

WET EN WERKELIJKHEID

Onderzoek naar motieven en rechtvaardigingen die fietsers aanvoeren
voor beweerd verkeersgedrag

R-88-37

Drs. J.E. Lindeijer

Leidschendam, 1988

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

Inleiding

1. Overzicht van de literatuur
 - 1.1. Status van de fiets
 - 1.2. Vandalisme
 - 1.3. De fietsenbranche
 - 1.4. De wetgever
 - 1.5. Justitie
 - 1.6. De fietser
 - 1.7. Politie en de fietser
 - 1.8. Maatschappelijke ontwikkelingen
 - 1.8.1. Individualisering, sociale controle en verkeersgedrag
 - 1.8.2. Legitimiteit en gezag
 - 1.9. Samenvatting en conclusie
2. Theoretisch uitgangspunt
3. Het onderzoekmodel
4. Aanpak van het veldonderzoek
 - 4.1. Algemeen
 - 4.2. Het interview
 - 4.3. Problemen tijdens de interviews
 - 4.4. Representativiteit en generaliseerbaarheid
5. Het respondentenbestand
6. 'Relevante' uitkomsten (eerste veldonderzoek)
7. Leeftijd en afwijkend verkeersgedrag
 - 7.1. Algemeen
 - 7.2. Afwijkende gedragspatronen in het verkeer
 - 7.3. Typologie van fietsers naar afwijkende gedragspatronen
 - 7.3.1. De jeugdige fietser
 - 7.3.2. De zelfstandige fietser

- 7.3.3. De volwassen fietser
- 7.3.4. De nette fietser
- 7.4. Samenvatting en conclusie

- 8. Kennis van verkeersregels
 - 8.1. Algemeen
 - 8.2. Praktijk van het fietsen
 - 8.3. Verkeerslessen op school
 - 8.4. Het rijbewijs
 - 8.5. Theorie en praktijk
 - 8.5.1. De jeugdige fietser
 - 8.5.2. De zelfstandige fietser
 - 8.5.3. De volwassen fietser
 - 8.5.4. De nette fietser
 - 8.6. Samenvatting en conclusie

- 9. Wet en werkelijkheid
 - 9.1. Algemeen
 - 9.2. De jeugdige fietser
 - 9.2.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid
 - 9.2.2. Rijervaring
 - 9.2.3. Politie
 - 9.2.4. Samenvatting
 - 9.3. De zelfstandige fietser
 - 9.3.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid
 - 9.3.2. Rijervaring
 - 9.3.3. Politie
 - 9.3.4. Samenvatting
 - 9.4. De volwassen fietser
 - 9.4.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid
 - 9.4.2. Rijervaring
 - 9.4.3. Politie
 - 9.4.4. Samenvatting
 - 9.5. De nette fietser
 - 9.5.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid
 - 9.5.2. Rijervaring
 - 9.5.3. Politie
 - 9.5.4. Samenvatting
 - 9.6. Samenvatting en conclusie

10. De bedrijfzekere fiets
 - 10.1. Algemeen
 - 10.2. De jeugdige fietser
 - 10.3. De zelfstandige fietser
 - 10.4. De volwassen fietser
 - 10.5. De nette fietser
 - 10.6. Samenvatting en conclusie

11. Legitimiteit van de regelgeving
 - 11.1. Algemeen
 - 11.2. De jeugdige fietser
 - 11.2.1. Legitimiteit van verkeersregels
 - 11.2.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag
 - 11.2.3. Samenvatting en conclusie
 - 11.3. De zelfstandige fietser
 - 11.3.1. Legitimiteit van verkeersregels
 - 11.3.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag
 - 11.3.3. Samenvatting en conclusie
 - 11.4. De volwassen fietser
 - 11.4.1. Legitimiteit van verkeersregels
 - 11.4.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag
 - 11.4.3. Samenvatting en conclusie
 - 11.5. De nette fietser
 - 11.5.1. Legitimiteit van verkeersregels
 - 11.5.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag
 - 11.5.3. Samenvatting en conclusie
 - 11.6. Samenvatting en conclusie

12. Model van motieven voor verkeersgedrag van fietsers
 - 12.1. Algemeen
 - 12.2. Sociale omgeving van de fietser
 - 12.2.1. Verkeersruimte
 - 12.2.2. Medeweggebruikers
 - 12.2.3. Politie
 - 12.2.4. Conclusie
 - 12.3. Het praktisch nut van verkeersregels
 - 12.3.1. Kennis van verkeersregels
 - 12.3.2. Verkeersregels in de praktijk
 - 12.3.3. Conclusie

- 12.4. Subjectieve onveiligheid
- 12.4.1. Egocentrische motieven
- 12.4.2. Sociocentrische motieven
- 12.4.3. Conclusie
- 12.5. Model van motieven voor verkeersgedrag

13. Samenvatting en conclusie

- 13.1. Vormen van afwijkend verkeersgedrag
- 13.2. Kennis van verkeersregels
- 13.3. Wet en werkelijkheid
- 13.4. De bedrijfzekere fiets
- 13.5. Legitimiteit
- 13.6. Ten slotte

14. Nawoord

- 14.1. Algemeen
- 14.2. Malaise
- 14.3. Beleidsaspecten
- 14.4. Aanzet voor ontwikkeling beleidsinstrument
- 14.5. Slotopmerking

Literatuur

Bijlage 1. Vragenlijst

Bijlage 2. Verantwoording van de gevolgde analyse

VOORWOORD

Uit resultaten van eerder onderzoek ter bevordering van de veiligheid van fietsers en fietsen komt naar voren dat er sprake zou zijn van een malaise-stemming rondom de fiets.

