

Nederlandse rapportage SARTRE 2

Resultaten van de tweede enquête 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' (SARTRE) uit 1996, vergeleken met de Nederlandse resultaten uit 1991 en met resultaten uit andere Europese landen

R-97-26

Dr. Ch. Goldenbeld

Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-97-26
Titel:	Nederlandse rapportage SARTRE 2
Ondertitel:	Resultaten van de tweede enquête 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' (SARTRE) uit 1996, vergeleken met de Nederlandse resultaten uit 1991 en met resultaten uit andere Europese landen
Auteur(s):	Dr. Ch. Goldenbeld
Onderzoeksmanager:	Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV:	69.828
Projectcode opdrachtgever:	HVVL 97.723.50
Opdrachtgever:	De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.
Trefwoord(en):	Driver, attitude (psychol), traffic survey, safety, speed, drunkenness, safety belt, behaviour, offence, danger, perception, transport mode, brake light, evaluation (assessment), Netherlands.
Projectinhoud:	In 1996 is voor de tweede maal het grootschalige enquête-onderzoek SARTRE ('Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe') uitgevoerd. Dit rapport beschrijft de Nederlandse gegevens hiervan en geeft een vergelijking met de gegevens van de eerste enquête uit 1991, teneinde verschuivingen van meningen, attitudes, risicopercepties en/of zelfgerapporteerd gedrag te kunnen traceren. Ook wordt beschreven hoe de meningen van Nederlandse B-rijbewijsbezitters over maatregelen, gedrag en risico zich verhouden tot die van buitenlandse B-rijbewijsbezitters.
Aantal pagina's:	44 p. + 58 p.
Prijs:	f 35,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1997

Samenvatting

In 1996 is voor de tweede maal het grootschalige enquête-onderzoek SARTRE ('Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe') uitgevoerd. In deze enquête wordt een representatieve steekproef van ongeveer duizend B-rijbewijsbezitters ondervraagd over hun visie op maatregelen en snelheidslimieten, over oorzaken van verkeersongevallen, over het eigen gedrag in het verkeer en dat van anderen, over de perceptie van gevaar in het verkeer, en over de ervaringen die men heeft met politietoezicht.

De in 1996 deelnemende landen waren (in alfabetische volgorde): België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Ierland, Italië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Zweden en Zwitserland.

Dit rapport beschrijft de Nederlandse gegevens van het tweede SARTRE-onderzoek; deze worden vergeleken met die van de eerste enquête uit 1991, teneinde verschuivingen van meningen, attitudes, risicopercepties en/of zelfgerapporteerd gedrag te kunnen traceren. Ook wordt beschreven hoe de meningen van Nederlandse B-rijbewijsbezitters over maatregelen, gedrag en risico zich verhouden tot die van buitenlandse B-rijbewijsbezitters.

Over diverse onderwerpen blijkt de mening van Nederlandse automobilisten zich niet of nauwelijks te hebben gewijzigd. Voor tal van verkeersveiligheidsmaatregelen bestaat zowel in 1991 als in 1996 ruime meerderheidssteun. De twee grootste verschuivingen zijn de volgende:

- in het denken over (de oorzaken van) verkeersongevallen wordt aan gedragsfactoren een steeds centralere rol toegekend;
- de acceptatie van een Europese invoering van een derde remlicht is in 1996 sterk toegenomen en ontvangt ruime meerderheidssteun.

Vergeleken met de 'gemiddelde' Europese automobilist heeft de Nederlandse automobilist in 1996:

- een minder grote bezorgdheid omtrent luchtvervuiling, verkeersongevallen en werkloosheid;
- een minder grote risicoperceptie aangaande lopen, fietsen en motorrijden;
- een minder grote risicoperceptie ten aanzien van voertuig- of wegdefecten als oorzaken van ongevallen;
- een grotere risicoperceptie ten aanzien van het dagelijks drinken van een grote hoeveelheid alcohol;
- een grotere afkeuring van vrijheid inzake rijden onder invloed;
- een frequenter patroon van alcoholconsumptie, maar tegelijkertijd een minder frequent patroon van autorijden na alcoholconsumptie;
- een positievere attitude ten aanzien van carpoolen om luchtvervuiling tegen te gaan;
- een minder positieve attitude ten aanzien van openbaar-vervoer-gebruik om luchtvervuiling tegen te gaan;
- een sterkere indruk dat hij met gemiddelde of met (iets) meer dan gemiddelde snelheid rijdt.

Met het oog op aandachtspunten voor het verkeersveiligheidsbeleid zijn de volgende resultaten nader besproken:

- norm en gevaarperceptie inzake gordelgebruik;
- zelfgerapporteerd snelheidsgedrag in relatie tot anderen;
- toegenomen rapportage van verkeersovertredingen (in het bijzonder het niet verlenen van voorrang aan voetgangers op oversteekplaatsen).

Summary

SARTRE 2: the Dutch report

SARTRE, a large-scale survey studying Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, was carried out for the second time in 1996. This survey questioned a random sample of approximately one thousand people with passenger car driving licences in regard to their opinions about measures and speed limits, causes of traffic accidents, their own behaviour in traffic and that of others, their perception of danger in traffic, and their experiences involving police enforcement. The countries participating in 1996 were (in alphabetical order): Austria, Belgium, the Czech Republic, Finland, France, Germany, Great Britain, Greece, Hungary, Ireland, Italy, the Netherlands, Poland, Portugal, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden and Switzerland. This report describes the Dutch data from the second SARTRE study. The results are also compared with those from the first survey done in 1991 in order to trace shifts in opinions, attitudes, perceptions of risk and/or self-reported behaviours. It is also described how the opinions of Dutch and foreign possessors of passenger car driving licences compare, in regard to measures, behaviours and risks.

The opinions of Dutch motorists in regard to various subjects appear to have changed little if at all. Both in 1991 and in 1996 there was ample majority support for many of the road safety measures. The two greatest shifts in opinion are as follows:

- to an increasing extent, behaviour factors are thought to be playing a dominant role in regard to (causes of) road accidents;
- acceptance of the introduction of a third brake light in Europe has increased greatly in 1996 and is receiving the support of a generous majority.

Compared with the 'average' European motorist, the Dutch motorist in 1996 shows:

- less concern about air pollution, road accidents and unemployment;
- less perceived risk regarding walking, cycling and motorcycling;
- less perceived risk for vehicle or road defects as causes of accidents;
- greater perceived risk for the daily drinking of great amounts of alcohol;
- greater disapproval of the freedom to drive while intoxicated;
- a greater frequency in the pattern of alcohol consumption, while at the same time, a lesser frequency in the pattern of driving a car following alcohol consumption;
- a more positive attitude in regard to carpooling as a way of reducing air pollution;
- a less positive attitude to the use of public transport as a way of reducing air pollution;
- a stronger impression that he/she is driving at speeds equal to or a bit faster than average.

In considering points of interest for road safety policy, the following results are being discussed in more detail:

- norms and danger perception regarding the use of seat belts;
- self-reported speed behaviour in relationship to others;
- increased reporting of traffic offenses (in particular, not giving the right of way to pedestrians at pedestrian crossings).

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	7
1.1.	Voorgeschiedenis	7
1.2.	Indeling rapport	7
2.	<i>Methode</i>	9
2.1.	Steekproeftrekking	9
2.2.	Vragenlijst	9
2.3.	Analyse	10
2.4.	Steekproef en respondentkenmerken	10
3.	<i>Bezorgdheid en risicoperceptie</i>	11
3.1.	Inleiding	11
3.2.	Resultaten	11
3.2.1.	Bezorgdheid over maatschappelijke problemen	11
3.2.2.	Risicoperceptie van verschillende vervoerswijzen	11
3.2.3.	Risicoperceptie van verschillende activiteiten	12
3.2.4.	Ongevalsbetrokkenheid en schatting van verkeersonveiligheid	13
3.3.	Conclusies	13
4.	<i>Waargenomen oorzaken van ongevallen</i>	15
4.1.	Inleiding	15
4.2.	Resultaten	15
4.3.	Conclusies	16
5.	<i>Snelheid</i>	17
5.1.	Inleiding	17
5.2.	Resultaten	17
5.3.	Conclusies	18
6.	<i>Rijden onder invloed</i>	20
6.1.	Inleiding	20
6.2.	Resultaten	20
6.3.	Conclusies	21
7.	<i>Gordelgebruik</i>	23
7.1.	Inleiding	23
7.2.	Resultaten	23
7.3.	Conclusies	24
8.	<i>Overtredingen en ervaringen met politietoezicht</i>	25
8.1.	Inleiding	25
8.2.	Resultaten	25
8.2.1.	Zelfgerapporteerd gedrag	25
8.2.2.	Ervaringen met toezicht en straf	26
8.3.	Conclusies	27
9.	<i>Maatregelen</i>	28
9.1.	Inleiding	28
9.2.	Resultaten	28
9.2.1.	Maatregelen die de overheid dient te stimuleren	28

9.2.2.	Normen ten aanzien van straffen, alcoholgebruik, autoreclames en openbaar vervoer	29
9.2.3.	Europese invoering van maatregelen	29
9.3.	Conclusies	30
10.	<i>Verschillende vervoerswijzen en voorzieningen in de auto</i>	31
10.1.	Inleiding	31
10.2.	Resultaten	32
10.2.1.	Belang van verschillende vervoerswijzen in de toekomst	32
10.2.2.	Attitudes ten aanzien van autogebruik	32
10.2.3.	Voorzieningen in de auto	32
10.3.	Conclusies	33
11.	<i>De Nederlandse rijbewijsbezitter in Europese context</i>	34
11.1.	Europese positie: bezorgdheid en risicoperceptie	34
11.2.	Europese positie: oorzaken van ongevallen	35
11.3.	Europese positie: snelheid	36
11.4.	Europese positie: rijden onder invloed	36
11.5.	Europese positie: gebruik van gordels	37
11.6.	Europese positie: overtredingen en toezicht	37
11.7.	Europese positie: maatregelen	38
11.8.	Europese positie: vervoerswijzen en voorzieningen	38
12.	<i>Slotbespreking</i>	40
	<i>Literatuur</i>	43
	<i>Bijlage 1 Vragenlijst</i>	45
	<i>Bijlage 2 Afbeeldingen resultaten</i>	57

1. Inleiding

1.1. Voorgeschiedenis

In 1991-1992 vond een grootschalig enquête-onderzoek plaats in Europa. Het onderzoek, SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), werd uitgevoerd in vijftien Europese landen, waaronder ook Nederland. In elk deelnemend land werd in een representatieve steekproef onder circa duizend B-rijbewijsbezitters gevraagd naar: meningen over maatregelen en snelheidslimieten, perceptie van gevaar in verkeer, mening over oorzaken van verkeersongevallen, eigen gedrag en gedrag van anderen in verkeer, ervaringen met politietoezicht. Van de vijftien deelnemende landen waren er tien een lidstaat van de Europese Unie.

Over de bevindingen van SARTRE is gerapporteerd in verschillende boeken en rapporten (SARTRE, 1994a, 1994b; Goldenbeld, 1994).

In 1996 werd de SARTRE-enquête opnieuw uitgevoerd in negentien Europese landen (dertien landen waren lid van de EU). De in 1996 deelnemende landen waren (in alfabetische volgorde): België, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Ierland, Italië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Zweden, Zwitserland.

In dit rapport worden de Nederlandse gegevens van het onderzoek SARTRE 2 beschreven en besproken. De Nederlandse gegevens uit 1996 worden vergeleken met die uit 1991 teneinde verschuivingen van meningen, attitudes, risicopercepties of zelfgerapporteerd gedrag over die periode te kunnen traceren. Verder wordt gezien hoe de meningen van Nederlandse B-rijbewijsbezitters over maatregelen, gedrag en risico in verkeer zich verhouden tot die van buitenlandse B-rijbewijsbezitters.

1.2. Indeling rapport

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de steekproeftrekking, vragenlijst en analysemethode. Daarna volgen in hoofdstukken 3 t/m 9 de resultaten van het onderzoek. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten inzake bezorgdheid over maatschappelijke problemen, waaronder verkeersveiligheid, en perceptie van riskante gedragingen en riskante vervoerswijzen. Hoofdstuk 4 gaat in op de resultaten inzake de perceptie van oorzaken van ongevallen. Deze twee hoofdstukken beschrijven dus met name de probleemkant: hoe bezorgd is men over de verkeersveiligheid en wat ziet men als belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid?

In hoofdstukken 5, 6 en 7 wordt achtereenvolgens ingegaan op drie speerpunten: Snelheid, Rijden onder invloed, en Gordelgebruik. Hoofdstuk 8 presenteert de resultaten betreffende overtredingen en ervaringen met politietoezicht. De resultaten in hoofdstukken 5 t/m 8 gaan dus vooral over de gedragskant en attitudes en kennis die van invloed zijn op gedrag. Hoofdstuk 9 beschrijft de meningen over verkeersveiligheidsmaatregelen.

In hoofdstuk 10 wordt ingegaan op het belang dat men hecht aan verschillende vervoerswijzen in toekomstplannen, op meningen over de auto en mindering van het autogebruik en op voorkeuren voor telematica-voorzieningen in de auto.

Hoofdstuk 11 beschrijft hoe de meningen, voorkeuren en houdingen van de Nederlandse weggebruiker zich verhouden tot die van andere Europese weggebruikers. De vergelijkingen in dit hoofdstuk hebben betrekking op Nederland versus het gemiddelde van de in het onderzoek vertegenwoordigde Europese landen.

Ten slotte volgt in hoofdstuk 12 een bespreking van de belangrijkste resultaten in het licht van aandachtspunten voor verkeersveiligheidsbeleid.

2. Methode

2.1. Steekproeftrekking

De SWOV heeft bureau Intomart opdracht gegeven om een random representatieve steekproef te trekken uit Nederlandse rijbewijsbezitters B. Een belangrijke voorwaarde was dat de verdeling van de kenmerken sekse en leeftijd in de steekproef bij benadering gelijk was aan die van de totale populatie rijbewijsbezitters B in Nederland.

Het veldwerk voor het onderzoek werd in de maanden november, december 1996 verricht door bureau Intomart (Intomart, 1997). Veldmedewerkers van Intomart (110 personen) hebben startadressen opgekregen en hebben vervolgens via de 'random walk methode' respondenten gezocht die voldeden aan twee onderzoekscriteria, namelijk:

1. Personen die in het bezit zijn van rijbewijs B.
2. Personen die in de laatste twaalf maanden een auto hebben bestuurd.

Per huishouden werd slechts één respondent ondervraagd. In totaal werden 1.114 gesprekken gevoerd. Daarvoor werden 1.465 adressen benaderd. De respons komt daarmee op 78% uit.

De adresgegevens van de respondenten in de steekproef zijn genoteerd. Op deze wijze was het mogelijk om controles op het veldwerk uit te voeren. Deze controles werden standaard uitgevoerd volgens ESOMAR en NEN-N-9001 normen. Hierbij werden geen onregelmatigheden in de uitvoering van het veldwerk geconstateerd. Wel bleek bij deze controle dat niet van alle respondenten de leeftijd en/of het geslacht waren vastgelegd. Deze omissie werd achteraf door telefonische navraag hersteld.

2.2. Vragenlijst

Tabel 1 geeft een overzicht van onderwerpen en vraagnummers van de vragenlijst (in zijn geheel opgenomen in *Bijlage 1*).

Onderwerp	Vraagnummers
Hst. 3. Bezorgdheid problemen en risicoperceptie	1a t/m 1f, 30c, 31a t/m 31d, 34
Hst. 4. Oorzaken van ongevallen	4a t/m 4e, 5f t/m 5i, 6j t/m 6m
Hst. 5. Snelheid	9 t/m 13
Hst. 6. Rijden onder invloed	21 t/m 26, 35 en 36
Hst. 7. Gebruik gordels	17 t/m 19
Hst. 8. Overtredingen en politietoezicht	14, 15, 16a t/m 16e, 20, 27, 28
Hst. 9. Maatregelen	2a t/m 2e, 3a t/m 3d, 29a t/m 29e
Hst. 10. Verschillende vervoerswijzen en voorzieningen in de auto	7, 30d, 32, 33
Kenmerken auto en autogebruik	47 t/m 53
Kenmerken persoon en huishouden	39 t/m 47, 54

Tabel 2.1. *Overzicht van onderwerpen en vragen in SARTRE-2 enquête.*

2.3. Analyse

Voor zover mogelijk, werden verschillen tussen antwoordverdelingen in 1991 en 1996 statistisch getoetst via Chi-kwadraattoetsing. In de bespreking van de resultaten wordt alleen gesproken over verschillen die statistisch significant zijn. Voor een aantal vragen is de formulering van de vraag in 1991 en 1996 identiek; de antwoordschalen zijn echter wel gewijzigd. In dat geval is statistische toetsing van verschillen tussen antwoorden in 1991 en 1996 niet meer mogelijk.

2.4. Steekproef en respondentkenmerken

De steekproef van SARTRE 2 verschilt qua verdeling over sekse, leeftijd en provincie weinig of niet met die van de landelijke verdeling (Intomart, 1997). Jongeren (18-25 jaar) zijn licht ondervertegenwoordigd in de steekproef (8% versus landelijk 10%). Jongeren zijn doorgaans ondervertegenwoordigd bij de 'random walk methode', aangezien de kans dat zij een deur openen, kleiner is dan de kans dat een volwassene dat doet. Gemiddeld reden de respondenten 17.709 kilometers - iets meer dan het landelijk gemiddelde van 16.500 kilometers in 1995.

De afwijkingen tussen de steekproef en de Nederlandse bevolking zijn wel substantieel groot als het gaat om éénpersoonshuishoudens (in steekproef ondervertegenwoordigd) en de participatie van hoger en lager opgeleiden (beiden in steekproef oververtegenwoordigd). Deze verschillen vloeien waarschijnlijk mede voort uit het feit dat de steekproef van SARTRE-2 betrekking heeft op een specifieke subpopulatie van de Nederlandse bevolking, namelijk automobilisten.

3. Bezorgdheid en risicoperceptie

3.1. Inleiding

De effectiviteit van verkeersveiligheidsbeleid hangt in sterke mate af van de mate waarin Nederlandse weggebruikers in mening en gedrag verkeersveiligheidsmaatregelen ondersteunen. In hoofdstuk 10 van dit rapport wordt ingegaan op het draagvlak voor specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen en 'in car' telematicavoorzieningen.

Draagvlak vindt zijn oorsprong vaak in de concrete ervaringen van weggebruikers in het verkeer en de daarmee gepaard gaande gevoelens van zorg en risicoperceptie. De mate waarin verkeer wordt waargenomen als een maatschappelijk probleem en het waargenomen risico van verkeersdeelname, zijn indicaties voor draagvlak voor verkeersveiligheidsbeleid in de meest algemene zin.

In de vragenlijst van SARTRE 2 is een aantal vragen gesteld over de bezorgdheid omtrent verkeer als maatschappelijk probleem, over de risicoperceptie omtrent verkeersdeelname en andere activiteiten, en over het waargenomen gevaar van verschillende vervoerswijzen.

3.2. Resultaten

De uitkomsten van de vragen over probleembezorgdheid en risicoperceptie worden gepresenteerd in *Afbeeldingen 1.1 t/m Afbeelding 1.15* in *Bijlage 2*.

3.2.1. *Bezorgdheid over maatschappelijke problemen*

In 1996 zijn criminaliteit en milieuvervuiling duidelijk de twee maatschappelijke problemen waarnaar de grootste zorg uitgaat. Op de derde plaats komt de verkeersveiligheid, eerder dus dan de kwaliteit van de gezondheidszorg en de fileproblematiek.

Vergeleken met 1991 is naar eigen zeggen in 1996:

- een veel kleinere groep bezorgd over milieuvervuiling (*Afbeelding 1.2*);
- een grotere groep bezorgd over de fileproblematiek (*Afbeelding 1.5*);
- een iets grotere groep bezorgd over criminaliteit (*Afbeelding 1.1*);
- een iets kleinere groep bezorgd over verkeersongevallen (*Afbeelding 1.3*).

De bezorgdheid ten aanzien van verkeersongevallen is in 1996 iets afgenomen (niet significant), maar is nog steeds aanzienlijk: driekwart van de respondenten is naar eigen zeggen zeer of tamelijk bezorgd over verkeersongevallen.

3.2.2. *Risicoperceptie van verschillende vervoerswijzen*

In 1996 zijn aan respondenten ook vragen gesteld over de veiligheid van verschillende vervoerswijzen in het verkeer (*Afbeelding 1.7*). Van de

verschillende vervoerswijzen worden motorrijden en fietsen als meest onveilig beschouwd. Meer dan de helft van de respondenten beschouwt motorrijden als niet erg of helemaal niet veilig; iets meer dan éénderde heeft datzelfde oordeel over fietsen. Reizen met het openbaar vervoer wordt als meest veilig beschouwd: slechts één op de dertien respondenten vindt deze vervoerswijze niet erg of helemaal niet veilig. Lopen, autorijden en het besturen van een vrachtauto worden ongeveer als even veilig beschouwd. Elk van deze vervoerswijzen wordt door meer dan acht op de tien respondenten als zeer of tamelijk veilig beschouwd.

Eén op de tien respondenten ziet autorijden als niet erg of helemaal niet veilig. Indien de vraag over risicoperceptie bij autorijden vanuit een wat ander perspectief wordt gesteld (gevraagd werd naar de bezorgdheid wanneer familieleden met de auto onderweg zijn), beweren meer dan drie op de tien respondenten toch zeer of tamelijk bezorgd te zijn (*Afbeelding 1.8*). De vraag naar de veiligheid van het autorijden in algemeen roept begrijpelijk een minder hoge risicoperceptie op dan de vraag naar de zorg die men heeft over de veiligheid van naasten die zich met de auto vervoeren. De risicoperceptie omtrent het autorijden wisselt door het specifieke referentiekader dat in de vraag verborgen ligt. Op deze en andere (onbedoelde) effecten die ontstaan bij de formulering van vragen komen we in de discussie nog terug.

3.2.3. *Risicoperceptie van verschillende activiteiten*

Behalve een vergelijking tussen veiligheid van verschillende vervoerswijzen is ook een vergelijking tussen risico van verkeersdeelname en andere activiteiten mogelijk. SARTRE-2 stelt vragen over het gevaar van autorijden, het drinken van alcohol, roken, en 's nachts door de stad lopen. De resultaten inzake de perceptie van risico's van gedragingen zijn weergegeven in *Afbeelding 1.9* t/m *Afbeelding 1.12*.

Als meest gevaarlijke activiteiten wordt beschouwd: het roken van twee pakjes sigaretten per dag en het drinken van een fles wijn of 1,5 liter bier per dag. Vergeleken met de risicoperceptie omtrent het dagelijks roken, het drinken van alcohol en 's nachts door de stad lopen, wordt autorijden niet als erg gevaarlijk beschouwd. In beide jaren vinden drie op de honderd respondenten autorijden zeer gevaarlijk en ongeveer een kwart vindt autorijden tamelijk gevaarlijk.

Een punt van aandacht bij deze vergelijking is, dat aan de activiteiten roken en drinken een hoeveelheid wordt gekoppeld, evenals dat aan de activiteit 'door de stad lopen' een specifieke tijd (nacht) wordt gekoppeld, terwijl alleen de activiteit autorijden algemeen is gelaten. Het is waarschijnlijk dat een meer specifieke omschrijving van de activiteit autorijden, bijvoorbeeld 'per dag twee uur autorijden door druk stadsverkeer' tot meer risicoperceptie omtrent deze activiteit zou kunnen leiden.

Wat verschuivingen over de tijd betreft, is het volgende op te merken. De meningen in 1996 over risico's van 's nachts door de stad heen lopen en per dag een fles wijn of anderhalve liter bier drinken, hebben zich nauwelijks gewijzigd ten opzichte van 1991. Vergeleken met 1991 is er in 1996 een significant grotere groep die het roken van twee pakjes sigaretten per dag zeer gevaarlijk vindt, en is er een significant kleinere groep die

autorijden helemaal niet gevaarlijk acht. De perceptie van het autorijden als risicovolle activiteit is dus wel wat toegenomen.

3.2.4. *Ongevalsbetrokkenheid en schatting van verkeersonveiligheid*

In 1991 beweerde 5% van de Nederlandse automobilisten betrokken te zijn geweest bij een letselongeval in de afgelopen drie jaar; in 1996 beweerde 4% betrokken te zijn geweest bij een letselongeval.

In 1996 beweerde één op de vijf respondenten betrokken te zijn geweest bij een UMS-ongeval in de afgelopen drie jaar. Over deze cijfers is verder niet veel op te merken.

Interessanter voor onze doeleinden is de schatting van het jaarlijkse aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Deze schatting weerspiegelt deels ook de risicoperceptie. In 1996 weten drie op de tien respondenten een globaal correcte schatting te geven van het jaarlijkse aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland: zes op de tien respondenten geven een overschatting van dit aantal. De vergelijking met 1991 is strikt genomen niet goed mogelijk in verband met een wijziging in de antwoordalternatieven (zie *Afbeelding 1.13*). Indien de vergelijking toch wordt gemaakt, heeft het er de schijn van dat de kennis toch wat is verbeterd. Vergeleken met 1991 is in 1997 het percentage 'weet niet' antwoorden verminderd (van 14% tot 7%), en is het percentage 'correcte antwoorden' toegenomen (van 14% tot 31%).

3.3. **Conclusies**

Het draagvlak voor verkeersveiligheid in algemene zin is zonder meer groot te noemen. De belangrijkste aanwijzing hiervoor is wellicht dat meer dan driekwart van de respondenten verklaart zeer of tamelijk bezorgd te zijn over verkeersongevallen als een maatschappelijk probleem. Daarmee is de zorg over verkeersveiligheid van even grote orde als die over milieuvervuiling of over werkeloosheid. Alleen de zorg over criminaliteit is nog groter.

Een opmerkelijke uitkomst is dat fietsen door bijna één op de vier respondenten wordt beschouwd als niet erg veilig of helemaal niet veilig. Voor het beleid dat gericht is op het stimuleren van fietsgebruik, is dat een zorgwekkende uitkomst.

Ten slotte geeft de vragenlijst van SARTRE 2 duidelijke voorbeelden van de wijze waarop percentages kunnen afhangen van de vraagcontext en vraagformulering. Gevraagd naar hoe *gevaarlijk* het is om auto te rijden, waarbij voorafgaande vragen over gevaar van drinken en roken gingen, antwoordt meer dan een kwart van de respondenten dat autorijden zeer of tamelijk gevaarlijk is. Gevraagd naar hoe *veilig* autorijden is, voorafgegaan door vragen over veiligheid van motorrijden en fietsen, antwoordt één op de tien respondenten dat autorijden niet of helemaal niet veilig is. De conclusie kan dus luiden dat één op tien rijbewijsbezitters autorijden onveilig vindt of dat één op vier rijbewijsbezitters autorijden onveilig vindt, alnaargelang de vraag die men als uitgangspunt neemt.

Een ander voorbeeld van zo'n formulerings- en contexteffect is gegeven in § 3.2.2, waarin werd vastgesteld dat de risicoperceptie omtrent het autorijden afhankelijk is of gedacht wordt aan autorijden in het algemeen of aan specifieke autoritten door familieleden.

Wanneer percentages gebruikt worden om belangrijke beleidsbeslissingen te ondersteunen, dan moeten dit soort formulerings- en contexteffecten in een vragenlijst zeker aandacht krijgen. In een recente evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid is ook naar dat soort effecten gekeken (Goldenbeld, Hofhuis & Van Gils, 1996).

4. Waargenomen oorzaken van ongevallen

4.1. Inleiding

In de praktijk zijn verkeersongevallen vaak het resultaat van een samenloop van allerlei risico-omstandigheden. Het is zelden een enkele factor die het ongeval volledig bepaalt.

In de vragenlijst van SARTRE 2 wordt voor een aantal factoren aan de weggebruikers gevraagd hoe vaak zij denken dat een bepaalde factor de oorzaak is van een ongeval. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen gedragsfactoren, voertuigfactoren en externe factoren. Kennis over de opvattingen van de ondervraagden over de rol van deze factoren bij het ontstaan van ongevallen, completeert het beeld van de manier waarop het publiek de verkeersproblematiek ervaart.

4.2. Resultaten

De resultaten omtrent meningen over oorzaken van ongevallen zijn weergegeven in *Afbeelding 2.1* t/m *Afbeelding 2.13* in *Bijlage 2*.

In beide steekproefjaren beweerden:

- zeven op de tien respondenten dat vermoeidheid vaak, heel vaak of altijd een oorzaak van ongevallen is (*Afbeelding 2.1*);
- meer dan acht op de tien respondenten dat rijden onder invloed vaak, heel vaak of altijd een oorzaak van ongevallen is (*Afbeelding 2.2*);
- iets meer dan vijf op de tien respondenten dat opstoppingen vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen zijn (*Afbeelding 2.7*);
- bijna vier op de tien respondenten dat gebruik van drugs en medicijnen vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen zijn (*Afbeelding 2.5*).

In 1996 zijn er significant minder respondenten die menen dat hoge snelheid en weinig afstand houden vaak, heel vaak of altijd een oorzaak van ongevallen is. Maar waarschijnlijk is dit verschil grotendeels toe te schrijven aan een verschil in vraagformulering. In de vragen uit 1991 werden de formuleringen 'te hoge snelheid' en 'te weinig afstand houden' gebruikt, terwijl deze in de 1996-vragen waren vervangen door de meer neutrale omschrijvingen 'hoge snelheid' en 'weinig afstand houden'. Het woord 'te' heeft waarschijnlijk sterk sturend gewerkt bij de beantwoording van deze vragen in 1991.

Er hebben zich ook significante verschuivingen voorgedaan bij identiek verwoorde vragen.

In vergelijking met 1991 beweerden minder respondenten in 1996 dat:

- slecht onderhouden wegen vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen zijn (*Afbeelding 2.6*);
- slechte weersomstandigheden vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen zijn (*Afbeelding 2.8*);
- slechte signalering vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen zijn (*Afbeelding 2.9*);

- slechte remmen vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen zijn (*Afbeelding 2.10*);
- versleten banden vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen zijn (*Afbeelding 2.11*);
- defecte verlichting vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen is (*Afbeelding 2.12*);
- een defect stuurmechanisme vaak, heel vaak of altijd de oorzaak van ongevallen is (*Afbeelding 2.13*).

4.3. Conclusies

In beide jaren worden de gedragsfactoren (rijden onder invloed, snelheid, afstand houden, gebruik drugs en medicijnen) aangewezen als belangrijkste (meest frequente) oorzaken van ongevallen. Factoren die niet of minder direct verband houden met gedrag (slechte wegen, weersomstandigheden, remmen, onvoldoende signalering, defecte verlichting) worden in 1996 minder frequent als oorzaak van ongevallen beschouwd dan in 1991. Het lijkt erop alsof gedrag een centrale plaats heeft in het denken over het ontstaan van verkeersongevallen, waarbij de rol van andere factoren (die in 1991 al bescheiden werden ingeschat) van 1991 tot 1996 nog kleiner wordt ingeschat.

5. Snelheid

5.1. Inleiding

In Nederland worden de snelheidslimieten op verkeersaders binnen de bebouwde kom, op provinciale wegen en op autosnelwegen massaal overschreden. Overtredingen van snelheidslimieten worden door automobilisten ook ruiterlijk toegegeven in antwoord op enquêtevragen (Vissers et al., 1996; Oei et al., 1997). Dit wijst erop dat het overtreden van de limiet niet als problematisch of als sociaal onaanvaardbaar gedrag wordt beschouwd.

Bestuurders laten zich in de keuze van hun rijsnelheid vooral leiden door de omstandigheden waarin zij zich op dat moment bevinden. Dat gebeurt vrijwel gedachteloos, mede op basis van gewoontevorming. Soms zijn de omstandigheden zo gunstig dat een deel van de bestuurders kiest voor snelheden boven de limiet. Zij zouden dus min of meer bewust moeten kiezen om, ondanks de in hun ogen gunstige omstandigheden, niet harder te rijden dan de limiet.

In de SARTRE-2 enquête worden vragen gesteld over de gereden snelheid op verschillende typen wegen, over de eigen rijsnelheid in relatie tot die van anderen en over gewenste veranderingen in snelheidslimieten.

5.2. Resultaten

De meningen over het eigen snelheidsgedrag, snelheidsgedrag van anderen en snelheidslimieten worden weergegeven in *Afbeelding 3.1* t/m *Afbeelding 3.9*. De antwoorden in 1996 op de vragen over snelheid verschillen weinig met die van 1991.

In beide steekproeffaren beweerden:

- negen op de tien respondenten dat andere bestuurders vaak of heel vaak de snelheidslimiet overschrijden (*Afbeelding 3.2*);
- meer dan vijf op de tien respondenten dat men iets minder of veel minder gevaarlijk rijdt dan andere bestuurders (*Afbeelding 3.1*);
- bijna negen op de tien respondenten dat men met gemiddelde snelheid of iets harder dan met gemiddelde snelheid rijdt (*Afbeelding 3.3*);
- drie op de tien respondenten dat men vaak of heel vaak of zelfs altijd harder rijdt dan de maximumsnelheid op autosnelwegen (*Afbeelding 3.4*);
- twee op de tien respondenten dat men vaak of heel vaak of altijd harder rijdt dan de maximumsnelheid op hoofdwegen tussen twee plaatsen (*Afbeelding 3.5*);
- één op de tien respondenten dat men vaak of heel vaak of altijd harder rijdt dan de maximumsnelheid op wegen binnen de bebouwde kom (*Afbeelding 3.7*).

De grootste verschuiving tussen 1991 en 1996 is opgetreden bij de beantwoording van de vraag over gereden snelheid op landwegen

(*Afbeelding 3.6*). In 1991 antwoordde 47% nooit harder te rijden dan de maximumsnelheid op landwegen, terwijl in 1996 slechts 29% 'nooit' antwoordde. Dit verschil is statistisch significant.

Bij de interpretatie van dit resultaat is rekening te houden met een verschil in vraagformulering. In de 1991-vragenlijst werd gevraagd naar rijnsnelheid op 'smalle landwegen'; in de 1996 vragenlijst werd het woord 'smalle' niet meer gebruikt. Het is waarschijnlijk dat dit verschil in formulering voor een groot deel heeft bijgedragen aan het verschil in beantwoording tussen beide jaren. De opname van het bijvoeglijk naamwoord 'smalle' in de 1991-enquête geeft deze vraag een meer suggestief, sturend karakter, waardoor de antwoorden sterker naar de antwoordcategorie 'nooit' worden getrokken.

De vragen 13a tot 13c die de mening over handhaving, verhoging of verlaging van de limiet peilen, werden alleen in 1996 gesteld. Deze vragen leverden de volgende resultaten op. In 1996 beweerde:

- driekwart van de respondenten dat de limiet op wegen binnen de bebouwde kom hetzelfde moest blijven; iets meer dan één op vijf vond dat deze lager moest zijn (*Afbeelding 3.8*);
- driekwart van de respondenten dat de limiet op hoofdwegen tussen twee plaatsen hetzelfde moest blijven; één op vijf vond dat deze hoger moest worden (*Afbeelding 3.8*);
- iets minder dan tweederde van de respondenten dat de limiet op autosnelwegen hetzelfde moest blijven; iets meer dan éénderde vond dat deze hoger moest worden (*Afbeelding 3.8*).

In de vragenlijst van SARTRE 2 zijn geen expliciete vragen gesteld over de motieven voor hard rijden of voor overtreding van de limieten.

De respondenten is wel gevraagd of men graag hard rijdt. De antwoorden op deze vraag kunnen opgevat worden als een indicatie voor het 'plezier'-motief voor hard rijden. De antwoordschaal bij deze vraag is in 1996 gewijzigd, waardoor vergelijking met de resultaten van 1991 moeilijk is. In 1991 antwoordden zeven op de tien respondenten niet graag hard te rijden; in 1996 antwoordden zes op de tien respondenten niet erg of helemaal niet te houden van hard rijden. De groep automobilisten die plezier heeft in hard rijden, is in ieder geval niet afgenomen.

5.3. Conclusies

In de beantwoording van vragen over snelheid en snelheidslimieten hebben zich nauwelijks verschuivingen voorgedaan. Zoals verwacht, wordt door een grote groep respondenten toegegeven dat men vaak of zeer vaak de snelheidslimiet overschrijdt op autosnelwegen en op hoofdwegen. Als het echter gaat om overschrijding van limieten binnen de bebouwde kom, dan is deze groep regelmatige overtreders aanzienlijk geringer. Kennelijk worden snelheidsovertredingen op met name hoofd- en autosnelwegen normaal gevonden.

De roep om verandering van de snelheidslimiet geldt met name voor autosnelwegen, in mindere mate voor hoofdwegen of wegen binnen de bebouwde kom. Meer dan eenderde van de respondenten wenst een hogere limiet op autosnelwegen.

Een resultaat dat wellicht aparte vermelding verdient, is dat slechts één op tien respondenten beweert iets of veel langzamer te rijden dan de gemiddelde snelheid. Uiteraard kan het puur statistisch gezien niet kloppen dat zo weinig weggebruikers beweren langzamer dan gemiddeld te rijden. De reden om de aandacht te vestigen op dit resultaat is, dat het een aanwijzing lijkt te zijn voor een impliciete norm die veel automobilisten hanteren. Het lijkt erop dat 'langzamer rijden dan gemiddeld' als ongewenst of onhandig wordt beschouwd. De door automobilisten zelf opgelegde norm, keurt kennelijk afwijking van de rijsnelheid van anderen naar beneden toe af.

6. Rijden onder invloed

6.1. Inleiding

Sinds begin jaren zestig zijn in Nederland jaarlijks massamediale voorlichtingscampagnes gevoerd die wijzen op de gevaren van rijden onder invloed en van overmatig gebruik van alcoholhoudende drank. Het politie-toezicht op rijden onder invloed is in de loop van de jaren tachtig aanmerkelijk geprofessionaliseerd met nieuwe selectie-apparatuur op straat en a-selecte controles.

Met name onder invloed van deze ontwikkelingen is de kennis over de gevaren van het alcoholgebruik in het verkeer gegroeid. Kennis van en normen ten aanzien van alcoholgebruik in verkeer hebben zich in de loop der jaren gewijzigd, hetgeen ook gepaard is gegaan met een verandering in gedrag. Dit wordt door cijfers gestaafd. In het midden van de jaren tachtig is het aantal overleden en in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers van alcoholongevallen sterk afgenomen: van gemiddeld ruim 2.500 in het begin van de jaren tachtig tot ruim 1.100 in 1992. Daarna is de alcohol-onveiligheid weer toegenomen, in 1994 resulterend in 1.225 geregistreerde slachtoffers. In 1995 lijkt sprake te zijn van een stabilisatie: 1.215 geregistreerde slachtoffers (87 doden en 1.128 ziekenhuisopnamen). Ook het aandeel alcoholslachtoffers in het totale aantal geregistreerde verkeersslachtoffers is na 1992 (8,6%) toegenomen, en wel tot 9,4% in 1994 en 9,3% in 1995. Bij de SWOV-onderzoeken naar rij- en drinkgewoonten is tussen 1992 en 1994 ook een toename van het rijden onder invloed geconstateerd. Hier lijkt in 1995 overigens weer een einde aan te zijn gekomen.

In tegenstelling tot overtredingen van de snelheidslimieten is de maatschappelijke tolerantie ten opzichte van rijden onder invloed gering te noemen. De onveiligheid ten gevolge van rijden onder invloed is afgenomen in de jaren tachtig totdat er begin jaren negentig weer een lichte groei optrad.

De vragen in de SARTRE-2 enquête over rijden onder invloed behandelen de volgende deelonderwerpen:

- het wekelijks drinken van alcohol, afgezien van autorijden;
- het combineren van drinken en autorijden;
- de mening over de wettelijk toegestane alcoholpromillage;
- de kennis van het wettelijk alcoholpromillage en het aantal glazen alcoholhoudende drank dat nodig is om de wettelijke grens te bereiken

6.2. Resultaten

In *Afbeelding 4.5* en *Afbeelding 4.6* staan de resultaten van de vragen naar specifieke kennis over het alcohollimiet.

Opmerkelijk is dat minder dan vier op de tien respondenten het juiste antwoord geven op de vraag naar het wettelijk toegestane maximale bloedalcoholpromillage voor het besturen van een auto. Meer dan vier op de

tien respondenten schatten het toegestane bloedalcoholpromillage lager in dan 0,5 (*Afbeelding 4.5*).

Voorts is het opmerkelijk dat tweederde van de respondenten van mening is, dat men met twee glazen alcohol nog *nét* onder het toegestane maximale alcoholpromillage blijft (*Afbeelding 4.6*).

De antwoorden op de vragen over alcoholgebruik en verkeersdeelname worden gepresenteerd in *Afbeelding 4.1* t/m *Afbeelding 4.3*.

In beide steekproefjaren is nauwelijks verschil tussen de zelfgerapporteerde frequentie van wekelijks alcoholgebruik (*Afbeelding 4.1*): iets minder dan een kwart drinkt nooit; iets minder dan één op de vijf drinkt dagelijks.

Er zijn twee opmerkelijke (statistisch significante) verschillen tussen 1991 en 1996. In 1996 is het aandeel respondenten die beweren nooit achter het stuur te zitten na alcohol te hebben genuttigd, kleiner dan in 1991 (*Afbeelding 4.2*). Met andere woorden: in 1996 zit men naar eigen zeggen vaker achter het stuur onder invloed van alcohol dan in 1991.

Tegelijkertijd beweerde in 1996 een groter aandeel respondenten dan in 1991 dat men nooit met een wettelijk te hoog alcoholpromillage achter het stuur heeft gereden (*Afbeelding 4.3*).

Vraag 26 - over het aantal maximum glazen alcohol dat men gebruikt voor het autorijden - levert aanvullende gegevens over rij- en drinkgewoonten. In 1996 is deze vraag - abusievelijk - niet gesteld aan alle automobilisten die wel eens drinken voor het autorijden (zoals in 1991), maar gesteld aan de meer selecte groep automobilisten die wel eens drinken voor het autorijden (vraag 23) en die bovendien verklaren (24) best wel eens met een wettelijk te hoog alcoholpromillage te hebben gereden. Daarom kunnen de gegevens van deze vraag helaas niet gebruikt worden voor een vergelijking tussen 1991 en 1996.

