Per provincie worden voldoende personen ondervraagd om ook regionale verschillen in verkeersgedrag, meningen en opvattingen te kunnen beschrijven.

Het onderzoek staat bekend als het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) en is in 1995 voor de zesde maal uitgevoerd. Daaraan is meegewerkt door ruim 9.000 Nederlandse verkeersdeelnemers.

De belangrijkste landelijke onderzoeksresultaten van het PROV 1995 zijn:

1. Onaangepast verkeersgedrag wordt (af)gestraft

Mensen die zich niet aan de verkeersregels houden of andere verkeersonveilige gedragingen vertonen lopen meer risico's in het verkeer dan mensen die zich aan regels houden. Automobilisten die bekeuringen hebben gehad (rijden onder invloed, geen gordelgebruik, snelheidsovertredingen e.d.) rapporteren bijna tweemaal zoveel verkeersongevallen als de overige automobilisten.

2. Sterke stijging aantal bekeuringen

Eé op de zes ondervraagden is in 1995 één of meer keer bekeurd. In vergelijking tot voorgaande jaren (1:8) is dat een zeer sterke toename. De meeste bekeuringen gaan naar automobilisten. Niet zoals vaak wordt beweerd voor foutief parkeren maar voor snelheidsovertredingen. In 1995 is 15% van de automobilisten een keer of vaker bekeurd voor een snelheidsovertreding tegen 9% in 1994.

3. Pakkans niet gestegen

Ondanks de stijging van het aantal bekeuringen ervaart de weggebruiker niet dat zijn kans om voor een overtreding gepakt te worden groter is geworden. Dit komt waarschijnlijk doordat steeds meer overtredingen onopvallend op kenteken worden afgehandeld.

4. Riskante verplaatsing per bromfiets

Als rekening wordt gehouden met het aantal afgelegde kilometers zijn bromfietzers de riskantste categorie verkeersdeelnemers. Per miljoen afgelegde kilometers bedroeg - volgens opgave van de ondervraagde bromfietzers - het aantal ongevallen 66,8. Daarna komt de fiets met 14,6, gevolgd door de motorfiets met 8,2 en in laatste instantie de auto met 6,0.

5. Vrouwen hebben grotere kans op ongevallen

De heersende opvatting is: "de heer in het verkeer is een 'dame'!". Zij houdt zich beter aan de regels, zij rijdt beter, zij gedraagt zich beter (geen alcohol in het verkeer) en zij is minder vaak bij verkeersongevallen betrokken. In absolute zin is dat beeld ook in dit onderzoek bevestigd.

Wordt echter rekening gehouden met het aantal jaarlijks afgelegde kilometers, dan blijken vrouwen als automobilist met acht ongevallen per miljoen kilometers een hoger verkeersveiligheidsrisico te lopen dan mannen met vijf ongevallen.

6. Draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen

Als het gaat om veiligheidsbevorderende maatregelen, verwacht het Nederlandse publiek veel effect van een beter verkeersonderricht (met als rapportcijfer 8,7) en goede voorlichting. Direct daarop volgen technische voorzieningen als aanleg van fietspaden, oversteekvoorzieningen en snelheidsbegrenzers. Verder is het opvallend dat relatief vaak om meer politietoezicht wordt verzocht, maar dat de maatregel 'hogere boete/straf' (met 6,3) het laagst scoort.

7. Enquête bevestigt toename aantal verkeersongevallen

Uit de officiële statistieken is al sinds 1994 gebleken dat het aantal verkeersongevallen weer toeneemt. Deze trend wordt ook bevestigd door de betrokkenheid bij verkeersongevallen die de geënquêteerden rapporteren.

8. Onvolledigheid verkeersongevalsstatistieken

Dat niet alle verkeersongevallen worden geregistreerd is al langer bekend. Aan verbeteringen van de registratie wordt thans gewerkt. De enquête laat zien dat de betrokkenheid van de respondenten bij verkeersongevallen zesmaal groter is dan het aantal geregistreerde slachtoffers.

Vergeleken bestanden

Om beter inzicht in de representativiteit van de uitkomsten van het PROV te krijgen, is een vergelijking gemaakt met algemene statistieken van het CBS en met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, eveneens van het CBS. De algemene statistieken van het CBS geven betrekkelijk algemene kenmerken weer van de Nederlandse bevolking. Zij vormen het belangrijkste ijkpunt voor sociaal en economisch onderzoek in Nederland. Het OVG beoogt, net zoals het PROV, representatieve uitspraken te doen over de verkeersdeelname van de Nederlandse bevolking. Het OVG bevat informatie over een aantal variabelen die kan worden vergeleken met informatie uit het PROV. Het OVG wordt door het CBS gebruikt voor het bepalen van het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking naar herkomst en bestemming, gebruikte vervoermiddelen en motieven voor de verplaatsingen. Het OVG en het Personenauto Panel (PAP) behoren tot de belangrijkste mobiliteitsonderzoeken in Nederland³⁰. Veel gegevens over verkeer en personenvervoer in CBS-publicaties zijn afkomstig uit het OVG.

Vergelijking van gewogen uitkomsten

In het OVG worden de uitkomsten door weging meteen ook opgehoogd tot aantallen van de Nederlandse bevolking. Ook de algemene CBS-statistieken zijn in aantallen van de Nederlandse bevolking. De vergeleken aantallen worden dan zo groot dat zeer kleine en inhoudelijk weinig betekenisvolle verschillen al snel significant worden. Om dit probleem te omzeilen is alleen getoetst met de aantallen van de oorspronkelijke steekproeven van het OVG en het PROV. Wel is steeds getoetst met de gewogen proportionele verdeling van de variabelen. Als uit het OVG bijvoorbeeld blijkt dat er na weging respectievelijk 15,50 en 35% mensen zijn met een lagere, middelbare of hogere opleiding, dan worden deze percentages toegepast op het aantal respondenten dat in het OVG is opgenomen in plaats van de gehele Nederlandse bevolking. De gegevens uit de CBS-statistieken zijn in de vergelijkingen opgenomen in duizendtallen in plaats van in miljoenen. De bevolkingsaantallen zijn dus gedeeld door 1.000. Deze uitkomsten worden vergeleken met de gegevens uit het PROV. Overigens is het probleem dan nog niet geheel de wereld uit. Want ook de steekproef van het OVG is al groot, waardoor kleine verschillen nog steeds snel significant worden.

³⁰ Het PAP komt niet voor vergelijking met het PROV in aanmerking. Dit onderzoek kent een geheel andere doelstelling en opzet. Het doel van het PAP is het onderzoeken van het bezit en gebruik van personenauto's. De populatie wordt gevormd door alle in gebruik zijnde personenauto's. Het steekproefkader wordt gevormd door het kentekenregister van de Rijksdienst voor het Wegverkeer. De steekproefeenheid is de personenauto. De informatie die wordt verzameld betreft autogegevens en de stand van de kilometer tellers van de personenauto's en persoons-, huishoudgegevens van de respondenten. De gegevens die het PAP bevat, zijn alleen wat de meest algemene persoons- en huishoudgegevens betreft vergelijkbaar met gegevens in het PROV. De verkeersgerelateerde gegevens hebben betrekking op geheel andere variabelen dan de verkeersvariabelen in het PROV. Om deze reden is een vergelijking van het PROV met het PAP achterwege gelaten.

Bij de vergelijking van de uitkomsten van de twee onderzoeken wordt als significantieniveau aangehouden: $p = 0.01$, oftewel 1%. Wij kiezen hiervoor vanwege de grote omvang van de twee steekproeven. Bij een meer gebruikelijk significantieniveau van 5% worden kleine en weinig betekenisvolle verschillen in de uitkomsten al snel als significant aangemerkt. Het significantieniveau betekent dat wanneer aangetroffen verschillen in de uitkomsten een waarschijnlijkheid hebben van minder dan 1%, we besluiten ze niet langer aan het toeval toe te schrijven. We concluderen dan dat er een werkelijk verschil is gevonden en er in de twee onderzoeken blijkbaar andere groepen respondenten zijn vertegenwoordigd.

Vergeleken variabelen

De vergelijking van de uitkomsten kan alleen voor een betrekkelijk beperkt aantal variabelen worden verricht. Die beperking hangt in de eerste plaats samen met het feit dat de twee onderzoeken verschillende onderwerpen bestrijken. Het PROV richt zich in de eerste plaats op gedrag en veiligheid in het verkeer. Het OVG richt zich daarentegen vooral op vragen als 'hoe vaak en op welke manier Nederlanders zich verplaatsen'. Doordat beide onderzoeken betrekking hebben op deelname aan het verkeer, verzamelen zij allebei informatie over een aantal algemene verkeersvariabelen, zoals het gebruik van voertuigen en het aantal afgelegde autokilometers. Het PROV besteedt vrijwel evenveel aandacht aan het gebruik van de verschillende vervoerswijzen in de loop van een jaar, zoals auto, fiets en motor. Het OVG besteedt echter vooral aandacht aan de kenmerken van en vervoerswijzen bij afzonderlijke verplaatsingen en ritten.