Om inzicht te krijgen of en zo ja in welke mate deze malaise het gedrag van fietsers beïnvloedt, is een belevingsonderzoek gehouden. De resultaten hiervan hebben geleid tot het ontwikkelen van een theoretisch model van waaruit vragen kunnen worden gedefinieerd ten behoeve van een breedte-onderzoek. Het uitvoeren van een breedte-onderzoek kan representatieve gegevens verschaffen over processen van malaise en middelen aandragen om deze processen te neutraliseren.

Dit rapport geeft een verantwoording van de resultaten van het belevingsonderzoek, dat is uitgevoerd in opdracht van de Directie Verkeersveiligheid (DVV). Dankzij de medewerking van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV) in Drenthe kon het onderzoek plaatsvinden in de gemeente Assen.

Uiteraard gaat onze dank uit naar alle respondenten die ons zo bereidwillig te woord hebben gestaan en verder mevrouw H. Hendriksen, de heer G.A. Varkevisser en mevrouw H. de Wilde voor hun behulpzaamheid bij het afnemen van de interviews.

De auteur dankt ook drs. G. Engbersen (medewerker van de vakgroep Empirische sociologie) en professor M. v.d. Vall (hoofd van de afdeling Methode en technieken) van de sub-faculteit Sociologie aan de Rijksuniversiteit te Leiden (RUL) voor hun opmerkingen en kritische kanttekeningen. Nadat dit rapport als doctoraalscriptie is aangeboden aan de sub-faculteit Sociologie van de RUL zijn de laatste drie hoofdstukken, ten behoeve van de opdrachtgever, herschreven.

INLEIDING

De laatste jaren is bij de overheid op verschillende uitvoeringsniveaus de aandacht voor de kwetsbare positie van de fietser in het verkeer toegenomen. In confrontatie met 'snelverkeer' en in het bijzonder met de personenauto blijken de meeste fietserslachtoffers te vallen (zie Tabel 1 en 2).

De 'fietser' is een verzamelnaam voor een categorie weggebruikers die niet allen een even groot risico in het verkeer lopen. Studies naar de kwetsbaarheid van deze categorie laten zien dat het ongevalrisico het grootst is voor 'jeugdigen' en 'bejaarden'; voor beide sub-categorieën om verschillende redenen (Welleman, 1984; Blokpoel et al., 1982/1983/1986; Schreuder, 1985; en anderen).

Naast andere maatregelen tracht de overheid met behulp van beschermende voorschriften dit ongevalrisico te verminderen. Toch rapporteert de Commissie Roethof dat bestaande verkeersregels en -voorschriften in toenemende mate worden overtreden, genegeerd of niet nageleefd.

De vraag dringt zich op in hoeverre beschermende voorschriften nog het beoogde doel bereiken; nog voldoende respons vinden bij de 'fietser'.

Er zijn aanwijzingen dat er sprake is van een malaise rond de fiets. Onder andere zou de status van de fiets als vervoermiddel laag gewaardeerd worden. De fiets zou gedegradeerd zijn tot een gebruiksvoorwerp waar geen zorg meer aan wordt besteed.

Factoren die het beeld van de algemene malaise en ongeïnteresseerdheid versterken, zouden tot gevolg hebben dat de fietser zich in toenemende mate gaat gedragen als een 'vogelvrije' weggebruiker (Pas, 1985). In Hoofdstuk 1 wordt hier nader op ingegaan. Hier wordt volstaan met een samenvatting van de belangrijkste aanwijzingen.

- de overheid investeert vooral in verbeteringen die ten gunste komen aan het snelverkeer
- politietoezicht op overtredingen door fietsers is verslapt
- technische controle mogelijkheden zijn voor het effectief controleren van overtredingen door fietsers onbruikbaar
- de fiets is mede het doelwit van vandalisme geworden
- het aantal fietsen dat gestolen wordt neemt sterk toe
- de fietsenbranche doet weinig aan reclame, want de fietser 'koopt toch niks'.

Wijze verkeers- deelname tegenpartij	Wijze verkeersdeelname slachtoffer						Totaal
	Zware voert.	Pers.- auto	Motor	Brom- fiets	Fiets	Voet- ganger	
<u>Geregistreerde aantallen</u>							
Zware voert.	192	1824	216	983	1248	643	5106
Pers.auto	279	6523	1302	5663	7151	4364	25282
Motor	6	70	50	71	299	176	672
Bromfiets	8	23	37	577	983	673	2301
Fiets	6	34	63	361	739	249	1452
Voetganger	2	5	19	130	95	0	251
Enkelvoudig	461	2513	905	2448	1837	5	13169
Complex	323	5076	404	794	992	741	8330
Totaal	1277	21068	2996	11027	13344	6851	56563
<u>Percentages van totaal</u>							
Zware voert.	0,3%	3,2%	0,4%	1,7%	2,2%	1,1%	9,0%
Pers.auto	0,5%	11,5%	2,3%	10,0%	12,6%	7,7%	44,7%
Motor	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,5%	0,3%	1,2%
Bromfiets	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%	1,7%	1,2%	4,1%
Fiets	0,0%	0,1%	0,1%	0,6%	1,3%	0,4%	2,6%
Voetganger	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,0%	0,4%
Enkelvoudig	0,8%	13,3%	1,6%	4,3%	3,2%	0,0%	23,3%
Complex	0,6%	9,0%	0,7%	1,4%	1,8%	1,3%	14,7%
Totaal	2,3%	37,2%	5,3%	19,5%	23,6%	12,1%	100,0%

Tabel 1. Aantallen doden en/of in een ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers 1981 t/m 1983 naar wijze verkeersdeelname slachtoffer en wijze verkeersdeelname tegenpartij bij de primaire botsing.