6.3. Conclusies

Een groot deel van de respondenten schat zowel het toegestane bloedalcoholpromillage, als het aantal glazen alcoholhoudende drank dat nodig is om dat te bereiken, lager in dan in werkelijkheid het geval is. Een grote meerderheid van respondenten onderschat in feite de ruimte die men heeft om binnen wettelijke grenzen alcohol te nuttigen en auto te rijden. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is deze onderschatting positief te waarderen.

Naar eigen zeggen reed men in 1996 vaker onder invloed van alcohol dan in 1991, maar tegelijkertijd minder vaak met een wettelijk te hoog alcoholpromillage. Dit resultaat zou kunnen betekenen dat men recentelijk wat vaker doordeweeks is gaan drinken, maar dat men ook meer bewust erop let de wettelijke limiet niet te overschrijden. Men staat zichzelf meer wekelijkse drinkbeurten toe, maar per drinkbeurt is de zelfopgelegde controle groter. Deze verklaring wordt echter niet bevestigd door feitelijke metingen van alcoholgebruik in het verkeer. Resultaten van het Landelijk Rij- en drinkgewoontenonderzoek geven aan, dat het aandeel overtreiders van de 0,5 BAG-limiet in 1996 met een halve procent is toegenomen in

vergelijking met 1991. De vraag of mensen wel eens met een beetje alcohol op achter het stuur zitten, lijkt dus een betere indicator voor feitelijke ontwikkeling van het alcoholgebruik in het verkeer dan de vraag of men misschien wel eens met een te hoog alcoholpromillage achter het stuur zit. Bij die laatste vraag is uiteraard de kans groter dat sociale wenselijkheid, hiaten in kennis, en inschattingsfouten een rol spelen.

7. Gordelgebruik

7.1. Inleiding

In Nederland is sinds 1969 vrijwel jaarlijks onderzoek gedaan naar het gebruik van autogordels. Ten gevolge van de wettelijke draagplicht nam in 1975 het gordelgebruik toe: buiten de bebouwde kom tot 67% en binnen de bebouwde kom tot 49%. Deze percentages en het verschil daartussen bleven tot het midden van de jaren tachtig betrekkelijk stabiel. Daarna nam het gebruik toe tot bijna 80% buiten de bebouwde kom en tot ruim 60% daarbinnen. Dit bleef vervolgens tot 1992 betrekkelijk stabiel. Na 1992 is er weer sprake van een geringe reductie van het gebruik door bestuurders. Deze afname zal te maken hebben met verminderd politietoezicht als gevolg van reorganisatie en de gebrek aan aandacht voor voorlichting over het nut van gordelgebruik (Mulder, 1995).

De aanwezigheidsverplichting voor gordels achterin de auto geldt in Nederland vanaf 1 januari 1990; vanaf 1 april 1992 is het dragen van aanwezige gordels verplicht gesteld.

De aanwezigheid van gordels achterin personenauto's is in enkele jaren snel toegenomen. In 1995 is op 70% van de zijzitplaatsen en op 40% van de middenplaatsen een gordel aanwezig. In 1995 gebruikt 27% van de achterpassagiers de gordel. Tot 1992 gebruikte gemiddeld niet meer dan 13% van de achterpassagiers de aanwezige gordel. Na de invoering van de draagplicht in 1992 nam dit toe tot 34%. Het gebruik van de gordel door achterpassagiers is dus afgenomen ten opzichte van 1992 en ook hier is het zonder meer aannemelijk dat dit wordt veroorzaakt door het ontbreken van politietoezicht en adequate voorlichting.

De enquête van SARTRE 2 stelt vragen over:

- het gebruik van de gordel op verschillende typen wegen;
- de noodzaak en gemak van gordelgebruik;
- de beschermende werking van de gordel;
- het risico van vast blijven zitten door de gordel in noodsituaties.

7.2. Resultaten

De resultaten inzake de vragen over gordelgebruik zijn weergegeven in *Afbeelding 5.1* t/m *Afbeelding 5.8*.

Wat de gerapporteerde aanwezigheid van gordels in de auto betreft, heeft zich een duidelijke verschuiving voorgedaan tussen 1991 en 1996. In 1991 beweerden vier op de tien respondenten een gordel voor- en achterin de auto te hebben; in 1996 beweerden zeven op de tien respondenten dit (*Afbeelding 5.1*).

Bij het zelfgerapporteerde gebruik van de gordel op verschillende typen wegen, heeft zich geen verschuiving voorgedaan tussen 1991 en 1996. In beide steekproefjaren beweren:

- iets meer dan zes op de tien respondenten de gordel altijd te dragen binnen de bebouwde kom (*Afbeelding 5.2*);
- iets minder dan acht op de tien respondenten de gordel altijd te dragen op hoofdwegen (*Afbeelding 5.3*);
- meer dan acht op de tien respondenten de gordel altijd te dragen op snelwegen (*Afbeelding 5.4*).

Bij de vragen over persoonlijke meningen over de werking en effectiviteit van de gordel (veiligheid, gemak, noodzaak) zijn de antwoordalternatieven gewijzigd, waardoor vergelijking over de jaren moeilijk is. Als we ons concentreren op de antwoorden in 1996 dan blijkt het volgende:

- één op de vijf respondenten is het zeer eens of tamelijk eens met de uitspraak dat gordels niet echt nodig zijn, indien voorzichtig wordt gereden (*Afbeelding 5.5*);
- één op de twintig respondenten is het niet erg eens of helemaal niet eens met de uitspraak dat het dragen van gordels het risico op ernstig letsel vermindert (*Afbeelding 5.6*);
- vier op de tien respondenten zijn het niet eens met de uitspraak dat men zich niet op zijn gemak voelt als men de gordel niet draagt (*Afbeelding 5.7*);
- bijna zeven op de tien respondenten zijn het zeer of tamelijk eens met de uitspraak dat het risico bestaat vast te blijven zitten in de gordel bij een noodsituatie (*Afbeelding 5.8*).

7.3. Conclusies

De conclusie luidt dat vrijwel iedereen meent dat gordels een beschermende werking hebben. Er is echter nog een aanzienlijke groep die genoeg redenen ziet om te twijfelen aan de noodzaak van onvoorwaardelijk gebruik van de gordel. Ook blijkt dat een grote groep het niet dragen van een gordel niet als gemis ervaart: bij deze groep is het gordelgebruik kennelijk nog geen gedragsroutine. Een meerderheid van de respondenten meent dat in een noodsituatie het risico bestaat dat men blijft vastzitten in de gordel. Dit roept meteen ook de vraag op hoe groot men dit risico dan acht en of dit een belangrijke reden is om de gordel niet te dragen.

8. Overtredingen en ervaringen met politietoezicht

8.1. Inleiding

Het politietoezicht in het verkeer is na de reorganisatie van de politie in 1992 wat ingezakt, maar lijkt sinds 1995 weer op een hoger niveau te worden teruggebracht. De enquête van SARTRE 2 stelt vragen over de kans dat men gecontroleerd wordt op snelheid, rijden onder invloed en gordelgebruik en over de boete of straf die men heeft gehad wegens overtredingen op deze terreinen. Toen de respondenten van SARTRE 1 in 1991 werden ondervraagd over ervaringen met politietoezicht, was de vermindering van het politietoezicht nog geen feit. De respondenten van SARTRE 2 in 1996 hebben na de magere jaren 1993 en 1994 weer ervaring met een opgehoogd niveau van politietoezicht. Daarom zijn in de enquête geen grote verschillen te verwachten.

De enquête van SARTRE 2 stelt vragen over de volgende onveilige gedragingen of overtredingen:

- geen voorrang verlenen aan voetgangers op oversteekplaatsen;
- weinig afstand houden tot voorgangers;
- bij verkeerslichten door oranje rijden;
- inhalen wanneer het 'net' kan;
- andere bestuurders een waarschuwingssignaal geven dat ze een snelheidscontrole naderen.

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

Een andere manier waarop zelfrapportage van onveilig gedrag en overtredingen kan worden gebruikt, is deze te beschouwen als indicatie van (veranderende) meningen over de ernst van overtredingen. Naarmate men overtredingen als minder ernstig beschouwt, zal men minder geneigd zijn de schatting van deze overtredingen 'bescheiden' te houden.

8.2. Resultaten

8.2.1. Zelfgerapporteerd gedrag

De resultaten inzake zelfgerapporteerd gedrag en overtredingen in het verkeer worden in *Afbeeldingen 6.1 t/m Afbeelding 6.5* weergegeven.

In beide steekproefjaren beweerden:

- bijna twee op drie respondenten dat men nooit andere bestuurders, die onbewust een snelheidscontrole naderen, een waarschuwingssignaal geeft (*Afbeelding 6.5*).

Over de jaren is een aantal verschuivingen opgetreden. Vergeleken met 1991 beweerde in 1996:

- een kleiner percentage dat men altijd voorrang verleent aan voetgangers op voetgangersoversteekplaatsen (*Afbeelding 6.2*);
- een kleiner percentage dat men nooit weinig afstand tot de voorganger houdt (*Afbeelding 6.1*);
- een kleiner percentage dat men nooit inhaalt wanneer het 'net' kan (*Afbeelding 6.4*);
- een groter percentage dat men zelden of nooit door oranje verkeerslichten rijdt (*Afbeelding 6.3*).

De grootste verschuiving is de afname van het percentage respondenten dat aangeeft altijd voorrang te geven aan voetgangers op voetgangersoversteekplaatsen: in 1991 beweerde nog 73% dit altijd te doen, in 1996 slechts 44%. Dit resultaat is mede opmerkelijk in het licht van de aanscherping van verplichting om voorrang te verlenen aan voetgangers op voetgangersoversteekplaatsen in het RVV 1990, waarbij de verplichting om voorrang te verlenen is uitgebreid tot situaties waarbij voetgangers aanstalten maken over te steken. In een in 1992 uitgevoerde evaluatie van RVV 90 en de kennis van de wettelijke verkeersregels (Goldenbeld, 1993) is al gebleken dat de kennis van regels die voorrang tussen voetgangers en automobilisten regelen, slecht is. De uitkomsten van de huidige enquête geven aan (volgens zelfrapportage van Nederlandse automobilisten) dat het feitelijk gedrag bij voorrang verlenen aan voetgangers op voetgangersoversteekplaatsen is verslechterd.

8.2.2. *Ervaringen met toezicht en straf*

Van 1991 tot 1996 zijn er geen significante verschuivingen opgetreden in ervaringen met beboeting of bestraffing voor overtreden van snelheidslimieten, rijden onder invloed of het niet dragen van de gordel. In beide jaren heeft naar eigen zeggen iets meer dan een kwart van de respondenten een boete of straf gehad wegens een snelheidsovertreding, en heeft een paar procent naar eigen verklaring een boete of straf gehad wegens rijden onder invloed of het negeren van de gordeldraagplicht (*Afbeelding 6.7*).

De ervaring met snelheidscontroles is duidelijk veel frequenter dan met controles op rijden onder invloed of op gordelgebruik. Het is niet verbazingwekkend dat men ook verschillende pakkansen associeert met deze overtredingen. Acht op de tien respondenten denken tijdens een 'normale' rit nooit of zelden gecontroleerd te zullen worden op rijden onder invloed; vijf op de tien respondenten denken dat men nooit of zelden gecontroleerd zal worden op rijnsnelheid (*Afbeelding 6.6*).

8.3. Conclusies

Over de gehele linie beschouwd, lijkt het verkeersgedrag in 1996 onveiliger te zijn geworden. Geen voorrang verlenen aan voetgangers op voetgangersoversteekplaatsen, inhalen wanneer het 'net' kan en weinig afstand houden tot voorgangers, zijn gedragingen die volgens de respondenten zelf vaker voorkomen in 1996 dan in 1991. De vraag is of deze resultaten werkelijke gedragsveranderingen weerspiegelen. Een alternatieve interpretatie is dat respondenten in 1996 hun eigen gedrag in een wat kritischer licht beschouwen dan in 1991.

9. Maatregelen

9.1. Inleiding

Uit het enquête-onderzoek PROV (Vissers et al., 1996) blijkt dat het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen relatief groot is. Ook in de enquête van SARTRE 2 is de meting van draagvlak voor verschillende maatregelen een belangrijk onderdeel. In concreto stelt de SARTRE-2 enquête vragen over de mate van goedkeuring voor:

- verbetering van de rijopleiding;
- meer politiecontroles op naleving van verkeersregels;
- meer publiciteitscampagnes;
- meer voertuigen keuren op technische staat;
- strengere straffen voor verkeersovertredingen;
- vrijheid inzake rijden onder invloed;
- vrijheid van autofabrikanten om snelheid aan te prijzen in autoreclames;
- noodzaak van beter openbaar vervoer;
- Europese invoering van strafpuntenstelsel;
- Europese invoering van vereiste dat autofabrikanten de topsnelheid van hun auto's beperken;
- Europese invoering van regelmatige technische keuring van alle voertuigen op veiligheid;
- Europese invoering van derde remlicht;
- Europese invoering van een verbod op alcoholgebruik in verkeer voor beginnende bestuurders.

9.2. Resultaten

9.2.1. *Maatregelen die de overheid dient te stimuleren*

De meningen over door de overheid te ondersteunen maatregelen, zijn weergegeven in *Afbeeldingen 7.1 t/m Afbeelding 7.5*.

Over de rol van de overheid bij het stimuleren van bepaalde maatregelen wordt in 1996 niet anders gedacht dan in 1991. In beide steekproefjaren beweren:

- circa zes op de tien respondenten voorstander te zijn van het beleid waarin de overheid meer aandacht besteedt aan de verbetering van rijopleiding en rijexamens (*Afbeelding 7.1*);
- meer dan zeven op de tien de respondenten er voor te zijn dat de overheid meer aandacht besteedt aan politiecontroles op de naleving van verkeersregels (*Afbeelding 7.2*);
- circa zeven op de tien respondenten er voor te zijn dat de overheid meer aandacht besteedt aan publiciteitscampagnes op het terrein van verkeersveiligheid (*Afbeelding 7.3*);
- circa zeven op tien respondenten er voor te zijn dat de overheid meer aandacht besteedt aan het keuren van voertuigen op technische staat (*Afbeelding 7.4*);

- circa zeven op de tien respondenten er voor te zijn dat de overheid meer aandacht besteedt aan verbetering van de kwaliteit van wegen (*Afbeelding 7.5*).

9.2.2. Normen ten aanzien van straffen, alcoholgebruik, autoreclames en openbaar vervoer

In *Afbeelding 7.6* t/m *Afbeelding 7.9* staan de resultaten inzake de meningen over:

- strengere straffen ten aanzien van verkeersovertredingen;
- meer vrijheid inzake rijden onder invloed;
- het aanprijzen van snelheid in autoreclames;
- de noodzaak van beter openbaar vervoer.

Van 1991 tot 1996 is geen verandering opgetreden in de norm ten aanzien van de vrijheid bij het rijden onder invloed (*Afbeelding 7.7*). Zowel in 1991 als in 1996 zijn meer dan negen op tien respondenten het oneens of in hoge mate oneens dat mensen zelf moeten kunnen bepalen hoeveel ze drinken voor ze achter het stuur gaan zitten.

Er is wel een (kleine) significante verandering in de mening over strengere straffen voor verkeersovertredingen (*Afbeelding 7.6*). In 1991 vinden bijna acht op de tien respondenten dat verkeersovertredingen strenger moeten worden gestraft; in 1996 is de groep mensen die er zo over denkt, iets teruggelopen tot iets meer dan zeven van de tien respondenten.

Een grotere verschuiving betreft de mening over het aanprijzen van snelheid in autoreclames (*Afbeelding 7.8*). In 1991 is iets minder dan de helft van de Nederlandse weggebruikers het niet eens met een vrijheidsinperking voor autofabrikanten, die inhoudt dat de snelheid van auto niet mag worden aangeprezen in reclame. In 1996 is de groep weggebruikers die er zo over denkt, teruggelopen tot eenderde.

De vraag over de verbetering van het openbaar vervoer werd alleen in 1996 gesteld: meer dan acht op de tien respondenten zijn het ermee eens of in hoge mate mee eens, dat het openbaar vervoer verbeterd moet worden. (*Afbeelding 7.9*)

9.2.3. Europese invoering van maatregelen

Voor de vragen over de invoering van maatregelen in alle Europese landen is in 1996 een andere antwoordschaal gebruikt dan in 1991. Hierdoor is vergelijking van resultaten over beide jaren een stuk moeilijker geworden.

In beide steekproefjaren beweren:

- meer dan zeven op tien respondenten het eens te zijn met de invoering van een strafpuntensysteem dat leidt tot ontzegging van rijbevoegdheid bij overschrijding van een bepaald aantal overtredingen (*Afbeelding 7.10*);
- circa vijf op de tien respondenten het eens te zijn met de invoering van een eis die autofabrikanten verplicht de topsnelheid van de auto beperken (*Afbeelding 7.11*);
- meer dan negen op de tien respondenten het eens te zijn met de invoering van een regelmatige technische keuring van alle soorten voertuigen op veiligheid (*Afbeelding 7.12*).

Een opmerkelijke verandering is dat in 1991 bijna zes op de tien respondenten zich tegen de Europese invoering van een derde remlicht verklaarden; in 1996 is een even grote groep, zes op de tien respondenten, het juist eens met de invoering van een derde remlicht. Van 1991 tot 1996 is de mening over de invoering van een derde remlicht dus positiever geworden bij een grote groep weggebruikers (*Afbeelding 7.13*).

Ten slotte is nog te constateren dat in 1996 meer dan acht op tien respondenten het zeer of tamelijk eens zijn met de invoering van een verbod op alcohol voor beginnende bestuurders (*Afbeelding 7.14*). Deze vraag werd in 1991 niet gesteld, waardoor vergelijking niet mogelijk is.

9.3. Conclusies

De meningen over maatregelen zijn van 1991 tot 1996 vrijwel gelijk gebleven. Er is ruime meerderheidssteun voor verbetering van de rijopleiding, meer politiecontroles op naleving van verkeersregels, meer verkeersveiligheidscampagnes, technische keuringen van auto's, verbetering van de kwaliteit van wegen, Europese invoering van een strafpuntenstelsel en van een Europees systeem van regelmatige technische keuringen van voertuigen. De norm ten aanzien van rijden onder invloed is zowel in 1991 als in 1996 erg strikt: bijna iedere Nederlandse automobilist keurt vrijheid inzake rijden onder invloed (sterk) af.

Een uitzondering op de 'geen verandering'-resultaten is de sterk toegenomen steun voor de Europese invoering van een derde remlicht. In 1991 was een meerderheid van Nederlandse automobilisten hiertegen gekant; in 1996 was een even grote meerderheid wel voorstander. De sterk toegenomen acceptatie van de invoering van een derde remlicht is overigens ook in andere Europese landen gevonden. De toename van het aantal auto's met een derde remlicht in de jaren negentig heeft kennelijk de bekendheid met en daarmee ook de acceptatie van het derde remlicht vergroot.

De grote omslag in de mening over de invoering van het derde remlicht illustreert (opnieuw) de betrekkelijkheid van het meten van meningen over maatregelen waarmee respondenten geen directe ervaring hebben. Pas onder invloed van directe ervaring met een maatregel of een voorziening begint de werkelijke meningsvorming die tot stabiele meningen en voorkeuren leidt, op gang te komen.

10. Verschillende vervoerswijzen en voorzieningen in de auto

10.1. Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is het draagvlak bij Nederlandse automobilisten voor verschillende specifieke maatregelen aan de orde gekomen. Sommige van die maatregelen gaan over specifieke vervoerswijzen (derde remlicht auto's, noodzaak openbaar vervoer); andere betreffen het verkeerssysteem in het algemeen (meer politiecontroles) of specifieke gedragingen (rijden onder invloed). Uit de antwoorden op deze vragen is niet duidelijk welk belang Nederlandse automobilisten hechten aan voorzieningen voor verschillende vervoerswijzen binnen het verkeerssysteem. Op dit te achterhalen, is hen gevraagd aan te geven hoeveel rekening men dient te houden met verschillende vervoerswijzen indien er plannen worden gemaakt voor de toekomst.

Ten aanzien van de primaire vervoerswijze, het gebruik van de auto, zijn in SARTRE 2 ook specifieke vragen gesteld over attitudes ten aanzien van auto en (mindering van) autogebruik, en telematica-voorzieningen in de auto.

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

De uiteindelijke rol van telematicatoepassingen in het verkeer hangt uiteraard mede af van hoe de weggebruiker over deze toepassingen denkt. In de vragenlijst van SARTRE 2 zijn Nederlandse weggebruikers ondervraagd over het nut van verschillende technische 'in car'-voorzieningen: een leidsysteem dat helpt de bestemming te vinden, een apparaat dat helpt de snelheidslimieten niet te overschrijden, een afstandscontrolesysteem dat helpt een veilige afstand tot de voorligger te bewaren, een alcoholmeter waarmee te controleren is of men over de wettelijke alcoholgrens zit en een mobiele telefoon.

In deze lijst van voorzieningen is de mobiele telefoon 'de vreemde eend in de bijt', omdat deze niet is ontwikkeld met het oog op het verbeteren of vergemakkelijken van veilig rijden

10.2. Resultaten

10.2.1. Belang van verschillende vervoerswijzen in de toekomst

Bijna zes op de tien respondenten vinden dat er in plannen voor de toekomst zeer veel rekening gehouden dient te worden met openbaar vervoer en met fietsers (*Afbeelding 8.1*).

Iets minder dan de helft van de respondenten meent dat er veel rekening moet worden gehouden met voetgangers en vrachtauto's (*Afbeelding 8.1*). Iets meer dan éénderde meent dat er veel rekening gehouden moet worden met auto's en minder dan drie op tien respondenten menen dat er veel rekening moet worden gehouden met motorrijders (*Afbeelding 8.1*).

Opmerkelijk is dat de respondenten van SARTRE 2 (allen automobilisten!) de vervoerswijzen openbaar vervoer en fietsen bovenaan plaatsen in de lijst van prioriteiten.

10.2.2. Attitudes ten aanzien van autogebruik

Iets meer dan acht op de tien respondenten beschouwen de auto zowel in 1991 als in 1996 puur als 'een middel van vervoer' (*Afbeelding 8.2*). Dit resultaat lijkt te duiden op een tamelijk nuchtere attitude ten aanzien van de auto.

Gevraagd naar de bereidheid om het autogebruik te minderen ter voorkoming van luchtvervuiling, zijn circa zes op de tien respondenten zeer of tamelijk positief gestemd als het gaat om zelf weinig gebruik te maken van de auto of carpoolen (*Afbeelding 8.3*). Minder dan de helft van de respondenten is het echter zeer of tamelijk eens met het zoveel mogelijk gebruikmaken van het openbaar vervoer.

10.2.3. Voorzieningen in de auto

Afbeelding 8.4 presenteert de resultaten inzake de vragen over het nut van verschillende technische voorzieningen in de auto. Deze vragen werden alleen in 1996 gesteld. Geordend naar het aandeel respondenten dat de voorziening zeer of tamelijk nuttig vindt, komt op:

- de eerste plaats het afstandscontrolesysteem dat helpt om een veilige afstand tot de voorligger te bewaren (55% zeer of tamelijk nuttig);
- de tweede plaats het leidsysteem dat helpt om de plek van bestemming te vinden (43% zeer of tamelijk nuttig);
- de derde plaats een systeem dat helpt om de snelheidslimieten niet te overschrijden (43% zeer of tamelijk nuttig);
- de vierde plaats een mobiele telefoon (26% zeer of tamelijk nuttig);
- op de laatste plaats een alcoholmeter die je in staat stelt om te controleren of je over de toegestane alcoholgrens zit (25% zeer of tamelijk nuttig).

10.3. Conclusies

De ondervraagde automobilisten noemen fietsen en reizen met openbaar vervoer het vaakst als vervoerswijzen waarmee in de toekomst veel rekening gehouden dient te worden. De vervoerswijzen motor- en autorijden worden in die zin het minst vaak genoemd.

De attitude ten aanzien van de auto lijkt bij een grote groep Nederlandse automobilisten nuchter. De bereidheid om ten behoeve van het milieu autogebruik te verminderen, is in principe aanwezig bij een grote groep automobilisten. Men heeft echter hogere verwachtingen van carpoolen en zelf minderen van autogebruik dan van de overstap naar het openbaar vervoer.

Van nieuwe telematicavoorzieningen wordt een afstandscontrolesysteem dat helpt om een veilige afstand tot de voorganger te bewaren, het meest ondersteund (iets meer dan de helft van de respondenten).

11. De Nederlandse rijbewijsbezitter in Europese context

In dit hoofdstuk worden meningen, voorkeuren en attitudes van Nederlandse automobilisten afgezet tegen die van buitenlandse automobilisten in het onderzoek van SARTRE 2. Het is daarbij ondoenlijk om voor elke vraag de Nederlandse resultaten naast die van alle andere Europese landen te plaatsen en te bespreken. Dat zou de omvang van dit rapport met een factor vier doen toenemen en de leesbaarheid met diezelfde factor doen afnemen. Er is daarom gekozen voor een selectiemethode om het materiaal in te dikken:

- de Nederlandse percentages worden afgezet tegen het gewogen gemiddelde percentage van de Europese steekproef (vermeld in INRETS, 1997);
- het statistisch significantie criterium wordt aangevuld met het volgende vuistregel-criterium: indien Nederland op de antwoordcategorie waarop zich de grootste verschillen tussen landen openbaren, meer dan 10% afwijkt van het gemiddelde percentage van de rest van Europa in deze antwoordcategorie, kan gesproken worden van een duidelijk afwijkende positie van Nederland ten opzichte van de rest van Europa (nuancering: soms zijn op twee aangrenzende antwoordcategorieën, bijvoorbeeld 'vaak' en 'zeer vaak' de verschillen tussen landen erg groot; in dat geval is het mogelijk dat bijvoorbeeld Nederland in vergelijking met de rest van Europa een hoger percentage 'vaak', maar een lager percentage 'zeer vaak' heeft; over deze twee antwoordcategorieën samen, wijkt Nederland dan niet bijzonder af).

11.1. Europese positie: bezorgdheid en risicoperceptie

In 1996 wijken Nederlandse automobilisten niet in bijzondere mate af van buitenlandse automobilisten inzake:

- bezorgdheid over criminaliteit;
- bezorgdheid over de kwaliteit van de gezondheidszorg;
- bezorgdheid over de fileproblematiek;
- de waargenomen veiligheid van autorijden;
- de waargenomen veiligheid van vrachtautorijden;
- de waargenomen veiligheid van rijden met openbaar vervoer;
- het waargenomen risico van 's nachts alleen in de stad lopen;
- het waargenomen risico van dagelijks twee pakjes sigaretten roken;
- kennis van aantal jaarlijkse dodelijke verkeersslachtoffers;
- gerapporteerde betrokkenheid bij letselongevallen;
- gerapporteerde betrokkenheid bij UMS-ongevallen.

In vergelijking met buitenlandse automobilisten nemen Nederlandse automobilisten wel een sterk afwijkende positie in over:

- bezorgdheid over luchtvervuiling (gemiddeld: 39% zeer bezorgd; Nederland: 26%);
- bezorgdheid over verkeersongevallen (gemiddeld: 39% zeer bezorgd; Nederland: 28%);
- bezorgdheid over werkloosheid (gemiddeld: 56% zeer bezorgd; Nederland: 28%);
- de waargenomen veiligheid van lopen (gemiddeld: 79% zeer/tamelijk veilig; Nederland: 88%);

- de waargenomen veiligheid van fietsen (gemiddeld: 43% zeer/tamelijk veilig; Nederland: 63%);
- de waargenomen veiligheid van motorrijden (gemiddeld: 29% zeer/tamelijk veilig; Nederland: 46%);
- de bezorgdheid over familieleden die met de auto weg zijn (gemiddeld: 51% zeer/tamelijk bezorgd; Nederland: 35%);
- het waargenomen risico van dagelijks één fles wijn of anderhalf liter bier drinken (gemiddeld: 41% zeer gevaarlijk; Nederland: 50%);
- het waargenomen risico van autorijden (gemiddeld: 43% zeer/tamelijk gevaarlijk; Nederland: 29%).

Conclusie

De veiligheid van verschillende vormen van verkeersdeelname wordt in Nederland hoog ingeschat vergeleken met de rest van Europa. Deze subjectieve percepties van Nederlandse weggebruikers stemmen overeen met het feit dat Nederland objectief gezien ook bij de top van verkeersveilige landen in Europa hoort. Het risico van alcoholgebruik wordt in Nederland duidelijk hoger ingeschat dan in de rest van Europa (zie ook § 11.4).

11.2. Europese positie: oorzaken van ongevallen

In Europese context wijken Nederlandse automobilisten niet in bijzondere mate af van opvattingen over:

- vermoeidheid als oorzaak van ongevallen;
- weinig afstand houden tot de voorganger als oorzaak van ongevallen;
- snel rijden als oorzaak van ongevallen;
- slechte weersomstandigheden als oorzaak van ongevallen;
- defecte verlichting als oorzaak van ongevallen.

Er is wel een duidelijk afwijkende Nederlandse positie over:

- rijden onder invloed als oorzaak van ongevallen (gemiddeld: 57% zeer vaak/altijd oorzaak; Nederland: 38%);
- slecht onderhouden wegen als oorzaak van ongevallen (gemiddeld: 40% vaak, heel vaak, altijd oorzaak; Nederland: 11%);
- opstoppingen als oorzaak van ongevallen (gemiddeld: 40% vaak, heel vaak, altijd oorzaak; Nederland: 52%);
- slechte remmen als oorzaak van ongevallen (gemiddeld: 56% vaak, heel vaak, altijd oorzaak; Nederland: 18%);
- versleten banden als oorzaak van ongevallen (gemiddeld: 59% vaak, heel vaak, altijd oorzaak; Nederland: 27%);
- defect stuurmechanisme (gemiddeld: 43% vaak, heel vaak, altijd oorzaak; Nederland: 6%).

Conclusie

Rijden onder invloed wordt door de Nederlandse automobilist minder vaak als oorzaak van ongevallen ingeschat dan door de Europese automobilist. Dit hangt vooral samen met het feit dat de Nederlandse respondenten bij deze vraag het antwoord 'altijd' zelden opgeven, terwijl buitenlandse respondenten dat wel doen. Het feit dat buitenlandse respondenten het antwoord 'altijd' wel relatief vaak geven, zou erop kunnen duiden dat zij rijden onder invloed vooral beschouwen als 'dronken rijden', terwijl de

Nederlandse opvatting over rijden onder invloed misschien meer overeenstemt met de juridische definitie ervan.

Het resultaat dat Nederlandse automobilisten weg- en voertuigkenmerken minder vaak opgeven als oorzaak van ongevallen, correspondeert met de objectieve situatie in Nederland waar deze aspecten inderdaad zeer goed verzorgd zijn.

11.3. Europese positie: snelheid

Nederlandse automobilisten vallen niet op als het gaat om:

- het waargenomen gevaar van eigen rijden;
- de waargenomen snelheidsovertredingen van andere bestuurders;
- de gerapporteerde frequentie van limietoverschrijding op autosnelwegen;
- de gerapporteerde frequentie van limietoverschrijding op hoofdwegen tussen steden;
- de gerapporteerde frequentie van limietoverschrijding op plattelandswegen;
- de gerapporteerde frequentie van limietoverschrijding op wegen binnen de bebouwde kom;
- mening over verandering van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom;
- mening over verandering van de snelheidslimiet op hoofdwegen;
- mening over verandering van de snelheidslimiet op autosnelwegen.

Een afwijkende positie wordt ingenomen over:

- gerapporteerde eigen snelheid in relatie tot andere bestuurders (gemiddeld: 25% iets, veel langzamer dan gemiddeld; Nederland: 11%).

Conclusie

De massaliteit van snelheidsovertredingen en de publieke acceptatie daarvan is niet alleen typerend voor Nederland, maar ook voor de meeste andere Europese landen.

11.4. Europese positie: rijden onder invloed

Nederlandse automobilisten scoren in de buurt van gemiddelde Europese percentages wat betreft:

- het aantal dagen in de week dat men misschien met een te hoog bloedalcoholpromillage autorijdt.

Een afwijkende positie wordt ingenomen over:

- het aantal dagen in de week dat men alcoholhoudende drank nuttigt (gemiddeld: 26% drinkt alcohol drie/vier dagen per week of meer; Nederland: 35%);
- attitude ten aanzien van vrijheid in rijden onder invloed (gemiddeld: 52% sterk oneens met vrijheid rijden onder invloed; Nederland: 74%);
- het aantal keren dat men rijdt na alcohol te hebben genuttigd (*aantal landen die gemiddelde omlaag halen);
- mening over toegestane alcoholpromillage voor automobilisten (gemiddeld: 41% geen alcohol; Nederland: 60%);
- mening over Europese invoering van een maximale alcohollimiet van 0,0 bloedalcoholpromillage voor beginnende bestuurders (gemiddeld: 661% zeer eens; Nederland: 69%);

- het gemiddelde aantal glazen dat men per keer drinkt (gemiddeld: 41% één à twee glazen per drinkbeurt; Nederland: 49%);
- kennis van toegestane aantal glazen alcohol (gemiddeld: 61% met één à twee glazen nog net onder limiet; Nederland 80%).

Conclusie

De Nederlandse automobilist is zich sterker bewust van de maatschappelijke problematiek van rijden onder invloed dan de gemiddelde Europese automobilist. Een Nederlander ondersteunt ook in sterkere mate stringente maatregelen.

11.5. Europese positie: gebruik van gordels

Nederland verschilt weinig met Europa als het gaat om:

- de gerapporteerde aanwezigheid van gordels voorin en achterin de auto;
- beweerd gebruik van gordel in steden;
- beweerd gebruik van gordel op hoofdwegen tussen steden;
- beweerd gebruik van gordel op autosnelwegen;
- attitude ten aanzien van noodzaak gordelgebruik;
- mening over beschermende werking van autogordels;
- de mate waarin men zich zonder gordel niet op z'n gemak voelt.

De meningen van Nederlandse automobilisten wijken af wat betreft:

- het ingeschatte risico dat men met gordel in een noodsituatie blijft vastzitten (gemiddeld: 49% zeer/tamelijk eens; Nederland: 67%).

Conclusie

In Nederland wordt het risico van vast blijven zitten in de gordel bij noodsituaties als groter ingeschat dan in de rest van Europa.

11.6. Europese positie: overtredingen en toezicht

De Nederlandse automobilist verschilt niet veel van de 'gemiddelde' Europese automobilist als het gaat om:

- hoe vaak men weinig afstand houdt tot de voorganger;
- hoe vaak men voorrang geeft aan voetgangers bij een voetgangers-oversteekplaats;
- hoe vaak men door het oranje verkeerslicht rijdt;
- hoe vaak men inhaalt wanneer het 'net' kan;
- waargenomen kans dat men op snelheid wordt gecontroleerd;
- het feit of men al dan niet beboet of gestraft is voor een snelheids-overtreding (rand);
- het feit of men gestraft of beboet is wegens het niet dragen van de gordel;
- het feit of men gestraft of beboet is wegens rijden onder invloed;
- de waargenomen kans dat men gecontroleerd wordt op rijden onder invloed.

Conclusie

In Europees perspectief is de rapportage van de Nederlandse automobilist over gedrag en overtredingen en ervaringen met politietoezicht niet afwijkend.

11.7. Europese positie: maatregelen

De Nederlandse meningen over maatregelen en voorzieningen verschillen weinig van die in de rest van Europa inzake:

- noodzaak van meer politietoezicht;
- noodzaak van meer verkeersveiligheidscampagnes;
- noodzaak van meer technische keuringen van voertuigen;
- wenselijkheid van strengere straffen voor verkeersovertredingen;
- mening over inperking vrijheid van fabrikanten in aanprijzen snelheid van auto's in reclame;
- mening over Europese invoering van een strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen in Europa;
- mening over Europese invoering van een wettelijke eis die autofabrikanten noodzaakt de topsnelheid van auto's te beperken;
- mening over Europese invoering van regelmatige technische keuring van alle soorten voertuigen op veiligheid;
- mening over Europese invoering van verplichte installatie van derde remlicht;
- mate van ergernis over andere bestuurders;
- de mate waarin men graag hard rijdt.

Nederlandse automobilisten kijken in 1996 in opvallende mate af van buitenlandse automobilisten over de volgende onderwerpen:

- noodzaak van verbetering van de rijopleiding (gemiddeld: 35% sterk voor; Nederland: 18%);
- noodzaak van verbetering van de kwaliteit van wegen (gemiddeld: 47% sterk voor; Nederland: 22%);
- hoe vaak andere bestuurders gewaarschuwd worden voor een snelheidscontrole (gemiddeld: 43% nooit; Nederland: 65% nooit).

Conclusie

De Nederlandse automobilist denkt over de meeste verkeersveiligheidsmaatregelen hetzelfde als de gemiddelde Europese automobilist. Voor maatregelen die in Nederland al op een relatief hoog peil staan - zoals de kwaliteit van de wegen en de kwaliteit van de rijopleiding - is de steun onder Nederlandse automobilisten minder groot dan die onder buitenlandse automobilisten.

11.8. Europese positie: vervoerswijzen en voorzieningen

De Nederlandse automobilist kijkt niet in bijzondere mate af van buitenlandse automobilisten wat betreft:

- de ingeschatte wenselijkheid van beter openbaar vervoer;
- de mate waarin we in plannen rekening dienen te houden met voetgangers;
- de mate waarin we in plannen rekening dienen te houden met fietsers;
- de mate waarin we in plannen rekening dienen te houden met motorrijders;
- de mate waarin we in plannen rekening dienen te houden met auto's;
- de mate waarin we in plannen rekening dienen te houden met vrachtauto's;
- de mate waarin we in plannen rekening dienen te houden met openbaar vervoer;

- de attitude ten aanzien van de auto;
- attitude jegens vermindering eigen autogebruik om luchtvervuiling tegen te gaan;
- waargenomen nut van leidsysteem om plek van bestemming te vinden;
- waargenomen nut van afstandscntrolesysteem dat helpt om automatisch een veilige afstand tot de voorligger te bewaren.

Ten aanzien van de volgende zaken hebben de Nederlandse automobilisten een mening die afwijkt van de gemiddelde mening in Europa:

- attitude jegens carpoolen om luchtvervuiling tegen te gaan (gemiddeld: 54% zeer/tamelijk eens; Nederland: 63%);
- attitude jegens zoveel mogelijk gebruikmaken van het openbaar vervoer om luchtvervuiling tegen te gaan (gemiddeld: 65% zeer/tamelijk eens; Nederland: 42%);
- waargenomen nut van apparaat dat helpt om snelheidslimieten niet te overschrijden (gemiddeld: 59% zeer/tamelijk nuttig; Nederland: 43%);
- waargenomen nut van een alcoholmeter waarmee je kunt controleren of je over de wettelijke alcoholgrens zit (gemiddeld: 46% zeer/tamelijk nuttig; Nederland: 25%);
- waargenomen nut van een mobiele telefoon in de auto (gemiddeld: 38% zeer/tamelijk nuttig; Nederland: 25%).

Conclusie

Wat de persoonlijke bereidheid om het autogebruik te minderen betreft, verwacht de Nederlandse automobilist meer heil van carpoolen dan van het openbaar vervoer. Bij de buitenlandse automobilisten zijn deze voorkeuren juist andersom. De Nederlandse automobilisten zien minder nut dan de buitenlandse automobilisten in voorzieningen als de mobiele telefoon, de alcoholmeter en een apparaat dat helpt om de snelheidslimieten niet te overschrijden.

12. Slotbespreking

Ontwikkeling over tijd

De meningen en voorkeuren van Nederlandse automobilisten ten aanzien van tal van verkeersveiligheidsonderwerpen zijn tussen 1991 en 1996 niet of nauwelijks gewijzigd. Voor tal van verkeersveiligheidsmaatregelen is zowel in 1991 als in 1996 ruime meerderheidssteun aanwezig onder Nederlandse automobilisten.

De grootste veranderingen over tijd zijn de volgende:

- In het denken over verkeersongevallen wordt aan gedragsfactoren een steeds centraler rol toegekend.
- De acceptatie van een Europese invoering van een derde remlicht is in 1996 sterk toegenomen en ontvangt ruime meerderheidssteun.

Positie in Europa

Vergeleken met de ‘gemiddelde’ Europese automobilist heeft de Nederlandse automobilist in 1996:

- een minder grote bezorgdheid omtrent luchtvervuiling, verkeersongevallen en werkeloosheid;
- een minder grote risicoperceptie ten aanzien van lopen, fietsen en motorrijden;
- een minder grote risicoperceptie ten aanzien van voertuig- of wegdefecten als oorzaken van ongevallen;
- een grotere risicoperceptie ten aanzien van het dagelijks drinken van een grote hoeveelheid alcohol;
- een grotere afkeuring van vrijheid inzake rijden onder invloed;
- een frequenter patroon van alcoholconsumptie, maar tegelijkertijd een minder frequent patroon van autorijden na alcoholconsumptie;
- een positievere attitude ten aanzien van carpoolen om luchtvervuiling tegen te gaan;
- een minder positieve attitude ten aanzien van het gebruik van het openbaar vervoer om luchtvervuiling tegen te gaan;
- een sterkere indruk dat men met gemiddelde of met (iets) meer dan gemiddelde snelheid rijdt.

Aandachtspunten voor beleid

In het kader van verkeersveiligheidsbeleid verdienen de volgende resultaten nadere aandacht:

- norm en gevaarperceptie inzake gordelgebruik;
- zelfgerapporteerd snelheidsgedrag in relatie tot anderen;
- toegenomen rapportage van verkeersovertredingen (in het bijzonder voorrang verlenen aan voetgangers bij voetgangersoversteekplaatsen).

Normen en gevaarperceptie inzake gordelgebruik

Eén op vijf automobilisten meent dat het dragen van een gordel niet echt nodig is, indien men voorzichtig rijdt. Het achterliggende idee is kennelijk dat men door voorzichtigheid in het verkeer, ongevallen kan voorkomen. Vanuit de verkeersveiligheid geredeneerd zou het idee veeleer moeten zijn, dat het dragen van een gordel altijd noodzaak is, aangezien een ongeval in principe altijd kan gebeuren, hoe voorzichtig men ook rijdt.