Een tweede beperking bij de vergelijking van variabelen wordt veroorzaakt door de formulering van de vragen. Het komt voor dat over dezelfde variabele of kenmerk van respondenten informatie wordt ingewonnen, maar met vragen die zo verschillend zijn dat de uitkomsten niet meer zijn te vergelijken. Bijvoorbeeld, zowel het PROV als het OVG verzamelen informatie over de stedelijkheidsgraad van de woongemeente van de respondent. Maar de gebruikte schalen van stedelijkheidsgraad zijn onvergelijkbaar.

Er is voor gezorgd dat de vergeleken variabelen zo vergelijkbaar mogelijk zijn. Soms is een aantal categorieën van een variabele samengevoegd, in een ander geval zijn twee of meer variabelen omgezet in één nieuwe. Ook zijn de vergelijkingen uitgevoerd voor subgroepen van de onderzoekspopulatie die zo vergelijkbaar mogelijk zijn. Na deze bewerkingen kon een aantal verkeersgerelateerde variabelen uit het PROV en OVG worden vergeleken. Niettemin blijven er kleine verschillen mogelijk. Deze worden, voor zover relevant, besproken bij de behandeling van de verschillende variabelen. Wij bespreken eerst de achtergrondvariabelen en vervolgens de verkeersvariabelen.

De vergelijkingen zijn gemaakt met de gewogen uitkomsten van de twee onderzoeken. Dat betekent dat de vergelijkingen zijn gemaakt met uitkomsten die geacht worden representatief te zijn voor de Nederlandse bevolking.

Vergeleken persoonskenmerken

De algemene persoonskenmerken van de PROV-respondenten zijn vergeleken met CBS-gegevens over deze kenmerken. Het betreft de volgende variabelen: geslacht, leeftijd, burgerlijke staat, opleiding en het wel of niet verrichten van betaalde arbeid.

De samenstelling van het PROV-bestand verschilt niet significant van de samenstelling van de Nederlandse bevolking wat de kenmerken geslacht en burgerlijke staat betreft. Er treden echter wel significante verschillen op bij de variabelen leeftijd, opleiding en maatschappelijke positie. Respondenten in de leeftijd van dertig tot veertig jaar zijn in het PROV oververtegenwoordigd. Ouderen van 65 jaar en ouder en jongeren in de leeftijd van 25 tot 30 jaar zijn daarentegen ondervertegenwoordigd (zie *Tabel 5.1*).

Leeftijdsklasse	CBS 1995		PROV 1995	
	n	%	n	%
15 tot 20 jaar	624	7.5%	710	8.5%
20 tot 25 jaar	806	9.6%	777	9.3%
25 tot 30 jaar	870	10.4%	727	8.7%
30 tot 40 jaar	1.667	20.0%	1.897	22.7%
40 tot 50 jaar	1.522	18.2%	1.579	18.9%
50 tot 60 jaar	1.065	12.7%	1.086	13.0%
60 tot 65 jaar	461	5.5%	501	6.0%
65 jaar en ouder	1.339	16.0%	1.076	12.9%
Totaal	8.354	100.0%	8.35	100.0%

Tabel 5.1. CBS en PROV naar leeftijdsklassen: aantal, kolompercentage ($p = .00000$).

Opleidingsniveau	CBS 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Lager onderwijs/ basisonderwijs	1.648	15.8%	207	3.0%
Lbo, vglo, lavo, mavo	2.871	27.5%	2.178	31.7%
Mbo, havo, vwo	4.020	38.4%	2.252	32.7%
Hbo, universitair	1.920	18.4%	2.242	32.6%
Totaal	10.459	100.0%	6.879	100.0%

Tabel 5.2. CBS en PROV naar opleidingsniveau: aantal, kolompercentage ($p = .00000$).

Laag geschoolden zijn in het PROV ondervertegenwoordigd en hoog geschoolden oververtegenwoordigd (*Tabel 5.2*). Er moet echter rekening mee worden gehouden, dat de vraagstelling in beide onderzoeken verschilt. Om dit verschil in vraagstelling zo goed mogelijk te compenseren, is ook een vergelijking gemaakt voor de personen tussen 35 en 65 jaar (*Tabel 5.3*). De verschillen in opleidingsniveau tussen het CBS en het PROV worden iets

kleiner, maar blijven significant en aanzienlijk. Het patroon is hetzelfde: het PROV heeft een aanzienlijke ondervertegenwoordiging van mensen met lager onderwijs en een aanzienlijke oververtegenwoordiging van mensen met een hogere beroepsopleiding of wetenschappelijke opleiding. Niettemin ontbreken ook hier de statistische gegevens om volledig te kunnen uitsluiten dat het verschil in vraagstelling verantwoordelijk is voor de aangetroffen verschillen.

Opleidingsniveau	CBS 1993		PROV 1995	
	n	%	n	%
Lager onderwijs/ basisonderwijs	488	17.6%	191	4.9%
Lbo, vglo, lavo, mavo	615	22.2%	1.540	39.2%
Mbo, havo, vwo	1.100	39.7%	999	25.4%
Hbo, universitair	570	20.6%	1.203	30.6%
Totaal	2.773	100.0%	3.993	100.0%

Tabel 5.3. CBS en PROV naar opleidingsniveau, 35- tot 65-jarigen: aantal, kolompercentage ($p = .00000$).

In het PROV worden uiteindelijk meer respondenten aangetroffen wier maatschappelijke positie wordt gekenmerkt door het hebben van betaald werk (Tabel 5.4).

Maatschappelijke positie	CBS 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Betaald werk	6.414	64.2%	4.622	67.5%
Geen betaald werk	3.574	35.8%	2.228	32.5%
Totaal	9.988	100.0%	6.850	100.0%

Tabel 5.4. CBS en PROV naar maatschappelijke positie: aantal, kolompercentage ($p = .00039$)

Mogelijk wordt het verschil in Tabel 5.4 verklaard doordat het PROV een ruimer begrip van betaald werk hanteert, namelijk: "Heeft u op dit moment betaald werk?", terwijl in de CBS-statistiek alleen mensen zijn opgenomen met minimaal twaalf uur werk per week. Wij hebben geprobeerd om het verschil in vraagstelling te corrigeren en wel als volgt: de arbeidsparticipatie is het grootst voor mannen en meer in het bijzonder voor mannen van 18 - 64 jaar met afhankelijke kinderen, zie Tabel 5.5 en Tabel 5.6. De verschillen in Tabel 5.5 nemen af, maar blijven significant op 1%-niveau. In Tabel 5.6 nemen de verschillen juist aanmerkelijk toe. De in deze vergelijking betrokken groepen zijn wat deze variabele betreft waarschijnlijk het beste te vergelijken. De arbeidsparticipatie in deze groep is over het algemeen hoog en het aantal banen van minder dan twaalf uur per week is laag. De verschillen in Tabel 5.10 zijn een aanwijzing voor het bestaan van een duidelijk en reëel verschil tussen het PROV en de Nederlandse bevolking wat maatschappelijke participatie betreft.

Maatschappelijke participatie	CBS 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Betaald werk	3869	76.8%	2751	79.2%
Geen betaald werk	1167	23.2%	722	20.8%
Totaal	5036	100.0%	3473	100.0%

Tabel 5.5. CBS en PROV naar maatschappelijke participatie van mannen: aantal, kolompercentage ($p = .009$)

Maatschappelijke participatie	CBS 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Betaald werk	1581	87.0%	1215	95.4%
Geen betaald werk	237	13.0%	59	4.6%
Totaal	1818	100.0%	1274	100.0%

Tabel 5.6. CBS en PROV naar maatschappelijke participatie van mannen 18 - 65 jaar, met afhankelijke kinderen: aantal, kolompercentage ($p = .00000$).

Ten slotte is het aannemelijk dat het PROV wat de variabele stedelijkheidsgraad betreft niet representatief is. Er vindt geen stratificatie vooraf plaats voor stedelijkheidsgraad, bijvoorbeeld door meer respondenten te benaderen in de Randstad. In elk van de verschillende provincies worden evenveel respondenten benaderd en er wordt bij de benadering van de steekproef geen rekening gehouden met verschillen in inwoneraantal van de provincies. De provincies met een groter inwoneraantal zijn over het algemeen ook de provincies met meer stedelijke gebieden. Het is bekend dat veel onderzoek in verstedelijkte gebieden en met name in de Randstad een duidelijk lagere respons haalt dan in andere delen van het land. Er is geen reden om aan te nemen dat het PROV hierop een uitzondering vormt. Het is wel aannemelijk dat mobiliteit, gedrag in het verkeer en opvattingen over verkeersmaatregelen samenhangen met de stedelijkheid van de woonomgeving. Over de representativiteit van het PROV voor de variabele stedelijkheidsgraad is echter geen definitieve uitspraak te doen vanwege de onvergelykbaarheid van deze gegevens met gegevens van het CBS.

Verkeersgerelateerde variabelen

Er kon ook een vergelijking worden gemaakt van een beperkt aantal verkeersgerelateerde variabelen uit PROV en OVG. Het betreft vrij algemene kenmerken van personen met betrekking tot deelname aan het verkeer, zoals rijbewijsbezit en het de beschikking hebben over een auto. Tabel 5.7 laat zien dat in het PROV relatief meer respondenten met een rijbewijs zijn vertegenwoordigd. Bovendien beschikken meer respondenten over zowel een auto- als een motorrijbewijs en meer over alleen een motorrijbewijs. Respondenten met uitsluitend een autorijbewijs komen relatief minder vaak voor in het PROV (Tabel 5.8).