Leeftijd	Binnen bebouwde kom		Buiten bebouwde kom	
	man	vrouw	man	vrouw
0 - 6 jaar	12	2	1	-
6 - 12 jaar	81	47	16	9
12 - 16 jaar	215	161	57	46
16 - 18 jaar	104	58	24	11
18 - 25 jaar	131	79	30	7
25 - 60 jaar	277	156	56	20
> 60 jaar	227	147	78	27
Totaal	1047	650	262	120

Tabel 2. Betrokkenheid van fietsers bij ongevallen naar leeftijd, geslacht en plaats ongeval binnen of buiten de bebouwde kom in de provincie Drenthe 1983 t/m 1986. (Bron: Computercentrum Provincie Drenthe).

Daarbij komt dat er negatieve berichten in de publiciteit verschijnen over het verkeersgedrag van fietsers.

- fietsers zouden massaal door rood licht rijden
- steeds meer fietsers zouden 's avonds zonder licht rijden
- de fiets zou een rammelkast geworden zijn
- veiligheidsmaatregelen zouden slecht worden opgevolgd of nageleefd door fietsers.

Omdat het probleemgebied te omvangrijk is, is gekozen voor een stapsgewijze ontginning ervan. Dit houdt in dat er eerst een voorstudie op beperkte schaal is uitgevoerd. De resultaten hiervan moeten gezien worden als een aanzet voor een landelijk verkeersveiligheidsonderzoek.

De voorstudie bestaat uit twee delen.

In het eerste deel zijn metingen in het verkeer verricht naar een beperkt aantal gedragsregels en voorschriften, namelijk:

- 'de aanwezigheid van fietsverlichting' en de 'staat van onderhoud' van van fietsen
- de mate waarin men gebruik maakt van de fietsverlichting bij schemer en duisternis (= verlichtingsgedrag)
- aanwezigheid van zijreflectie.

Het eerste onderwerp houdt verband met de vermeende malaise en ongeïnteresseerdheid van de fietser. De twee laatste onderwerpen kunnen indicaties opleveren over de respons van de fietser op beschermende voorschriften.

Er is gebruik gemaakt van een beproefde meetmethode om het 'verlichtingsgedrag' en de aanwezigheid van zijreflectie te observeren. Deze metingen zijn aangevuld met een korte enquête onder passerende fietsers. Tijdens deze enquête is de onderhoudstaat van fietsen beoordeeld. De resultaten van dit deel van het vooronderzoek zijn in het rapport 'De veiligheid van het fietsverkeer I' verantwoord (Lindeijer, 1988).

In het tweede deel van de voorstudie is aandacht besteed hoe fietsers bestaande verkeersregels en -maatregelen interpreteren en welke motieven zij geven voor wel of niet afwijkend verkeersgedrag. Deze gegevens zijn met behulp van diepte-interviews verzameld. Het zijn de resultaten van het tweede deel van de voorstudie waar dit rapport zich op richt.

De grote kwetsbaarheid en het hoge ongevalrisico van fietsers, alsmede het belang van de fiets als vervoermiddel voor grote groepen mensen, is aanleiding geweest tot de beleidsvraag:

- "Hoe kan de effectiviteit van maatregelen voor fietsers worden vergroot?"

De volgende overwegingen hebben ten grondslag gelegen aan de herformulering van deze beleidsvraag:

- effectiviteit wordt opgevat in termen van risicoreductie
- risicoreductie is mede afhankelijk van de mate waarin fietsers zich houden aan geldende verkeersregels en -maatregelen
- het verkeersgedrag van fietsers wordt, vanuit sociologisch perspectief, opgevat als 'het geheel van handelingspatronen van fietsers in het verkeer'
- het verkeersgedrag wordt zowel sociaal als individueel bepaald
- sociaal verkeersgedrag is voor fietsers 'zinnig (rationeel) handelen'
- rechtvaardigingen en motieven voor het handelen verwijzen naar de 'zin' achter het handelen.

Het object van onderzoek is de fietser.

De onderzoeksvraag valt in de volgende subvragen uiteen:

- Is er sprake van afwijkend verkeersgedrag van fietsers?
- Welke vormen van afwijkend gedrag zijn er te onderscheiden?
- Hoe homogeen is de groep fietsers met betrekking tot het beweerde verkeersgedrag?
- Welke motieven voeren de fietsers aan om wel of niet afwijkend verkeersgedrag te ontwikkelen?

In Hoofdstuk 1 wordt een overzicht gegeven van de relevante literatuur. Hoofdstukken 2 tot en met 5 geven een verantwoording van de gekozen methodiek en de uitvoering ervan. Zo worden respectievelijk het theoretisch uitgangspunt, het onderzoekmodel, de aanpak van het veldonderzoek en de verantwoording van het respondentenbestand behandeld. Daar het gehele vooronderzoek uit twee onderdelen bestaat worden in Hoofdstuk 6 de relevante uitkomsten en uitspraken uit het eerste deel van de voorstudie aangehaald. Daarmee wordt op een gemakkelijke manier de aansluiting met de resultaten uit het eerste deel verkregen. Vanaf Hoofdstuk 7 begint de verantwoording van de resultaten uit de interviews. In Hoofdstuk 7 worden

afwijkende gedragspatronen die de respondenten noemen gerubriceerd. Aan de hand van deze rubricering wordt het respondentenbestand verdeeld in vier 'typen' fietsers. Rekening houdend met deze typologieën wordt in Hoofdstuk 8 de kennis van verkeersregels en de praktische ervaring van de respondenten beschreven. Hoe de vier typen fietsers in hun verkeersgedrag antwoord geven op de invloed uit de sociale verkeersomgeving, wordt in Hoofdstuk 9 uitgebreid behandeld. De beschrijving betreffende het beweerdde verkeersgedrag wordt aangevuld met de ervaringen die de respondenten hebben met vandalisme en diefstalgevoeligheid van de fiets (Hoofdstuk 10). Als laatste beschrijvende Hoofdstuk (11) wordt de problematiek van de legitimiteit aan de orde gesteld. Legitimiteit van verkeersregels en legitimiteit van het politie-optreden in het verkeer.