Het is uiteraard een goede zaak als weggebruikers het idee of vertrouwen hebben dat ze door hun eigen gedrag verkeersongevallen kunnen voorkomen, maar indien dit idee tevens aanleiding is om te twijfelen aan de noodzaak van gordelgebruik is het zaak voor de overheid om tegengas te geven in de vorm van educatie en voorlichting.

Ook het resultaat dat zeven op tien Nederlandse automobilisten instemt met de uitspraak dat je met een gordel kunt blijven vastzitten in een nood-situatie, stemt tot enige zorg.

Beide resultaten geven aanleiding om de normatieve onderbouwing van het gordelgebruik bij de Nederlandse weggebruikers verder te stimuleren door gerichte educatie en voorlichting over het nut en de noodzaak van gordelgebruik. In dit kader dient ook het ondersteunen van educatie en voorlichting overwogen te worden door aanvullend politietoezicht op het dragen van de gordel. Het feit dat de Nederlandse politie niet of nauwelijks meer controleert op het dragen van de gordel, draagt ongetwijfeld bij aan een uitholling van de normen van gordelgebruik. Politietoezicht kan een belangrijke rol spelen in de bevestiging van deze normen.

Zelfgerapporteerd snelheidsgedrag in relatie tot anderen

Er zijn bijzonder weinig Nederlandse automobilisten die beweren dat zij veel of iets langzamer dan gemiddeld rijden. Afgezien van het feit dat het statistisch gezien onmogelijk is dat vrijwel niemand langzamer dan gemiddeld rijdt, is dit resultaat zorgwekkend omdat het lijkt te duiden op een dubieuze norm ten aanzien van rijnsnelheid. De impliciete norm lijkt te zijn, dat de gemiddelde rijnsnelheid intrinsiek goed en veilig zou zijn. In zekere zin is deze norm 'verstandig': homogene rijnsnelheden met weinig afwijkingen van het gemiddelde zijn veilig. Maar er zijn vele verkeersomstandigheden denkbaar waarin het blind volgen van gemiddelde rijnsnelheid zeker niet wenselijk is.

Verder is het ook de vraag of automobilisten wel goed in staat zijn om in te schatten wat de gemiddelde rijnsnelheid is. Indien veel automobilisten de gemiddelde rijnsnelheid wat overschatten, leidt dit wellicht tot ongunstige aanpassing (verhoging) van de eigen rijnsnelheid.

Uit de resultaten blijkt in ieder geval dat men niet langzamer dan gemiddeld wil rijden. Dit is als positief te beschouwen vanuit het streven om rijnsnelheden zoveel mogelijk te homogeniseren, maar negatief vanuit het streven om massale overtredingen van snelheidslimieten tegen te gaan. Het is niet meteen duidelijk hoe de overheid de impliciete norm 'minstens zo snel rijden als anderen' kan veranderen of ter discussie kan stellen. Zuiver theoretisch beschouwd zou de gemiddelde rijnsnelheid fors afnemen, indien het gros van de automobilisten zich tot doel zou stellen iets langzamer dan gemiddeld te rijden.

Toegenomen rapportage van verkeersovertredingen

Afgezien van de vraag of toegenomen rapportage van verkeersovertredingen opgevat moet worden als een indicator van de werkelijke gang van zaken, duidt de toegenomen rapportage van verkeersovertredingen in ieder geval op een minder strenge norm ten aanzien van deze overtredingen. Hoe minder men het gedrag in kwestie afkeurt, des te minder problemen men ermee heeft het gedrag toe te geven.

Met name het voorrang verlenen aan voetgangers op voetgangersoversteekplaatsen is volgens de zelfrapportage verslechterd. In 1991 beweerde nog bijna driekwart van de automobilisten dit altijd te doen; in 1996 is deze groep gereduceerd tot minder dan de helft.

In de evaluatie van het herziene RVV is al gewezen op de slechte kennis van automobilisten van voorrangsregelingen die betrekking hebben op auto-voetgangerssituaties, en op de noodzaak deze kennis via gerichte voorlichting aan te scherpen (Goldenbeld, 1993). De gegevens van SARTRE 2 geven aanleiding deze aanbeveling nog eens te herhalen: er dient in voorlichting meer aandacht te worden besteed aan voorrangverlening aan voetgangers door automobilisten. Niet alleen is de kennis slecht, maar ook de norm ten aanzien van correct gedrag in deze lijkt te verslechteren.

Literatuur

- Goldenbeld, Ch. (1993). *Weggebruikers en het herziene RVV; Eindrapportage over de tweede nameting en over de resultaten van eerder onderzoek*. R-93-67. SWOV, Leidschendam.
- Goldenbeld, Ch. (1994). *Europese verschillen in opinie over verkeersmaatregelen*. In: Steyvers, F.J.J.M. & Horst, A.R.A. van der (red.). *Verkeersgedrag in onderzoek*. Verkeerskundig Studiecentrum, Groningen.
- Goldenbeld, Ch., Hofhuis, E.H. & Gils, G. van (1996). *Het PROV onder de loep; Evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid op de aspecten representativiteit, inhoud en gebruikswaarde..* R-96-60. SWOV, Leidschendam.
- INRETS (1997). *SARTRE 2 bible; Version with 19 countries*. Intern conceptrapport (4 juli 1997) SARTRE-2-groep, Parijs.
- Intomart (1997). *SARTRE-2; Veldwerkverslag*. Intomart rapport 73053. Intomart, Hilversum.
- Mulder (1995). *Beveiligingsmiddelen in personenauto's in 1995; Aanwezigheid en gebruik van gordels, kinderzitjes en hoofdsteunen*. R-95-20. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- Oei, H.L., Goldenbeld, Ch. & Bos, J.M.J. (1997). *Evaluatie van het toezicht op snelheid op 80 km/uur-wegen en autowegen in Friesland, Overijssel en Flevoland; Een coverrapport*. R-97-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.
- SARTRE (1994a). *European drivers and traffic safety*. Presses des Ponts et Chaussées, Parijs.
- SARTRE (1994b). *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. European drivers and traffic safety; In-depth analyses*. Presses des Ponts et Chaussées, Parijs.
- Vissers, J.A.M.M., Zeilstra, M.I. & Nägele, R.C. (1996). *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1996*. TT96-12. Traffic Test, Veenendaal.
- Wittink, R.D. (1992). *Enquête onder rijbewijshouders; De Nederlandse bijdrage voor een internationale vergelijkende studie*. R-92-7. SWOV, Leidschendam.

Bijlage 1

Vragenlijst

Deel 1: Algemeen

Eerst zou ik u enkele vragen willen stellen over wat algemene problemen.

Vraag 1. Hoe bezorgd bent u over de volgende problemen? (zie kaart 1)

- a. criminaliteit
- b. milieuvervuiling
- c. verkeersongevallen
- d. kwaliteit van de gezondheidszorg
- e. fileprobleem
- f. werkloosheid

Vraag 2. Bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregelen op verkeersveiligheidsgebied? (toon kaart 2)

- a. verbetering van de rijopleiding (en de rijexamens)
- b. meer politiecontrole op de naleving van verkeersregels
- c. meer publiciteitscampagnes op het gebied van verkeersveiligheid
- d. meer voertuigen keuren op technische staat
- e. verbetering van de kwaliteit van de wegen

Vraag 3. In hoeverre bent u het eens met de volgende uitspraken (toon kaart 3)

- a. verkeersovertredingen zouden strenger moeten worden gestraft
- b. mensen moeten zelf kunnen bepalen hoeveel ze kunnen drinken voor ze achter het stuur gaan zitten
- c. autofabrikanten moeten worden verboden de snelheid van auto's aan te prijzen in reclame
- d. er is beter openbaar vervoer nodig

Vraag 4. Hoe vaak denkt u dat het voorkomt dat de volgende zaken de oorzaak zijn van verkeersongevallen? (toon kaart 4)

- a. vermoeidheid
- b. rijden onder invloed
- c. te weinig afstand tot de voorganger
- d. te hoge snelheid
- e. gebruik van drugs en medicijnen

Vraag 5: vraag 4 herhalen

- f. slecht onderhouden wegen
- g. opstoppingen (files)
- h. slechte weersomstandigheden
- i. onvoldoende signalering

Vraag 6: vraag 4 herhalen

- j. slechte remmen
- k. versleten banden
- l. defecte verlichting
- m. defect stuurmechanisme

Vraag 7. Hoeveel rekening moet er gehouden worden met het volgende, als de regering plannen maakt voor de toekomst?

- a. voetgangers
- b. fietsers
- c. motorrijders
- d. auto's
- e. vrachtauto's
- f. openbaar vervoer

Vraag 8. Hoe veilig zijn over het algemeen de volgende vervoerswijzen? (toon kaart 1)

- a. lopen
- b. fietsen
- c. motorrijden
- d. autorijden
- e. vrachtautorijden
- f. reizen met openbaar vervoer

Deel 2: Snelheid

Nu volgen een aantal vragen over snelheid.

Vraag 9. Hoe vindt u uw manier van rijden in vergelijking met die van andere bestuurders? (toon kaart 8)

veel gevaarlijker/een beetje gevaarlijker/ongeveer hetzelfde
een beetje minder gevaarlijk/veel minder gevaarlijk
weet niet

Vraag 10. Hoe vaak denkt u dat andere bestuurders de maximumsnelheid overschrijden? (toon kaart 4)

nooit/ zelden/ soms/ vaak/ heel vaak/ altijd/ weet niet

Vraag 11. Rijdt u in vergelijking met andere bestuurders meestal... (toon kaart 10)

veel harder dan gemiddeld/ iets harder dan gemiddeld/ ongeveer met de gemiddelde snelheid/ iets langzamer dan gemiddeld/ veel langzamer dan gemiddeld/ weet niet

Vraag 12. Hoe vaak rijdt u op de onderstaande soorten wegen harder dan de maximumsnelheid ? (kaart 4)

- a. autosnelwegen
- b. hoofdwegen tussen twee plaatsen
- c. smalle landwegen
- d. hoofdweg binnen de bebouwde kom
- e. in woonwijken

Vraag 13. Hoe hoog moet volgens u de maximumsnelheid zijn? (toon kaart 5)

- a. in de bebouwde kom
- b. op hoofdwegen tussen twee plaatsen
- c. op snelwegen

Vraag 14. Als u aan een typische autorit denkt die u wel vaker maakt, hoe waarschijnlijk is het dan dat u gecontroleerd wordt op uw rijnsnelheid? (toon kaart 4)

Vraag 15. Heeft u in de afgelopen drie jaren een geldboete of andere straf gehad wegens overschrijding van de maximumsnelheid?

nee/ ja, alleen een geldboete/ ja, geldboete en/of andere straf / weet niet

Vraag 16. Hoe vaak...? (toon kaart 4)

- a. houdt u te weinig afstand tot uw voorganger?
- b. verleent u voorrang aan voetgangers op een voetgangersoversteekplaats-/zebrapad?
- c. rijdt u door oranje?
- d. haalt u in wanneer het 'net' kan?
- e. geeft u andere bestuurders een waarschuwingssignaal als teken dat ze een snelheidscontrole naderen?

Vraag 17. Heeft de auto waarin u het meest rijdt autogordels?

- 1. ja, alleen voorin
- 2. ja, voor en achter
- 3. nee

Vraag 18. Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties? (toon kaart 4)

- a. binnen de bebouwde kom
- b. op de hoofdweg tussen twee plaatsen
- c. op de snelweg

Vraag 19. Ik zal u enkele uitspraken over autogordels voorlezen. Wilt u mij voor elke uitspraak zeggen in hoeverre u het daarmee eens of oneens bent?

- a. als je voorzichtig rijdt, zijn gordels niet echt nodig
- b. bij de meeste ongevallen wordt met het dragen van gordels het risico op ernstig letsel verminderd voor bestuurders en overige inzittenden
- c. als ik mijn gordel niet draag, voel ik me niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis
- d. het risico bestaat dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel

Vraag 20. Bent u in de afgelopen drie jaren beboet of gestraft wegens het niet dragen van uw autogordel?

1. nee
2. ja, alleen geldboete
3. ja, geldboete en/of andere straf
4. weet niet

Deel 3: Alcohol

Nu volgen er enkele vragen over alcohol.

Vraag 21. Hoe vaak drinkt u gemiddeld per week alcohol? (toon kaart 10)

1. bijna ieder dag
2. 5 tot 6 dagen per week
3. 3 tot 4 dagen per week
4. 1 of 2 dagen per week
5. minder dan 1 dag per week
6. nooit (ga verder naar vraag 29)
7. weet niet

Vraag 22. Hoeveel eenheden alcohol drinkt u gemiddeld per keer? (toon kaart 6)

Vraag 23. Hoeveel dagen per week zit u achter het stuur na alcohol te hebben gedronken, al is het maar een klein beetje (toon kaart 10)

1. bijna iedere dag
2. 5 tot 6 dagen per week
3. 3 tot 4 dagen per week

4. 1 of 2 dagen per week
5. minder dan 1 dag per week
6. nooit (ga verder naar vraag 26)
7. weet niet

Vraag 24. Hoeveel dagen heeft u de afgelopen week auto gereden met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage?

1. bijna iedere dag
2. 5 tot 6 dagen per week
3. 5 tot 4 dagen per week
4. 1 of 2 dagen per week
5. minder dan 1 dag per week
6. nooit (ga verder naar vraag 26)
7. weet niet

Vraag 25. Als u voor het rijden alcohol drinkt, wat is dan in het algemeen het maximum aantal eenheden alcoholhoudende drank? (toon kaart 6)

Vraag 26. De meningen over wat de wettelijke toegestane grens voor alcoholgebruik zou moeten zijn, verschillen. Welke van de onderstaande uitspraken komt het meest overeen met uw mening?

1. autorijden na het drinken van alcohol zou geheel verboden moeten zijn
2. de wettelijke grens moet lager worden
3. de wettelijke grens moet blijven zoals hij is
4. de wettelijke grens moet worden verhoogd, zodat bestuurders meer kunnen drinken dan nu
5. de wettelijke grens om te mogen rijden moet worden afgeschaft, men moet zelf weten hoeveel men wil drinken
6. weet niet

Vraag 27. Heeft u in de afgelopen drie jaar een geldboete of andere straf ontvangen wegens het rijden onder invloed?

1. nee
2. ja, maar allen een geldboete
3. ja, een geldboete en/of een andere straf
4. weet niet

Vraag 28. Als u aan een typische autorit denkt die u wel vaker maakt, hoe waarschijnlijk is het dan dat u gecontroleerd wordt op uw alcoholgebruik (toon kaart 4)

Deel 4: Allerlei onderwerpen

De volgende vragen gaan over verschillende onderwerpen.

Vraag 29. De mogelijkheid bestaat dat in Europa gelijke wetten en regels voor het wegverkeer gaan gelden. In hoeverre bent u het eens met de invoering van de onderstaande maatregelen in alle Europese landen om deze gelijkstelling te bereiken? (toon kaart 1)

- a. een strafpuntensysteem voor verkeersovertredingen dat leidt tot ontzegging van de rijbevoegdheid bij overschrijding van een bepaald aantal punten
- b. een vereiste dat autofabrikanten hun produkt zodanig wijzigen dat de topsnelheid van de auto wordt beperkt
- c. regelmatige technische keuring van alle soorten voertuigen op veiligheid
- d. installatie van een derde remlicht
- e. een maximale alcohollimiet van 0,0 bloedalcoholpromillage voor beginnende bestuurders

Vraag 30. In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraken? (toon kaart 1)

- a. soms erger ik me mateloos aan andere bestuurders
- b. ik rijd graag hard
- c. ik maak me zorgen wanneer familieleden met de auto weg zijn
- d. voor mij is een auto niet meer dan een vervoersmiddel

Vraag 31. Hoe gevaarlijk is het volgens u in het algemeen om...? (toon kaart 1)

- a. 's nachts alleen door de stad te lopen
- b. twee pakjes sigaretten per dag te roken
- c. per dag een fles wijn of anderhalve liter bier te drinken
- d. auto te rijden

Vraag 32. In hoeverre stemt u in met de volgende voorstellen om luchtvervuiling te verminderen (toon kaart 1)

- a. zelf zo weinig mogelijk gebruikmaken van de auto
- b. zelf zoveel mogelijk met anderen de auto delen
- c. zelf zoveel mogelijk gebruikmaken van openbaar vervoer

Vraag 33. Zou u het nuttig vinden voor uzelf om een voorziening te hebben in uw auto zoals ..

- a. een leidsysteem om de plek van bestemming te vinden
- b. een apparaat dat helpt om de snelheidslimieten niet te overschrijden
- c. een afstandscontrolesysteem dat helpt om automatisch een veilige afstand tot de voorligger te bewaren
- d. een alcoholmeter waarmee je kunt controleren of je over de wettelijke alcoholgrens zit
- e. een mobiele telefoon

Vraag 34. Hoeveel mensen (van alle leeftijden) schat u dat er het afgelopen jaar in Nederland bij verkeersongevallen om het leven zijn gekomen? (toon kaart 12)

1. 5200
2. 2600
3. 1950
4. 1300
5. 650
6. 320
7. weet niet

Vraag 35. Wat is het wettelijke toegestane maximale bloedalcoholpromillage dat niet overschreden mag worden voor het besturen van een auto?

1. 0,0
2. 0,2
3. 0,5
4. 0,7
5. 0,8
6. 1,0

Vraag 36. Naar uw mening met hoeveel glazen alcohol blijft u nog net onder het toegestane maximale alcoholpromillage?

Deel 5. Persoonlijke vragen

Ten slotte zou ik nog enkele vragen over u zelf willen stellen.

Vraag 37. Hoe vaak bent u de afgelopen drie jaar als bestuurder van een motorvoertuig betrokken geweest bij ongevallen waarbij iemand gewond raakte en medische hulp kreeg?

Vraag 38. Hoe vaak bent u de afgelopen drie jaar als bestuurder van een motorvoertuig betrokken geweest bij ongevallen waarbij niemand gewond raakte?

Vraag 39. Bent u

1. alleenstaand
2. samenwonend
3. gehuwd
4. gescheiden (van tafel en bed)
5. weduwe/weduwnaar

Vraag 40. Hoe is uw huishoudenssamenstelling?

1. alleenwonend (NAAR VRAAG 43)
2. met partner, met kinderen
3. met partner, zonder kinderen
4. anders
5. anders

Vraag 41. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouding (inclusief kinderen)?

Vraag 42. Heeft u kinderen in uw huishouden in de volgende leeftijdsgroepen?

- a. jonger dan 5 jaar
- b. 5 - 10 jaar
- c. 11 - 17 jaar
- d. 18 jaar en ouder

Vraag 43. Wat is uw beroep?

1. landbouwer, visser
2. vrij beroep, zoals advocaat, accountant, adviseur
3. winkelier, ambachtsman, ondernemer
4. handarbeider
5. ambtenaar, kantooremployé
6. leidinggevende, topmanager, directeur
7. middenkader, trainee
8. gepensioneerd
9. huisvrouw zonder betaalde werkzaamheden
- 10 student, militair, stagiar
- 11 werkloos
- 12 onbekend

Vraag 44. Wat is uw hoogst genoten afgeronde opleiding?

1. Lager onderwijs
2. Lager Beroepsonderwijs
3. Middelbaar algemeen voortgezet onderwijs
4. Middelbaar beroepsonderwijs
5. Hoger algemeen en voorbereidend wetenschappelijk onderwijs
6. Hoger beroepsonderwijs en wetenschappelijk onderwijs - kandidaats
7. Wetenschappelijk onderwijs - doctoraal
8. Geen

Vraag 45. Hoe oud was u toen u stopte met full-time onderwijs (studeren)?
(vul 98 in als die opleiding niet is afgerond)

Vraag 46. Hoe zou u de plaats waar u woont beschrijven?

1. platteland
2. kleine stad
3. voorstad/buitenwijk
4. binnenstad/grote stad
5. weet niet

Vraag 47. Wat is bij u op toepassing?

1. Ik ben beroepschauffeur
2. Ik moet autorijden voor mijn werk
3. Ik moet autorijden om van huis naar mijn werk te komen
4. Anders

Vraag 48. Wat voor soort voertuig bestuurt u meestal?

1. auto met een motor van minder dan 1000 cc
2. auto met een motor van 1000 -1999 cc
3. auto met een motor van 2000 cc of meer
4. auto, maar weet het vermogen niet

Vraag respondent naar autopapieren en om merk en type voor te lezen.

Merk:

Type:

Bouwjaar:

Vraag 49. Wat betreft de auto die u bestuurt, beschouwt u uzelf als:

1. de hoofdbestuurder
2. een gelegenhedenbestuurder
3. anders
4. weet niet

Vraag 50. Hoeveel jaren rij-ervaring heeft u? jaren

Vraag 51. Is het voertuig dat u gewoonlijk bestuurt, eigendom van?

1. uzelf
2. een ander lid van het huishouden
3. uw werkgever of wordt het gebruikt door uw werkgever
4. een vriend
5. een verhuur- of leasebedrijf
6. een familielid

Vraag 52. Is het voertuig dat u gewoonlijk bestuurt, verzekerd tegen

1. minimaal, alleen wat wettelijk verplicht is (WA)
2. alle schade, volledig (all risk, WA + casco)
3. niet verzekerd
4. weet niet

Vraag 53. Hoeveel kilometers hebt u de afgelopen 12 maanden ongeveer gereden?

Vraag 54. Hier ziet u een inkomensschaal. Kunt u zeggen in welke categorie uw huishouden valt? Salaris, toelagen en alle andere soorten inkomen van alle personen die deel uitmaken van uw huishouden moeten worden meegerekend. (toon kaart 7 P vragen Cauzard)

1. < f 12.000,-
2. tussen f 12.000,- en f 25.000,-
3. tussen f 25.000,- en f 35.000,-
4. tussen f 35.000,- en f 45.000,-
5. tussen f 45.000,- en f 55.000,-
6. tussen f 55.000,- en f 100.000,-
7. tussen f 100.000,- en f 200.000,-
8. meer dan f 200.000,-
9. weet niet/wil niet zeggen

Verplicht invuldeel, anoniem

67. Nummer interviewer.

68. Geslacht interviewer:

1. Man
2. Vrouw

69. Leeftijdscategorie interviewer

1. t/m 24 jaar
2. 25-39 jaar
3. 40-54 jaar
4. 55 jaar of ouder

70. Starttijdstip interview:

1. Morgen (voor 12.00 uur)
2. Middag (12.00-18.00 uur)
3. Avond (na 18.00 uur)

Duur interview: minuten. Datum interview: maand, dag

Kaart 1:
zeer
tamelijk
niet erg
helemaal niet

Kaart 2:
sterk voor
voor
noch voor noch tegen
tegen
sterk tegen

Kaart 3:
in hoge mate mee eens
mee eens
noch mee eens noch mee oneens
oneens
in hoge mate mee oneens

Kaart 4:
nooit
zelden
soms
vaak
heel vaak
altijd

Kaart 5:
lager
hetzelfde
hoger
geen limiet

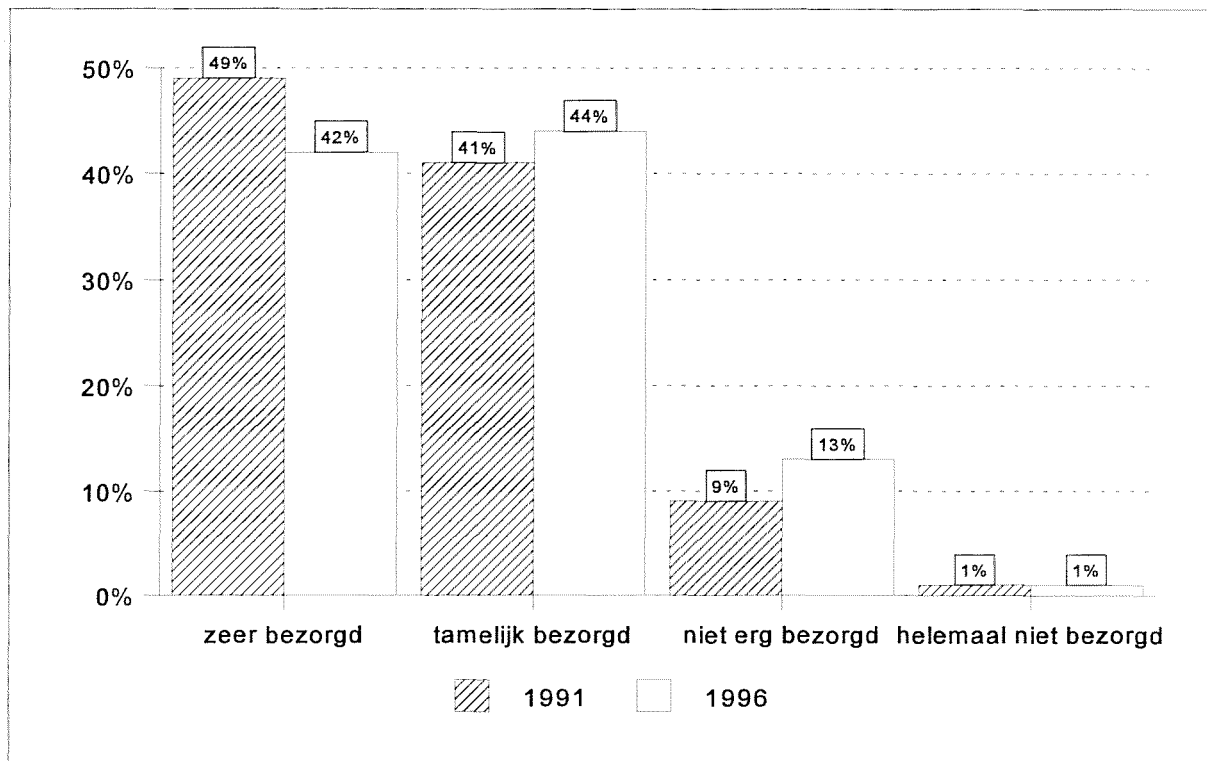
Kaart 6:
1 eenheid alcohol
= 1 standaard bierglas bier
= 1 standaard wijnglas wijn
= 1 standaard glas sterke drank

Kaart 7:
1. < f 12.000,-
2. tussen f 12.000,- en f 25.000,-
3. tussen f 25.000,- en f 35.000,-
4. tussen f 35.000,- en f 45.000,-
5. tussen f 45.000,- en f 55.000,-
6. tussen f 55.000,- en f 100.000,-
7. tussen f 100.000,- en f 200.000,-
8. meer dan f 200.000,-
9. weet niet/wil niet zeggen

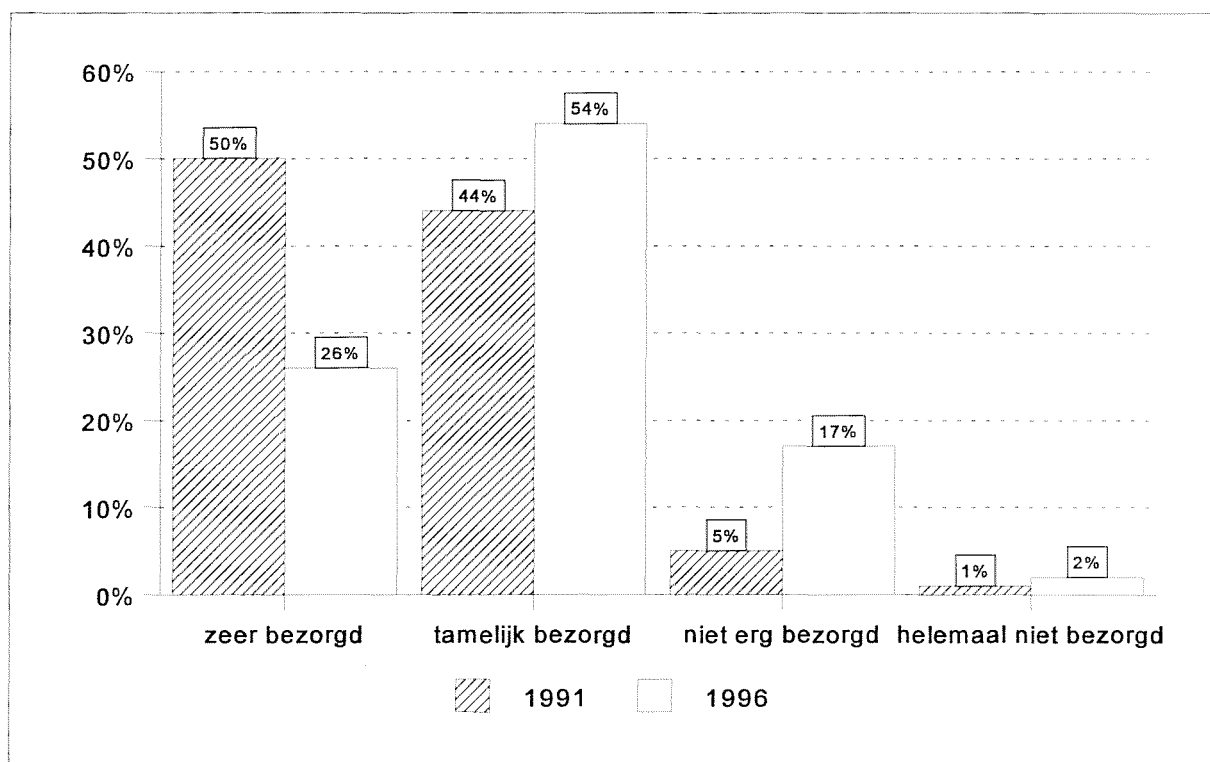
Bijlage 2

Afbeeldingen resultaten

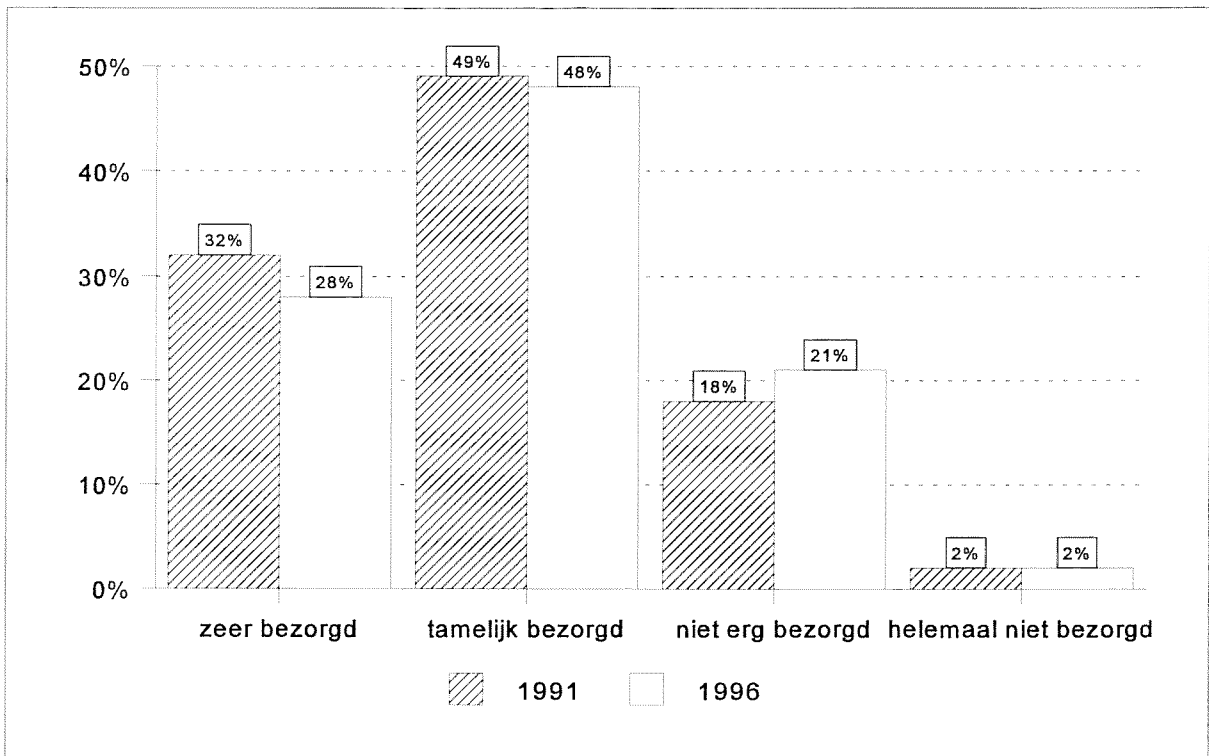
1.1 t/m 1.6	<i>Bezorgdheid maatschappelijke problemen</i>
1.7	<i>Risicoperceptie verschillende vervoerswijzen</i>
1.8 t/m 1.13	<i>Risicoperceptie verschillende activiteiten</i>
2.1 t/m 2.13	<i>Waargenomen oorzaken van ongevallen</i>
3.1 t/m 3.9	<i>Snelheid en limieten</i>
4.1. t/m 4.6	<i>Rijden onder invloed</i>
5.1 t/m 5.8	<i>Gordelgebruik</i>
6.1. t/m 6.5	<i>Zelfgerapporteerd gedrag en overtredingen</i>
6.6 t/m 6.7	<i>Ervaringen met toezicht en boete</i>
7.1 t/m 7.5	<i>Maatregelen die overheid dient te stimuleren</i>
7.6 t/m 7.9	<i>Normen ten aanzien van straffen, rijden onder invloed, autoreclames en openbaar vervoer</i>
7.10 t/m 7.14	<i>Europese maatregelen</i>
8.1	<i>Toekomstig belang van verschillende vervoerswijzen</i>
8.2 t/m 8.3	<i>Attitudes ten aanzien van auto en mindering autogebruik</i>
8.4	<i>Telematica-voorzieningen in auto</i>



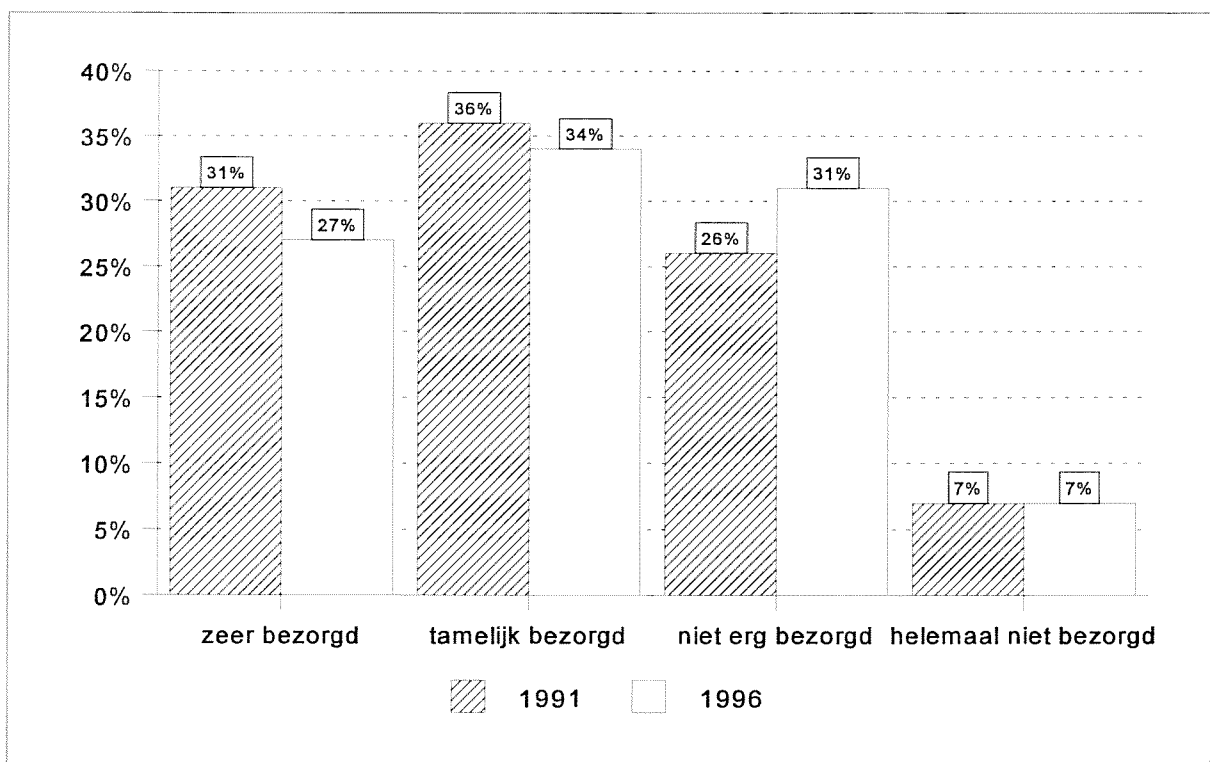
Afbeelding 1.1. *Vraag 1a: Hoe bezorgd bent u over de volgende problemen? ...criminaliteit.*



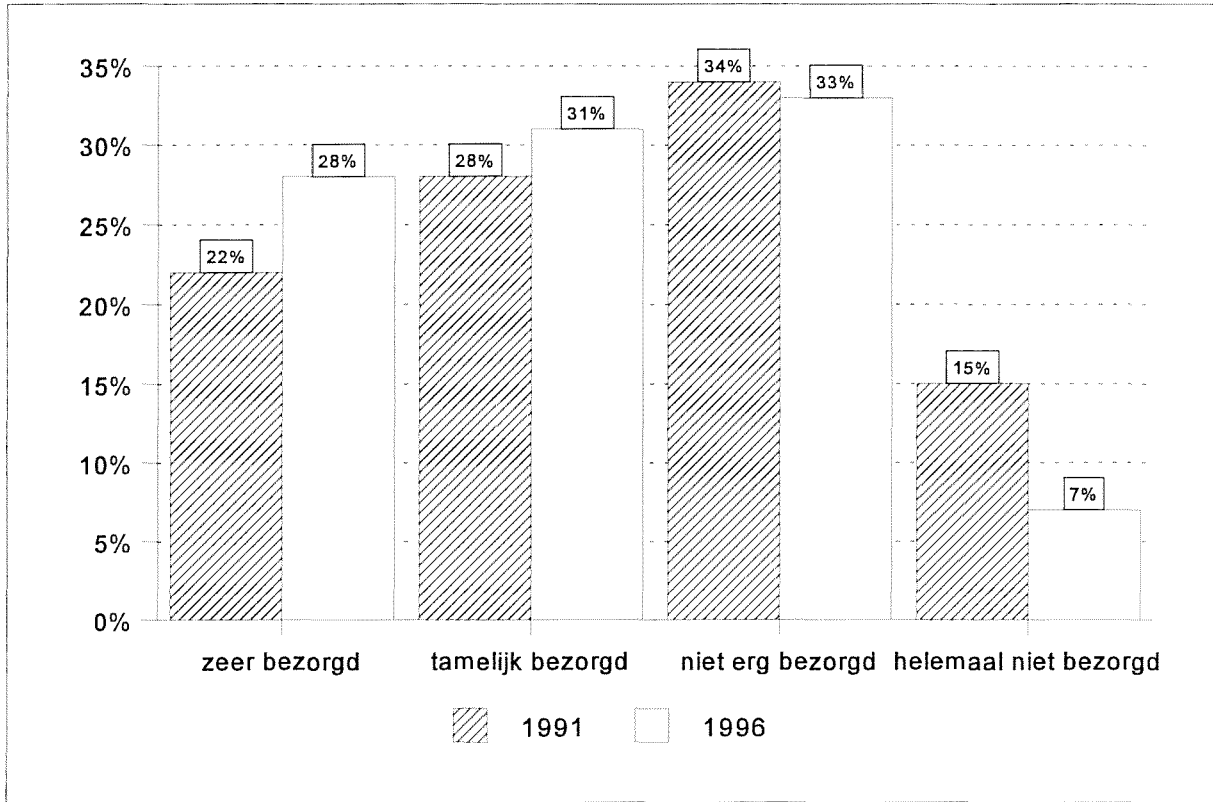
Afbeelding 1.2. *Vraag 1b: Hoe bezorgd bent u over de volgende problemen? ...milieuvuiling.*



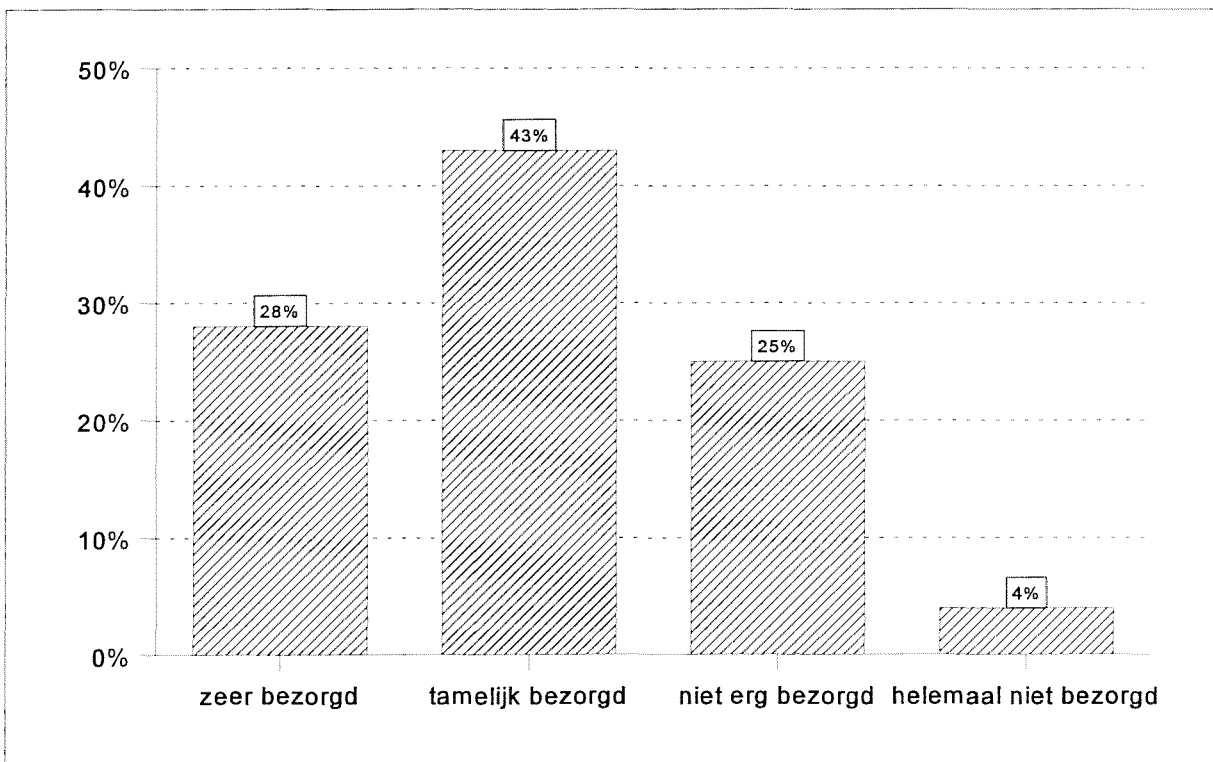
Afbeelding 1.3. *Vraag 1c: Hoe bezorgd bent u over de volgende problemen? ...verkeersongevallen.*