	OVG 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Rijbewijsbezit				
Rijbewijs	48.657	77.0%	6.257	79.2%
Geen rijbewijs	14.534	23.0%	1.643	20.8%
Totaal	63.191	100.0%	7.900	100.0%

Tabel 5.7. *OVG en PROV naar rijbewijsbezit: aantal, kolompercentage* ($p = .00001$).

	OVG 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Soort rijbewijs				
(alleen) autorijbewijs	43.683	87.0%	5.206	83.2%
Auto- en motorrijbewijs	6.377	12.7%	970	15.5%
(alleen) motorrijbewijs	151	.3%	81	1.3%
Totaal	50.210	100.0%	6.257	100.0%
Opmerking: door het terugbrengen van de gewogen percentuele verdeling naar de steekproefomvang van het OVG komt het totaal voor het OVG niet meer overeen met het aantal personen met een rijbewijs volgens Tabel 5.7. De cijfers zijn als volgt met elkaar in verband te brengen: van het (gewogen) aantal personen in de OVG-steekproef waarover informatie beschikbaar is voor Tabel 5.7 is van 79.46% ook informatie beschikbaar voor deze tabel: over het soort rijbewijs. Dit zijn 50.210 personen die het (gewogen) totaal vormen.				

Tabel 5.8. *OVG en PROV naar soort rijbewijs: aantal, kolompercentage* ($p = .00000$).

Op het eerste gezicht lijken autobezitters in het PROV vaker voor te komen dan in het OVG (Tabel 5.9). De auto is vaker particulier eigendom en iets minder vaak een auto van de zaak (Tabel 5.10).

	OVG 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Autobezit				
Ja	32.548	46.8%	5.341	70.0%
Nee	36.999	53.2%	2.284	30.0%
Totaal	69.547	100.0%	7.625	100.0%

Tabel 5.9. *OVG en PROV naar autobezit: aantal, kolompercentage* ($p = .00000$)

Autotenaamstelling	OVG 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
particulier	27.829	89.0%	4.898	90.6%
Particulier, geleast	156	.5%	11	.2%
Auto van de zaak	1.845	5.9%	277	5.1%
Auto van de zaak geleast	1.438	4.6%	233	4.1%
Totaal	31.268	100.0%	5.409	100.0%

Tabel 5.10. *OVG en PROV naar autotenaamstelling: aantal, kolompercentage (p = .00000)*

De vragen naar autobezit zijn in OVG en PROV anders geformuleerd. In het OVG wordt gevraagd of men 'hoofdgebruiker' is van een personenauto. In het PROV wordt gevraagd of de respondent in het lopende jaar ten minste eenmaal een auto heeft bestuurd. Indien het antwoord bevestigend is, wordt gevraagd of de auto waarin men het meeste rijdt eigendom van de respondent zelf is. De verschillen in *Tabel 5.9* tussen OVG en PROV worden dus mogelijk verklaard door personen die geen hoofdgebruiker zijn van een auto, maar die in het PROV wel aangeven dat zij in het lopende jaar ten minste eenmaal een auto hebben bestuurd die in het bezit is van henzelf of hun partner. Het is te verwachten dat dit vooral vrouwen betreft die in een gezinsauto of een auto van het bedrijf van de partner rijden. Om met dit verschijnsel rekening te houden, is ook een vergelijking gemaakt van het autobezit in OVG en PROV van uitsluitend mannen. De verschillen in autobezit nemen door deze ingreep af, maar verdwijnen zeker niet (*Tabel 5.11*). Deze verschillen zijn echter klein.

Autobezit	OVG 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Ja	21.633	63.8%	2.959	77.3%
Nee	12.275	36.2%	867	22.7%
Totaal	33.908	100.0%	3.826	100.0%

Tabel 5.11. *OVG en PROV naar autobezit van mannen: aantal, kolompercentage (p = .00000).*

Een andere manier om rekening te houden met het verschil in vraagstelling is door alleen het autobezit van ongehuwden te vergelijken. Opnieuw nemen de verschillen iets af, maar zij blijven substantieel en significant (*Tabel 5.12*).

	OVG 1994		PROV 1995	
	n	%	n	%
Autobezit				
Ja	1.495	36.8%	1.261	48.9%
Nee	2.565	63.2%	1.318	51.1%
Totaal	4.060	61.2%	2.579	38.8%

Tabel 5.12. *OVG en PROV naar autobezit voor ongehuwden: aantal, kolompercentage (p = .00000)*

De aantallen gereden autokilometers in PROV en OVG kunnen helaas niet worden vergeleken. De gereden autokilometers in het OVG betreffen de kilometers van de auto waarvan de respondent hoofdgebruiker is. De autokilometers in het PROV zijn de autokilometers van de respondent met auto waarin deze het meest rijdt.

Waardering van de verschillen: representativiteit PROV en OVG

Bovenstaande vergelijkingen sterken het vermoeden dat het PROV op een aantal algemene persoonskenmerken niet representatief is voor de Nederlandse bevolking. Het betreft de kenmerken leeftijd, opleiding en het verrichten van betaalde arbeid. Vooral bij de variabele opleiding kan niet geheel worden uitgesloten dat de geconstateerde verschillen zijn toe te schrijven aan verschillen in vraagstelling. De geconstateerde verschillen stemmen echter ook overeen met de verwachting dat het onderzoek vooral de makkelijker aanspreekbare respondenten vertegenwoordigt, dat wil zeggen, de respondenten die over het algemeen gemakkelijker zijn over te halen om aan een onderzoek mee te werken³¹.

Wat betreft de verkeersvariabelen zijn er verschillen te constateren tussen het PROV enerzijds en het OVG anderzijds voor de variabelen autobezit en autotenaamstelling. De verschillen voor de autotenaamstelling zijn klein. Kleine verschillen worden eveneens aangetroffen tussen gegevens uit CBS-bevolkingsstatistieken en het PROV voor het al of niet bezitten van een rijbewijs. De verschillen komen hier op neer dat mensen in het bezit van een auto en in het bezit van een rijbewijs in het PROV sterker vertegenwoordigd zijn. Dit zou als een aanwijzing kunnen worden opgevat dat personen met een grotere interesse in verkeer en verkeersvraagstukken in het PROV sterker vertegenwoordigd zijn. De verschillen in vraagstelling zijn hier echter zodanig dat er een voorbehoud moet worden gemaakt bij deze conclusie.

³¹ Robert M. Groves, *Survey errors and survey costs*, New York, 1989: 219; J. Goyder, *The silent minority: Nonrespondents in sample surveys*, Boulder, Colorado, 1987, passim. Groves, p. 201-208, geeft een overzicht van verbanden tussen respons en de variabelen geslacht, leeftijd en opleiding die in verschillende onderzoeken zijn aangetroffen. Over het algemeen is de medewerking onder ouderen en laag opgeleide personen aan surveys kleiner. Hoog opgeleide personen werken met name vaker mee aan postenquêtes.

Voor het verband tussen leeftijd en opleiding en de medewerking van de respondent aan het invullen van de vragenlijst zie: Geert Loosveldt, *The profile of the difficult to interview respondent*, *Bulletin de Méthodologie Sociologique* (48) September 1998, p. 69-81.

EXT9621-286
20 januari 1998

Geachte heer/mevrouw,

Enige tijd geleden heeft u zich door het insturen van een antwoordkaartje bij het bureau Traffic Test opgegeven om mee te doen aan onderzoeken over het verkeer. Traffic Test werkt op dit moment samen met de Universiteit Utrecht. In verband hiermee willen wij graag een aantal mensen verzoeken om naar de Universiteit Utrecht te komen, voor het invullen van een vragenlijst en een interview. Deze interviews zullen gehouden worden in de periode van 4 juni tot 20 juli.

Binnenkort wordt u door de Universiteit Utrecht telefonisch benaderd met de vraag of u hieraan zou willen meewerken. Hiervoor wordt dan een afspraak met u gemaakt.

Als dank zullen mensen die meewerken aan dit onderzoek na afloop van het interview een attentie ontvangen in de vorm van een cadeaubon ter waarde van f 25,-. Eventuele vervoerskosten zullen uiteraard worden vergoed.

De gegevens die u ons verstrekt zullen strikt vertrouwelijk worden behandeld.

Bij voorbaat dankend voor uw moeite.

Hoogachtend,

Ipe Veling,
Directeur Traffic Test

In deze bijlage staat het interviewprotocol: de vragen die aan de respondenten zijn gesteld na het invullen van de vragenlijst. In sommige gevallen zijn verscheidene gelijkwaardige vragen opgenomen, die gebruikt konden worden in die gevallen waarin de respondent geen bevredigend antwoord had gegeven op een vraag. Bij iedere vraag is tussen haakjes omschreven welk doel met de vragen werd nagestreefd. In veel gevallen hoefden niet alle vragen te worden gesteld om het gestelde doel te bereiken.

Vraag 4

“Welke opleiding heeft u gevolgd of volgt u nu?”