Aan de hand van de analyseresultaten is vervolgens het onderzoekmodel verder gemodificeerd en uitgewerkt (Hoofdstuk 12). Het rapport sluit af met een samenvatting en conclusie (Hoofdstuk 13). In het nawoord (Hoofdstuk 14) wordt aan de hand van de uitkomsten van het onderzoek een theorie ontwikkeld, wordt de mogelijke invloed van de malaise op de motivering besproken, komen beleidsrelevante aspecten aan de orde alsmede een aanzet voor het ontwikkelen van een beleidsinstrument.

1. OVERZICHT VAN DE LITERATUUR

Na bestudering van relevante literatuur is een aantal factoren naar voren gekomen die mogelijk van invloed zijn op:

- de fietser als eigenaar van een fiets, namelijk: de status van de fiets, vandalisme, de fietsenbranche, de wetgever en justitie
- de fietser als verkeersdeelnemer, namelijk: de fietser zelf, politie en maatschappelijke ontwikkelingen, waaronder: individualisering, sociale controle, legitimiteit en gezag.

Deze factoren zullen hier in het kort aan de orde komen.

1.1. Status van de fiets

McGurn (1987) geeft een overzicht van de technische ontwikkeling van de fiets vanaf ongeveer het midden van de vorige eeuw tot heden. Het is vooral gericht op de Engelse situatie, maar er mag worden aangenomen dat die niet veel zal verschillen van die in Nederland. Rond 1900 is de technische perfectie zodanig dat de fiets in productie kan worden genomen. Het duurt nog tot rond 1930 voordat de produktiekosten zodanig kunnen worden gereduceerd, dat ook de 'middenklasser' zich een fiets financieel kan permiteren. Pas na de Tweede Wereldoorlog, door de stijgende welvaart, komt dit vervoermiddel binnen het bereik van iedereen. De ontwikkeling van comfortabeler en vooral snellere vervoermiddelen heeft in die periode niet stilgestaan. Door deze technische ontwikkelingen, gevoegd bij een snelle groei van het individuele welvaartspeil na 1960, is de economische waarde van de fiets relatief gedaald. Relatief, in vergelijking met de economische waarde van alternatieve vervoermiddelen. Men kan dus stellen dat de fiets, naar de economische waarde beoordeeld, aan status heeft ingeboet.

Deze technische en economische ontwikkelingen hebben ook sociaal gezien voor de fiets en de fietser consequenties gehad. Uit een publikatie van de ANWB uit 1923 blijkt dat de fiets in 1923 nog op een grote sociale en maatschappelijke waardering kon bogen. De fiets wordt in die tijd beschreven als het vervoermiddel bij uitstek voor de bevolking, omdat deze 'zich dankzij de fiets sneller kan ontwikkelen' (Cit. uit VVF-blad, 13/3).

Maar in het begin van de jaren zestig wordt deze plaats overgenomen door de gemotoriseerde voertuigen. Het snelverkeer verruimt de sociale horizon van het individu in veel sterkere mate dan de fiets dat kan, althans als men zich financieel een auto kan veroorloven.

Mede door de ontsluiting van verder afgelegen woon- en leefgebieden neemt de verplaatsingsbehoefte sterk toe. De personenauto wordt statussymbool; het verschaft de eigenaar een zeker sociaal aanzien.

Iedereen kan een fiets kopen, maar nog niet iedereen een auto. Mede door het invoeren van het rijbewijs blijft de fiets het enige verplaatsingsmiddel van de jeugd onder de 16 jaar. Maar ook voor de ouderen in de samenleving, die geen gebruik meer durven of kunnen maken van snellere voermiddelen, blijft de fiets één van de laatste mogelijkheden.

Voor de kleinere afstanden handhaaft de fiets zich als een handig voermiddel voor de volwassene.

Sociaal gezien kan men zeggen dat de fiets, als verplaatsingsmiddel, is verdwenen naar de periferie van de samenleving. Het sociale aanzien van de fiets uit de jaren twintig is gedaald en misschien wel geheel verdwenen.

Er is echter ook een zekere statuswinst te constateren. In het begin van de jaren zeventig is door een aantal factoren de belangstelling voor de fiets toegenomen. Dit lag vooral op het recreatieve en culturele vlak. Soms zeer geavanceerde sportfietsen komen op de markt, waarvoor men gemiddeld twee maal zoveel moet betalen als voor een 'normale' fiets. Ook de oliecrisis in 1974 heeft de mens doen beseffen dat gemotoriseerde voermiddelen 'kwetsbaar' zijn in vergelijking met de fiets.

Deze ontwikkelingen duiden op een statuswinst van de fiets.

In een interne notitie van de ANWB uit 1986 komt de samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen duidelijk naar voren in de uitspraak dat de sociaal-maatschappelijke waardering voor de fiets in het algemeen aanzienlijk lager is dan de onmisbare functie van dit vervoermiddel rechtvaardigt.