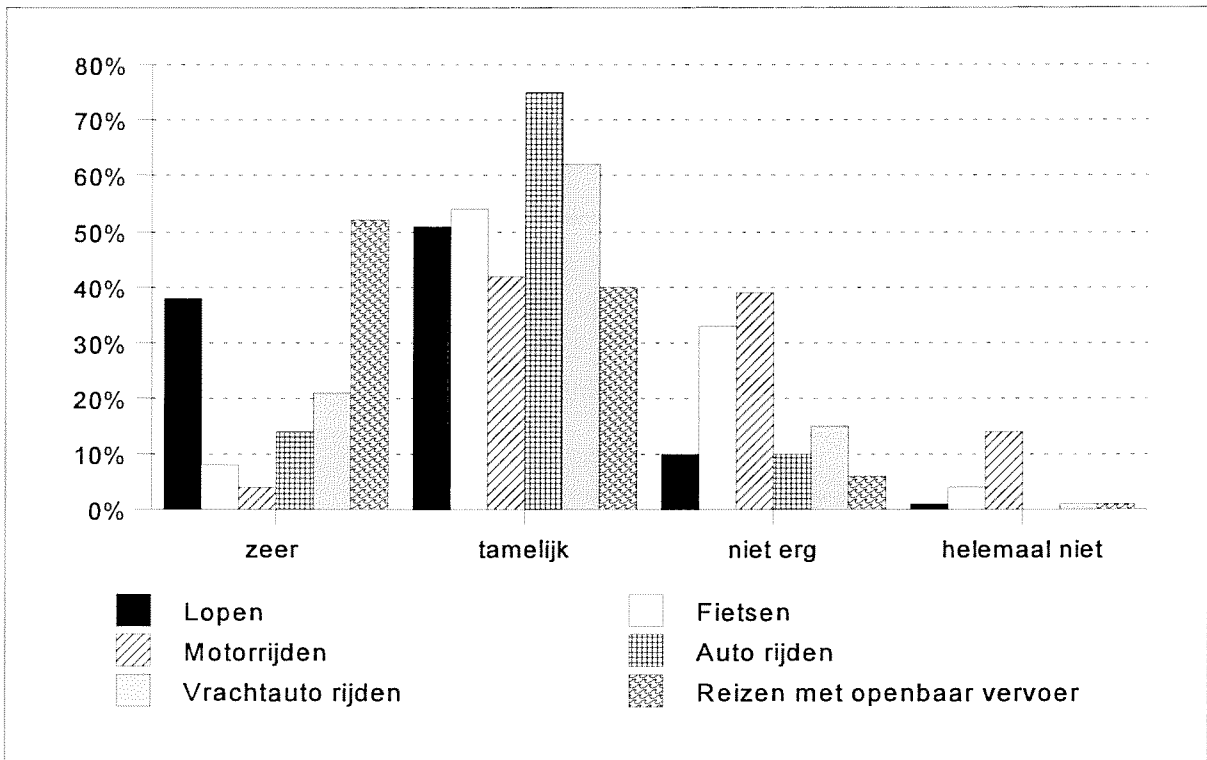
Afbeelding 1.4. *Vraag 1d: Hoe bezorgd bent u over de volgende problemen? ...kwaliteit van de gezondheidszorg?*



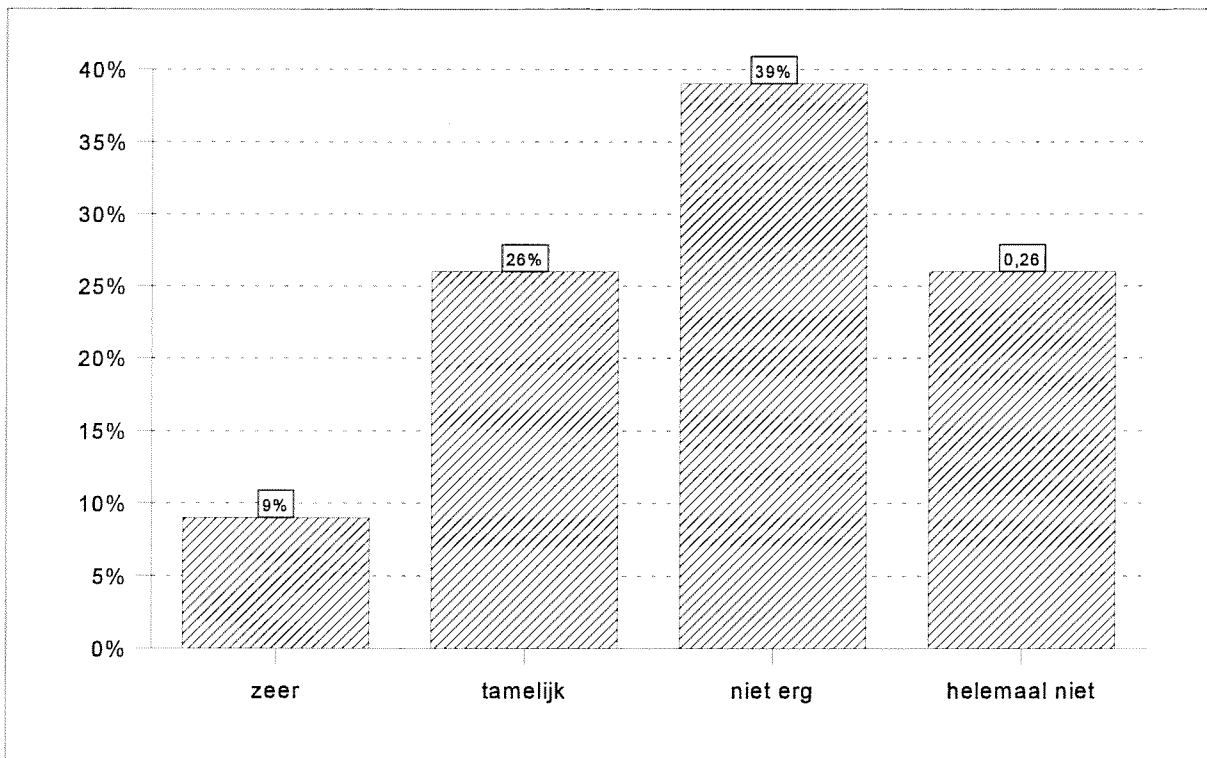
Afbeelding 1.5. *Vraag 1e: Hoe bezorgd bent u over de volgende problemen? ...fileprobleem*



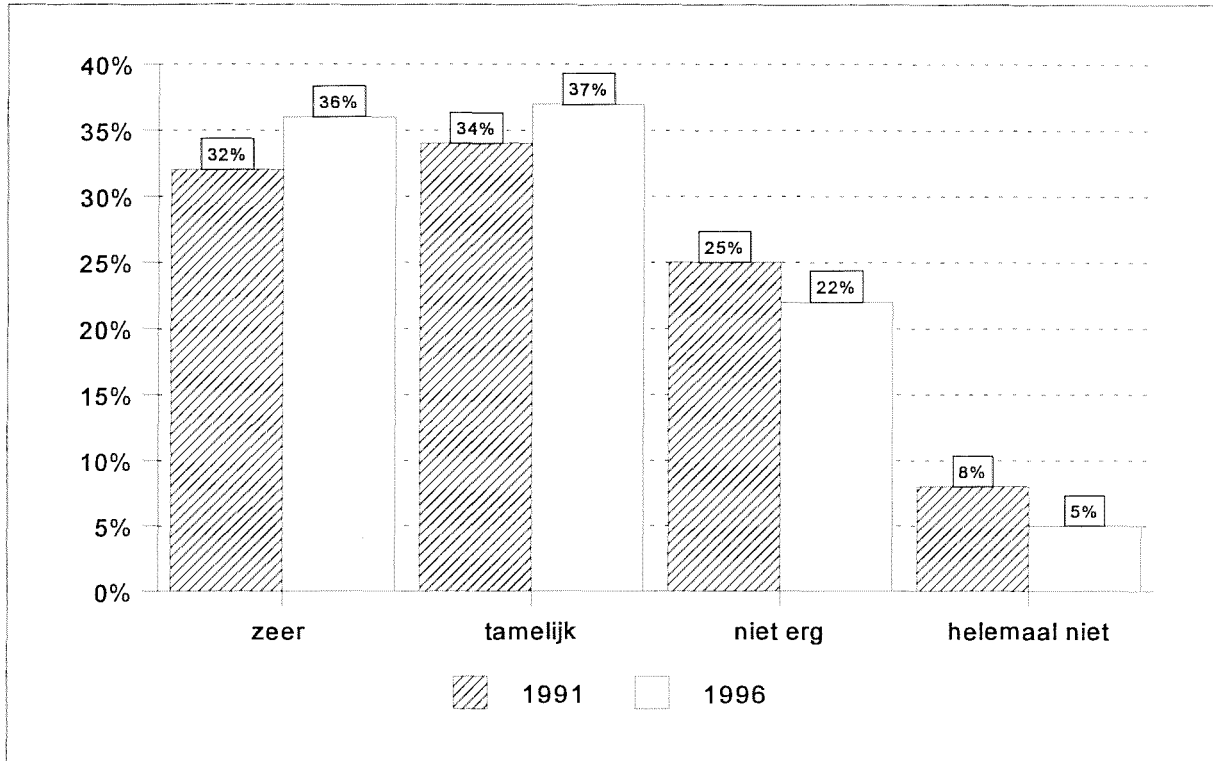
Afbeelding 1.6. *Vraag 1f: Hoe bezorgd bent u over de volgende problemen? ...werkloosheid (Deze vraag is niet gesteld in 1991!)*



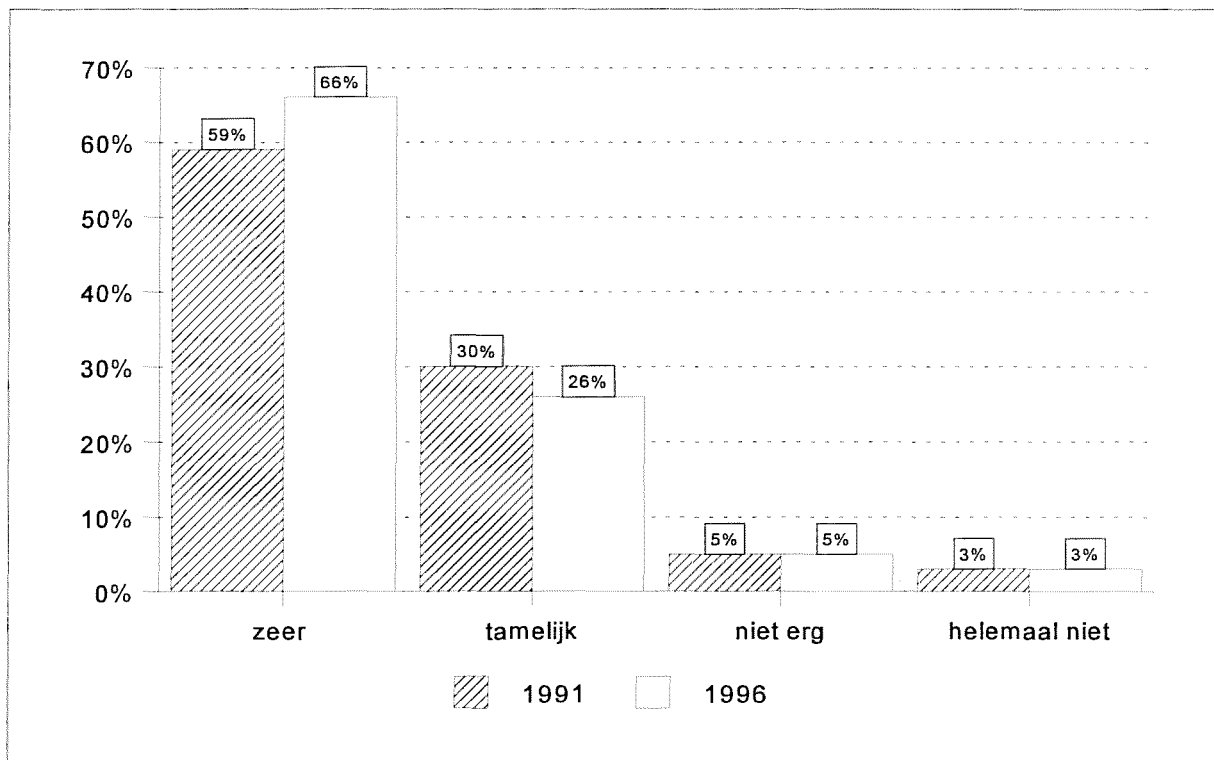
Afbeelding 1.7. Vraag 8: Hoe veilig zijn over het algemeen de volgende vervoerwijzen? (Vraag is in 1991 niet gesteld).



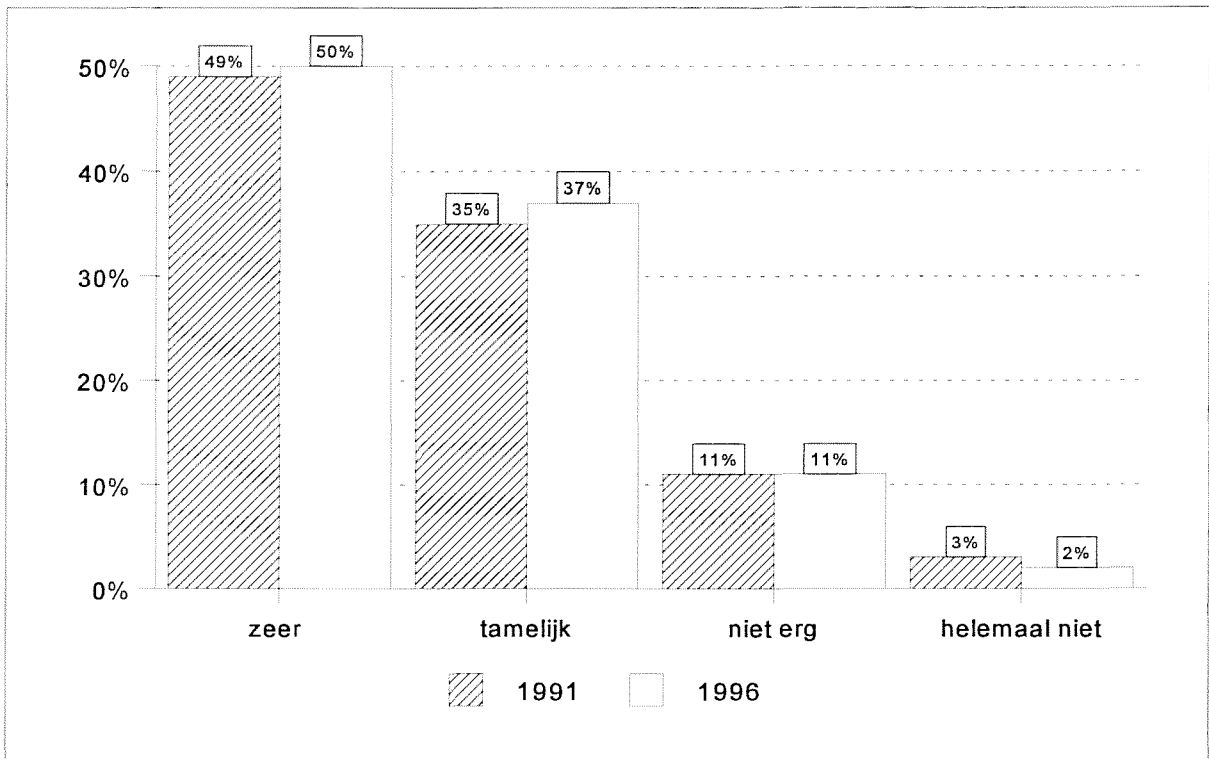
Afbeelding 1.8. Vraag 30c: In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraken? Ik maak me zorgen wanneer familieleden met de auto onderweg zijn.



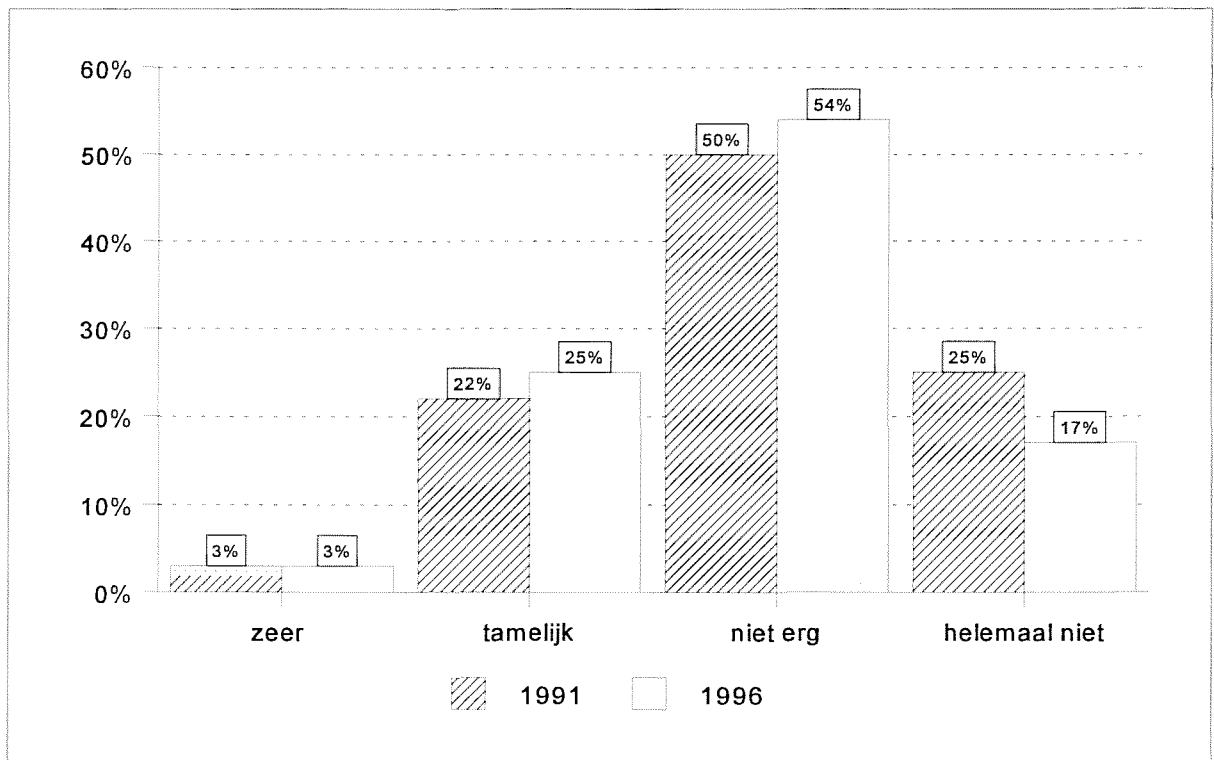
Afbeelding 1.9. Vraag 31a: Hoe gevaarlijk is het om 's nachts alleen door de stad te lopen?



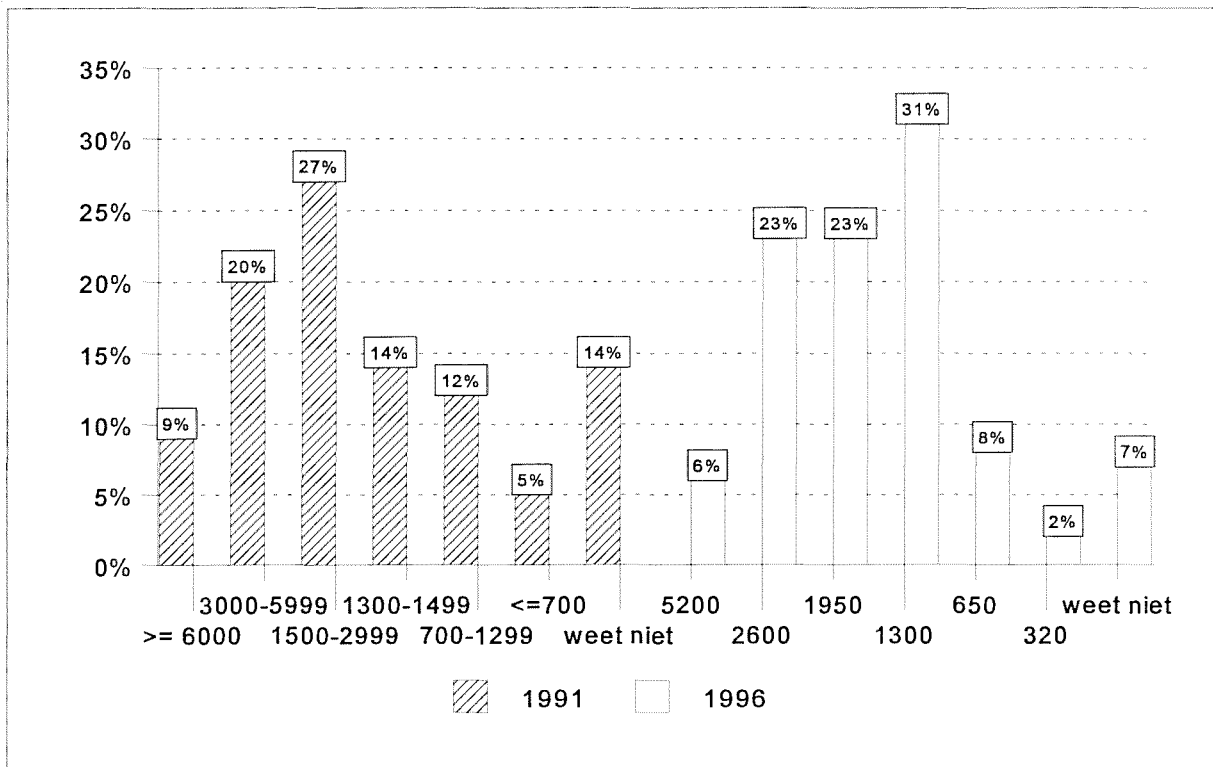
Afbeelding 1.10. Vraag 31b: Hoe gevaarlijk is het om twee pakjes sigaretten per dag te roken?



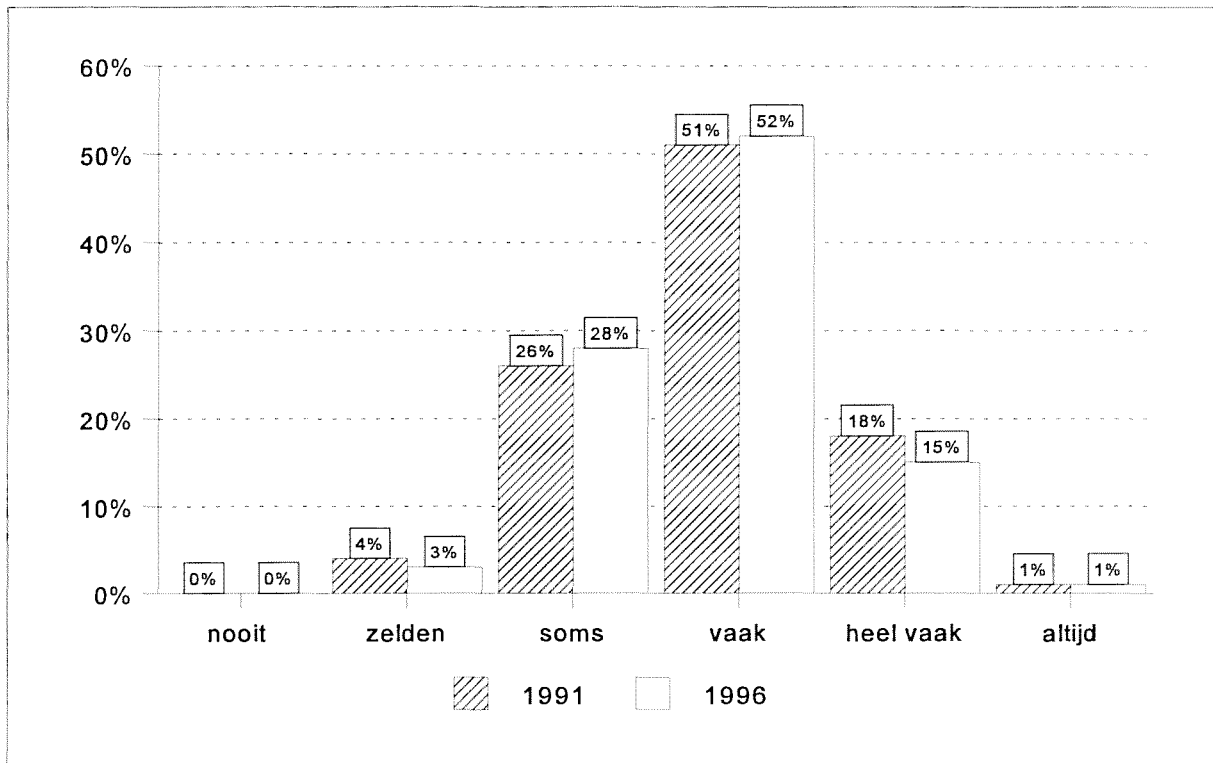
Afbeelding 1.11. *Vraag 31c: Hoe gevaarlijk is het om per dag een fles wijn of anderhalve liter bier te drinken?*



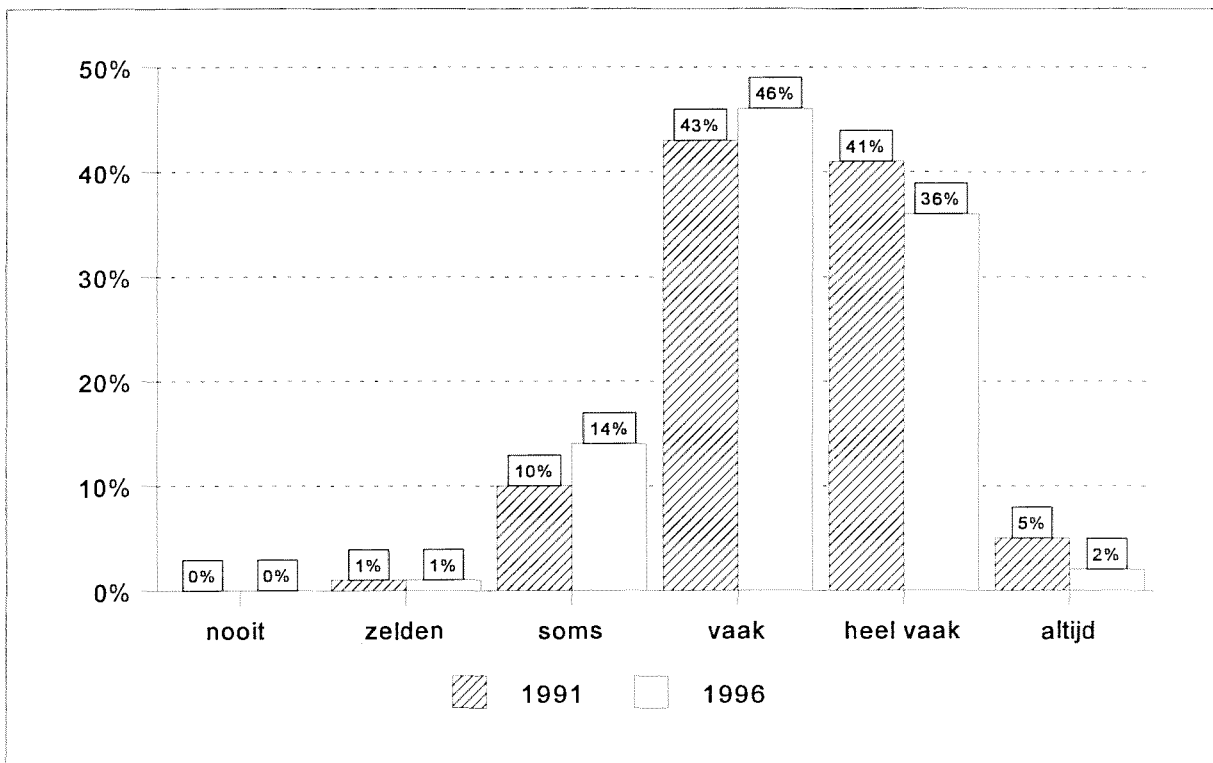
Afbeelding 1.12. *Vraag 31d: Hoe gevaarlijk is het om auto te rijden?*



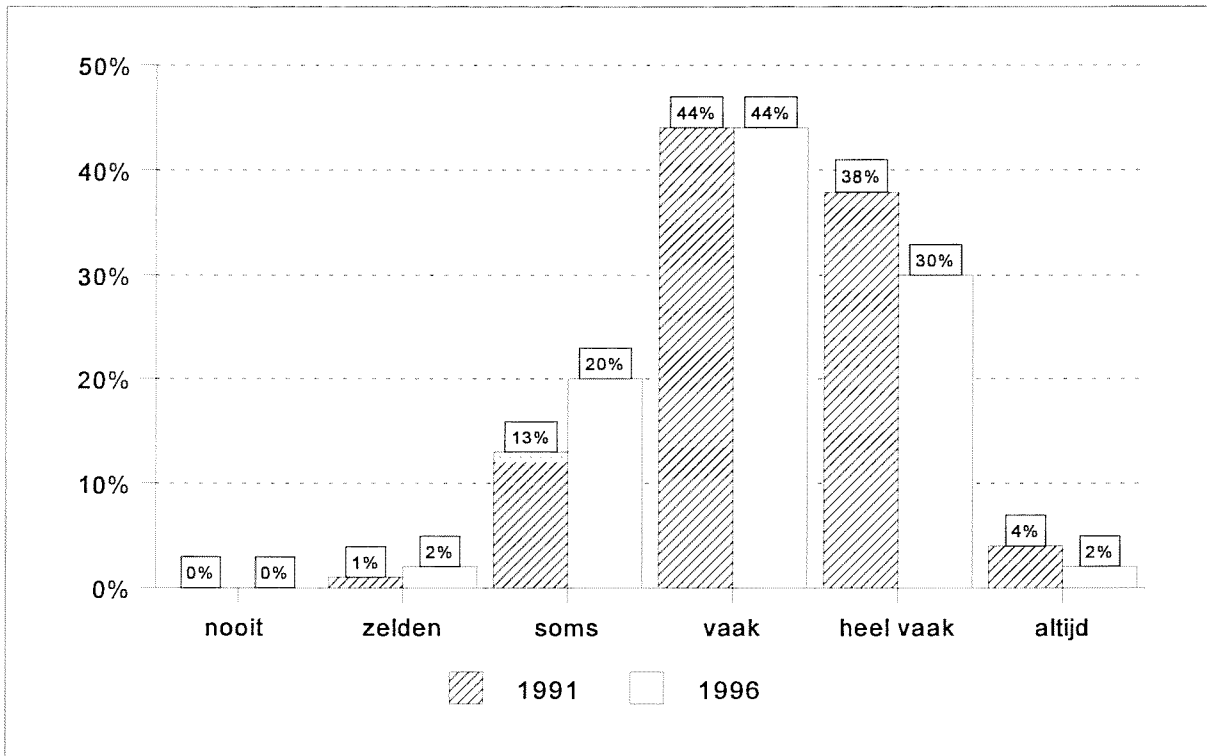
Afbeelding 1.13. *Vraag 34: Hoeveel personen schat u dat er het afgelopen jaar in Nederland bij verkeersongelukken om het leven zijn gekomen?*



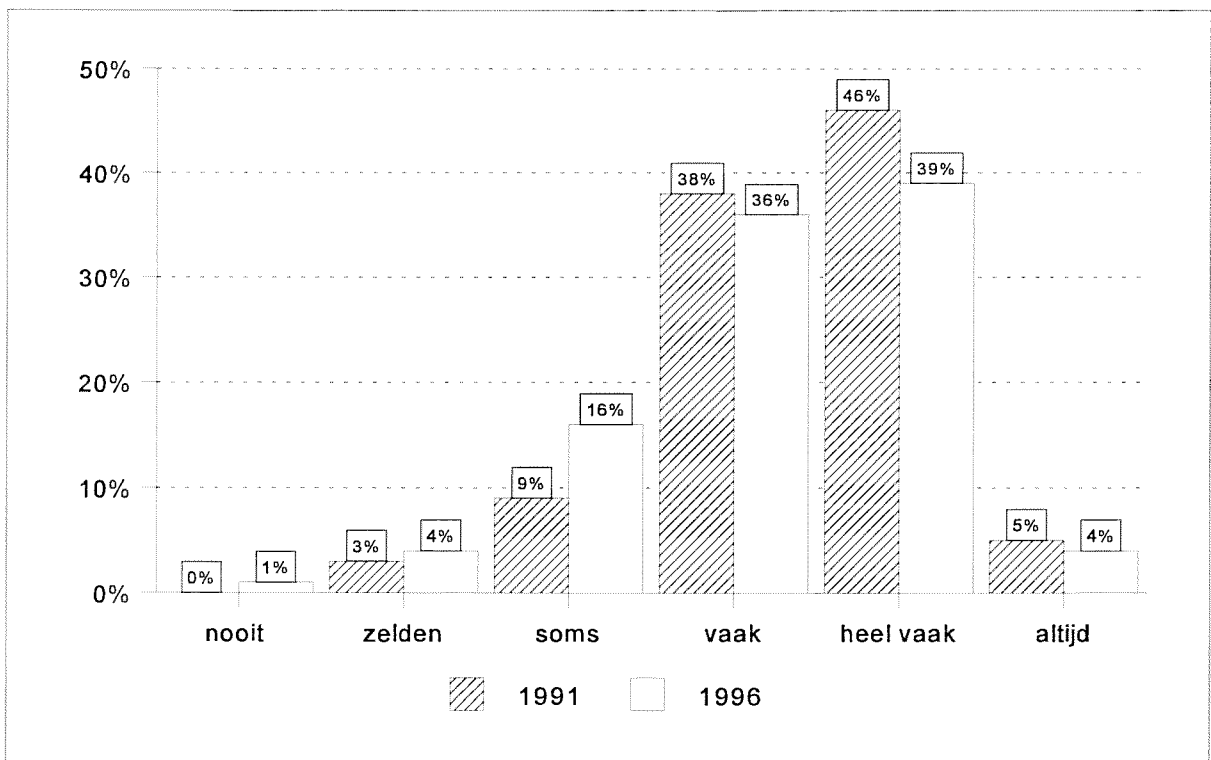
Afbeelding 2.1. *Vraag 4a: Hoe vaak denkt u dat vermoeidheid de oorzaak is van verkeersongevallen?*



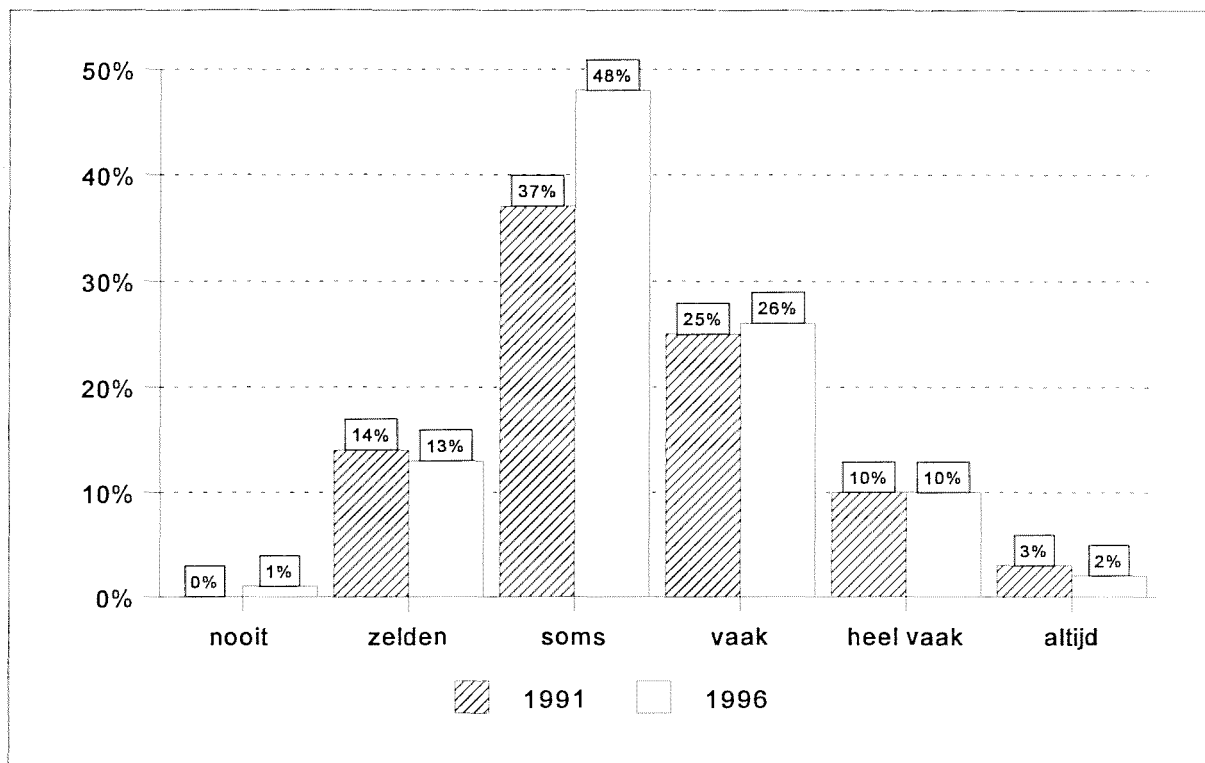
Afbeelding 2.2. *Vraag 4b: Hoe vaak denkt u dat rijden onder invloed de oorzaak is van verkeersongevallen?*



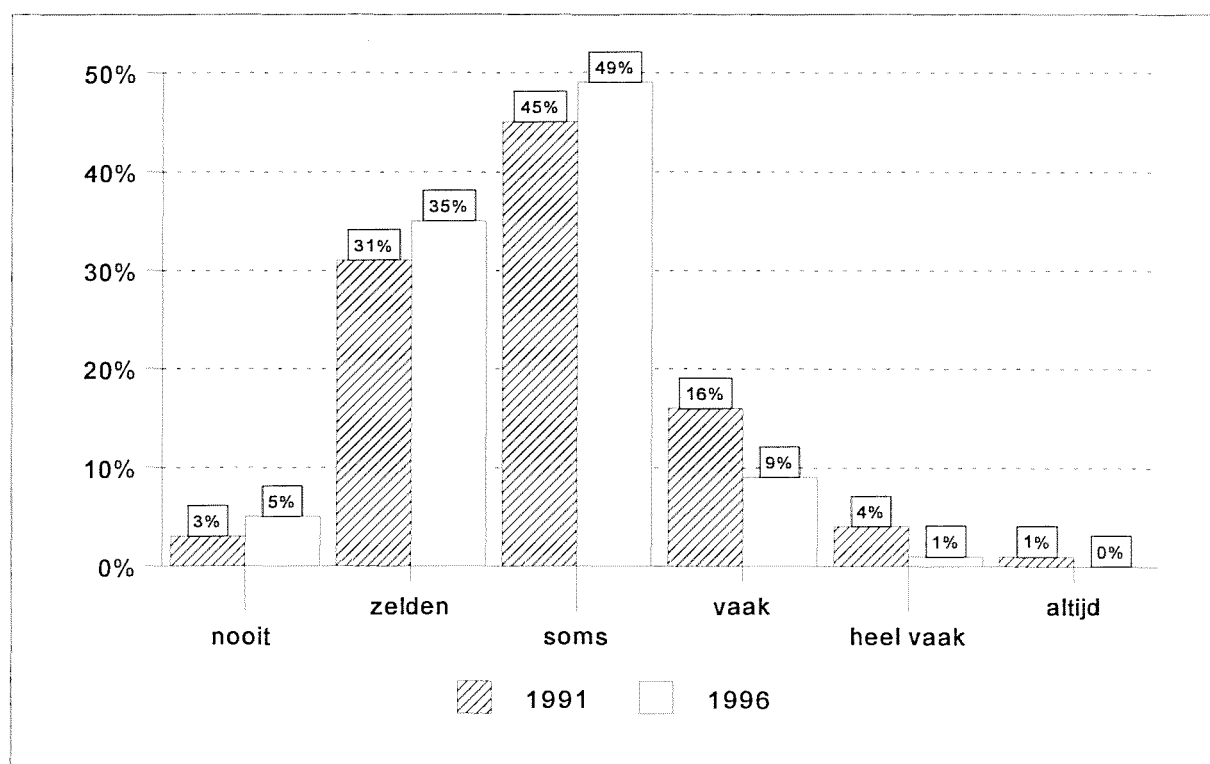
Afbeelding 2.3. *Vraag 4c: Hoe vaak denkt u dat weinig afstand tot de voorganger de oorzaak is van verkeersongevallen?*



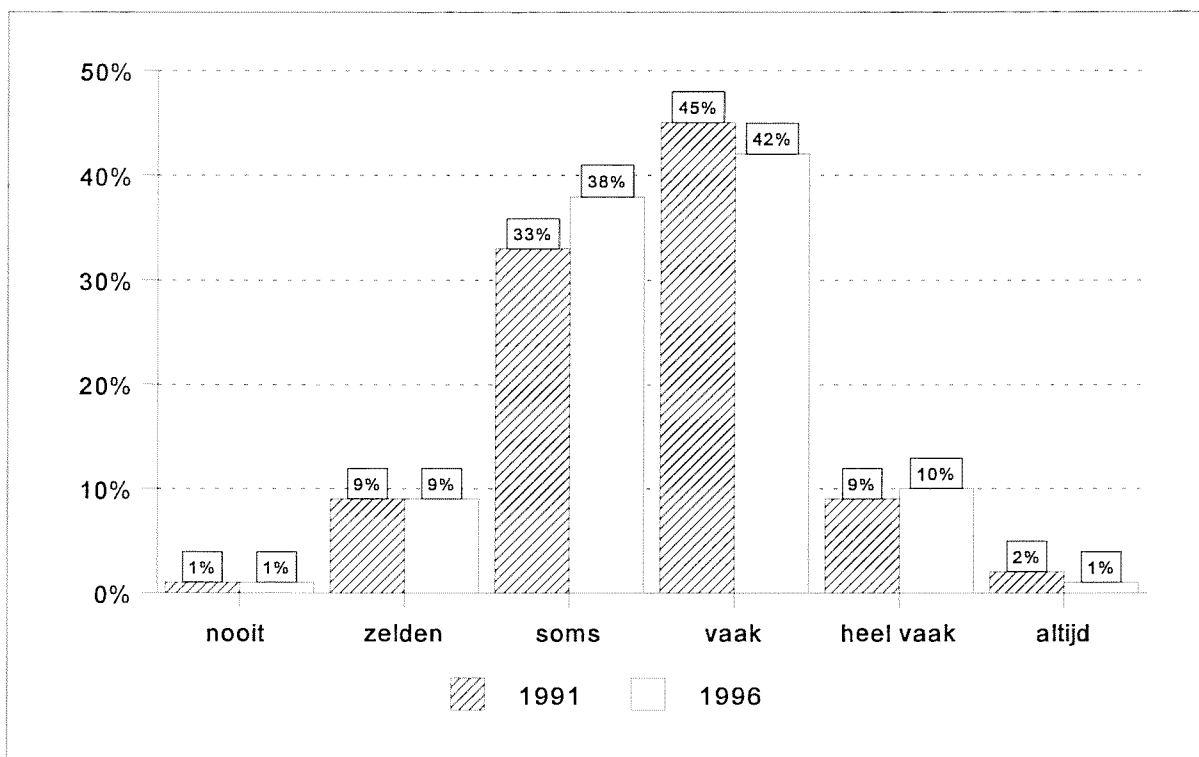
Afbeelding 2.4. *Hoe vaak denkt u dat hoge snelheid de oorzaak is van verkeersongevallen?*



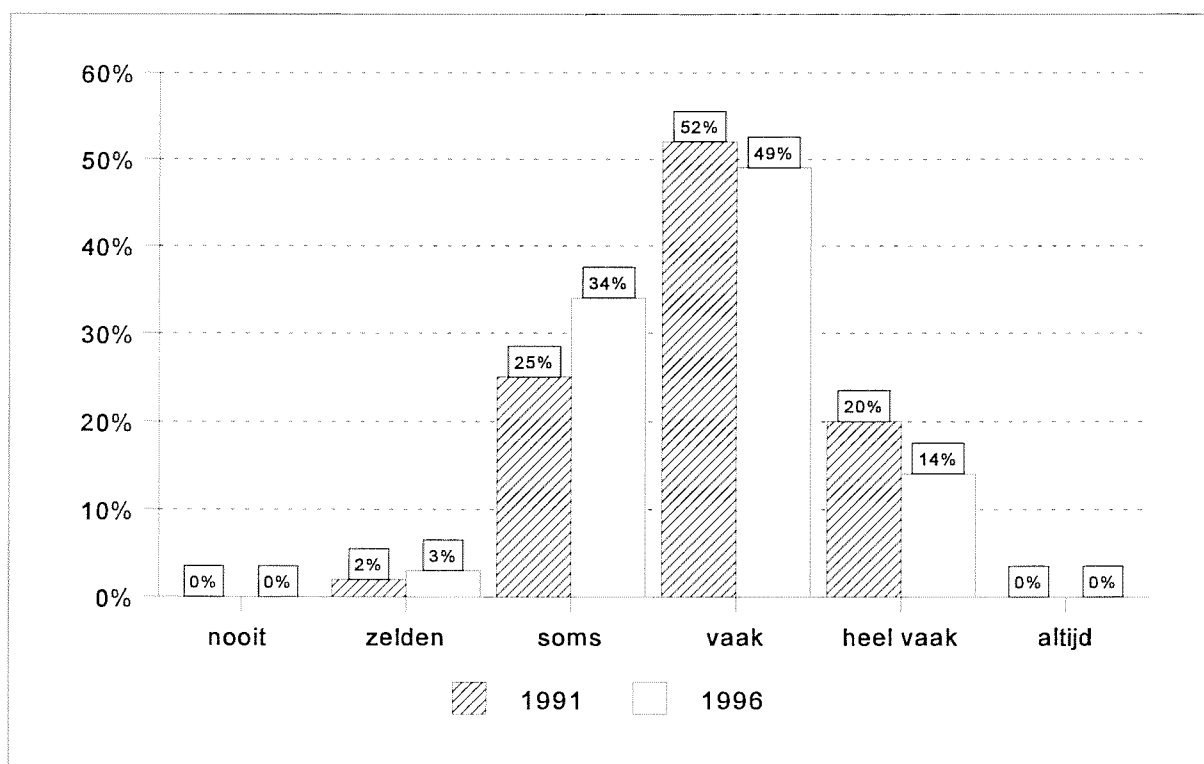
Afbeelding 2.5. Vraag 4e: Hoe vaak denkt u dat gebruik van drugs en medicijnen de oorzaak is van verkeersongevallen?