U heeft omcirkeld, heeft u die opleiding afgerond met een diploma, of bent u daar nog mee bezig?

(Doel: nagaan of opleiding is afgerond met diploma)

Vraag 8

“In wat voor omgeving woont u?”

U heeft geantwoord op deze vraag. Klopt dat?

Kunt u mij vertellen hoe u tot dat antwoord bent?

U heeft gezegd dat u in een woont,

Kunt u mij vertellen wanneer er volgens u sprake is van een dorp/wanneer u iets een dorp vindt?

En wanneer is iets volgens u een kleine stad?

(Doel: nagaan welke criteria de respondent gebruikt bij de beoordeling, bijvoorbeeld aantal inwoners, grootte, omtrek etcetera).

Vraag 12

“Hoeveel verkeersongevallen heeft u in 1995 als bestuurder van een voertuig of als voetganger gehad?”

U heeft gezegd verkeersongevallen. Klopt dat?

Kunt u mij precies vertellen hoe u tot dat antwoord bent gekomen?

Verkeersongeval

Als er iets gebeurt in het verkeer, wanneer is er dan volgens u sprake van een verkeersongeval?

Wanneer vindt u dat een gebeurtenis een verkeersongeval is?

Wat is voor u belangrijk bij de beoordeling of iets een ongeval is?

Als er iets gebeurt in het verkeer waarbij slechts één partij/verkeersdeelnemer betrokken is, wanneer vindt u dan dat er sprake is van een verkeersongeval?

Als u bijvoorbeeld met de auto tegen een verkeerspaaltje aan rijdt, het paaltje is nog heel, u bent niet gewond, maar de auto heeft een kras. Vindt u dan dat er sprake is van een verkeersongeval? En als de auto onbeschadigd is, maar u heeft een schram, of een blauwe plek?

En als er iets gebeurt waar twee partijen bij betrokken zijn?

Er is bijvoorbeeld geen materiële schade, wanneer vindt u dan dat er sprake is van een ongeval? En als er geen schade is, maar een van de betrokkenen is licht gewond?

U heeft dus niet iets meegemaakt wat overeenkomt met wat u nu beschrijft?

(Doorvragen, indien mogelijk, tot de criteria helder zijn).

Aantal

U heeft gezegd ongelukken. U weet dat nog precies?

Datum

Weet u nog precies wanneer het ongeval/de ongevallen heeft/hebben plaatsgevonden?

(Doel: nagaan welke criteria de respondent gebruikt bij de beoordeling van situaties die als verkeersongeval aangemerkt kunnen worden; nagaan of de respondent geen ongevallen vergeten is die in 1994 of 1996 zijn gebeurd).

Vraag 13 (indien van toepassing)

“Om welke verkeersongevallen in 1995 ging het? Vergeet u niet aan te geven met welk vervoermiddel u het ongeval heeft gehad en, indien aanwezig, het vervoermiddel van de tegenpartij. Als u lopend was, kunt u bij vervoermiddel “lopend” vermelden.”

U heeft geantwoord op deze vraag. Klopt dat?

Per ongeval

Kunt u mij een beschrijving geven van wat er gebeurd is bij dit/het eerste ongeval.

U heeft aangegeven dat er wel/niet sprake was van **materiële schade**. Kunt u daar iets meer over vertellen.

Er waren volgens u wel/geen **gewonden**, klopt dat?

Kunt u daar nog wat meer over vertellen?

Indien geen gewonden: ook geen schrammetje, of een blauwe plek?

Hoeveel gewonden waren er? Wie waren dat?

(Doel: nagaan of de respondent de vraag volgens de criteria in vraag 12 heeft ingevuld).

Vraag 14

“Heeft u in 1995 een of meer bekeuringen gekregen? Waarvoor kreeg u die bekeuring? Vergeet u niet het aantal bekeuringen te vermelden en met welk vervoermiddel u die bekeuring heeft gekregen!”

U heeft geantwoord op deze vraag. Klopt dat?

Ik wil graag deze hele vraag met u doorlopen:

Dus geen bekeuring voor het niet dragen van de autogordel, niet als bestuurder en ook niet als passagier?

Etcetera.

Dus u weet dat nog precies?

Weet u nog wanneer u die bekeuring heeft gekregen?

Dus dat was in 1995?

U heeft ook geen bekeuringen gekregen met de fiets of bromfiets?

Bijvoorbeeld voor ?

(Doel: nagaan of de respondent niets is vergeten?)

Vraag 15

“Hieronder zijn maatregelen opgesomd die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Geeft u in het onderstaande schema door een rapportcijfer tussen 1 en 10 aan:

- of u ze nodig vindt (1e kolom)

- of de overheid er volgens u voldoende aan doet (2e kolom)”

U geeft voor het cijfer Kunt u dat toelichten?

(Niet alle maatregelen kunnen worden behandeld: ingaan op extreme antwoorden; ingaan op antwoorden die dicht bij elkaar liggen).

Vindt u ze niet nodig, of vindt u dat het geen taak van de overheid is?

Waar denkt u dan aan?

Wat denkt u dat met deze maatregel wordt bedoeld?

(Doel: nagaan wat de overwegingen zijn om een bepaald cijfer te geven, welke mening overeenkomt met een bepaald cijfer, of de respondent consequent is).

Vraag 17

“Bent u in 1995 wel eens bekeurd (via een acceptgiro) zonder dat u door de politie bent staande gehouden?”

U heeft geantwoord op deze vraag. Klopt dat?

Ik wil graag deze hele vraag met u doorlopen:

Dus wel/geen bekeuring voor te snel rijden

Dus wel/geen bekeuring voor door rood licht rijden

Dus wel/geen bekeuring voor fout parkeren

Dus wel/geen bekeuring voor iets anders, namelijk

Bij vraag 14 heeft U geantwoord, is dat een andere/zelfde bekeuring als de bekeuring die u nu noemt?

Dat weet u nog heel zeker?

Dus dat was in 1995?

(Doel: nagaan of men het zeker weet, of het precies is of een schatting, of het in 1995 was)

Vraag 18

“Hoe vaak gebruikte u in 1995 de bromfiets?”

U heeft geantwoord op deze vraag.

Kunt u mij ook vertellen hoe vaak u de bromfiets de afgelopen week/maand heeft gebruikt?

Is dat nu anders dan in 1995?

Wisselt dat nog wel eens, bijvoorbeeld per seizoen, of per maand?

Gebruikt u de fiets op vaste dagen?

Was dat in 1995 ook zo?

U bedoelt dus ?

Wanneer is dat dan?

(Doel: nagaan wat de respondent met het antwoord bedoelt).

Vraag 19 (bromfiets)

“Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de bromfiets afgelegd?”

U heeft kilometers geantwoord op deze vraag.

Heeft u een kilometerteller op de bromfiets?

Houdt u die in de gaten?

Kunt u mij precies vertellen hoe u tot dat antwoord bent gekomen?

Wat bedoelt u met het afgelopen jaar?

Waarvoor gebruikt u de bromfiets? Welke afstand legt u dan af? Hoe vaak doet u dat?

(Doel: nauwkeurigheid van het antwoord nagaan).

Vraag 20 (bromfiets)

“Waarvoor gebruikt u de bromfiets meestal?”

U heeft u geantwoord: voor Klopt dat?

U gebruikt de bromfiets dus niet voor ?

Als u zegt dat u de bromfiets gebruikt voor vakantie/recreatie, waar denkt u dan aan?

U heeft ook gezegd dat u de bromfiets gebruikt voor plezierritjes: aan wat voor ritjes denkt u dan?

Kunt u dit toelichten? (per onderdeel)

Hoe vaak doet u dat dan?

(Doel: nagaan of de respondent niets vergeten is; terugkoppelen naar vraag 30).

Vraag 21 (bromfiets)

“Hoe vaak heeft u op de bromfiets de valhelm gedragen?”

U zegt: Op de laatste 10 ritten die korter dan 5 minuten duurden keer. Klopt dat?

Aan wat voor ritten denkt u dan?

En dan draagt u dus wel/geen valhelm?

Hoe vaak maakt u ritten die korter duren dan 5 minuten?

Op de laatste 10 ritten die langer dan 5 minuten duurden keer.

Aan wat voor ritten denkt u dan?

En dan draagt u dus wel/geen valhelm?

Hoe vaak maakt u ritten die langer duren dan 5 minuten?

Waren daar ook ritten op een snorfiets bij?

(Doel: nagaan hoe de respondent de vraag geïnterpreteerd heeft; nagaan of het antwoord exact is, of de respondent het nog precies weet).

Vraag 24 (bromfiets)

“Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de bromfiets?”

U heeft km/uur op wegen binnen stad of dorp geantwoord. Klopt dat?

Op wegen buiten stad of dorp rijdt u km/uur. Klopt dat?

Is dat een gemiddelde of een maximum?

Is er een verschil tussen het rijden binnen of buiten de bebouwde kom?

Rijdt u ook wel eens harder? Wanneer doet u dat dan?

(Doel: is het antwoord een maximum, gemiddelde of nog iets anders).

Vraag 29

“Hoe vaak gebruikte u in 1995 de fiets?”

U heeft geantwoord op deze vraag.