De onmisbare functie wordt duidelijk uit een publikatie in de rubriek 'Politie-varia' van het Algemeen Politieblad (nov. 1987), waarin de volgende mededeling staat: "Koploper bij de mobiliteitsgroei blijkt de fiets. Was deze in 1980 nog goed voor iets meer dan negen miljard kilometer, in 1986 zijn dat er bijna twaalf miljard, een stijging van 29%".

De verlaagde status van de fiets wordt als een mogelijke oorzaak gezien voor allerlei negatieve tendensen die mede de veiligheid van de fietser in het verkeer ondermijnen.

1.2. Vandalisme

Het vandalisme aan vervoermiddelen neemt de laatste jaren drastisch toe. Vooral fietsers en automobilisten zijn hiervan het slachtoffer. Uit de jaarlijkse slachtoffer-enquête, die door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in samenwerking met het Wetenschappelijk Onderzoeks en Documentatie Centrum (WODC) wordt uitgevoerd, blijkt onder andere dat 47% van de slachtoffers van fietsendiefstal het zinloos vinden het feit aan de politie te melden (Commissie Kleine Criminaliteit, 1986, p. 15). Binnen de categorie fietsers is het vooral de schoolgaande jeugd die hiervan de dupe wordt. Ouders van deze jeugdige slachtoffers zullen in de meeste gevallen de financiële last ervan dragen. Dit zal de bereidheid bij deze groep tot het doen aanschaffen van deugdelijk fietsmateriaal en -onderdelen niet bevorderen.

Het is ook mogelijk dat de 'diefstalgevoeligheid' van de fiets nadelig inwerkt op de zorg voor het onderhoud van de fiets. De bereidheid en gemotiveerdheid om zorg te dragen voor een 'bedrijfzeker' vervoermiddel zal kunnen afnemen, met naar verwachting negatieve gevolgen voor de veiligheid van de fietser in het verkeer.

1.3. De fietsenbranche

De economische recessie heeft ook de fietsenbranche niet ongemoeid gelaten. Maar naast de economische stagnatie worden fabrikanten, handelaren en fietsreparateurs geconfronteerd met gebrek aan uniformiteit van keuringseisen en oneigenlijke concurrentie van inferieure materialen uit het buitenland die op de Nederlandse markt worden gedumpt.

Uit een kwalitatief onderzoek, onder andere betreffende de tanende belangstelling voor de fiets en de geringe kooplust bij de consument, komt het toenemende aantal fietsdiefstallen als een belangrijke invloedsfactor op het koopgedrag naar voren ('De fiets in Nederland', 1986).

De toenemende fietsdiefstalgevoeligheid ondermijnt de verkoop van nieuwe fietsen (zie Tabel 3 en 4).

Delict	Schatting aantal (x 1000)	Gemid. gestolen waarde + gemid. schade in gls	Geschatte totale schade in miljoenen gls
fietsdiefstal	937	249	233
bromfietsdiefstal	31	590	18
autodiefstal	12	7847	93
diefstal uit auto	187	962	180
diefstal vanaf auto	292	305	89
beschadiging van auto	592	115	
overige vernielingen	497	311	155
inbraak	136	2307	314
zakkenrollerij	265	371	98
overige diefstal	910	270	246
Totaal	3.859(x10³)		1.541(x10⁶)

Tabel 3. Overzicht van diverse ontvreemdingsdelicten 1982-1983 (Bron: Commissie Kleine Criminaliteit, 1986).

Type misdrijf	Type woongemeenten		
	A1-B3 (dorpen)	C1-C4 (kleinere steden)	C5 (>100.000)
fietsdiefstal	10,41	27,58	65,07
bromfietsdiefstal	0,22	0,78	2,36
autodiefstal	1,54	4,35	5,51
diefstal uit auto	6,78	14,30	57,16
diefstal vanaf auto	24,35	46,02	70,24
beschadiging auto	48,07	82,09	108,82
doorrijden	3,87	8,67	11,75
inbraak	13,98	19,70	36,57
overige vernielingen	46,48	52,80	49,56
diefstal portemonnaie	2,80	2,76	10,82
overige diefstal	19,58	20,49	28,31
handtastelijkheden binnen	2,80	2,76	5,90
handtastelijkheden buiten	1,29	0,78	4,33
bedreigingen binnen	2,58	7,09	9,83
bedreigingen buiten	7,74	8,27	16,12
exhibitionisme	3,87	5,51	11,40
Totale kans	129,94	228,46	260,32

· minder dan vijf slachtoffers in de sample
 ·· aantallen per 1000 bezitters

Tabel 4. Overzicht van de slachtofferkans per 1000 in de eigen woonbuurt (Bron: Commissie Kleine Criminaliteit, 1986).

1.4. De wetgever

De doelstellingen van de Wetgever zijn gericht op een zodanige regulering van het verkeer dat veilige afwikkeling optimaal wordt gegarandeerd.

Maatregelen, wetten, voorschriften, verbods- en gebodsbepalingen - de 'tools' van de Wetgever - hebben niet het bedoelde effect. Erger nog, het massaal negeren van verkeersregels doet de uitspraak rechtvaardigen dat het 'natuurlijk' verkeersgedrag en het 'reguliere' verkeersgedrag sterk uit elkaar zijn gegroeid; niet meer op elkaar zijn afgestemd. De Commissie Kleine Criminaliteit heeft hiervoor de volgende oorzaken aangedragen:

- Verkeersregels zijn onvoldoende vertaald in termen van uitvoerbare gedragsregels; houden onvoldoende rekening met het menselijk functioneren
- De Wetgever is de laatste decennia teveel geconcentreerd geweest op het gemotoriseerde vervoer
- Geringe pakkans
- Snelverkeer krijgt een hogere prioriteit toegekend bij verkeersgeboden en -verboden; zij wordt bevoorrecht boven het langzamer verkeer. Bevoorrecht, in de zin dat eerder voorrang of doorgang wordt verleend aan het gemotoriseerde verkeer (verkeerslichtenproblematiek).
- Overheidsgelden worden vooral benut voor het aanleggen van voorzieningen voor het snelverkeer en slechts een klein percentage van de beschikbare gelden komt ten goede aan het langzame verkeer.