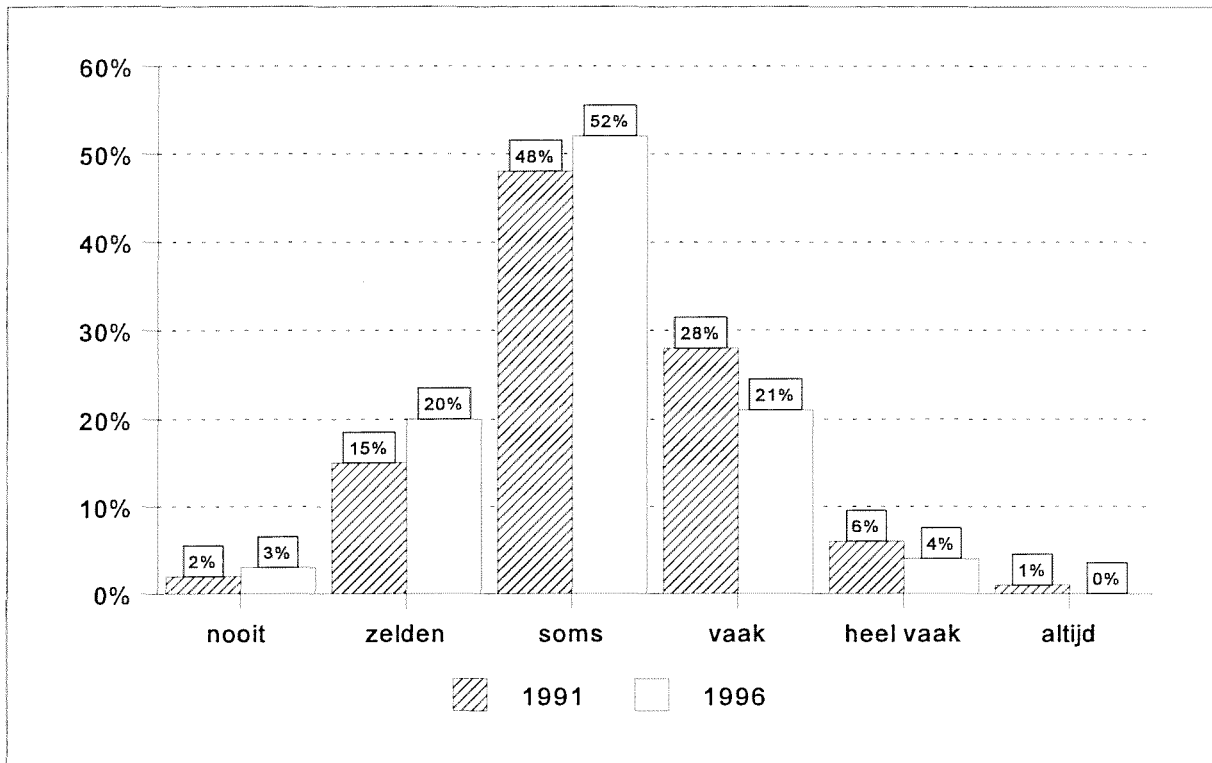
Afbeelding 2.6. Vraag 4f: Hoe vaak denkt u dat slecht onderhouden wegen de oorzaak zijn van verkeersongevallen?



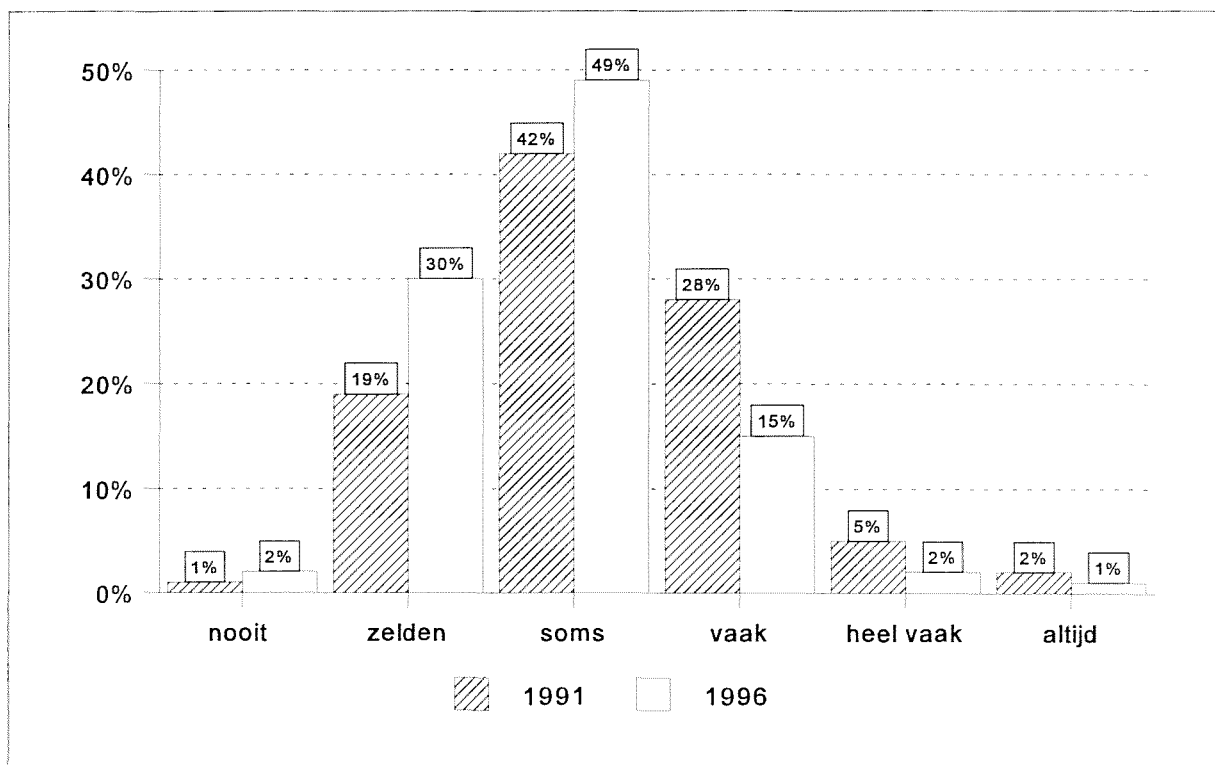
Afbeelding 2.7. Vraag 4g: Hoe vaak denkt u dat opstoppingen (files) de oorzaak zijn van verkeersongevallen?



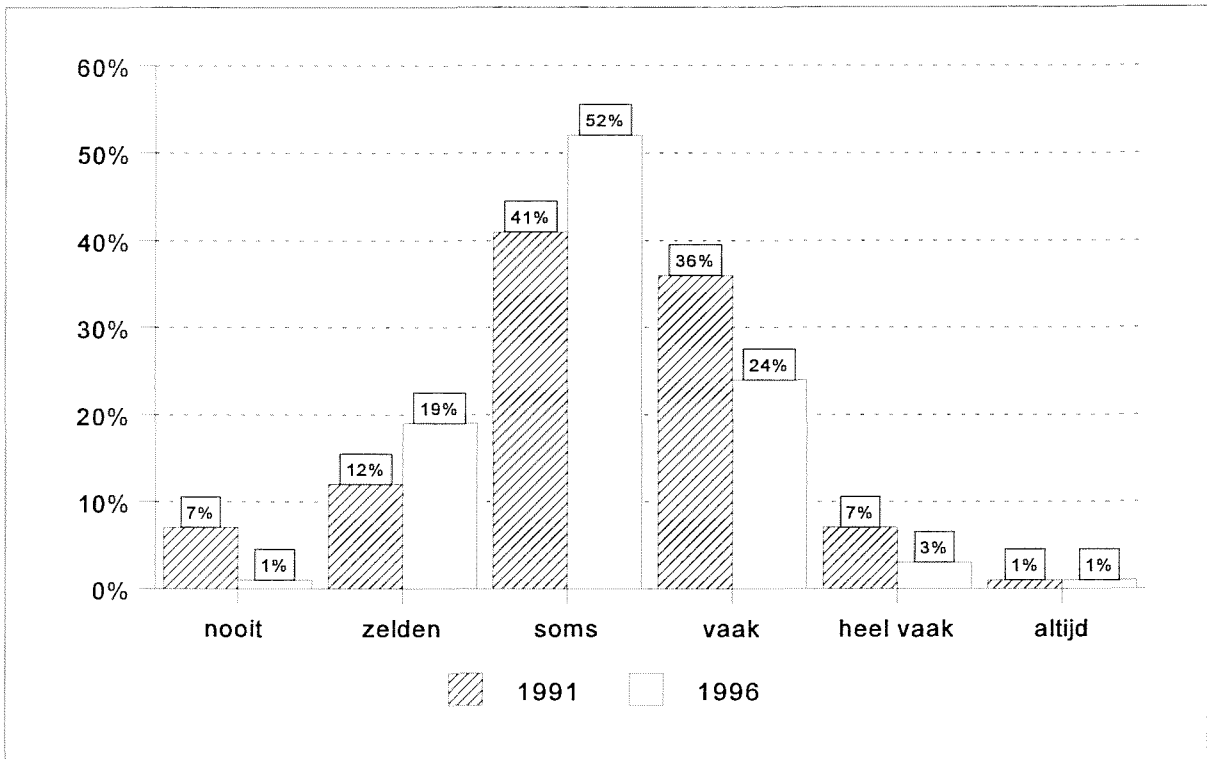
Afbeelding 2.8. Vraag 4h: Hoe vaak denkt u dat slechte weersomstandigheden de oorzaak zijn van verkeersongevallen?



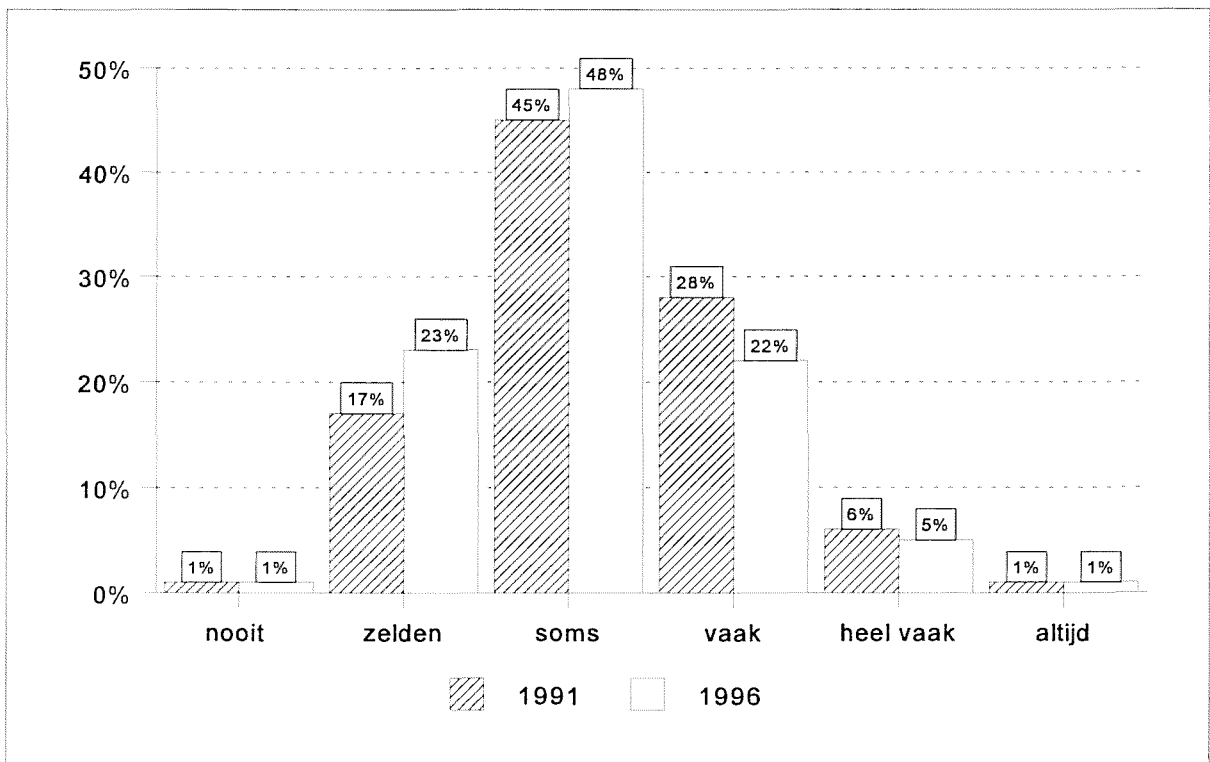
Afbeelding 2.9. *Vraag 4h: Hoe vaak denkt u dat onvoldoende signalering de oorzaak is van verkeersongevallen?*



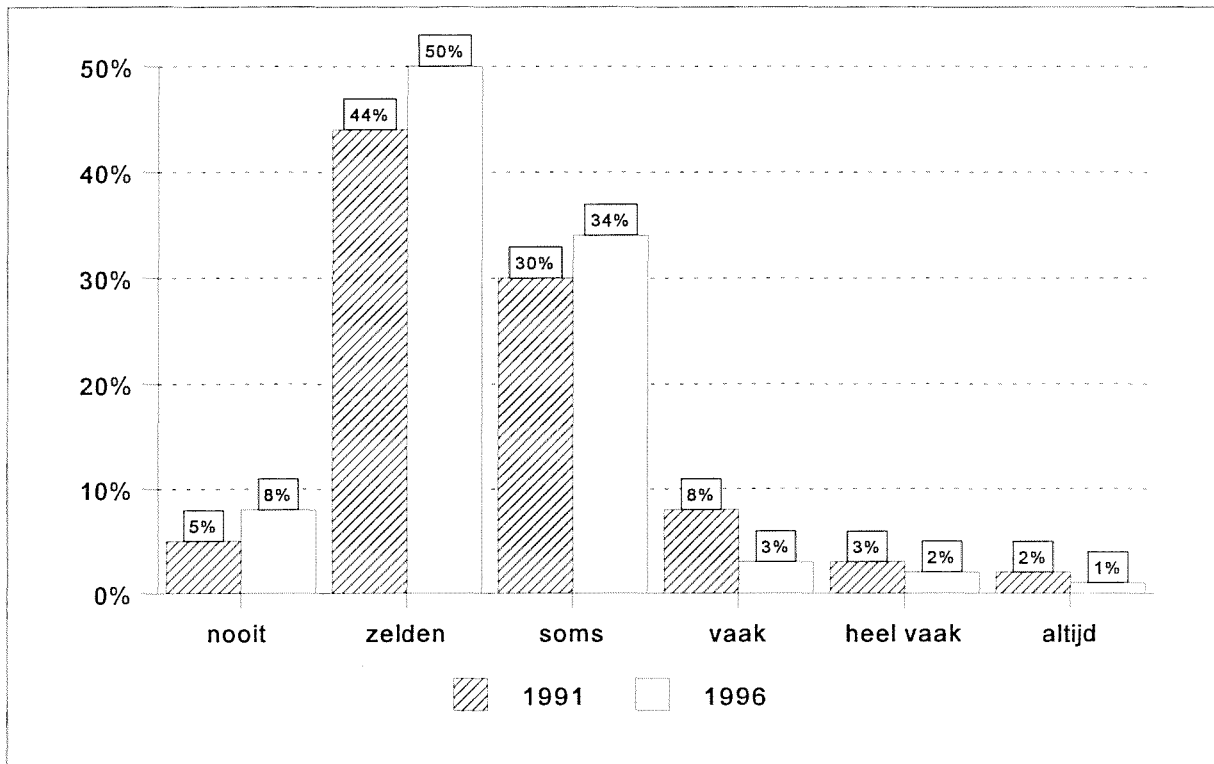
Afbeelding 2.10. *Vraag 4j: Hoe vaak denkt u dat slechte remmen de oorzaak zijn van verkeersongevallen?*



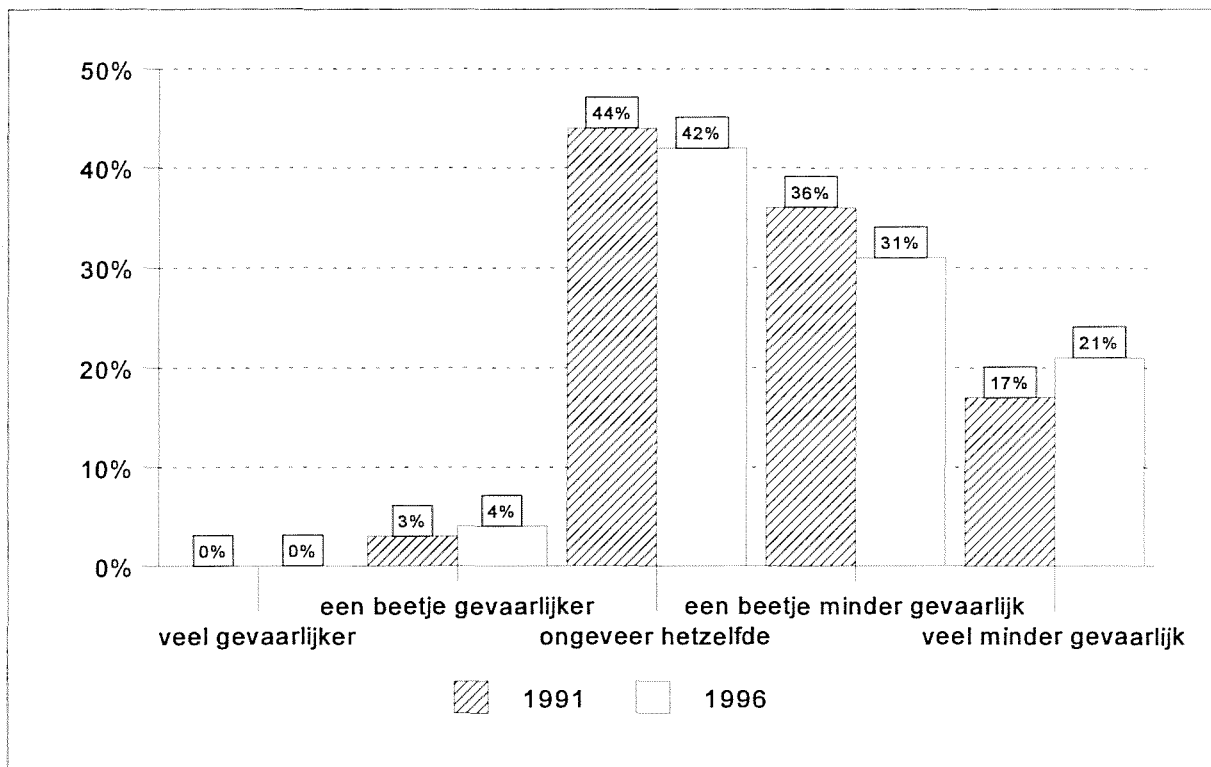
Afbeelding 2.11. *Vraag 4k: Hoe vaak denkt u dat versleten banden de oorzaak zijn van verkeersongevallen?*



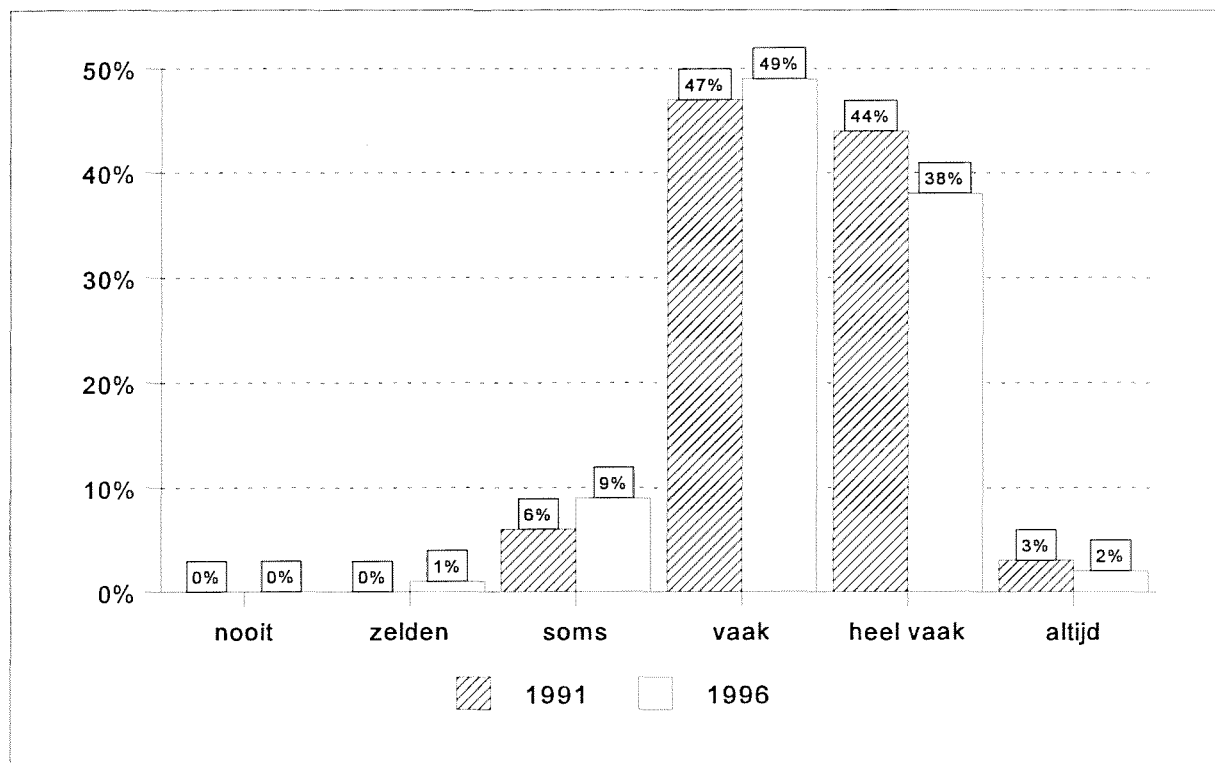
Afbeelding 2.12. *Vraag 4l: Hoe vaak denkt u dat defecte verlichting de oorzaak is van verkeersongevallen?*



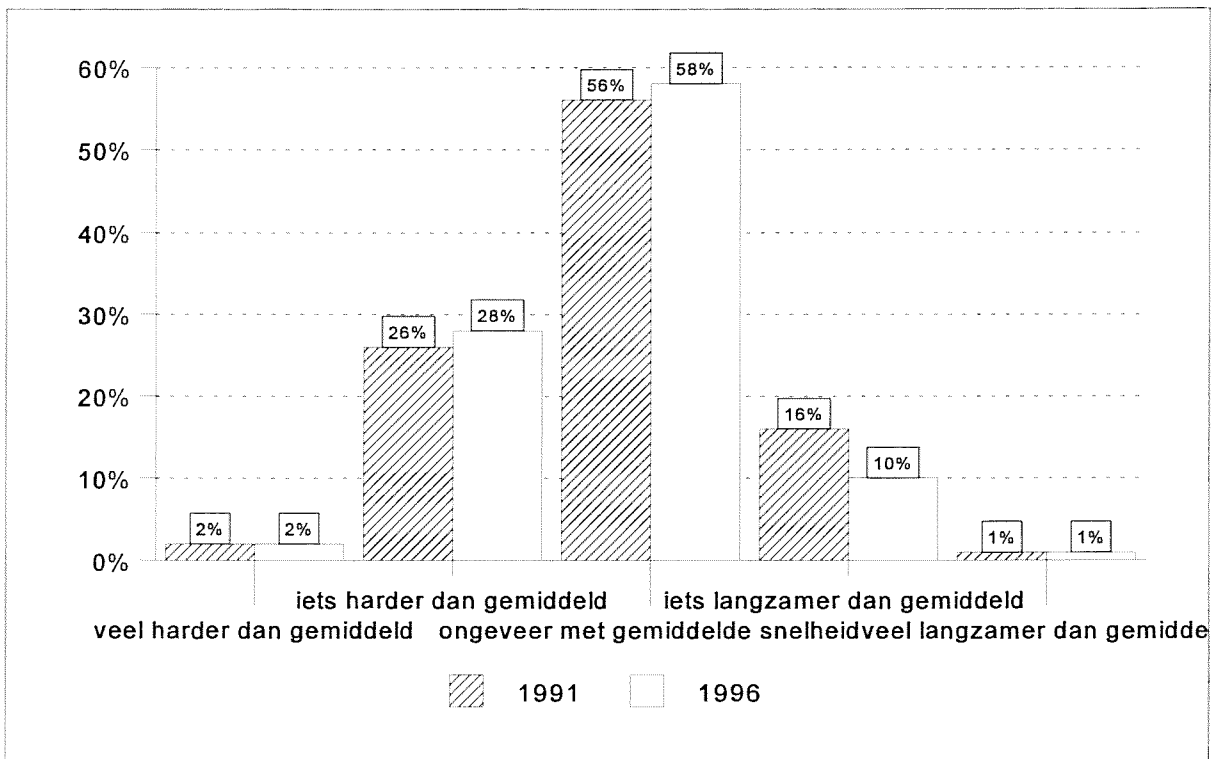
Afbeelding 2.13. Vraag 4m: Hoe vaak denkt u dat defect stuurmechanisme de oorzaak is van verkeersongevallen?



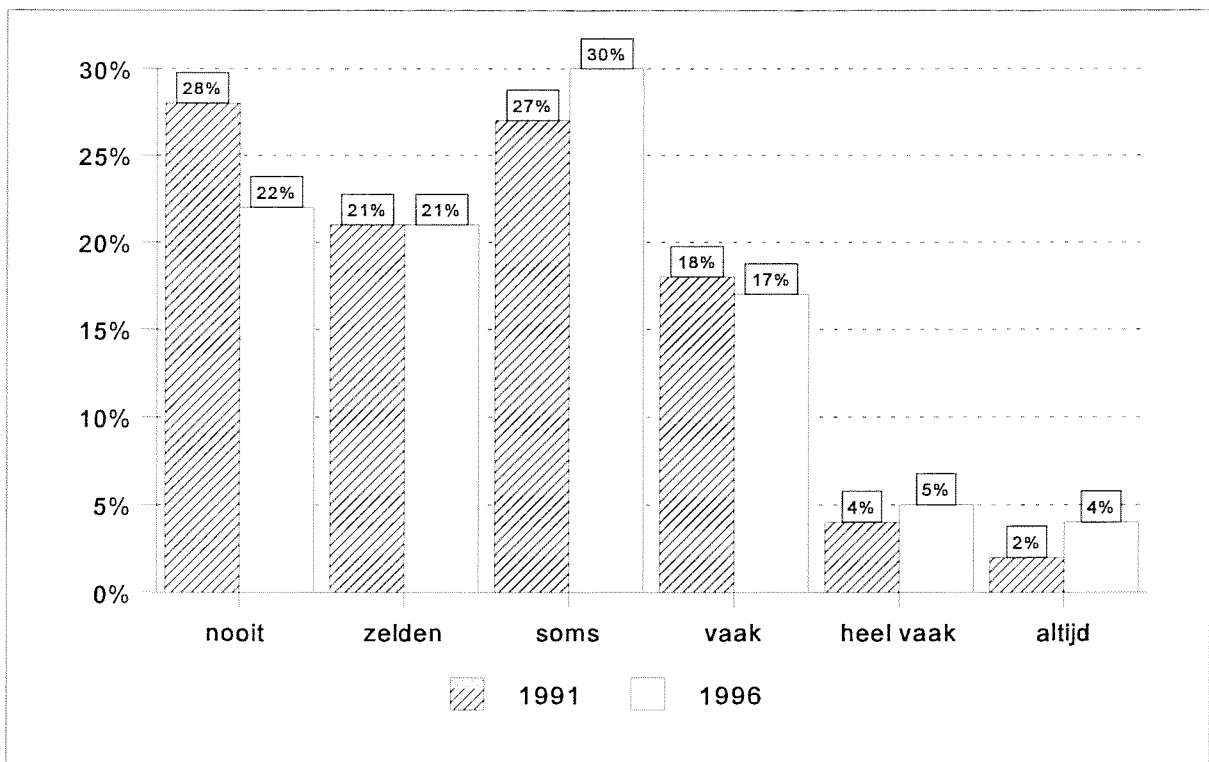
Afbeelding 3.1. Vraag 11: Rijdt u in vergelijking met andere bestuurders meestal...?



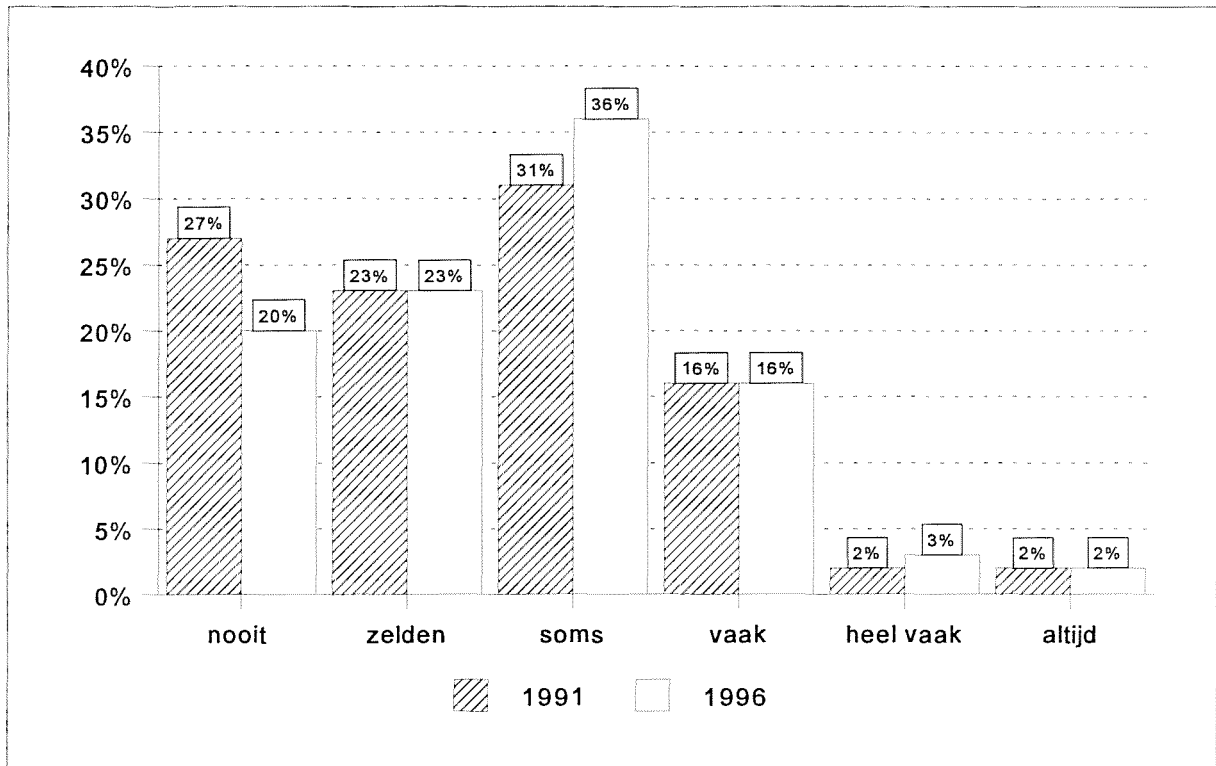
Afbeelding 3.2. Vraag 10: Hoe vaak denkt u dat andere bestuurders de maximumsnelheid overschrijden?



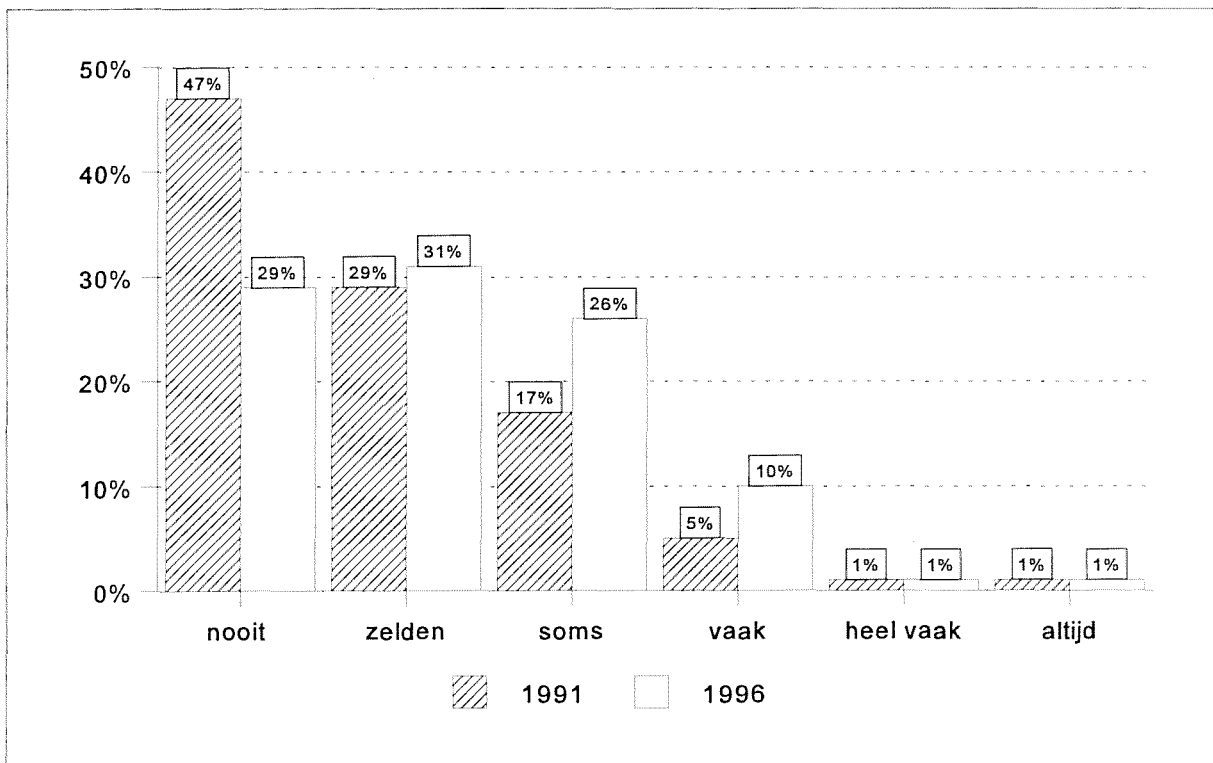
Afbeelding 3.3. *Vraag 11: Rijdt u in vergelijking met andere bestuurders meestal...?*



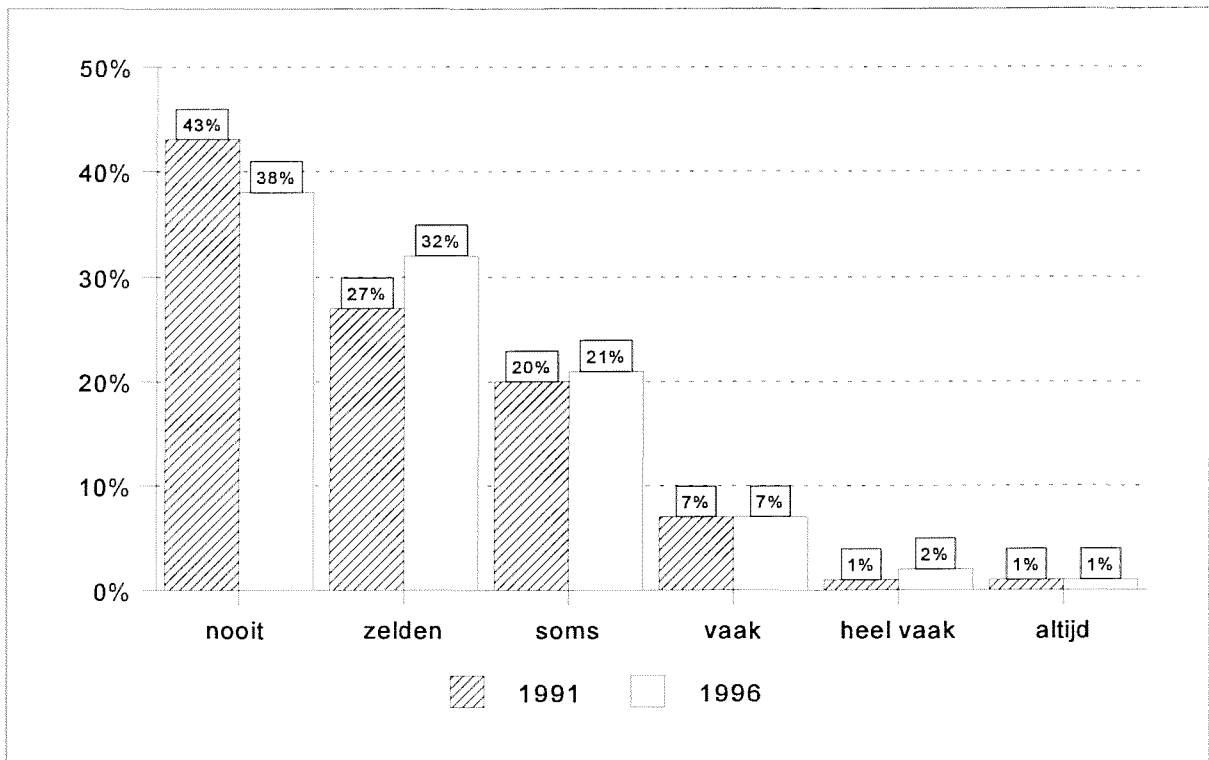
Afbeelding 3.4. *Vraag 12a: Hoe vaak rijdt u op de volgende soorten wegen harder dan de maximumsnelheid? a. autosnelwegen.*



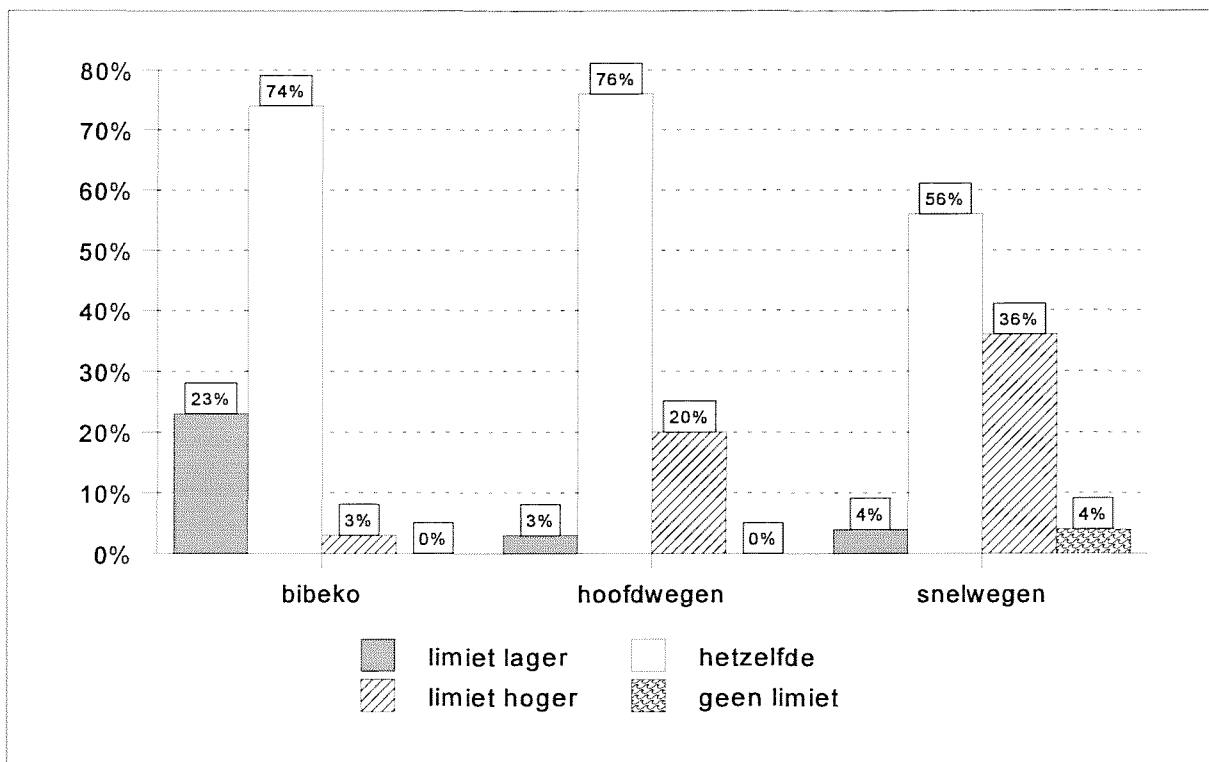
Afbeelding 3.5. Vraag 12b: Hoe vaak rijdt u op de volgende soorten wegen harder dan de maximumsnelheid? b. hoofdwegen tussen twee plaatsen.