Kunt u mij ook vertellen hoe vaak u de fiets de afgelopen week/maand heeft gebruikt?

Is dat nu anders dan in 1995?

Welke periode had u in gedachten toen u dit antwoord gaf?

Wisselt dat nog wel eens, bijvoorbeeld per seizoen, of per maand?

Gebruikt u de fiets op vaste dagen?

Was dat in 1995 ook zo?

U bedoelt dus ?

Wanneer is dat dan?

(Doel: nagaan wat de respondent met het antwoord bedoelt).

Vraag 30 (fiets)

“Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de fiets afgelegd?”

U heeft kilometers geantwoord op deze vraag.

Heeft u een kilometerteller op de fiets?

Houdt u die in de gaten?

Kunt u mij precies vertellen hoe u tot dat antwoord bent gekomen.

Hoe heeft u dat berekend?

Wat bedoelt u met het afgelopen jaar?

Waarvoor gebruikt u de fiets? Welke afstand legt u dan af? Hoe vaak doet u dat?

(Doel: nauwkeurigheid van het antwoord nagaan).

Vraag 31 (fiets)

“Als het donker is, heeft u dan de fietsverlichting aan?”

U heeft geantwoord bij wegen binnen stad of dorp, Klopt dat?

Bedoelt u daarmee zowel voor- als achterverlichting?

Werkt uw fietsverlichting altijd?

Controleert u dat wel eens?

Wat doet u als u merkt dat de verlichting het niet doet?

U gaat dan wel/niet fietsen?

U heeft geantwoord bij wegen buiten stad of dorp.

Bedoelt u daarmee ook voor- en achterverlichting?

Geldt hiervoor hetzelfde als voor wegen binnen stad of dorp, of gaat dat anders?

(Doel: nauwkeurigheid/waarheidsgehalte nagaan).

Vraag 34 (fiets)

“Waarvoor gebruikt u de fiets meestal?”

U heeft geantwoord voor

U gebruikt de fiets dus niet voor ?

Als u zegt dat u de fiets gebruikt voor vakantie/recreatie, waar denkt u dan aan?

U heeft ook gezegd dat u de fiets gebruikt voor plezierritjes: aan wat voor ritjes denkt u dan?

Kunt u dit toelichten? (per onderdeel)

(Doel: nagaan of de respondent niets vergeten is; terugkoppelen naar vraag 30).

Vraag 37

“Stel dat u zich in onderstaande situaties zou begeven, hoewel u dat misschien in werkelijkheid nooit doet. Geeft u per situatie (a t/m h) aan hoe groot de kans is dat u door de politie gepakt wordt. Stelt u zich bij alle situaties voor dat u overdag nog zo 'n 10 kilometer naar huis moet rijden!

Ik ga deze vraag op de volgende wijze met u doornemen. Bij elke situatie wil ik u vragen aan te geven hoe vaak u denkt dat u gepakt zou worden, als u dat honderd keer zou doen.

a: U heeft geantwoord op deze vraag. Als u dat 100 keer zou doen, hoe vaak denkt u dan dat u gepakt zou worden?

(etcetera)

(Doel: trachten de antwoorden te kwantificeren).

Vraag 42 (auto)

“Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder in totaal per jaar met de auto/motor?”

U heeft geantwoord op deze vraag.

Houdt u de kilometerteller van de auto daarbij in de gaten?

Hoe heeft u dat getal berekend?

Is dat ieder jaar ongeveer hetzelfde?

Rijdt u die kilometers allemaal zelf als bestuurder?

(Doel: nauwkeurigheid van het antwoord nagaan).

Vraag 46 (auto)

“Vervoert u wel eens kinderen in de leeftijd tot 12 jaar (tot en met 11 jaar) in de auto?”

U heeft geantwoord op deze vraag. Kunt u dat toelichten? Welke kinderen zijn dat?

Hoe vaak gebeurt dat?

Vervolgens heeft u in de tabel hieronder ingevuld hoe u deze kinderen meestal vervoert:

Kunt u mij vertellen hoe u bij het invullen te werk bent gegaan?

Wat bedoelt u met meestal?

Wat vult de respondent in als hij 'nooit' wil antwoorden?

Zitten deze kinderen ook wel eens voorin? Hebben ze dan een gordel om?

Zitten ze ook wel eens achterin zonder de gordel? Hoe vaak gebeurt dat?

(Doel: na gaan hoe de respondent kinderen vervoert; nagaan of de vraag goed is ingevuld; nagaan wat bedoeld wordt met 'meestal', hoe vaak worden kinderen op de aangegeven wijze vervoerd).

Vraag 47 (auto)

“Hoe hard rijdt u gewoonlijk op de volgende typen wegen (als het niet donker is, bij goed weer en goed zicht)?”

Per wegtype:

Is dat een gemiddelde of is het een maximum?

Rijdt u ook wel eens harder? Hoe vaak gebeurt dat?

En als u aan het inhalen bent, hoe hard rijdt u dan?

Wat bedoelt u als u zegt dat u gewoonlijk kilometer per uur rijdt?

(Doel: is het antwoord een maximum, gemiddelde of nog iets anders).

Vraag 50 (auto)

*“Hoeveel glazen alcohol drinkt u **gemiddeld** wanneer u nog zelf met de auto/motor naar huis rijdt na bijvoorbeeld een cafébezoek, een feestje of avondje bij vrienden?”*

U heeft geantwoord op deze vraag. Kun je dat toelichten?

Is een gemiddelde, of is het een maximum?

Dus je drinkt ook wel eens meer dan glazen als je nog moet rijden?

Hoe vaak gebeurt dat dan?

Als je zegt dat je gemiddeld glazen drinkt als je nog moet rijden, hoe vaak drink je dan glazen, en hoe vaak glazen?

Weet u nog hoeveel u de laatste keer had gedronken, toen u een avond weg was geweest?

Dat is dus meer/minder dan ... glazen.

Gebeurt het wel eens dat u meer/minder drinkt?

(Doel: nagaan wat de respondent met zijn antwoord bedoelt, nagaan hoeveel de respondent bij dergelijke gelegenheden drinkt; nagaan of het antwoord werkelijk een gemiddelde is of bijvoorbeeld een maximum).

Vraag 51 (auto)

“Hoe vaak komt het voor dat u zelf gaat auto/motor rijden na het drinken van 3 of meer glazen alcohol?”

Weet u nog wanneer dat voor het laatst was?

Is het ooit wel eens gebeurd?

Indien dit een korte periode is: is dit een uitzondering, of gebeurt dat wel vaker?

(Doel: nagaan of het antwoord overeenstemt met datgene wat bij vraag 50 werd gezegd; trachten te achterhalen of het antwoord de waarheid is).

Vraag 52 (auto)

“Als u drie of meer glazen alcohol buitenshuis heeft gedronken, hoe gaat u dan naar huis?”

U heeft geantwoord op deze vraag. Klopt dat?

Indien nooit: Is het ook niet één keertje voorgekomen?

(Doel: waarheidsgehalte trachten te achterhalen).

Vraag 57

“Hoe vaak heeft u bij de laatste 10 ritten binnen of buiten stad of dorp de autogordel gedragen? Als u nooit bestuurder, voorpassagier of achterpassagier bent, moet u die kolom leeglaten!”

U heeft geantwoord op deze vraag. Klopt dat?

U zegt: Op de laatste 10 ritten binnen stad of dorp keer als bestuurder (voorpassagier/achterpassagier).

Klopt dat?

Aan wat voor ritten denkt u dan?

En dan draagt u dus wel/geen gordels?

Weet u dat nog precies, of is dat een schatting?

Hoe lang duurt zo'n periode waarin u 10 ritten maakt binnen stad/dorp?

Op de laatste 10 ritten die langer dan 5 minuten duurden keer.

Klopt dat?

Aan wat voor ritten denkt u dan?
En dan draagt u dus wel/geen gordels?
Hoe vaak maakt u ritten buiten stad/dorp?
(Doel: nagaan hoe de respondent de vraag geïnterpreteerd heeft; nagaan of het antwoord exact is).

Tot slot:

Dit waren de vragen die ik aan u wilde stellen.
Misschien heeft u nog vragen, of zijn er nog dingen die u mij wilt vertellen?

Heeft u moeite gehad met het invullen?

Wat vond u van de lengte van de vragenlijst?

Waren er speciale vragen bij die u lastig vond?

Wat vindt u van de vormgeving van de vragenlijst?

Bijlage 8

Resultaten non-respons

In deze bijlage staat de nonrespons op de vragen uit de vragenlijst van het PROV. In de eerste kolom van alle tabellen is aangegeven op welke vraag, of onderdeel daarvan, de nonrespons betrekking heeft. In de tweede kolom is het percentage respondenten aangegeven dat een vraag niet heeft beantwoord: de nonrespons. In sommige gevallen is ook een aantal respondenten genoemd dat een vraag niet heeft beantwoord, bijvoorbeeld omdat uit dat aantal de nonrespons van eventuele volgende vragen kan worden afgeleid. In de laatste kolom staan opmerkingen die betrekking hebben op de interpretatie van de nonrespons, en in sommige gevallen opmerkingen over andere aspecten van deze vraag die uit de bestudeerde gegevens konden worden afgeleid.