(Commissie Kleine Criminaliteit, 1986, p. 75-76).

1.5. Justitie

In het Interimrapport van de Commissie Kleine Criminaliteit wordt melding gemaakt dat het gerechtelijk apparaat zou worden overspoeld door werk dat verbonden is aan het opmaken van processen-verbaal met betrekking tot fietsdiefstallen en verkeersovertredingen. Het leeuwedeel zou worden ingenomen door foutparkeerders. Daar echter de registratie niet landelijk is gecoördineerd is verifiëring van deze uitspraak niet mogelijk.

Als echter wordt aangenomen dat er tenminste enige waarheid schuilt in deze melding, zal dit tot gevolg hebben dat bestraffing van verkeersovertredingen niet effectief kan plaats vinden. Bestrafing of beloning zijn juist de geëigende middelen om sociale controle effectief uit te voeren (ISMO, 1985, p. 9).

1.6. De fietser

Uit resultaten van een oriënterend onderzoek naar de stand van zaken van fietsverlichting komt het volgende naar voren: "de stand van zaken bij de fietsverlichting is verre van bevredigend. Het is gebleken dat de verlichting niet steeds wordt ingeschakeld wanneer dat nodig is; de verlichting is vaak defect". De oorzaak zou gezocht kunnen worden in "de weerstand die bij vele betrokkenen kan worden geconstateerd om bij te dragen tot het invoeren, implementeren en handhaven van maatregelen die de situatie zouden verbeteren" (Schreuder, 1985, p. 26).

Een verkennend onderzoek naar o.a. de houding van de fietser tegenover zijn of haar fiets levert indicaties op dat er, vooral bij jeugdigen, verband kan bestaan tussen het rijden op een 'onveilige' fiets ('onveilig' omdat bijvoorbeeld de verlichting kapot is) en de mening van de fietser dat het rijden zonder licht geen risico oplevert voor andere weggebruikers (Pas, 1985, p. 20-30).

Dit zou betekenen dat de individuele verkeersdeelnemer verkeersonveiligheid vertaalt in termen van verkeersrisico voor anderen: de mate waarin het eigen afwijkende verkeersgedrag risico meebrengt voor anderen.

1.7. Politie en de fietser

Wetshandhavers (politie) voelen zich machteloos om adequaat te reageren en in te grijpen (Pas, 1985, p. 20-22).

Het massale fietsverkeer verkleint de pakkans van de 'individuele' overtreder. Controle door politie vindt steeds vaker plaats met behulp van technische apparatuur, waardoor de fietser als anonieme, niet herkenbare weggebruiker, buiten deze controle valt.

Een probleem dat hier wellicht mee te maken heeft is de visie die de individuele politieagent ontwikkelt over 'onveilig' verkeersgedrag (Gundy, 1983). Als het waar is dat in het huidige verkeersbeeld verkeersdeelnemers massaal verkeersregels overtreden, dan is het voor een agent niet mogelijk om op elke geconstateerde overtreding te reageren. Hij of zij zal genoodzaakt worden een 'rangorde' aan te brengen in de overtredingen die worden opgemerkt. Deze rangorde kan gebaseerd zijn op een 'ernstmaat'; de kans op een meer of minder ernstige afloop voor overtreder en/of anderen van de geconstateerde overtreding. Het is mogelijk dat de toegenomen werkbelasting van de agent hierop mede van invloed is.

Over de opstelling van de politie en het gevolg daarvan voor de verkeers-

deelnemers worden, door de Interdepartementale Stuurgroep Misbruik en Oneigenlijk gebruik (ISMO) de volgende uitspraken gedaan: "meer in het algemeen gesproken ondervindt de burger een weerslag van uitvoeringsproblemen die voortvloeien uit zwakke regelgeving, gecombineerd met een vaak krappe personeelsbezetting". Het is jammer dat het begrip 'zwak' niet verder wordt geëxpliciteerd (ISMO, 1985, p. 32).

Deze ontwikkeling kan tot gevolg hebben dat vooral veel regelovertredend fietsgedrag niet door de agent als onveilig wordt aangemerkt. De agent zal dan in veel gevallen niet ingrijpen bij het zien van verkeersovertredingen van fietsers. Het gevaar dat hierin schuilt is dat de fietser, bij het zien van deze 'tolerantie', het politiegedrag interpreteert als onverschillig, machteloos of gedesinteresseerd. Met als gevolg een afzwakking van de preventieve werking, die uitgaat van het zien van een agent op het verkeersgedrag. Als de politie dan wèl eens ingrijpt kan dat gemakkelijk ervaren worden als willekeur.

1.8. Maatschappelijke ontwikkelingen

1.8.1. Individualisering, sociale controle en verkeersgedrag

Verkeersdiscipline lijkt een zeldzaam goed aan het worden. Verkeersdiscipline, opgevat als verkeersgedrag dat geldende verkeersregels naleeft. Het proces van individualisering in de maatschappij lijkt zich ook in het verkeersproces te manifesteren (Commissie Kleine Criminaliteit, 1984; Pas, 1985). Hier wordt een samenhang gesuggereerd die nadere uitleg behoeft.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft de individuele specialisering een vlucht genomen, met als gevolg een toenemende arbeidsdeling. Voor de individuele mens heeft dat consequenties voor het gemeenschapsgevoel. Het gemeenschappelijke wat de mens in deze ontwikkeling over blijft is de gerichtheid op de mens zelf. Specialisering werkt het streven naar individuele ontplooiing en het verlangen naar autonomie in de hand. Dit principe van de waardigheid van het individu en het principe van arbeidsdeling behoren tot de inhoud van het individualisme.