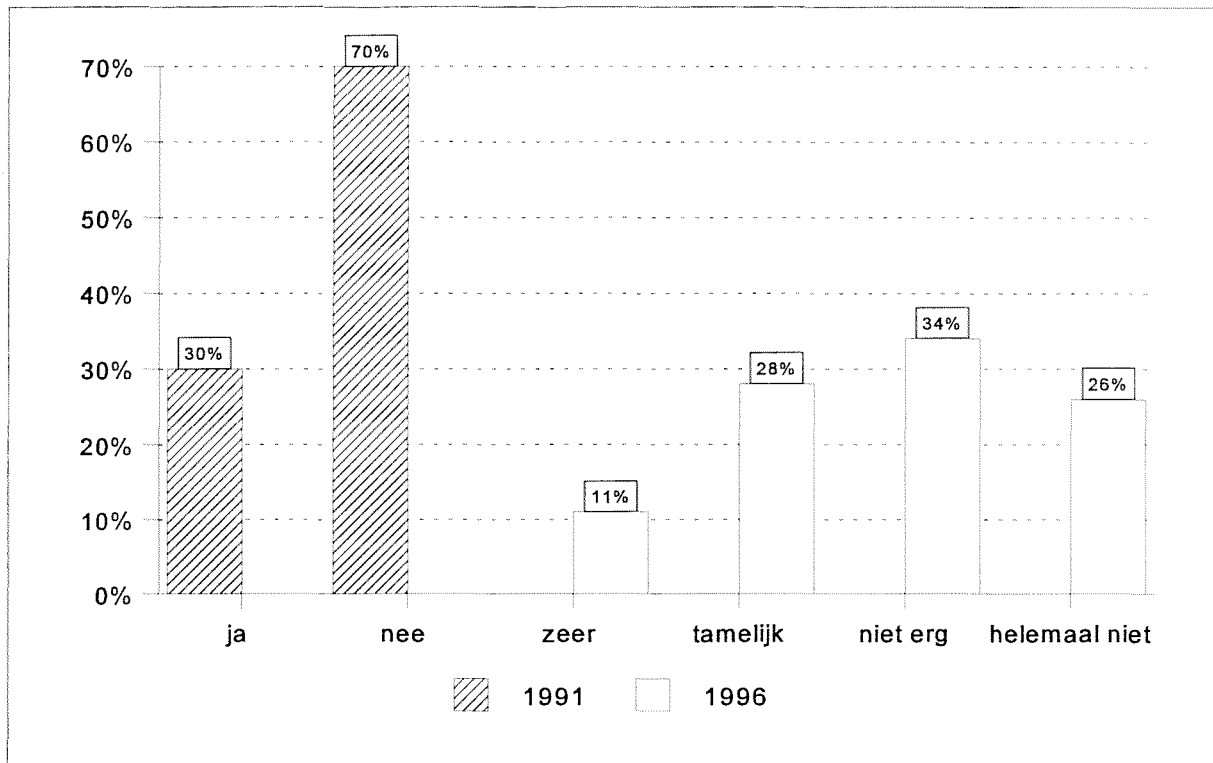
Afbeelding 3.6. Vraag 12c: Hoe vaak rijdt u op de volgende soorten wegen harder dan de maximumsnelheid? c. landwegen.



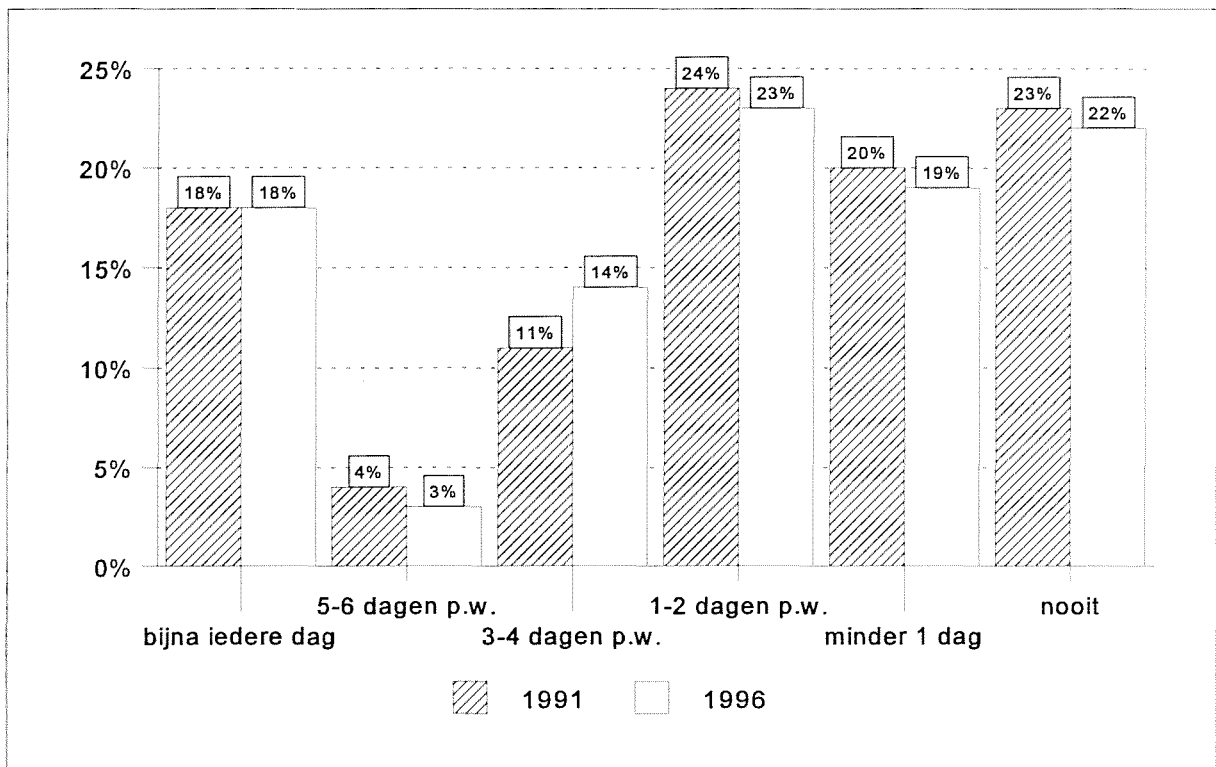
Afbeelding 3.7. Vraag 12d: Hoe vaak rijdt u op de volgende soorten wegen harder dan de maximumsnelheid? d. wegen binnen de bebouwde kom.



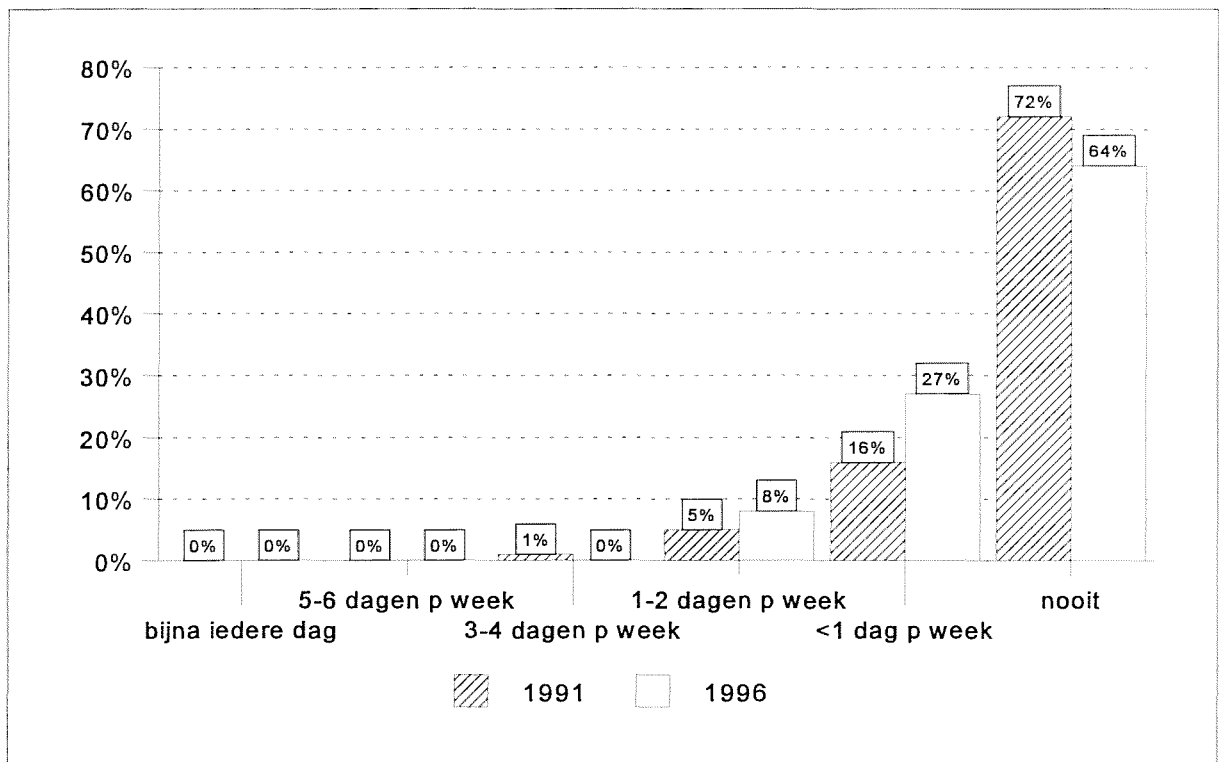
Afbeelding 3.8. Vragen 13a-c: Hoe hoog moet volgens u de maximumsnelheid zijn? a. in bebouwde kom b. op hoofdwegen tussen twee plaatsen en c. op snelwegen.



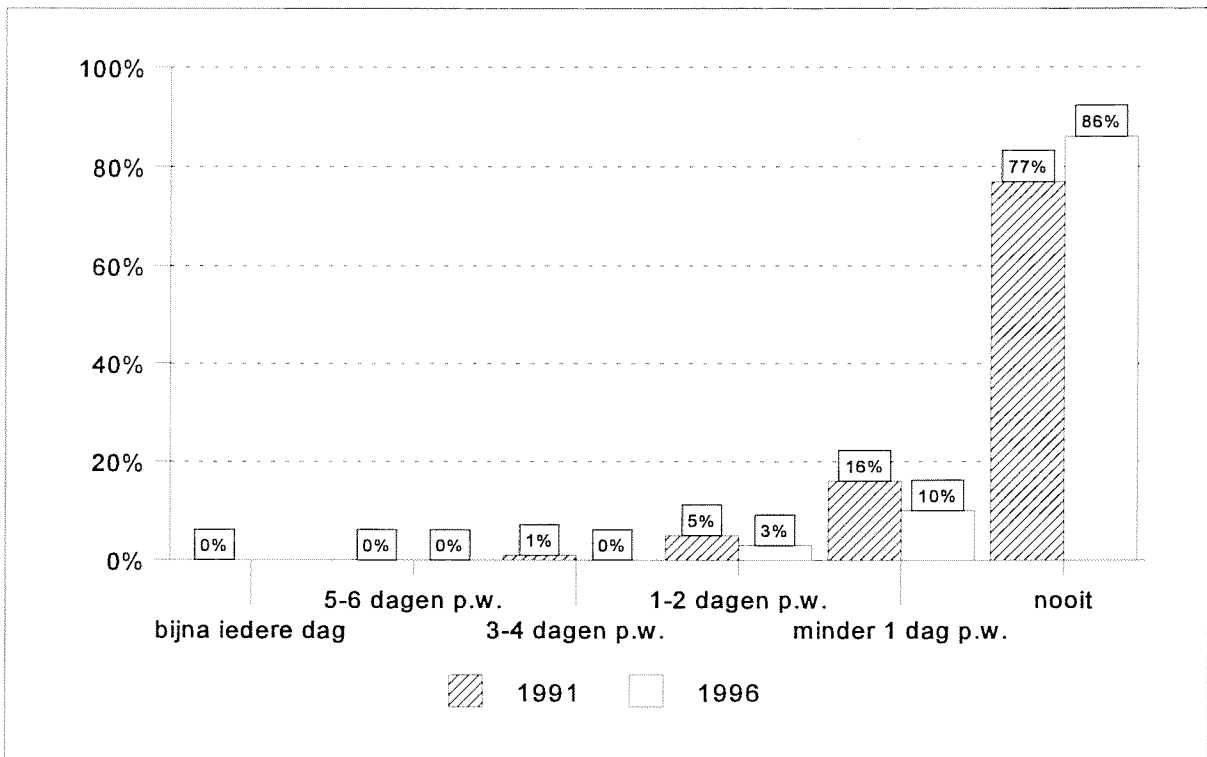
Afbeelding 3.9. Vraag 30b: In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraken?
 b. Ik rijd graag hard.



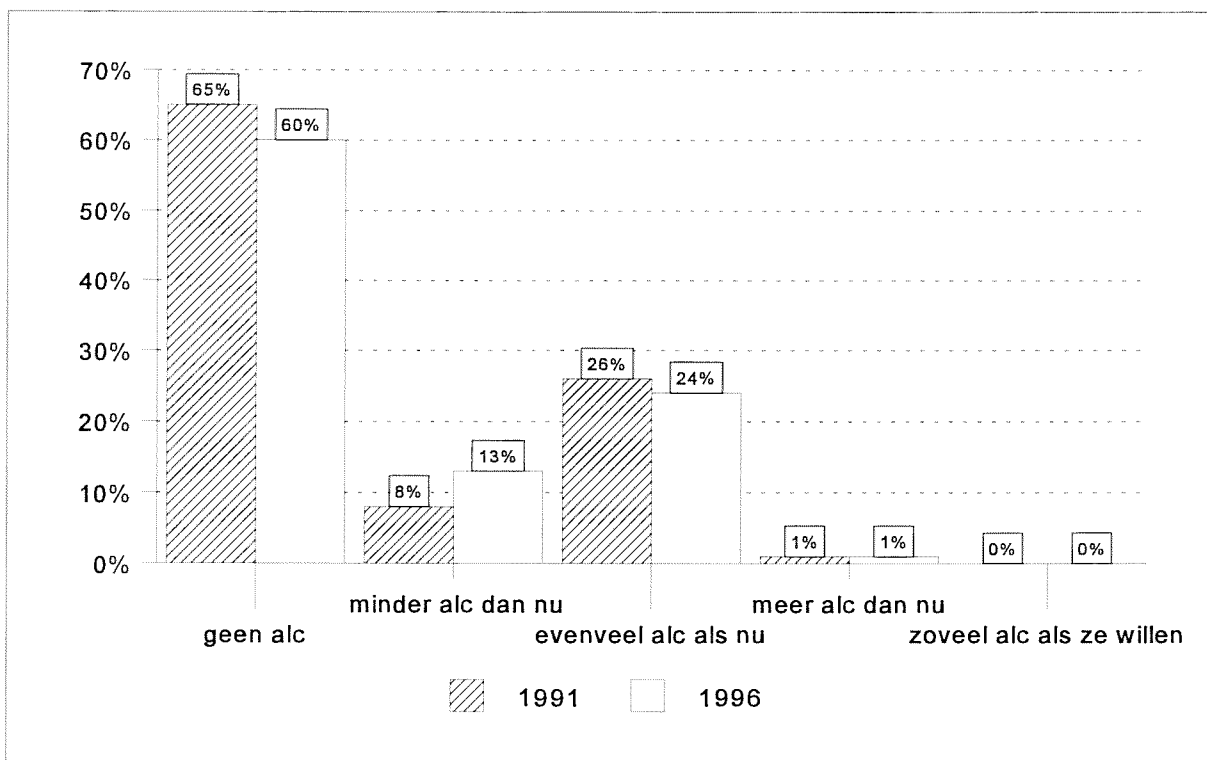
Afbeelding 4.1. Vraag 21: Hoe vaak drinkt u gemiddeld per week alcohol?



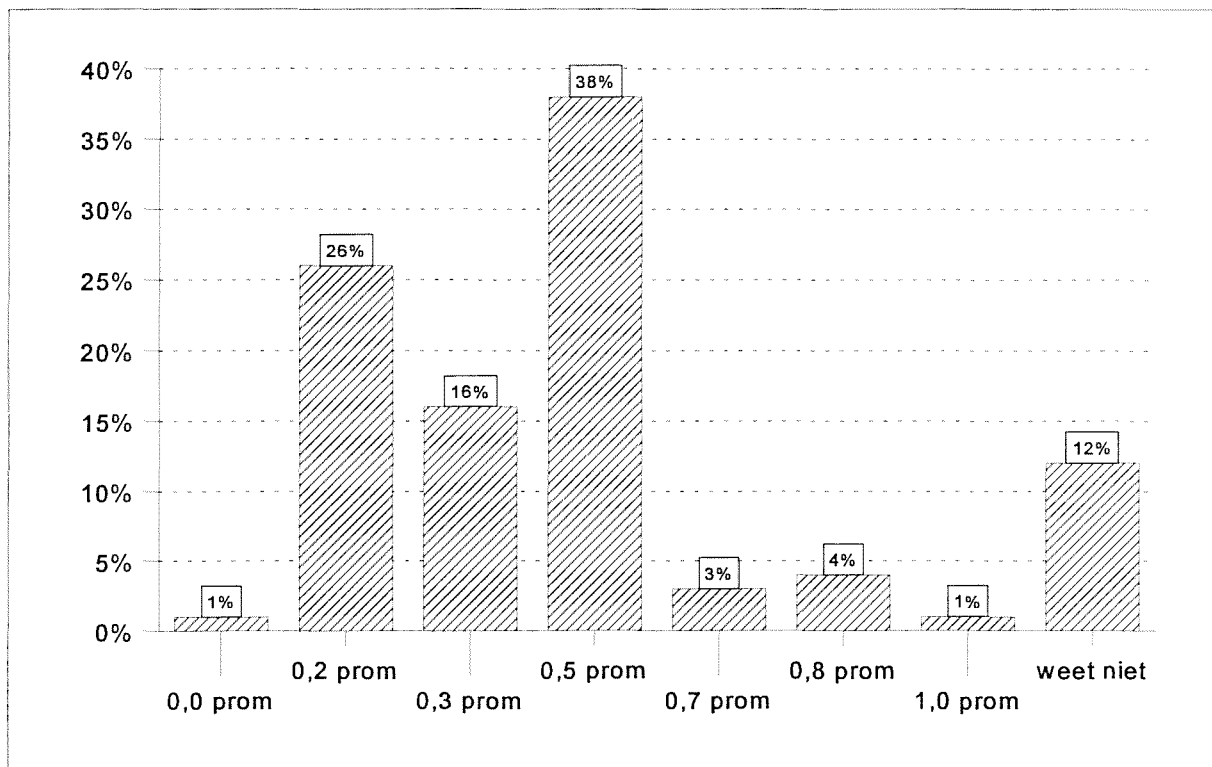
Afbeelding 4.2. Vraag 23: Hoe vaak zit u per week achter het stuur na alcohol te hebben gedronken, al is het maar een klein beetje?



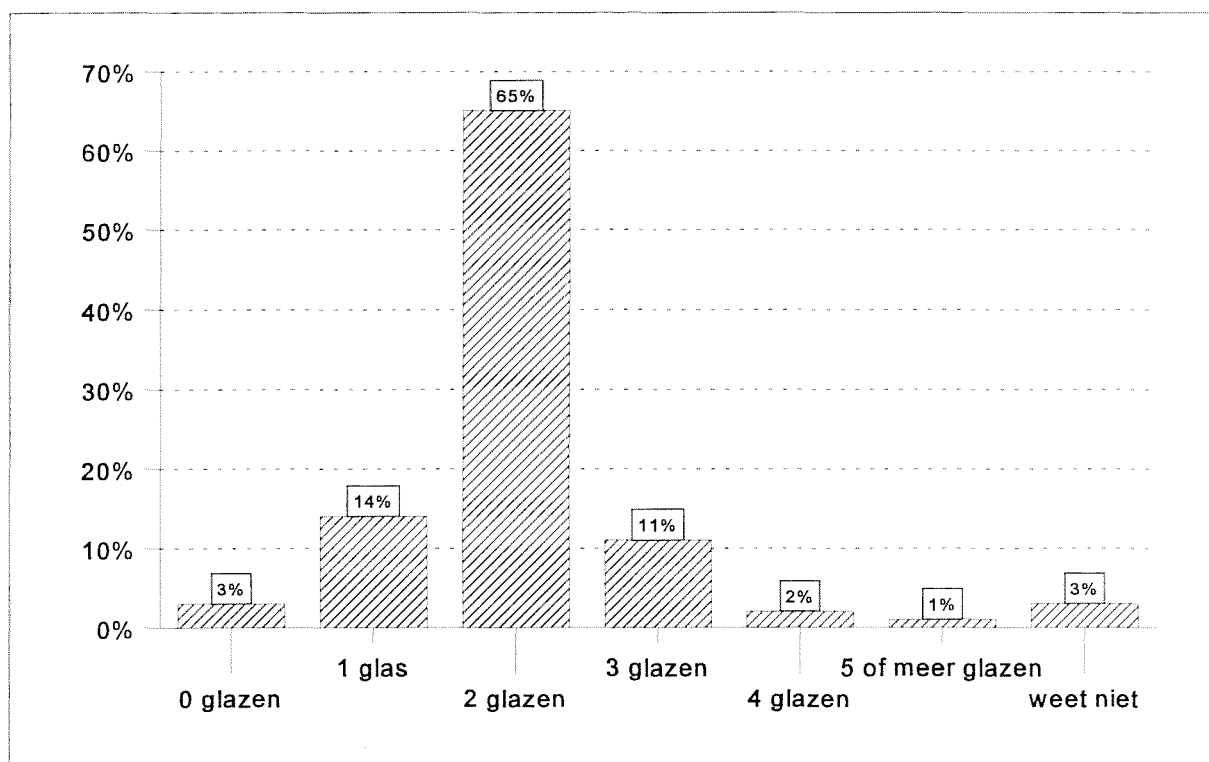
Afbeelding 4.3. Vraag. Hoe vaak hebt u gemiddeld de afgelopen maand auto gereden met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage?



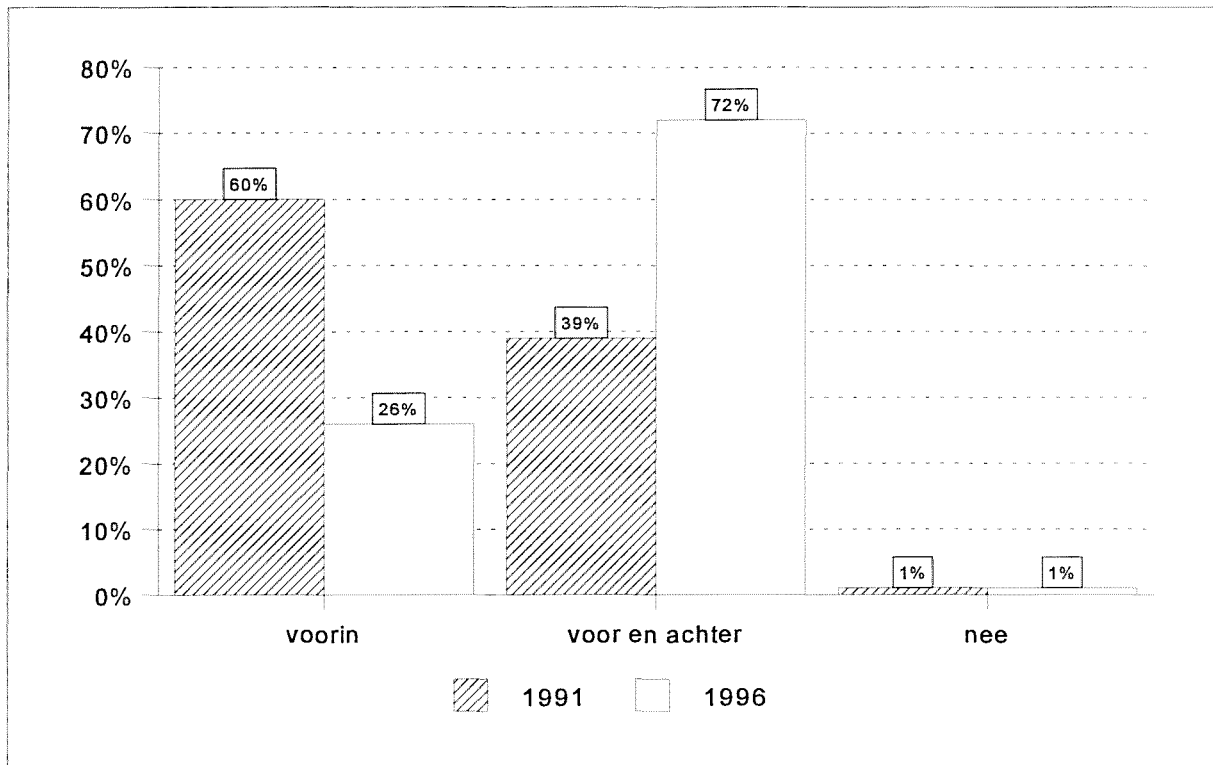
Afbeelding 4.4. Vraag 26: Uitspraak die het meeste bij me past: Autobestuurders mogen voor het autorijden....



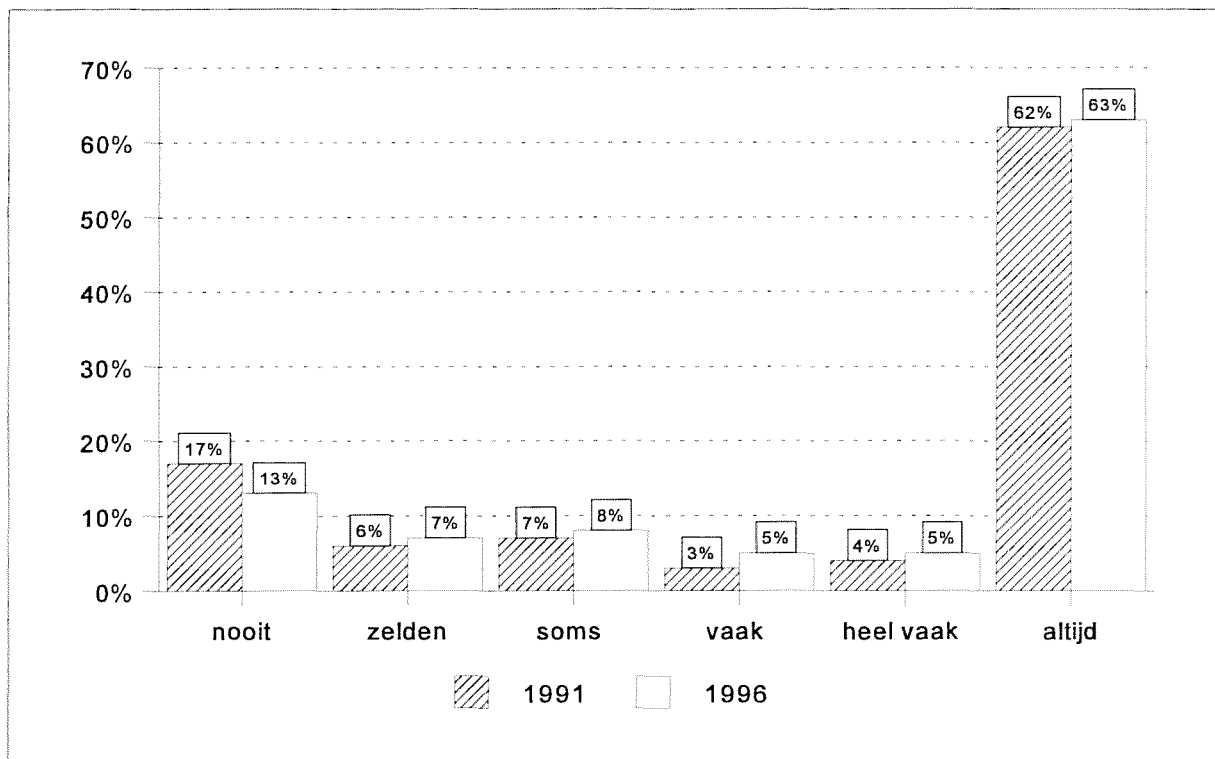
Afbeelding 4.5. Vraag 35: Wat is het wettelijk toegestane maximale bloedalcoholpromillage, dat niet overschreden mag worden voor het besturen van een auto? (deze vraag is niet gesteld in 1991).



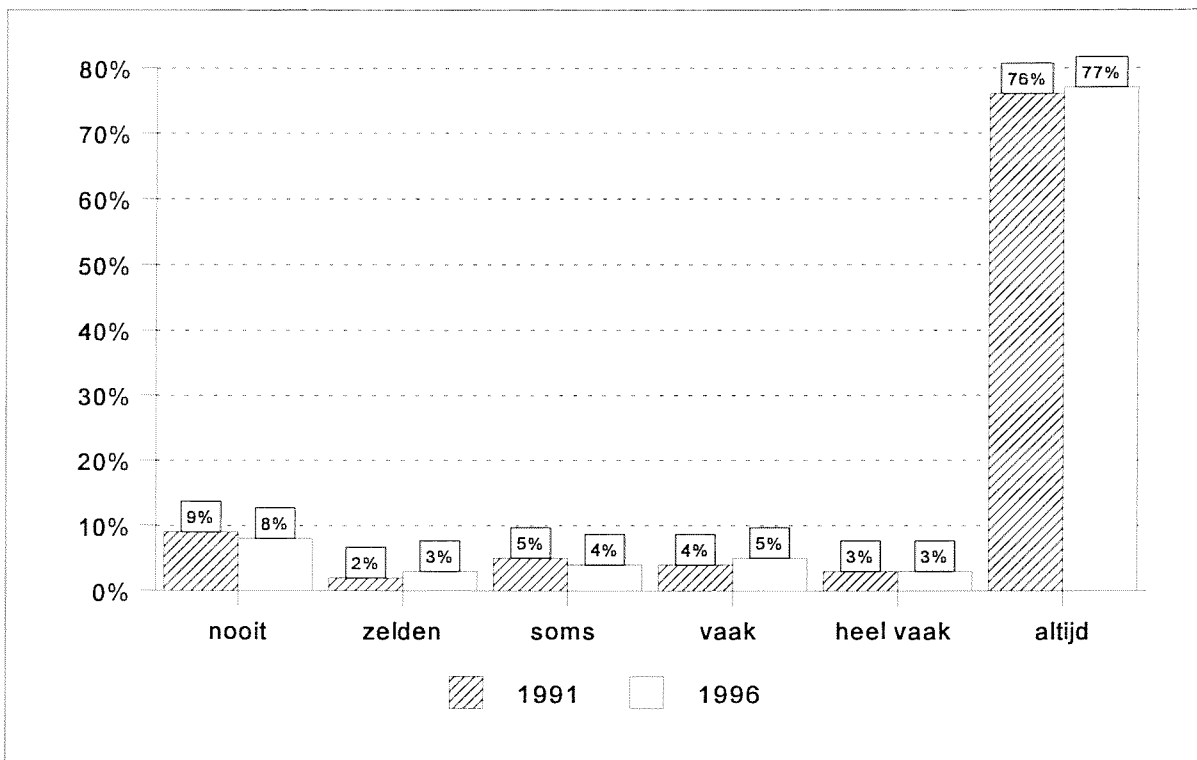
Afbeelding 4.6. Vraag 36: Naar uw mening, met hoeveel glazen alcohol blijft u nog net onder het toegestane maximale alcoholpromillage?



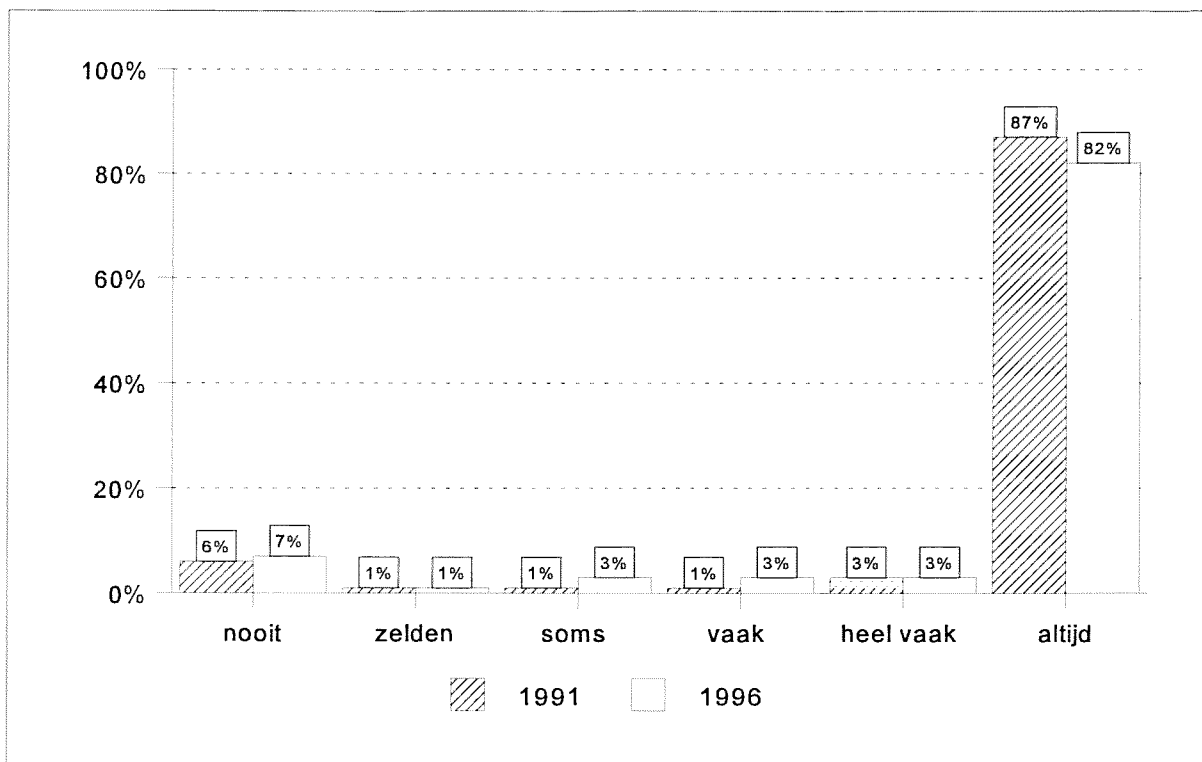
Afbeelding 5.1. Vraag 17: Heeft de auto waarin u het meest rijdt, autogordels?



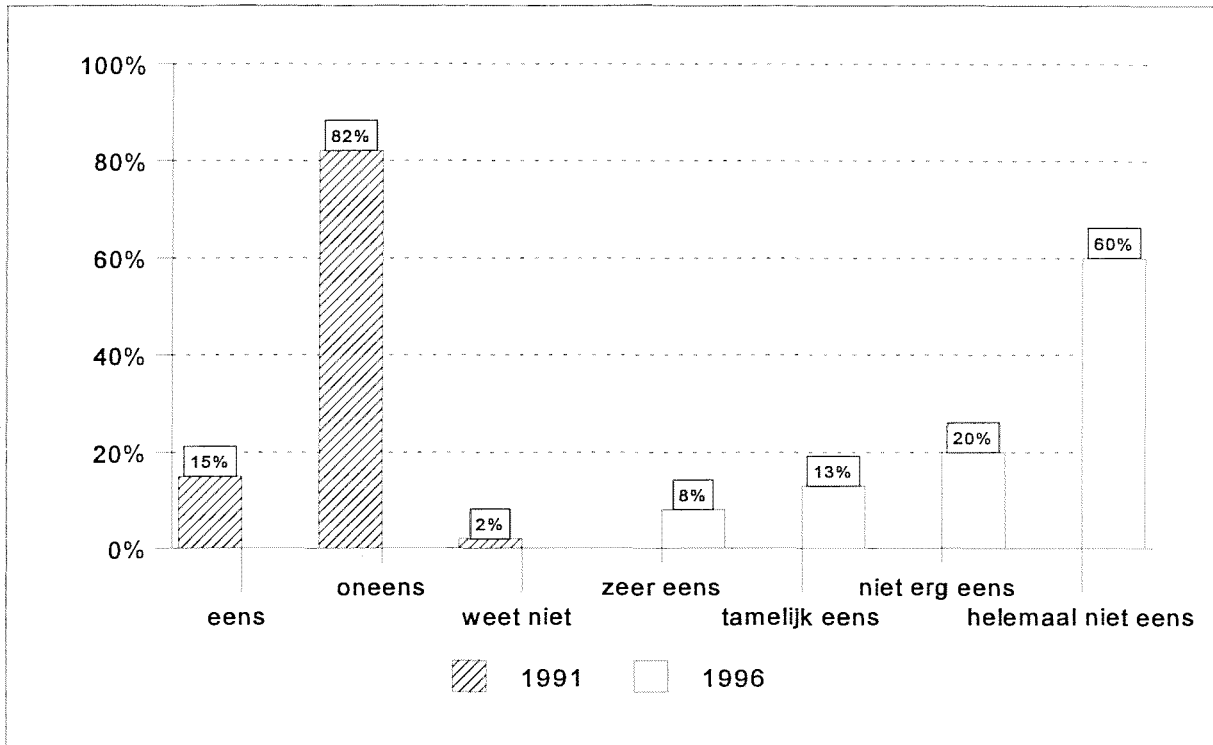
Afbeelding 5.2. Vraag 18: Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties? a. binnen bebouwde kom.