Vraag	nonrespons	opmerkingen
respondentnummer	2.8%	niet-ingevuld geretourneerd?
V1 postcode	3.5%	
V 2 geslacht	3.2%	
V 3 leeftijd	3.5%	
V 4 opleiding	3.9%	
V 5 gehuwd	3.2%	
V 6 kinderen	3.7%	
V 7 werk	3.6%	
V 8 wonen	3.5%	
V 9 provincie	3.1%	
V 10 rijbewijzen	3.7%	6.7% heeft busrijbewijs
V 11 van welke vervoermiddelen als bestuurder in 1995 gebruik gemaakt	3.2%	11.8% heeft bus gereden (maar vast niet allemaal als bestuurder = invul/leesfout)

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V12 aantal ongevallen	18.3% n=601 met één of meer ongelukken	veel van deze mensen hadden 0 moeten invullen. 13 mensen met 4-15 ongelukken in een jaar?
V13 1e ongeval		
- a: vervoermiddel	n=597 ingevuld	Bij het eerste ongeval hadden 601 respondenten bij 'a' moeten invullen, evenals bij alle andere items. Aantal ingevuld klopt vaak niet met aantal ongevallen. Sterke indruk dat als iets niet van toepassing is, de vraag niet wordt ingevuld. Bij het tweede ongeval hadden 64 respondenten de items moeten invullen, bij het derde ongeval 15.
- b: vervoer tegenpartij	n=520 ingevuld	
- c: materiele schade	n=590	
- d1: gewonden	n=576	
- d2: ziekenhuis	n=500	
- e1: zelf gewond	n=547	
- e2: ziekenhuis	n=519	
- f: doden	n=533	
V13 2e ongeval		
- a: vervoermiddel	n=64	
- b: vervoer tegenpartij	n=51	
- c: materiele schade	n=63	
- d1: gewonden	n=60	
- d2: ziekenhuis	n=54	
- e1: zelf gewond	n=57	
- e2: ziekenhuis	n=60	
- f: doden	n=57	
V13 3e ongeval		
- a: vervoermiddel	n=15	
- b: vervoer tegenpartij	n=13	
- c: materiele schade	n=13	
- d1: gewonden	n=14	
- d2: ziekenhuis	n=12	
- e1: zelf gewond	n=12	
- e2: ziekenhuis	n=13	
- f: doden	n=15	

Vraag	nonrespons		opmerkingen
V14	9.1%		
a: geen autogordel	89	aantal 42 vervoermiddel 38	<p>* 89 mensen hebben 'a' omcirkeld, 42 respondenten hebben het aantal bekeuringen ingevuld, 38 respondenten het vervoermiddel.</p> <p>* Uit deze getallen kan worden afgeleid dat mensen niet altijd eerst een antwoord omcirkelen: de getallen in de laatste kolom (respondenten die het aantal bekeuringen en het vervoermiddel invullen) zijn meestal hoger dan de getallen in de tweede kolom (respondenten die een antwoord hebben omcirkeld). Men vult vaak het vervoermiddel niet in</p>
b: te snel rijden autosnelweg	288	aantal 296 vervoermiddel 289	
c: te snel rijden prov.weg	289	aantal 300 vervoermiddel 281	
d: te snel rijden bebouwde kom	322	aantal 341 vervoermiddel 329	
e: fout parkeren	453	aantal 465 vervoermiddel 449	
f: rijden onder invloed	8	aantal 11 vervoermiddel 10	
g: door rood licht rijden	92	aantal 95 vervoermiddel 99	
h: geen verlichting	25	aantal 30 vervoermiddel 31	
i: geen valhelm	23	aantal 30 vervoermiddel 28	
j: geen voorrang	4	aantal 8 vervoermiddel 9	
k: anders	138	aantal 150 vervoermiddel 140	
l: in 1995 geen bekeuring gekregen	6492	6.492=aantal respondenten dat in 1995 geen bekeuring heeft gekregen	

Vraag			
V15		nonrespons	opmerkingen
a: files oplossen	volgens u nodig	9.6%	* Indruk dat 'weet niet' hoge nonrespons veroorzaakt (omdat 'weet niet' niet kan worden ingevuld). Vage maatregelen zoals verbeteren van de rijopleidingen (welke opl?) hoge nonrespons Aanleggen van fietspaden en meer politiecontroles juist lage nonrespons= duidelijke maatregelen. Of de overheid er genoeg aan doet scoort een hogere nonrespons, zeker als het maatregelen zijn waarvan men dat misschien niet weet (verkeerslessen op scholen, verbeteren rijopleidingen, strafpuntenstelsel)
	overheid doet voldoende	11.5%	
b: wegen verbeteren	volgens u nodig	10.1%	
	overheid doet voldoende	11.3%	
c: inrichten woonerven	volgens u nodig	10.4%	
	overheid doet voldoende	13.6%	
d: fietspaden aanleggen	volgens u nodig	8.6%	
	overheid doet voldoende	11.1%	
e: verbeteren oversteekvoorzieningen	volgens u nodig	9.9%	
	overheid doet voldoende	12.6%	
f: verkeerslessen op scholen	volgens u nodig	9.0%	
	overheid doet voldoende	17.2%	
g: verbeteren rijopleidingen	volgens u nodig	12.7%	
	overheid doet voldoende	18.0%	
h: verkeersvoorlichting	volgens u nodig	10.6%	
	overheid doet voldoende	14.7%	
i: snelheidsbegrenzers in vrachtauto's	volgens u nodig	10.3%	
	overheid doet voldoende	15.9%	
j: meer politiecontroles	volgens u nodig	8.8%	
	overheid doet voldoende	12.1%	
k: verhogen boetes	volgens u nodig	10.0%	
	overheid doet voldoende	14.1%	
l: strafpuntenstelsel	volgens u nodig	10.5%	
	overheid doet voldoende	19.0%	
m: minirotondes	volgens u nodig	10.1%	
	overheid doet voldoende	13.2%	

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V16 staande gehouden + controle?	3.8%	
V17 bekeurd/acceptgiro	4.2%	
V18 hoe vaak bromfiets gebruikt in 1995	6.7%	makkelijke vraag, hoge % interpreteren als 'nooit'?
V19 aantal kilometers bromfiets	90.6%	V19 t/m V24 alleen voor brommerrijders. Vraag 18: 85.2% heeft gezegd 'nooit', de nonrespons is 6.7%. Indien deze percentages worden opgeteld kan berekend worden wat de te verwachte nonrespons is voor V19 en verder: 92.9%
V20 waarvoor bromfiets	91.8%	Respondenten die V19 niet hebben ingevuld of 'nooit' hebben geantwoord, vullen dus deze vragen wel in.
V21 hoe vaak valhelm korte ritten	94.2%	
V21 hoe vaak valhelm lange ritten	93.9%	
V22 reden dragen valhelm	92.3%	
V23 reden niet dragen valhelm	92.8%	
V24 snelheid gewoonlijk binnen stad of dorp	92.9%	3.2% resp. 1.7% vult een snelheid lager dan 20 km per uur in. Zijn dit snorfietzers, snappen deze mensen de vragen niet, of vullen ze zomaar wat in?
V24 snelheid gewoonlijk buiten stad of dorp	93.1%	

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V25 hoe vaak snorfiets in 1995	9.5%	hoog! Vraag 25: 86.6% heeft gezegd 'nooit', de nonrespons is 9.5%. Indien deze percentages worden opgeteld kan berekend worden wat de te verwachte nonrespons is voor vraag 26 en verder: 96.1%
V26 spartamet ?	96.0%	V26 t/m 28 alleen voor snorfietzers.
V27 aantal kilometers afgelopen jaar	96.2%	
V28 snelheid gewoonlijk binnen stad of dorp	96.5%	
V28 snelheid gewoonlijk buiten stad of dorp	96.8%	
V29 hoe vaak fiets in 1995	4.6%	laag! Vraag 29: 4.4% heeft gezegd 'nooit', de nonrespons is 4.6%. Indien deze percentages worden opgeteld kan berekend worden wat de te verwachte nonrespons is voor vraag 30 en verder: 9.0%
V30 aantal kilometers afgelopen jaar	15.5%	hoog! V30 t/m v35 alleen voor fietsers.
V31 fietsverlichting binnen stad/dorp	9.1%	
V31 fietsverlichting buiten stad/dorp	11.6%	
V32 reden wel gebruik fietsverlichting	8.6%	
V33 reden niet gebruik fietsverlichting	16.1%	hoog!
V34 waarvoor fiets meestal	4.4%	laag!