Daarnaast moet ook het democratiseringsproces worden genoemd, waarin het gelijkheidsprincipe wordt nagestreefd. De overheid neemt, waar mogelijk, emancipatiebevorderende maatregelen. Maar gelijkheid en individualisme

staan in een natuurlijke spanningsverhouding met elkaar, want het gelijkheidsprincipe houdt beperking in van het individuele vrijheidsprincipe. Daarbij komt dat het individualiseringsproces een algemeen aanvaarde overeenstemming over doelstellingen en regels bemoeilijkt, met als gevolg dat gemeenschappelijke waarden en normen kunnen gaan ontbreken. Hierbij moet ook het proces van het doel-rationele handelen ter sprake worden gebracht. Doel-rationeel handelen van het individu is berekenend handelen: middelen worden zo efficiënt en effectief mogelijk afgestemd op het te bereiken individuele doel (Laeyendecker, 1986, p. 131-136).

Met andere woorden, individualisering is het streven naar verzelfstandiging; het streven van personen zich los te maken uit diverse afhankelijkheidsrelaties op grond van veranderde ethische opvattingen (Schuyt et al., 1986, p. 189).

Als deze tendensen zich ontwikkelen, zoals in veel publikaties wordt verondersteld, betekent het een verminderde mogelijkheid tot sociale controle. Sociale controle is een mechanisme dat mensen gebruiken om elkaar te wijzen op 'gedrag zoals het behoort' en dit gedrag nu is gebaseerd op gemeenschappelijk aanvaarde waarden en normen (Jager, 1978, p. 79).

Vertaald naar de alledaagse verhoudingen in het verkeer kan een toenemende individualisering er toe leiden dat de weggebruiker een eigen interpretatie van 'veilig' verkeersgedrag ontwikkelt vanuit de behoefte (of noodzaak?) aan zelfstandigheid op grond van doel-rationele overwegingen. De weggebruiker ontwikkelt dan eigen verkeersnormen. Deze individuele verkeersnormen kunnen sterk afwijken van de algemeen geldende normen in de bestaande verkeersstructuur. Door afnemende sociale controle vindt géén bijsturing van het afwijkende verkeersgedrag plaats.

Het resultaat hiervan kan de verkeersonveiligheid doen toenemen, omdat de voorspelbaarheid van verkeersgedrag afneemt (Bleichrodt, 1987, p. 17).

1.8.2. Legitimiteit en gezag

Men kan het geheel waarbinnen het -zich-verplaatsen-langs-de-weg plaats vindt, opvatten als een systeem met een eigen structuur. De mens die van dat systeem gebruik maakt, krijgt met deze structuur te maken en ontwikkelt daar een eigen antwoord op. De gemeenschappelijke componenten van alle antwoorden kunnen beschreven worden als 'het verkeersgedrag'. De overheid, als eerste verantwoordelijke voor een vlotte en veilige doorstroming, heeft aspecten van dit verkeersgedrag gereguleerd; in gedrags-

regels vastgelegd. Deze gedragsregels zijn onderdeel van het cultuurpatroon, dat in het socialisatieproces wordt overgedragen. In de praktijk van alle dag vindt door herdefiniëring en herinterpretatie bevestiging of ontkenning van deze en andere regels plaats.

Als bijvoorbeeld de fietser verkeersregels naleeft betekent dit dat daarmee de overgedragen 'definitie van verkeersregels' wordt bevestigd en aldus in stand gehouden. Door de bevestiging spreekt het individu bewust of onbewust het vertrouwen in de juistheid van die regels uit. De regel wordt gelegitimeerd.

Uit diverse publikaties, onderzoeken en kranteberichten ontstaat de indruk dat verkeersdeelnemers verkeersregels en -maatregelen vaak negeren. De vanzelfsprekende acceptatie van verkeersregels wordt door zo'n ontwikkeling ondermijnd. De vraag rijst of verkeersdeelnemers verkeersregels nog wel als zinnig ervaren. Als verkeersregels hun zinvolheid of functionaliteit verliezen zal dit de legitimering ervan in negatieve zin beïnvloeden. De overheid krijgt dan te maken met een legitimitieitsprobleem (Engbersen, 1986, p. 210).

Zoals hierboven al is opgemerkt zijn verkeersregels gebaseerd op gemeenschappelijke componenten van het verkeersgedrag. Het zijn richtlijnen voor het individu hoe te handelen in bepaalde situaties. Richtlijnen houden een zekere vrijheid van handelen in. Politietoezicht speelt hierin een sociaal-controlerende rol met de mogelijkheid gewenst gedrag af te dwingen. Het vertegenwoordigt het "gezag". Gezag, gedefinieerd als door individuen aanvaarde en bewust ervaren vorm van sociale controle, heeft een directe relatie met legitimiteit. Gezag kan effectief worden uitgevoerd als het als zinnig wordt aanvaard en niet slechts omdat het rechtmatig wordt uitgeoefend. Met andere woorden, handhaving van bestaande verkeersregels wordt problematisch als verkeersdeelnemers de regels niet meer ervaren als zinnig of functioneel. Gezag dat in zo'n situatie verkeersgedrag afdwingt kan niet meer steunen op een vanzelfsprekende acceptatie van de verkeersdeelnemer om het afwijkende gedrag te corrigeren. Verzwakking van de legitimiteit van het overheidsgezag valt, volgens Laeyendecker, "af te lezen uit de intensivering van het actieve en passieve verzet tegen overheidsbesluiten" (Laeyendecker, 1986, p. 139). Uitgeoefend gezag wordt dan alleen gerechtvaardigd omdat de politie 'haar plicht doet'. Uitoefening van gezag moet functioneel van aard zijn, anders versterkt het het legitimiteitsprobleem.