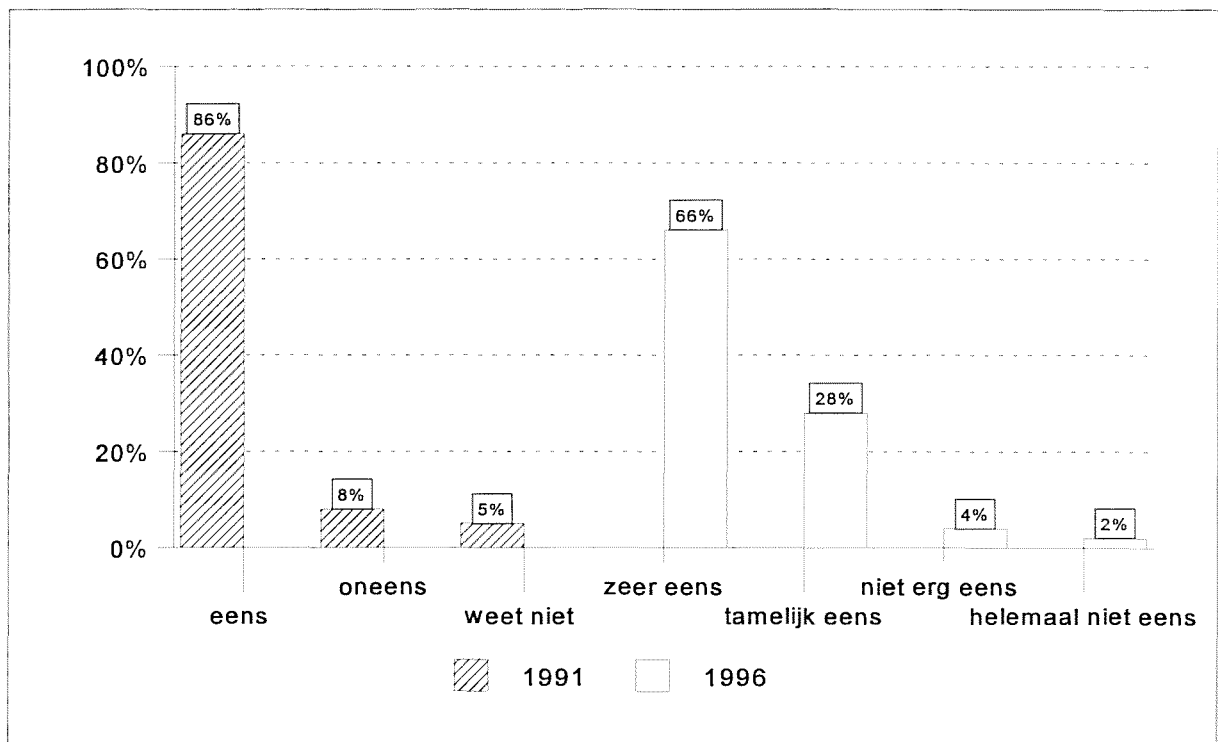
Afbeelding 5.3. Vraag 18: Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties? b. op een hoofdweg tussen twee plaatsen.



Afbeelding 5.4. Vraag 18: Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties? c. op de snelweg.



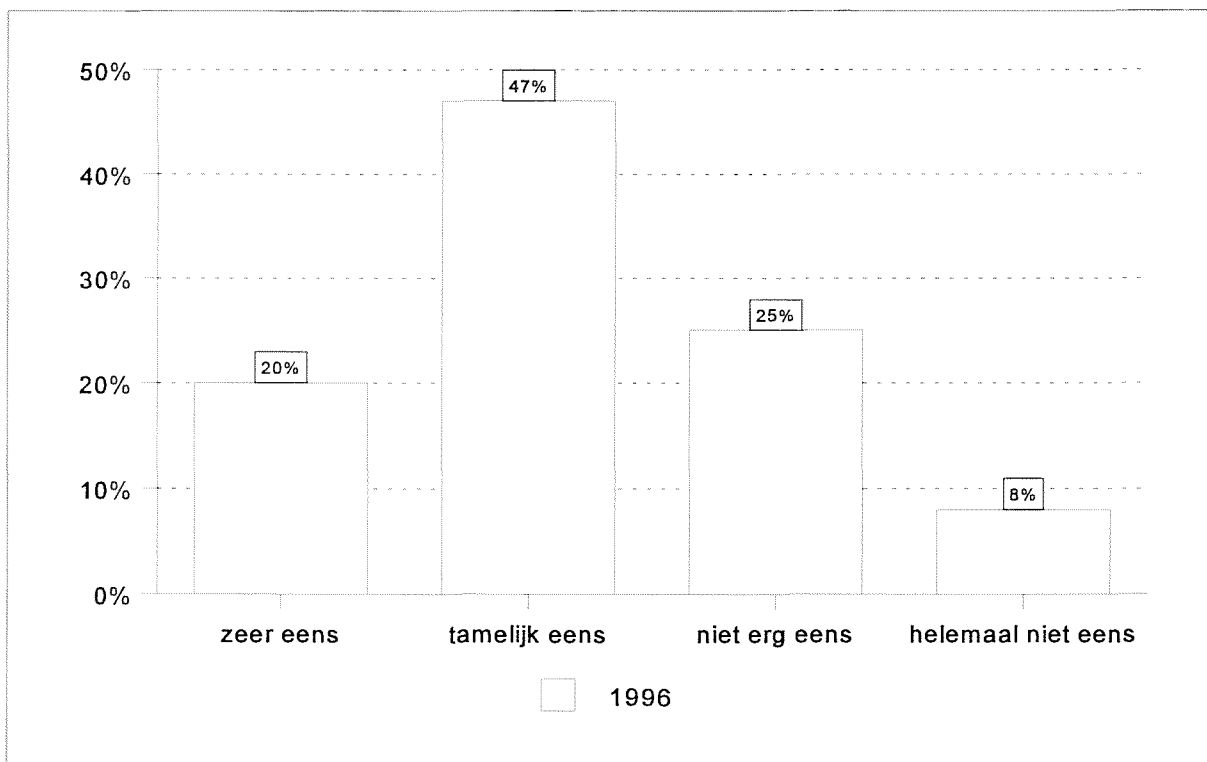
Afbeelding 5.5. Vraag 19a: In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraken. Als je voorzichtig rijdt zijn gordels niet echt nodig.



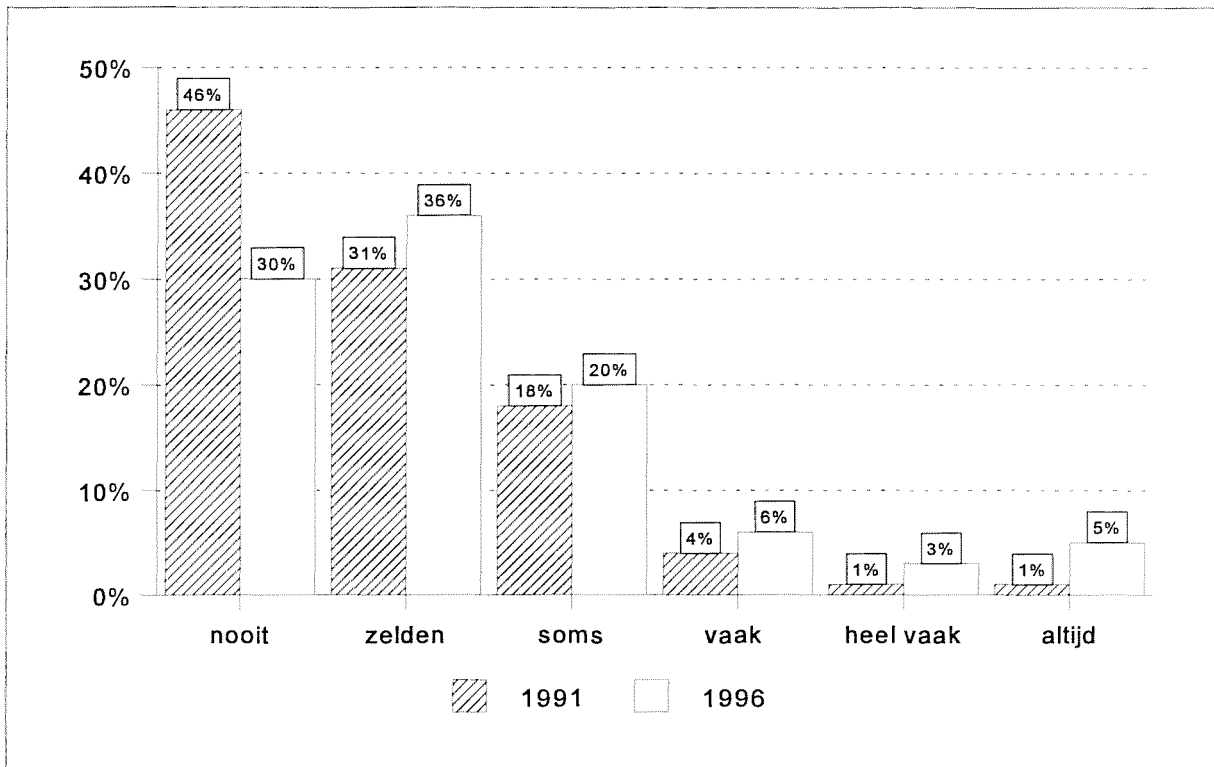
Afbeelding 5.6. Vraag 19b: In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraken. Bij de meeste ongevallen wordt met het dragen van gordels het risico op ernstig letsel verminderd voor bestuurders en passagiers.



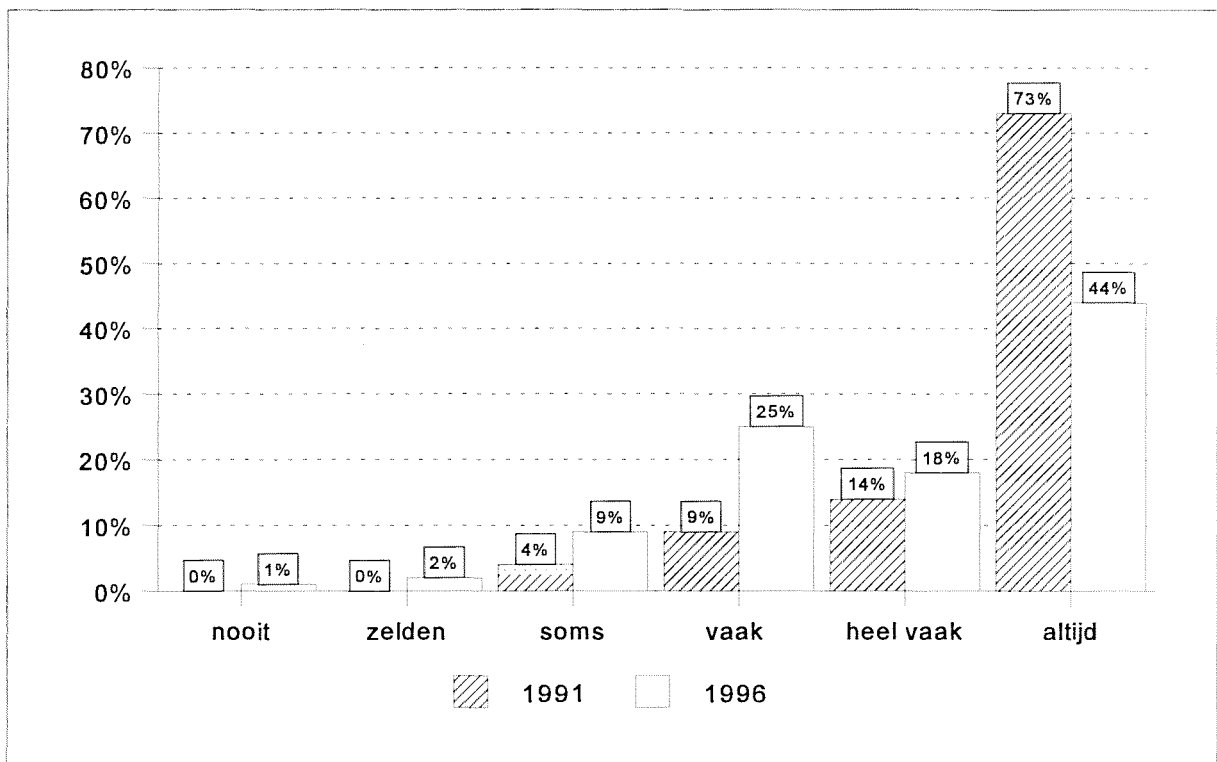
Afbeelding 5.7. Vraag 19c: In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraken. Als ik mijn gordel niet draag voel ik mij niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis.



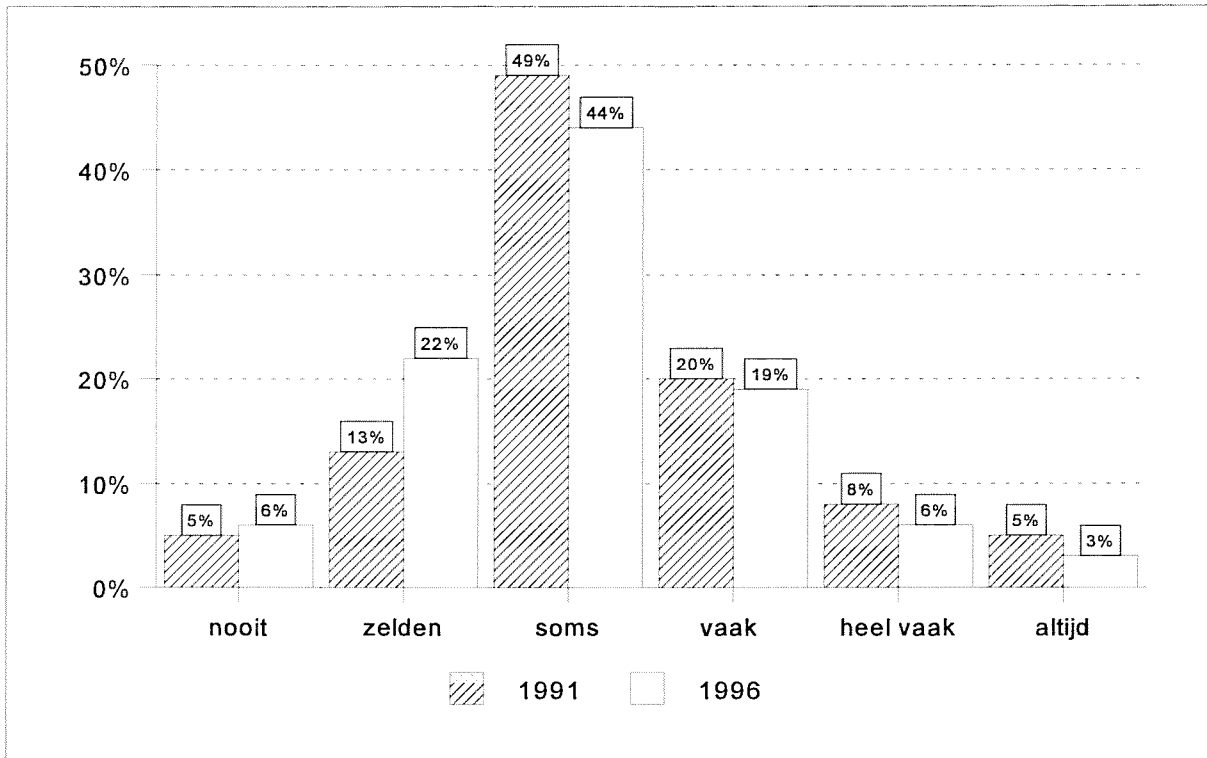
Afbeelding 5.8. Vraag 19d: In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraken. Er is het risico dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.



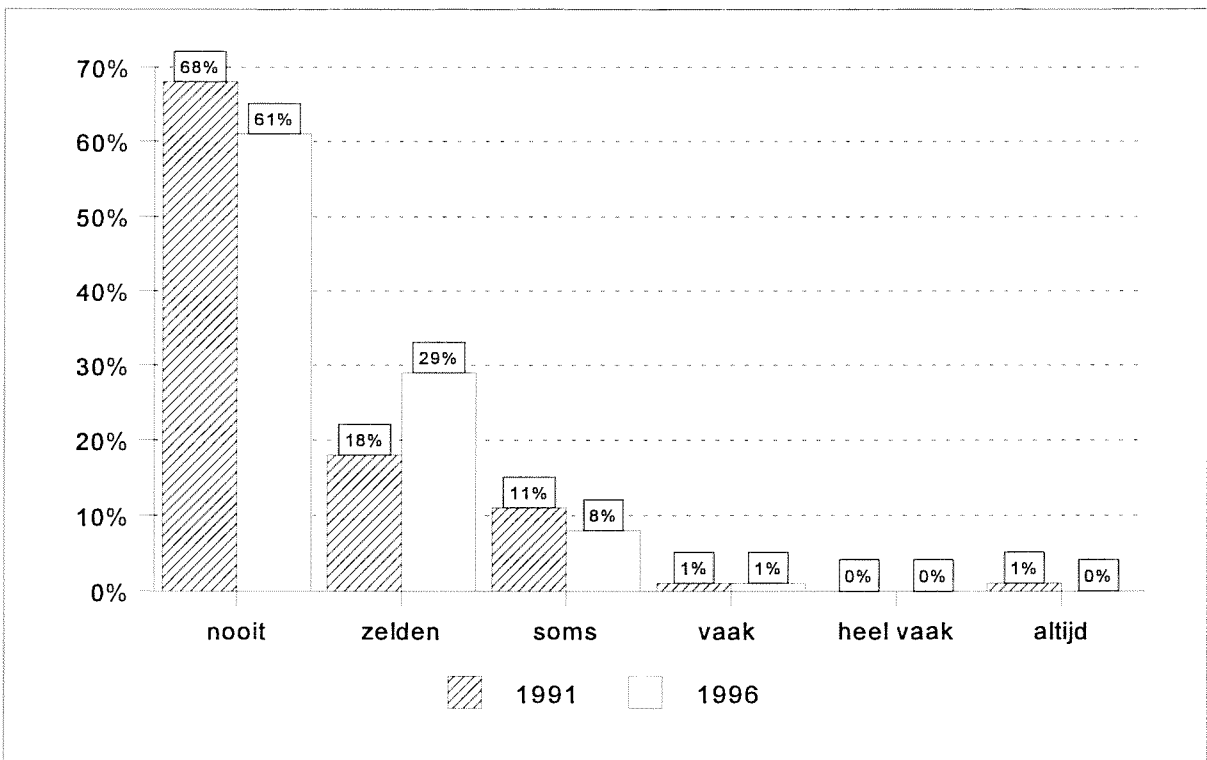
Afbeelding 6.1. *Vraag 16a: Hoe vaak houdt u weinig afstand tot uw voorganger?*



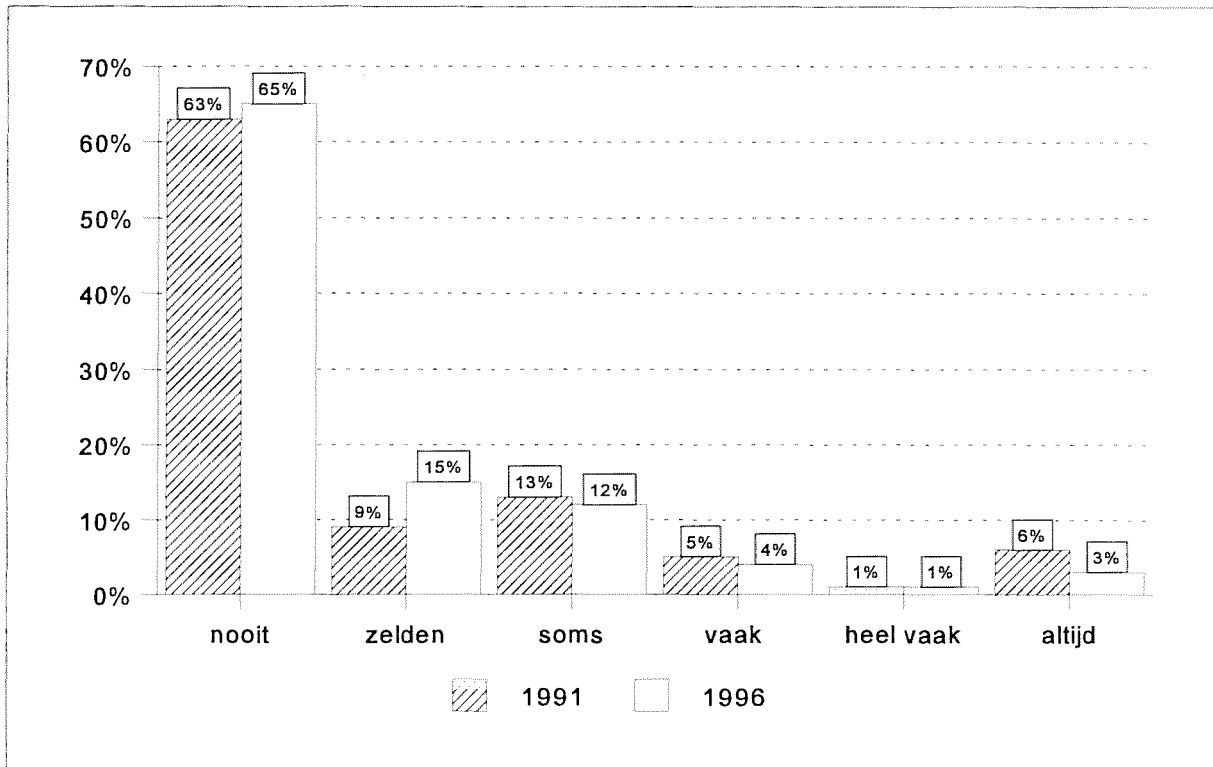
Afbeelding 6.2. *Vraag 16b: Hoe vaak verleent u voorrang aan voetgangers op een voetgangersoversteekplaats?*



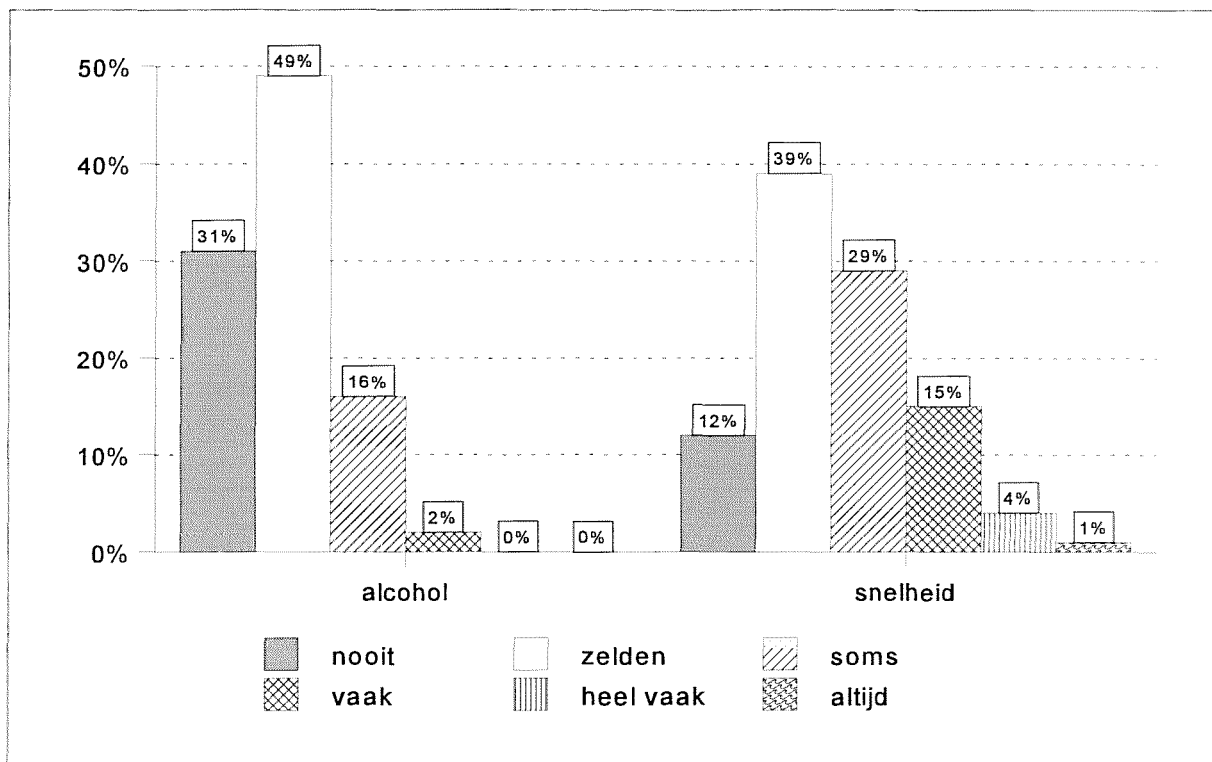
Afbeelding 6.3. *Vraag 16c: Hoe vaak rijdt u door oranje?*



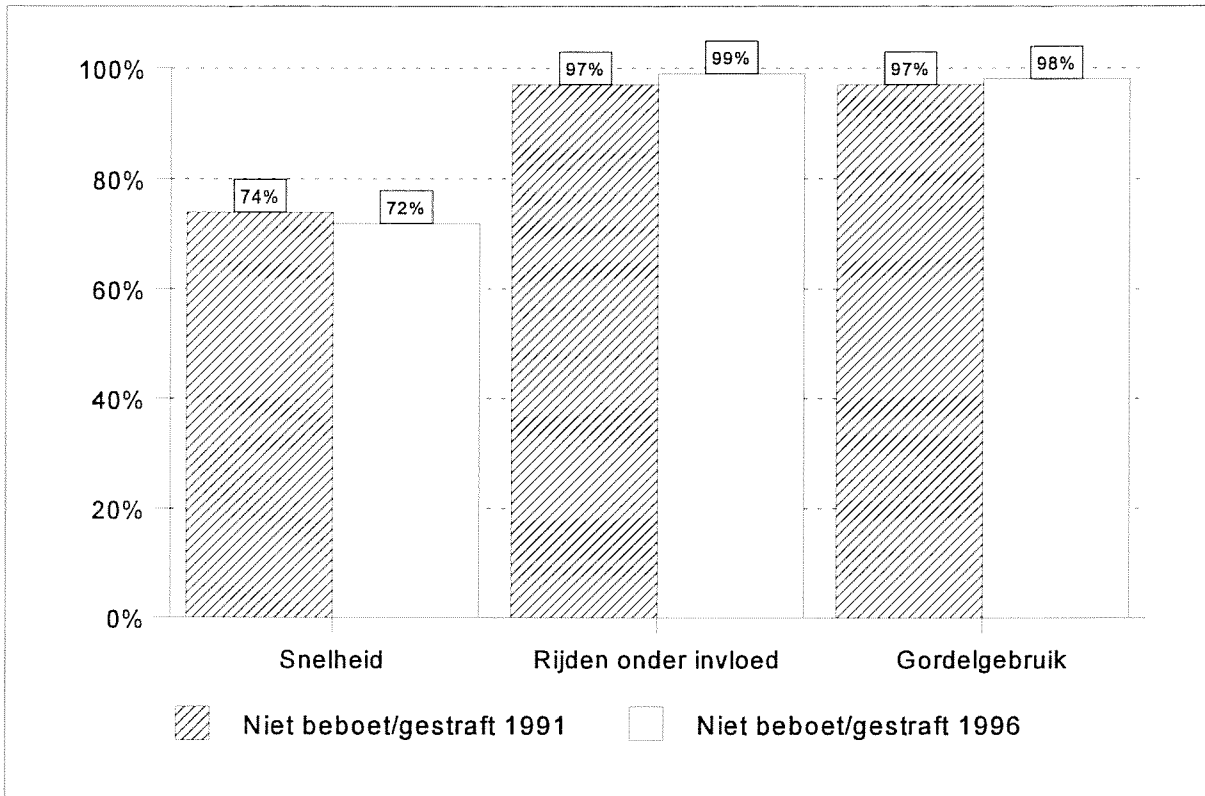
Afbeelding 6.4. *Vraag 16d: Hoe vaak haalt u in wanneer het 'net' kan?*



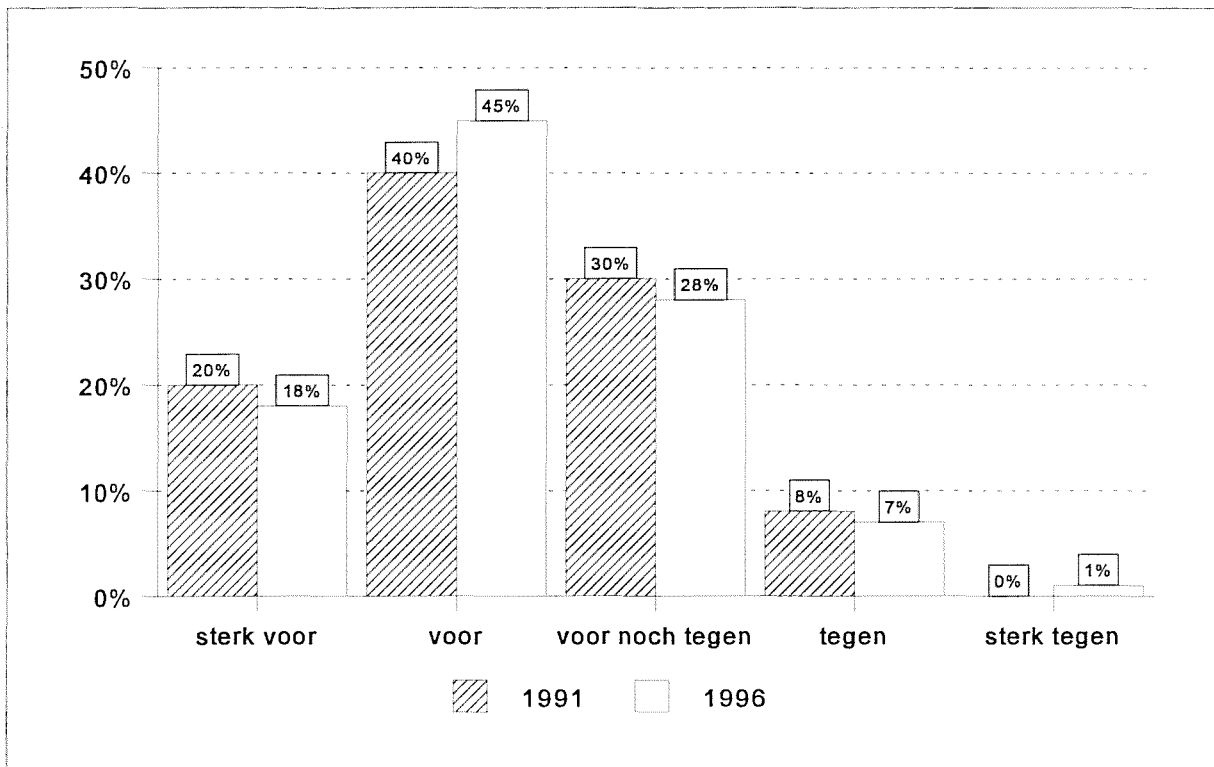
Afbeelding 6.5. Vraag 16e: Hoe vaak geeft u andere bestuurders een waarschuwingssignaal dat ze een snelheidscontrole naderen?



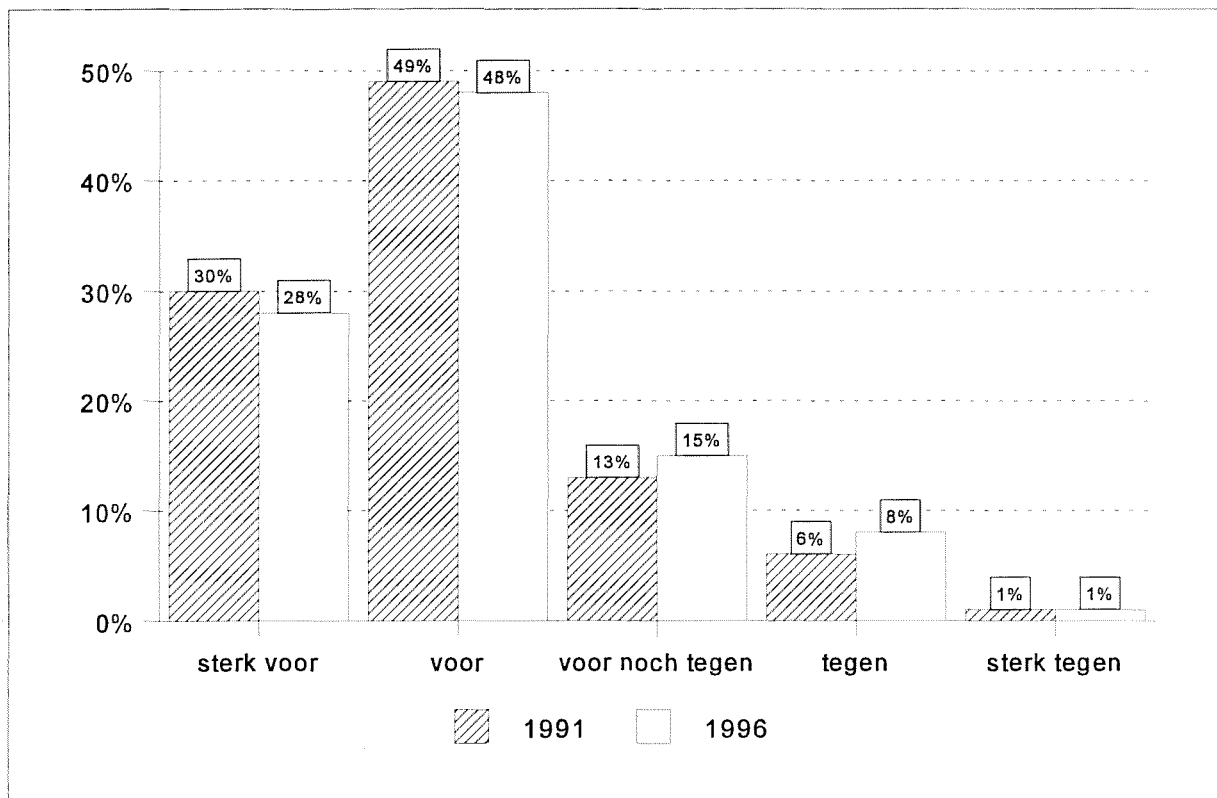
Afbeelding 6.6. Vragen 14/28: Als u aan een autorit denkt die u wel vaker maakt hoe waarschijnlijk is het dan dat u gecontroleerd wordt op uw snelheid? (vr 28: ..op uw alcoholgebruik).



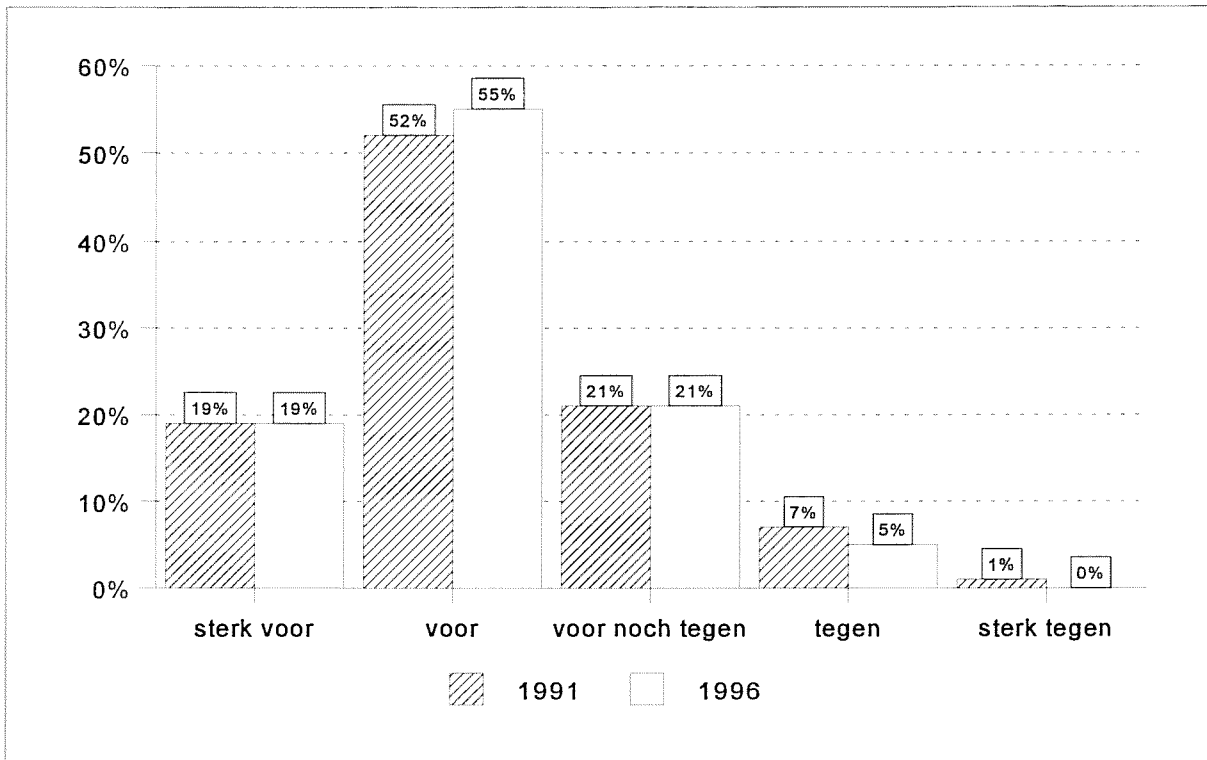
Afbeelding 6.7. Vragen 15, 20 en 27: Heeft u in de afgelopen drie jaren een geldboete of andere straf gehad wegens overschrijding van de maximumsnelheid (vraag 15)... wegens het niet-dragen van de gordel (vraag 20) wegens het rijden onder invloed (vraag 27).



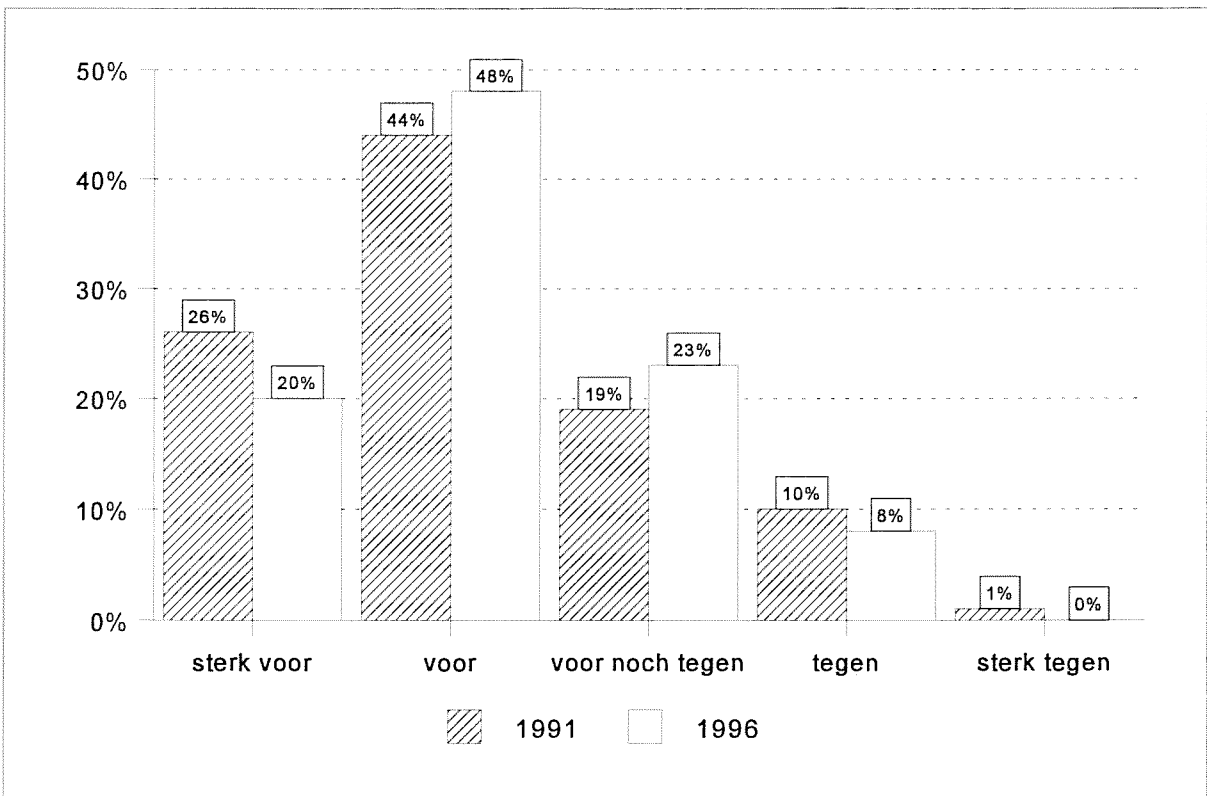
Afbeelding 7.1. Vraag 2a: Bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregelen? a. verbetering van de rijopleiding en de rijexamens.



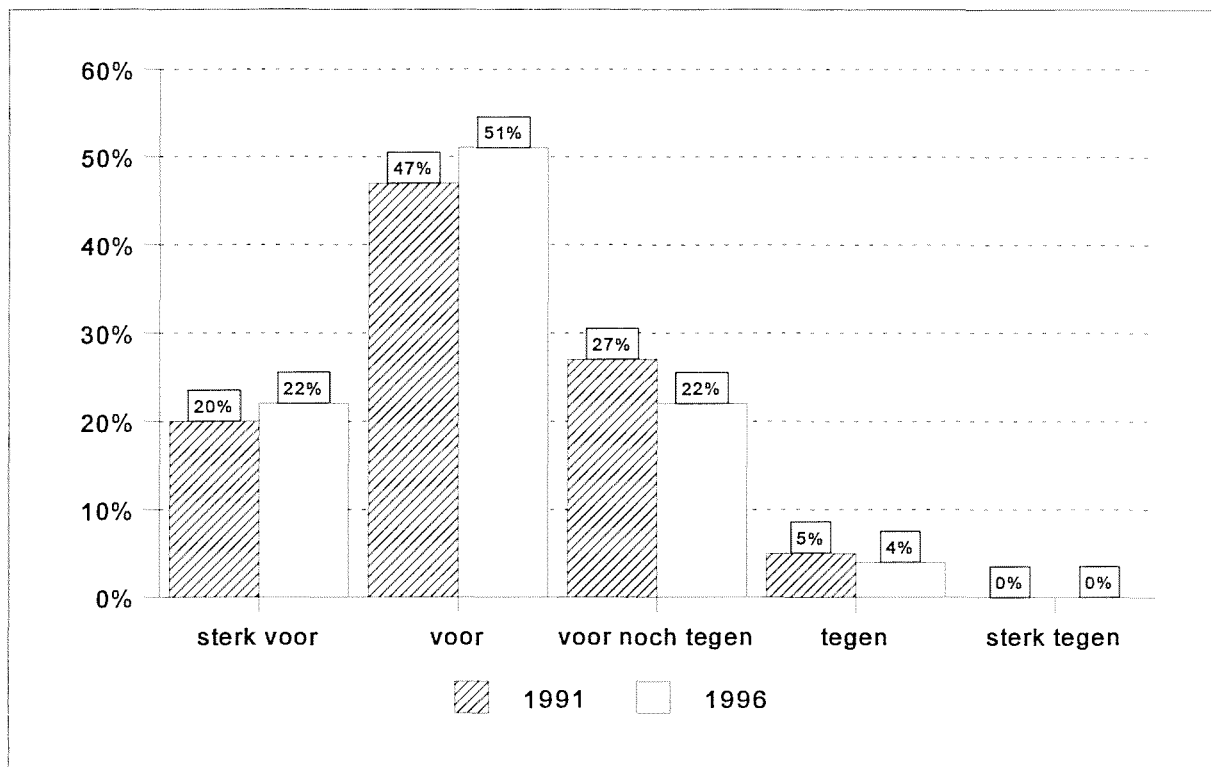
Afbeelding 7.2. Vraag 2b: Bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregelen? b. meer politiecontrole op de naleving van verkeersregels.