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V35 waarom fietsgebruik	8.1%	Sommige respondenten die V29 niet hebben ingevuld, of 'nooit' hebben gezegd (samen 9.0%) hebben deze vraag dus toch ingevuld.
V36 waarom niet fietsgebruik	11.1%	
V37 pakkans		
- a: 130 rijden i.p.v. 100 op autosnelweg	9.1%	betreft auto
- b: 150 rijden i.p.v. 120 op autosnelweg	9.5%	betreft auto
- c: 110 rijden i.p.v. 80 op prov. weg	9.4%	betreft auto
- d: 80 rijden i.p.v. 50 in bebouwde kom	9.5%	betreft auto
- e: te veel gedronken	10.0%	betreft auto
- f: geen autogordel gedurende 1 week	9.8%	betreft auto
- g: geen valhelm op bromfiets	14.7%	betreft bromfiets: hoge nonrespons, bijvoorbeeld omdat men zelf geen bromfiets rijdt?
- h: door rood rijden op fiets	7.5%	betreft fiets: laag
V38 aantal jaren rijbewijs		
- auto	8.0%	n=702
- motor	47.8%	n=4177

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V39 auto/motor in 1995 bestuurd	5.7%	Vraag 39: 19.3% heeft gezegd 'nee', de non-respons is 5.7%. Indien deze percentages worden opgeteld kan berekend worden wat de te verwachte nonrespons is voor vraag 40 en verder: 25.0%
V40 auto van uzelf	25.6%	V40 t/m V55 alleen voor auto/motorrijders.
V41 topsnelheid		
- auto	25.7%	
- motor	84.1%	
V42 kilometers in totaal per jaar		
- auto	26.8%	
- motor	85.9%	
V43 kilometers auto woon-werk	64.1%	nonrespons is niet interpreteerbaar: niet iedereen hoeft de auto voor de hier genoemde doeleinden te gebruiken
- zakelijk	76.6%	
- privé	39.2%	
- vakantie(s)	62.1%	
V43 kilometers motor woon-werk	95.8%	nonrespons is niet interpreteerbaar: niet iedereen hoeft de motor voor de hier genoemde doeleinden te gebruiken
- zakelijk	97.5%	
- privé	94.2%	
- vakantie(s)	96.2%	
- weet niet	93.7%	
V44 verlichting overdag		
- auto	25.4%	
- motor	91.4%	hoog: 7.3% rijdt motor
V45 autogordels op achterbank?	25.0%	

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V46 vervoeren kinderen in auto	26.5%	38.1% vervoert wel eens kinderen, 35.4% niet
kind 1		
- leeftijd	65.3%	ingevuld door 34.7%, had ingevuld moeten worden door 38.1% (zie V46)
- voorin	85.3%	Sommige respondenten vullen zowel 'voorin' als 'achterin' in.
- achterin	66.5%	
kind 2		
- leeftijd	73.9%	Niet van toepassing als er geen tweede kind is.
- voorin	91.3%	
- achterin	73.3%	
kind 3		
- leeftijd	86.0%	Niet van toepassing als er geen derde kind is.
- voorin	94.9%	
- achterin	85.4%	
V47 hoe hard rijdt u gewoonlijk		
- op snelweg (max 120)	26.2%	
- op snelweg (max 100)	26.5%	
- op autoweg (max 100)	26.8%	
- op provinciale weg (max 80)	25.9%	
- binnen bebouwde kom (max 50)	25.9%	
V48 waarom houdt u zich aan max. snelheid binnen bebouwde kom	25.7%	
- provinciale weg	26.3%	
- autosnelweg	26.2%	

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V49 waarom harder dan max. snelheid binnen bebouwde kom	28.3%	hoog: doe ik nooit, dus niet ingevuld?
- provinciale weg	28.2%	
- autosnelweg	28.1%	
V50 hoeveel glazen gemiddeld na cafebezoek als u nog zelf moet rijden	25.7%	geen hogere nonrespons dan bij de andere vragen: eventueel sociaal wenselijk antwoorden uit zich dus niet in het niet beantwoorden van de vraag
V51 hoe vaak rijden na drinken van meer dan 3 glazen	25.4%	
V52 hoe naar huis na 3 of meer glazen	25.2%	
V53 waarom 2 of minder drinken	25.7%	
V54 voorstellen rijden na meer dan 3 glazen	26.1%	
V55 waarom?	82.2%	alle respondenten die vraag 54 met ja hebben beantwoord hebben vraag 55 ingevuld (een record!)
V56 stelling waar?		
- meer alcohol in jenever	7.8%	
- minder goed afstanden schatten	7.6%	
- trager reageren	7.4%	hoog: 'weet niet'?
- na 1-1.5 uur invloed weg	8.9%	
- kalmerende middelen helpen	7.9%	
- koffie helpt	8.0%	

Vraag	nonrespons	opmerkingen
V57 hoe vaak autogordel		
- binnen stad/dorp als bestuurder	26.4%	respondent moet kolom leeglaten als hij/zij nooit bestuurder, voorpassagier of achterpassagier is. nonrespons is dus niet interpreteerbaar: dit kan betekenen 'vraag overgeslagen' (nonrespons) of 'niet van toepassing'.
- buiten stad/dorp als bestuurder	27.3%	
- binnen stad/dorp als voorpassagier	33.6%	
- buiten stad/dorp als voorpassagier	34.2%	
- binnen stad/dorp als achterpassagier	64.7%	
- buiten stad/dorp als achterpassagier	64.2%	
V58 autogordel nodig voor veiligheid		
- als bestuurder	8.1%	hoog!
- als voorpassagier	7.4%	hoog!
- als achterpassagier	13.0%	nog hoger! betekent het: ik ben nooit achterpassagier, of is het vermoeidheid?
V59 waarom autogordel als bestuurder	14.9%	de uiteenlopende percentages doen vermoeden dat men iets niet invult als men denkt dat het niet van toepassing is.
- als voorpassagier	9.0%	
- als achterpassagier	20.5%	
V60 waarom niet autogordel		
- als bestuurder	22.0%	
- als voorpassagier	18.1%	
- als achterpassagier	25.6%	
V61 bekendheid met veranderingen in 1996	27.8%	Deze vraag moet door alle respondenten worden beantwoord, maar er hoeft niets te worden ingevuld als men de maatregelen niet kent.

Algemeen

De respondenten van het PROV vullen de vragenlijsten aan het einde van 1995. Dat jaar heeft op het moment van invullen niet voor elke respondent even lang geduurd omdat nog niet is afgelopen. Hierdoor worden het aantal verkeersongelukken, bekeuringen, en hoeveelheid gereden kilometers niet goed geschat. De respondenten vragen om de vragenlijst pas aan het begin van het nieuwe jaar in te vullen zou hier een oplossing voor bieden. Om mogelijke fouten in de beantwoording als gevolg van telescoping en schatten te voorkomen, zou in de introductie voor op de vragenlijst de volgende zinsnede kunnen worden opgenomen: "In de vragenlijst die u zo meteen gaat invullen wordt soms gevraagd hoe vaak u een bepaalde gebeurtenis in 1995 heeft meegemaakt. Indien u dit niet meer precies weet, kan het u misschien helpen om iets op te zoeken in een agenda, betalingswijzen, een rijbewijs of andere papieren waarin de benodigde informatie zou kunnen staan".

Aanbevelingen ten aanzien van vraagvolgorde

De screening van de vragenlijst heeft tot een aantal aanbevelingen geleid ten aanzien van de opbouw van de vragenlijst. Bedreigende vragen kunnen beter niet aan het begin van de vragenlijst worden gesteld, maar beter in het midden of aan het einde.

Belangrijke vragen kunnen het beste in het midden van de vragenlijst worden gesteld: de respondenten zijn dan nog geïnteresseerd en niet vermoeid. Om irritatie bij respondenten te voorkomen kunnen nieuwe onderwerpen het beste worden geïntroduceerd. Deze introducties kunnen kort zijn, het gaat er om dat respondenten snel kunnen merken dat er overgegaan wordt op een nieuw onderwerp. Dit zou zelfs kunnen betekenen dat de overgang naar een nieuw onderwerp gemarkeerd wordt door de layout van de vragenlijst, in plaats van een korte tekst.

Bij de vragen over het aantal gereden kilometers in 1995 (vragen 19, 27, 30 en 42) zouden eigenlijk extra vragen moeten worden gesteld om nauwkeuriger informatie te verkrijgen³². Verandering in de volgorde van de bestaande vragen zou er ook toe kunnen leiden dat deze vragen nauwkeuriger worden beantwoord. Zo zou aan een fietser eerst kunnen worden gevraagd voor welke doeleinden de fiets wordt gebruikt, en vervolgens hoeveel kilometers in 1995 werden gefietst. Op deze manier is de kans kleiner dat de respondent bepaalde doeleinden vergeet bij het berekenen van het aantal kilometers. Vraag 34 zou dus beter vóór vraag 30 kunnen worden gesteld. Dit geldt eveneens voor de vragen 19 en 20 (bromfiets) en 42 en 43 (auto).

³²Bijvoorbeeld voor de fiets: "Voor welke doeleinden wordt de fiets gebruikt?" "Hoe groot is de afstand die dan wordt afgelegd?" "Hoe vaak per jaar wordt die afstand afgelegd?"

Deze aanbevelingen hebben de volgende consequenties voor de volgorde van de vragen in de vragenlijst van het PROV (zie *Tabel 9.1*). In deze tabel is voor de duidelijkheid nog de bestaande nummering van vragen gehanteerd.

vragen	onderwerp
1 t/m 9	algemene achtergrondgegevens van de respondent
10-11	achtergrondgegevens m.b.t. verkeersdeelname van de respondent: rijbewijsbezit en vervoermiddelen/bestuurder
38 t/m 41, 43, 42, 44 t/m 46	autogebruik, autogordelgebruik voor vervoer van kinderen
47 t/m 49	rijgedrag auto/motor
50 t/m 56	gebruik van alcohol en verkeersdeelname, gedrag in hypothetische situaties, kennis
57 t/m 60	gebruik van autogordels door respondent zelf
12-13	verkeersongevallen
14, 17, 16	bekeuringen, politiecontroles
15	beoordeling van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid
18, 20, 19, 21 t/m 24	bromfietsgebruik, valhelm, snelheid
29, 34, 30, 31, 32, 33, 35, 36	fietsgebruik, fietsverlichting
25 t/m 28	snorfiets/spartametgebruik, snelheid
37	inschatting 'pakkans' in hypothetische situaties
61	kennis van nieuwe maatregelen m.b.t. het verkeer, rijbewijzen

Tabel 9.1. *Geadviseerde volgorde van vragen in het PROV 1995.*

Aanbevelingen ten aanzien van formulering van de vragen

Vraag 4

“Welke opleidingen heeft u gevolgd en met een diploma afgerond?”
[antwoordalternatieven ongewijzigd, zie Bijlage 1]

Toevoegen:

“Volgt u op dit moment nog een opleiding?” [ja/nee]. “Zo ja, welke?”
[antwoordalternatieven: zie vraag 4], of [ja, namelijk]

Vraag 5

“Welke van de volgende situaties is op u van toepassing?”
[gehuwd/samenwonend/alleenstaand/weduwe, weduwnaar/thuiswonend kind/anders, namelijk.....]

Vraag 8

Laten vervallen.

Vraag 12

“Heeft u in 1995 een of meer verkeersongevallen gehad?” [ja/nee]. “Zo ja, hoeveel verkeersongevallen heeft u in 1995 gehad?” [..... ongevallen].

Vraag 13

De formulering van de vraag, en van de antwoorden a, b, c en f blijven hetzelfde. d1, d2, e1 en e2 worden:

d1: bent u zelf gewond geraakt

d2: bent u zelf opgenomen in het ziekenhuis

e1: zijn er ook anderen gewond geraakt

e2: zijn die personen opgenomen in het ziekenhuis

Vraag 14

Ongewijzigd.

Vraag 15

Laten vervallen.

Vraag 16

“Bent u in 1995 ook wel eens door de politie staande gehouden in verband met een controle, zonder dat u werd bekeurd?”

Vraag 17

“In vraag 14 vroegen wij u of u in 1995 een of meer bekeuringen heeft gekregen. Heeft u een of meer van deze bekeuringen gekregen zonder dat u door de politie bent staande gehouden?”

Vraag 18/25/29

“Hoe vaak gebruikte u in 1995 de bromfiets/snorfiets/fiets?”

Geadviseerd wordt tevens om een introductievraag toe te voegen: “Heeft u in 1995 gebruik gemaakt van een bromfiets (snorfiets, fiets)?” [ja/nee].

Vraag 19/27/30

“Geeft u zo nauwkeurig mogelijk aan hoeveel kilometers u het afgelopen jaar heeft afgelegd met de bromfiets (snorfiets, fiets).”

Vraag 20/34

In plaats van twee aparte antwoordcategorieën komt er een antwoordmogelijkheid voor: “voor vakantie/recreatie/plezierritjes”

Vraag 21

Ongewijzigd: er wordt echter geen exacte schatting gedaan met deze vraag. Indien dat wel wordt gewenst, zou gevraagd kunnen worden: “Had u de laatste keer dat u op een brommer zat een valhelm op?” “Zo ja, duurde deze rit langer dan 5 minuten?”. De kans bestaat dat het toeval was dat een respondent de valhelm niet droeg. De kans dat verbanden kunnen worden gelegd tussen deze vraag en andere zaken uit de vragenlijst wordt dan iets kleiner (bijvoorbeeld tussen het dragen van de valhelm en te hard rijden).

Vraag 24

Het woord ‘gewoonlijk’ weglaten: “Hoe hard rijdt u met de bromfiets, als het niet druk is in het verkeer?”

Vraag 31
Ongewijzigd.

Vraag 37
Laten vervallen. Indien de vraag wel wordt gehandhaafd, zou er bij de middelste antwoordcategorie “noch klein/noch groot” moeten staan.

Vraag 42
De zinsnede “U als bestuurder” **vet** afdrukken.

Vraag 46
Antwoordcategorie “nooit” opnemen in de kolommen waar ingevuld moet worden hoe kinderen in de auto worden vervoerd.
Leeftijdsindeling in de eerste kolom: “0 jaar, 1 of 2 jaar, 3 of 4 jaar, 5 jaar en ouder”.
Met deze vraag zal door de gekozen formulering “hoe vervoert u de kinderen meestal”, geen onveilig worden gerapporteerd. Indien men wel wil weten of kinderen ook wel eens onveilig vervoerd worden, moeten daarover extra vragen worden gesteld.

Vraag 47
“Hoe hard rijdt u op de volgende typen wegen, als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht, en u haalt op dat moment geen andere auto’s in?
De antwoordcategorie ‘e’ eventueel splitsen in: “doorgaande weg binnen stad of dorp” en “weg in een woonwijk”.

Vraag 50
Het woord “gemiddeld” kan beter worden vervangen door “maximaal”, de antwoorden zullen dan een exacter beeld geven dan nu het geval is.

Vraag 51
Antwoordcategorie “vrijwel dagelijks” toevoegen.

Vraag 56
Voorbeeld om de antwoordcategorieën zo te presenteren dat zij door vrijwel allen op dezelfde wijze worden beantwoord: “in een glas jenever zit meer alcohol dan in een glas bier” 0 waar 0 niet waar

Vraag 57
“... Als u nooit bestuurder, voorpassagier of achterpassagier bent, zet u dan een streepje in die kolom!” Verder kan de vraag ongewijzigd blijven. Er wordt dan echter geen exacte schatting verkregen met de antwoorden. Er kan ook gevraagd worden: “Heeft u de laatste keer dat u bestuurder was de autogordel gedragen?” (zo ook voor voorpassagier en achterpassagier, eventueel met het onderscheid ‘binnen de bebouwde kom’ en ‘buiten de bebouwde kom’) (zie ook vraag 21).

Vraag 61

Antwoordcategorie “Ik ken geen van deze veranderingen” toevoegen.
De vraag kan ook als ja/nee vraag worden geformuleerd: “Welke van de onderstaande veranderingen kent u?”

1. invoering van een apart theorie-examen voor het motorrijbewijs
0 ja 0 nee
2. (etcetera)

Overige aandachtspunten

Niet alle opmerkingen die gemaakt zijn in de screening en interviews zijn kunnen verwerkt worden in aanbevelingen voor nieuwe vragen. Deze opmerkingen kunnen echter wel worden gebruikt bij analyses van toekomstige PROV bestanden, om bijvoorbeeld na te gaan welke achtergronden een rol spelen bij de beantwoording van deze vragen door respondenten.

In dit onderzoek is geen aandacht gegeven aan de relevantie van bepaalde vragen voor het onderzoek naar de verkeersveiligheid. Indien een advies wordt gegeven vragen niet meer in een PROV vragenlijst op te nemen is dit ingegeven door methodologische overwegingen. Uit inzage in de gegevens van het PROV 1994 is gebleken dat de resultaten van een aantal vragen niet bij de rapportage worden gebruikt. Dit betreft de vragen naar het gehuwd zijn (vraag 5), het hebben van thuiswonende kinderen (vraag 6), en het hebben van betaald werk. Sommige aanbevelingen die gedaan zijn in dit hoofdstuk hebben tot gevolg dat de vragenlijst wordt uitgebreid. Indien om die reden gezocht moet worden naar mogelijkheden om de vragenlijst op andere punten in te krompen, kan worden overwogen de genoemde vragen niet meer in een PROV-vragenlijst op te nemen.

De vragenlijst is erg compact. Sommige respondenten vinden het om die reden een handzaam boekje, anderen maken de opmerking dat de letters erg klein zijn. Ook de invulruimtes bij sommige vragen zijn klein. Hoewel dit in dit onderzoek niet kon worden nagegaan, zou deze compactheid een ongunstige invloed op de respons kunnen hebben. Overwogen zou kunnen worden de vragenlijst een wat ruimere opzet te geven.

In dit rapport zijn aanbevelingen gedaan voor vernieuwing van de vragenlijst. Indien deze vernieuwing (deels) wordt uitgevoerd, kan dit gevolgen hebben voor de mogelijkheid om met het PROV onderzoek trends te analyseren. Er zou bijvoorbeeld in 1996 een andere mening geconstateerd kunnen worden over een bepaald onderwerp dan in de jaren ervoor. De oorzaak voor deze meningsverandering kan een trend zijn, maar ook het gevolg van de vragenlijstveranderingen. Indien besloten wordt tot vernieuwing van de vragenlijst, dan zou aan een deel van de respondenten nog de oude vragenlijst gegeven moeten worden. De resultaten van die groep respondenten kunnen dan worden vergeleken met de resultaten die verkregen zijn met de vernieuwde vragenlijst, en trends kunnen onderscheiden worden van veranderingen als gevolg van de vragenlijstvernieuwing.