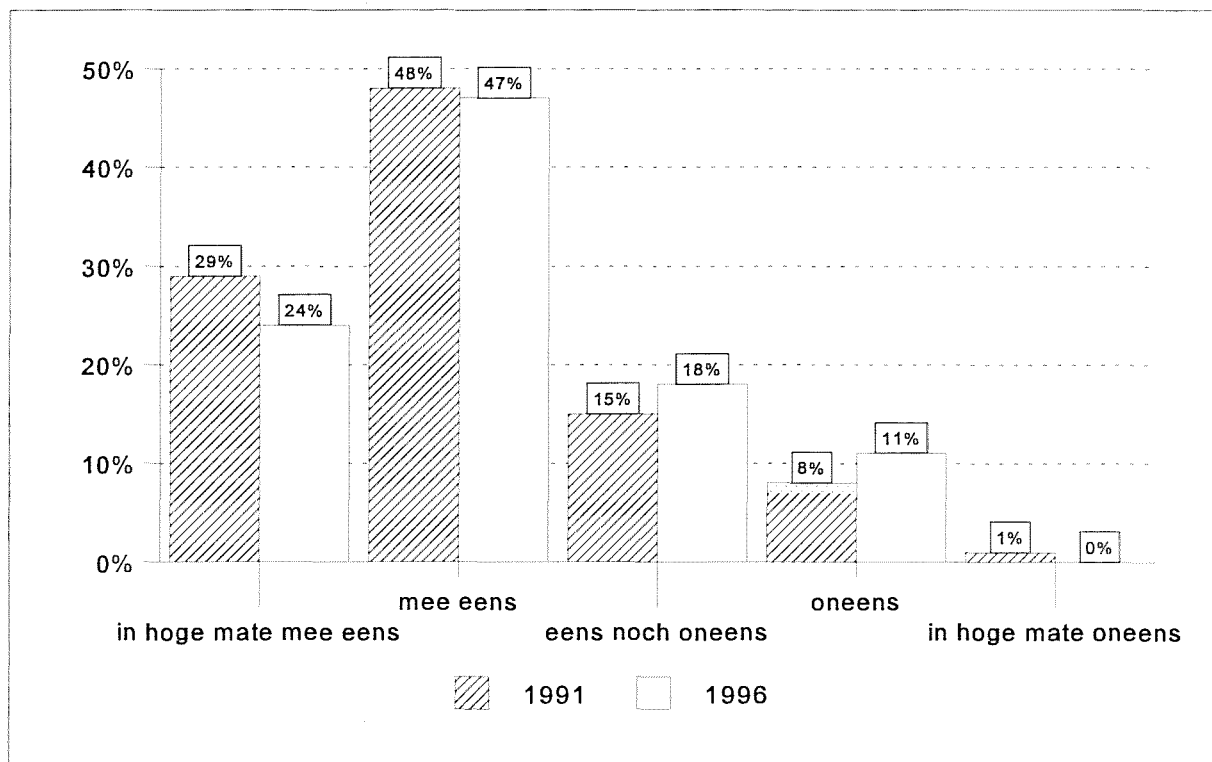
Afbeelding 7.3. Vraag 2c: Bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregelen? c. meer publiciteitscampagnes op het gebied verkeersveiligheid.



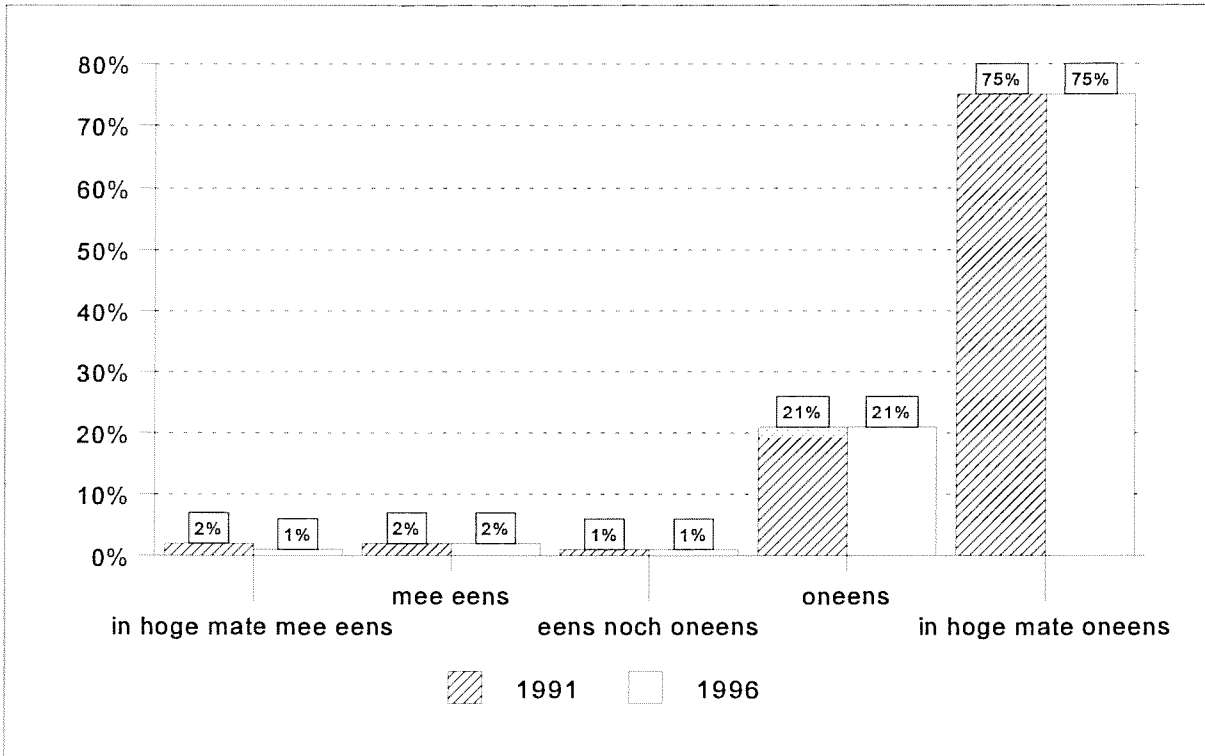
Afbeelding 7.4. Vraag 2d: Bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregelen? d. meer voertuigen keuren op technische staat.



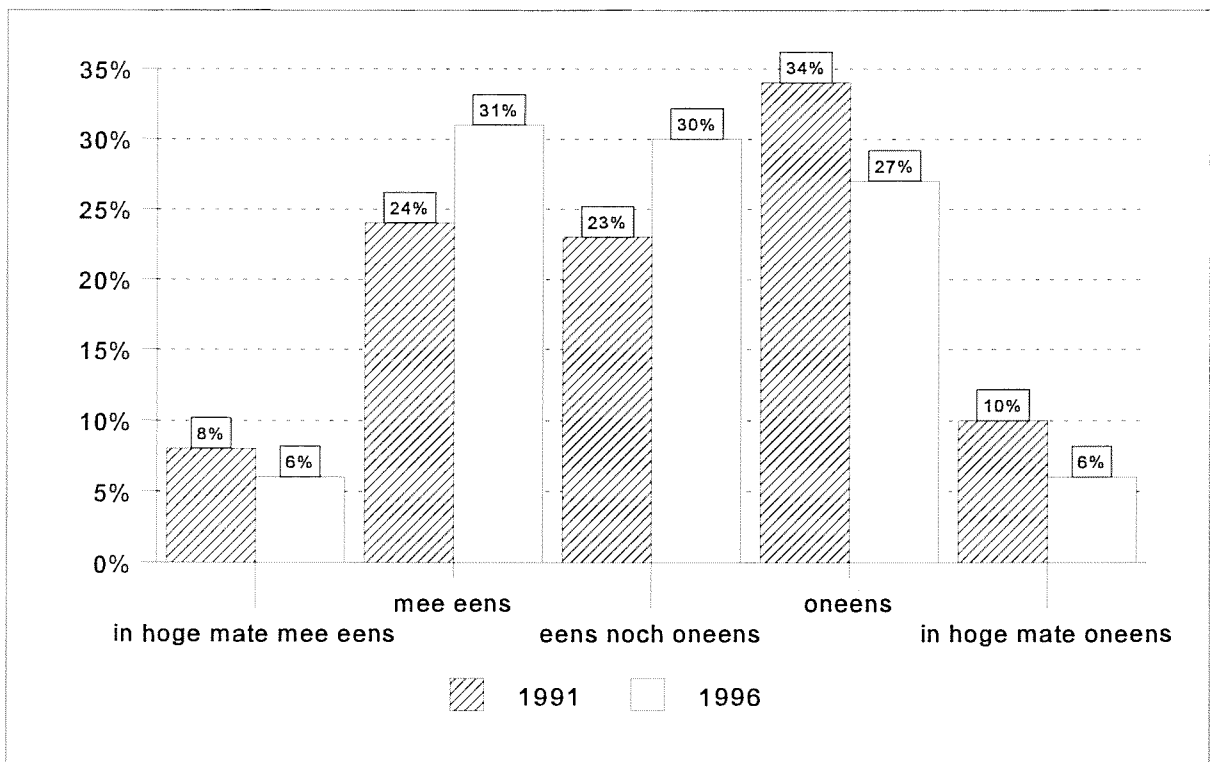
Afbeelding 7.5. Vraag 2e: Bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregelen? e. verbetering van de kwaliteit van wegen.



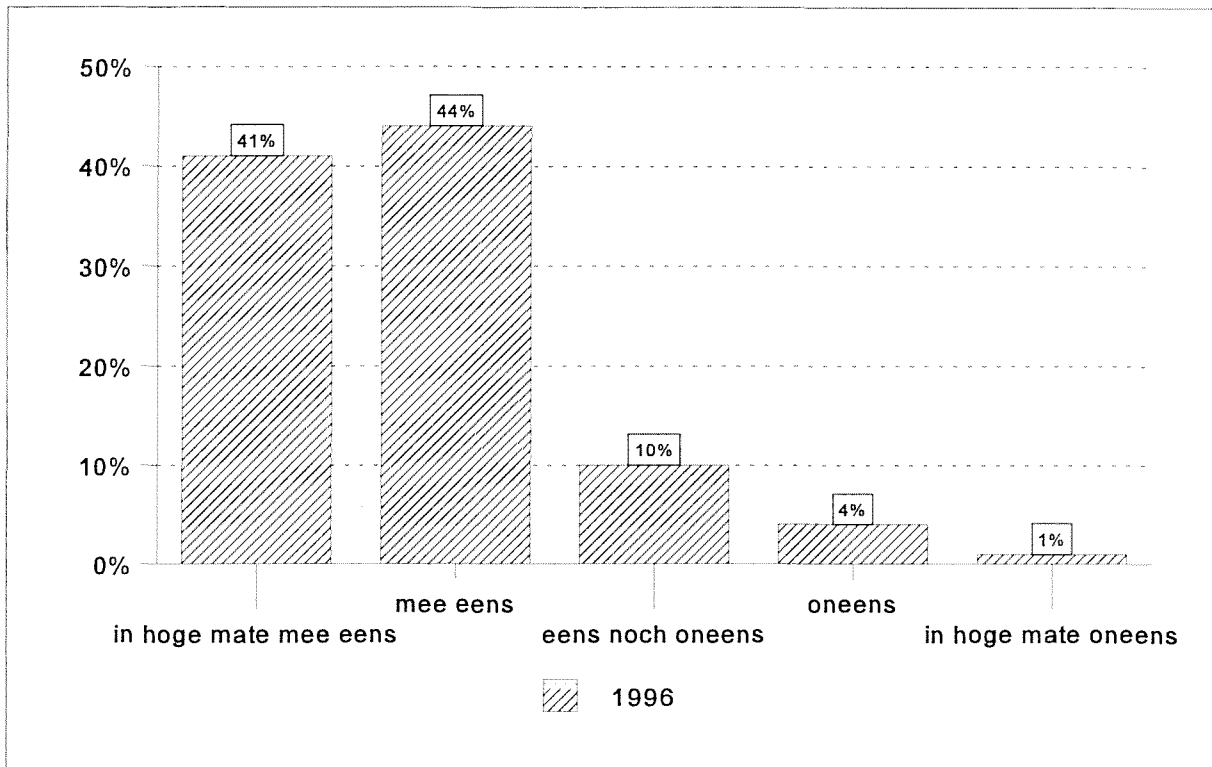
Afbeelding 7.6. Vraag 3a: In hoeverre ben u het eens met de volgende uitspraken? a. Verkeers-overtredingen zouden strenger moeten worden gestraft.



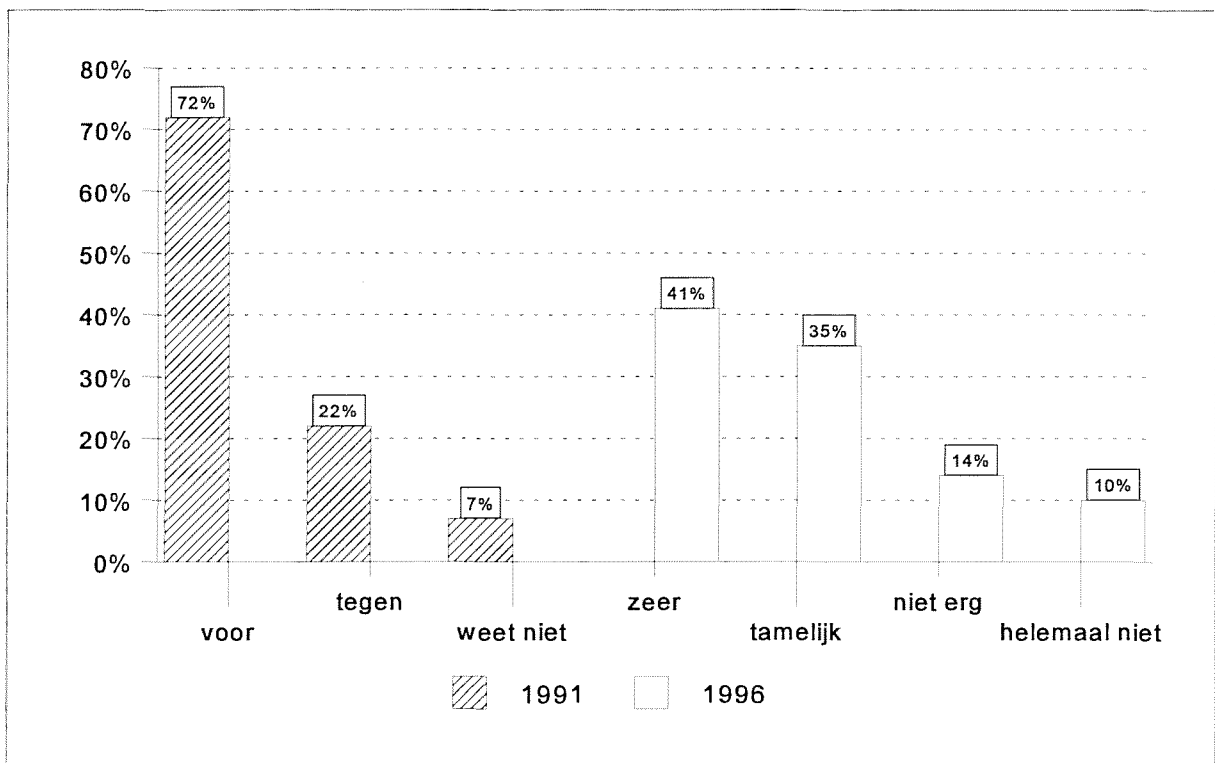
Afbeelding 7.7. Vraag 3b: In hoeverre ben u het eens met de volgende uitspraken? b. Mensen moeten zelf kunnen bepalen hoeveel ze drinken voor ze achter het stuur gaan zitten.



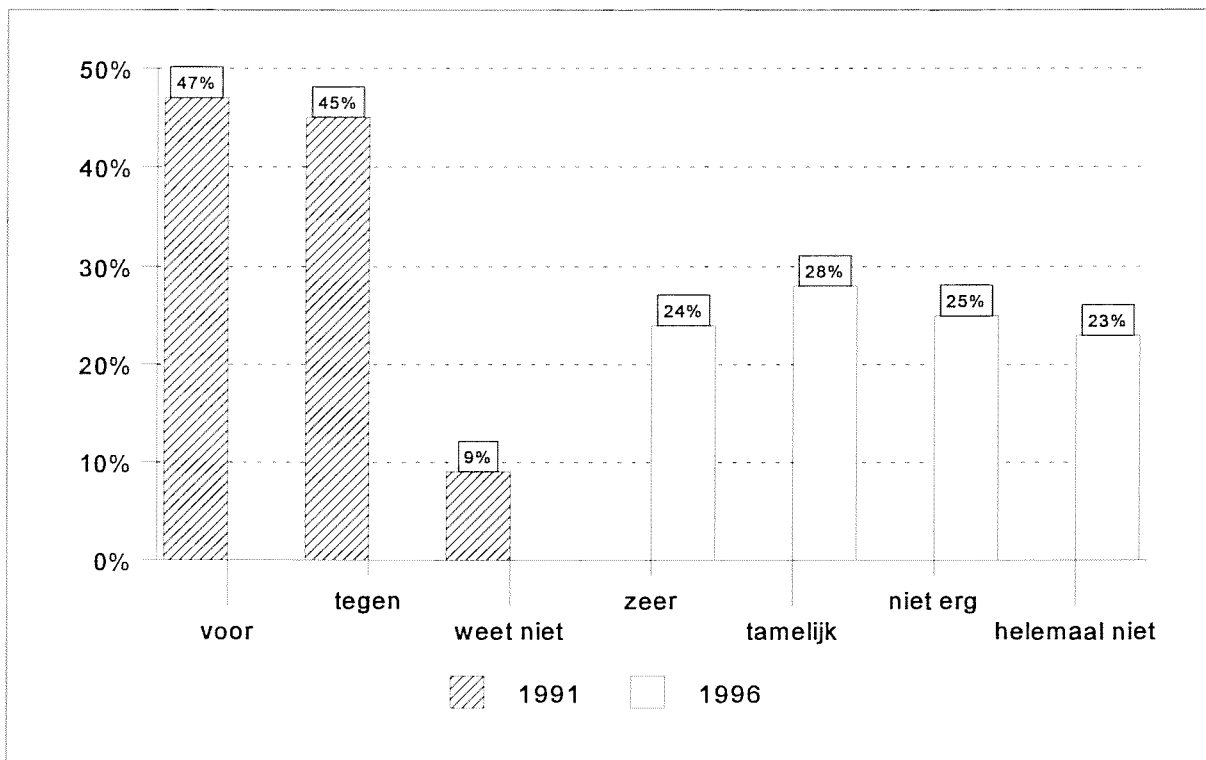
Afbeelding 7.8. Vraag 3c: In hoeverre ben u het eens met de volgende uitspraken? c. Autofabrikanten mogen de snelheid van auto's niet aanprijzen in reclame.



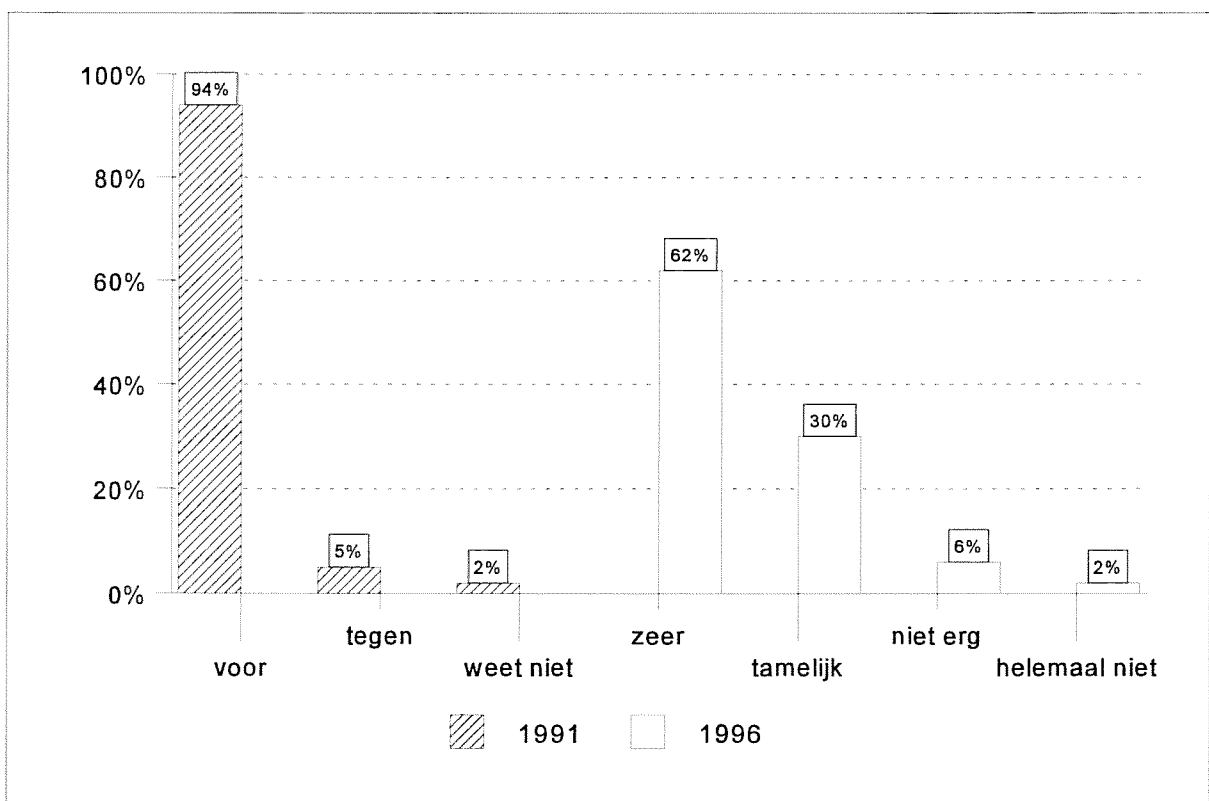
Afbeelding 7.9. Vraag 3d: In hoeverre ben u het eens met de volgende uitspraken? d. Er is beter openbaar vervoer nodig. (vraag is niet gesteld in 1991).



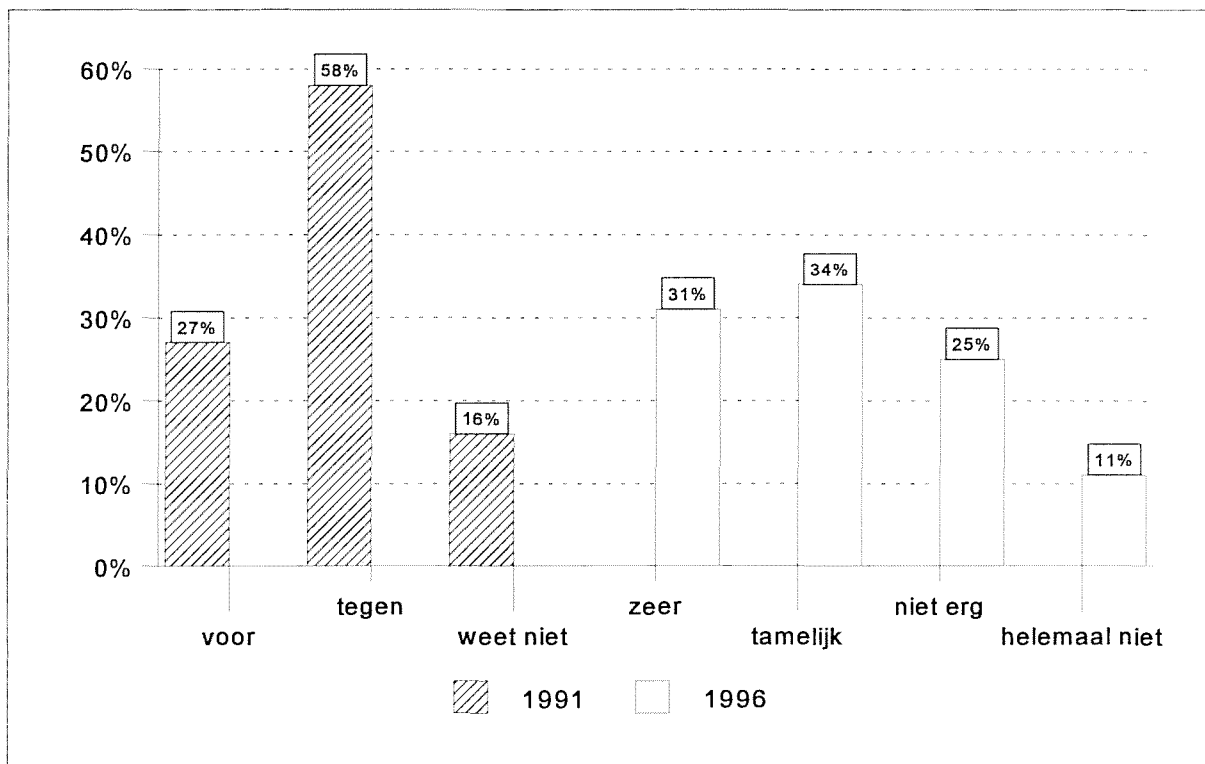
Afbeelding 7.10. Vraag 29a: In hoeverre bent u het eens met de invoering in alle Europese landen van ... a. een strafpuntenstelsel dat leidt tot ontzegging van de rijbevoegdheid bij overschrijding van een bepaald aantal overtredingen?



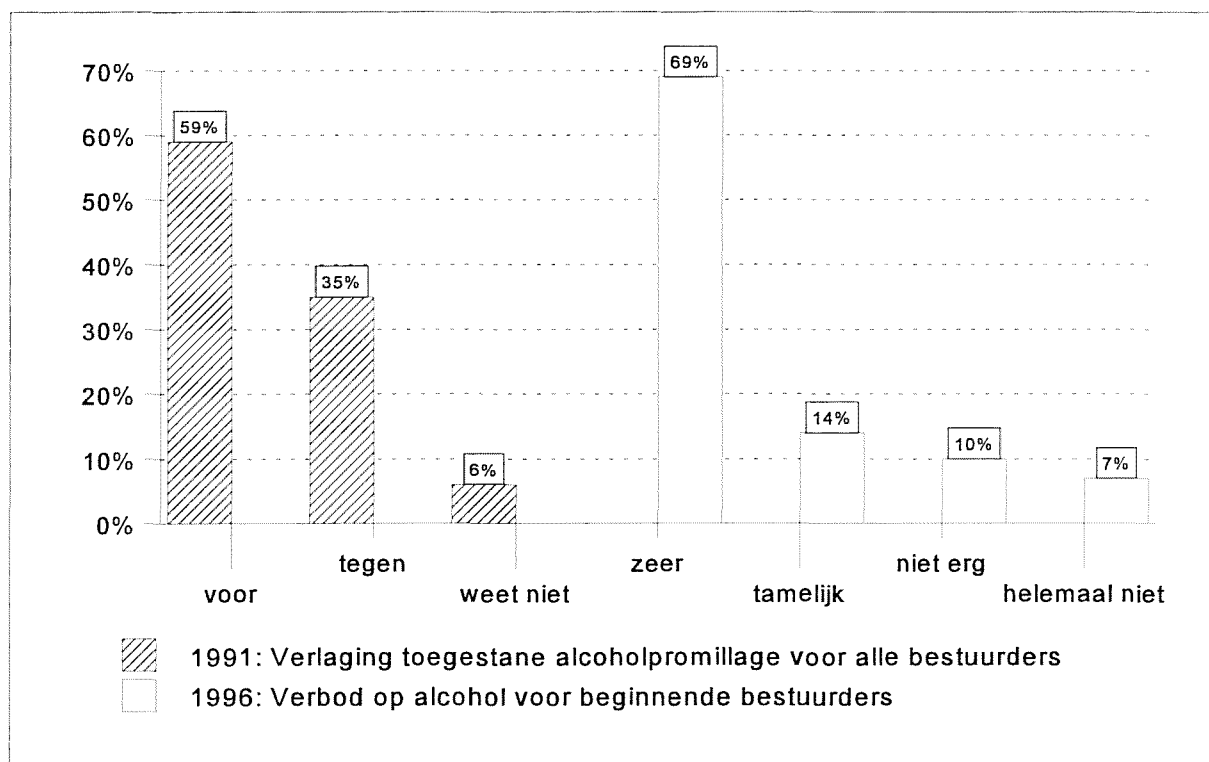
Afbeelding 7.11. Vraag 29b: In hoeverre bent u het eens met de invoering in alle Europese landen van ... b. een vereiste dat autofabrikanten de topsnelheid van de auto beperken?



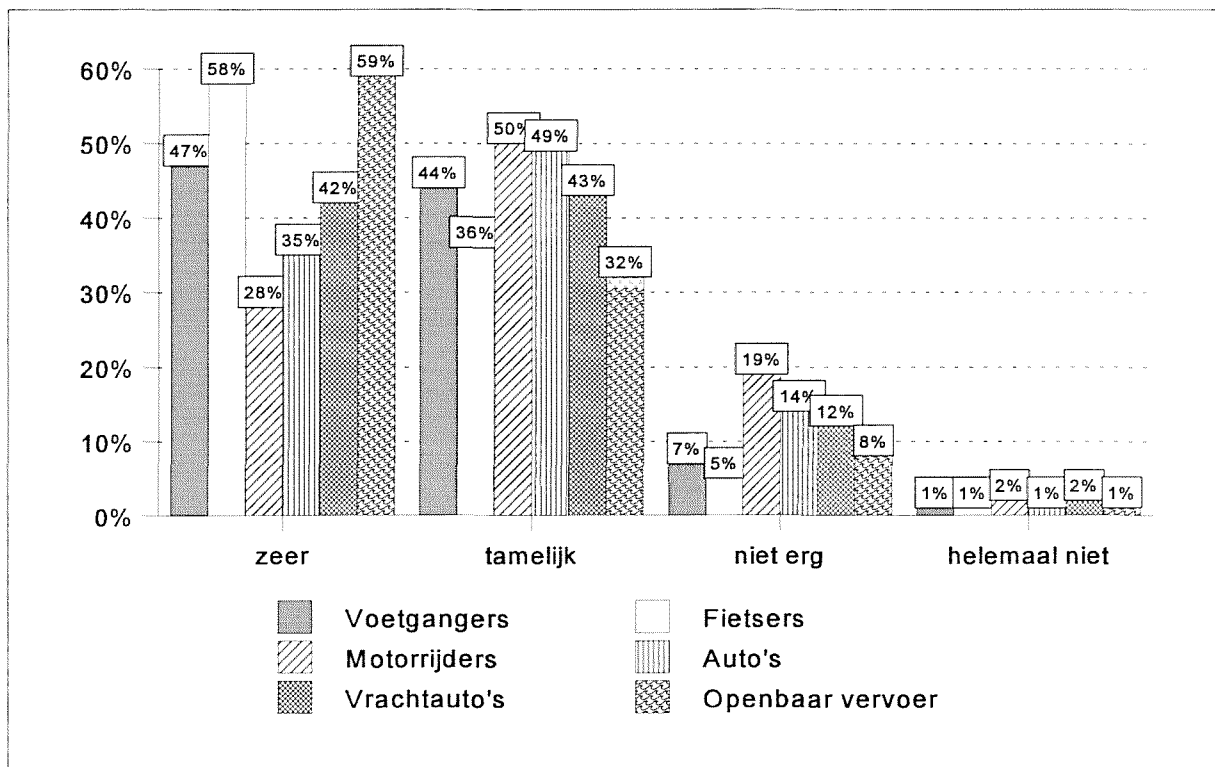
Afbeelding 7.12. Vraag 29c: In hoeverre bent u het eens met de invoering in alle Europese landen van ... c. regelmatige technische keuring van alle soorten voertuigen op veiligheid?



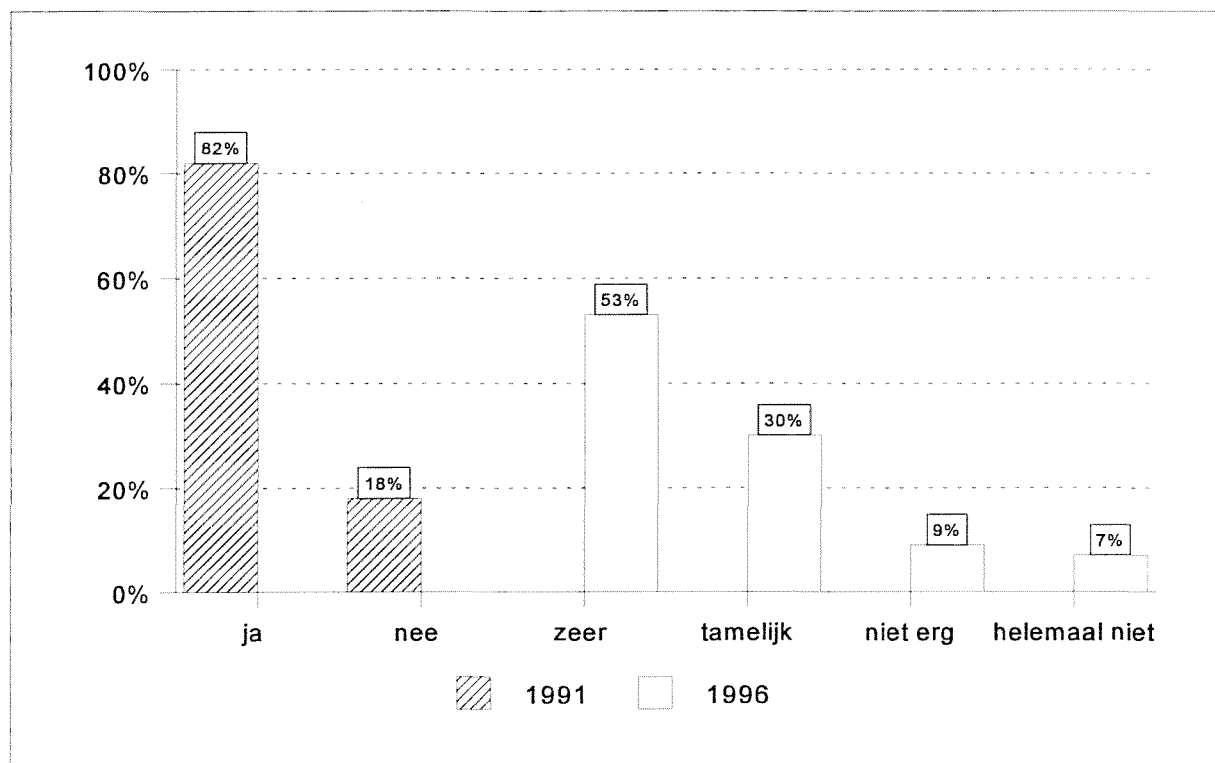
Afbeelding 7.13. Vraag 29d: In hoeverre bent u het eens met de invoering in alle Europese landen van ... d. installatie van derde remlicht?



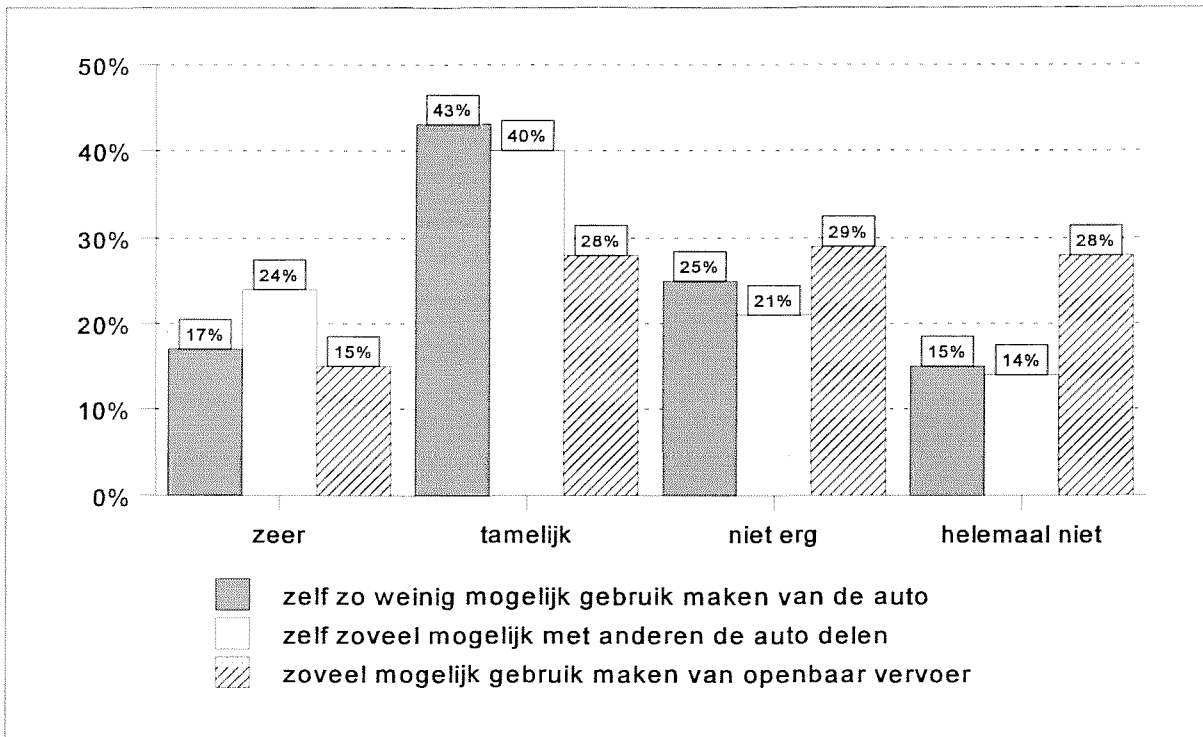
Afbeelding 7.14. Vraag 29e: In hoeverre bent u het eens met de invoering in alle Europese landen van ... e. een verbod op alcohol voor beginnende bestuurders (Vraag in 1991: ... verlaging van toegestane alcoholpromillage voor alle bestuurders).



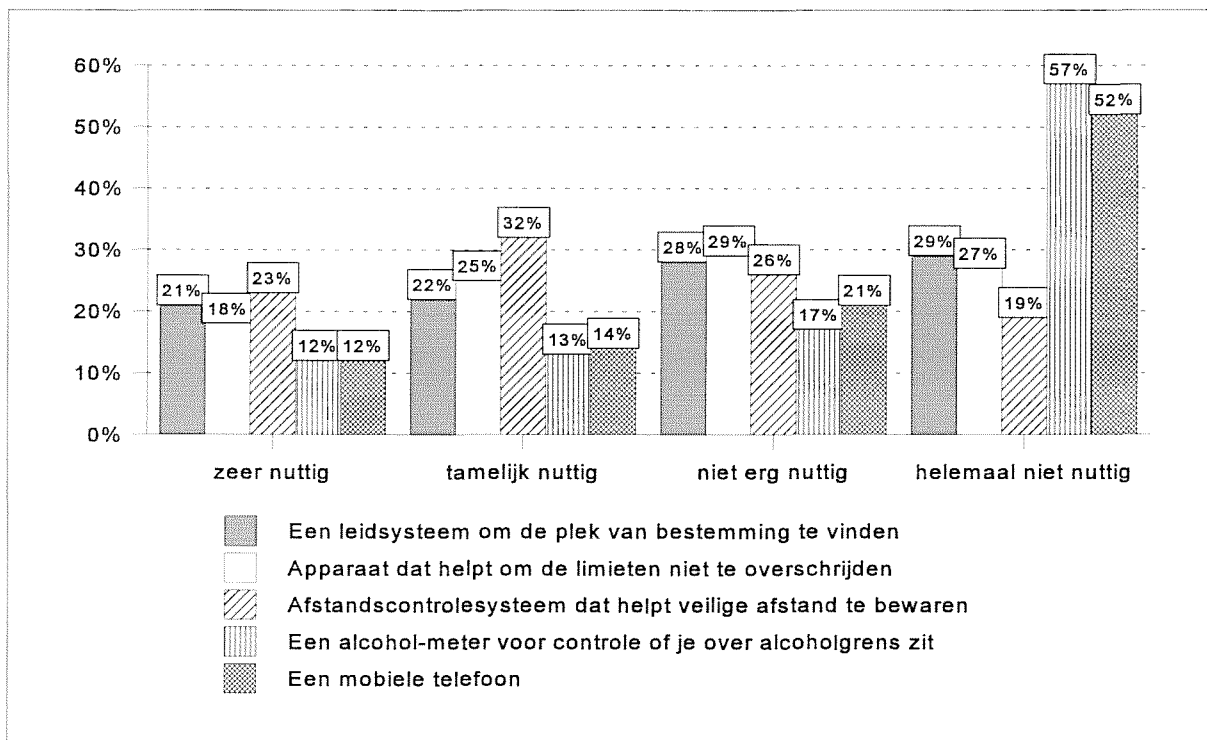
Afbeelding 8.1. *Vraag 7: Hoeveel rekening moet er gehouden worden met het volgende, als de regering plannen maakt voor de toekomst?*



Afbeelding 8.2. *Vraag 30c: In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraken? d. Voor mij is een auto alleen een middel van vervoer.*



Afbeelding 8.3. Vragen 32a-c: In hoeverre stemt u in met het instellen van het volgende voorstel om luchtvervuiling te verminderen?



Afbeelding 8.4. Vragen 33a-e: Zou u het nuttig vinden voor uzelf om een voorziening te hebben in uw auto, zoals ...a. een leidsysteem om de plek van bestemming te vinden b. een apparaat dat helpt om de snelheidslimieten niet te overschrijden c. een afstandscontrole systeem dat helpt om automatisch een veilige afstand tot de voorligger te bewaren d. een alcohol-meter waarmee je kunt controleren of je over de wettelijke alcoholgrens zit e. een mobiele telefoon?