1.9. Samenvatting en conclusie

Kan er vanuit een historisch perspectief worden geconcludeerd dat er sprake is van statusverlies van de fiets, de fietser anno 1988 heeft te maken met de fiets die de eerste twintig jaren van zijn leven nagenoeg het enige vervoermiddel is. Men moet ervaren dat men leeft in een tijd dat de fiets diefstalgevoelig blijkt en object van vandalisme is en dat de wegbeheerder de fiets een bescheiden plaats toekent in het verkeer. Daarbij komt dat de toegenomen mobiliteit zowel politie als justitie voor grote problemen stelt, waardoor de fietser in het verkeer slechts marginale aandacht krijgt.

Het gebrek aan controle van het verkeersgedrag van fietsers, de tanende belangstelling van de fietser voor het onderhoud van de fiets en de maatschappelijke ontwikkeling naar een toenemende individualisering zou leiden tot een anarchistisch verkeersgedrag bij fietsers.

Met andere woorden, er is sprake van een malaise rondom de fiets. Deze malaise kan de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. De voorspelbaarheid van het fietsgedrag neemt bij een individuele afweging om wel of niet bestaande regels op te volgen af. Daarbij kan het risico dat de fietser loopt in het verkeer toenemen als de fiets, door gebrek aan zorg voor het onderhoud, niet meer bedrijfzeker is. De overheid krijgt te maken met een legitimititeitsprobleem.

2. THEORETISCH UITGANGSPUNT

Homans komt in zijn boek 'Social behavior' tot de stelling "dat een bepaalde handeling niet slechts wordt gehandhaafd door zijn natuurlijke of primaire beloning maar ook door andere meer kunstmatige beloningen, in het bijzonder door veralgemeende stimuli als geld en sociale bijval" (gecit. uit Rademaker, 1976, p. 71). Deze stelling baseert Homans enerzijds op de gedragstheorie van Skinner, die stelt dat het menselijk gedrag vorm krijgt door 'differentiële versterking' (= beloning en bestraffing). Anderzijds maakt hij gebruik van de ruiltheorie uit de klassieke economie, namelijk dat de winst van een ruilhandeling gelijk is aan de beloning minus de kosten of investering van die handeling. Hij vat hierbij 'interactie' op als een vorm van 'ruil'. Aan deze beide basisvoorstellingen voegt hij nog het begrip 'de verdelende rechtvaardigheid' toe. Dit houdt in dat mensen een bepaalde verwachting hebben omtrent een beloning of bestraffing en dat "deze verwachting gegeneraliseerd wordt voor andere mensen, zodat iedereen verwacht dat als dezelfde mensen hetzelfde gedrag in dezelfde omstandigheden ten toon spreiden, zij dezelfde beloningen moeten ontvangen" (idem, p. 70).

Het probleem hierbij is echter dat begrippen als beloning, bestraffing en kosten of investeringen vaak niet alleen afhangen van eerder opgedane ervaring van het individu, maar ook van de aard van de situatie (= omgevingsinvloed, sociale context) in heden en verleden.

De pragmatist Thomas zegt in dit verband dat de werkelijkheid waarin mensen leven een 'gedefinieerde' werkelijkheid is, die door handelen op basis van definities in stand wordt gehouden, dan wel wordt veranderd. Aan het handelen gaat dus interpretatie vooraf (Laeyendekker, 1981, p. 351).

Deze interpretaties berusten niet alleen op een creatieve prestatie van het individu. Het individu maakt vaak (onbewust) gebruik van reeds bestaande definities en handelt daarnaar. Een voorbeeld is bijvoorbeeld het rechts rijden in het verkeer. Door deze definitie over te nemen (verbale socialisatie) en ernaar te handelen wordt de 'algemeen geldende' definitie in stand gehouden. Maar het overnemen en ernaar handelen hangen op hun beurt weer samen met de dagelijkse ervaringen in het verkeer.

Marsh (1980) maakte onder andere van dit theoretische concept gebruik. Zijn uitgangspunt komt erop neer dat individuele mensen zichzelf en hun omgeving zien in termen van gemodelleerde werkelijkheden. Deze modellen

zijn gesimplificeerde reconstructies van de werkelijkheid, daarom subjectief en onvolledig. Mensen hanteren die modellen in hun denken en baseren daar hun handelen op: de rationaliteit van het menselijk handelen. Dit impliceert een 'interne' logica.

Hoewel deze constructies vaak onbewust gehanteerd worden, zijn ze manifest en concreet in hun (gedrags)consequenties voor de samenleving. Dat nu is sociologisch belangrijk. Dit sociologisch perspectief wordt gehanteerd van uit een interpretatieve invalshoek en is uitgangspunt voor dit onderzoek.

In de interpretatieve sociologie wordt de sociale werkelijkheid opgevat als een, door individuen en groepen, geïnterpreteerde werkelijkheid. Voor het vergaren van wetenschappelijke kennis over onderdelen van deze sociale werkelijkheid worden "de in eigen woorden weergegeven ervaringen van onderzochte personen opgevat als symbolische verwijzingen naar standen van zaken in de werkelijkheid, vooral van relaties tussen personen en van sociale processen" (Schuyt, 1986, p. 26). Het menselijk handelen is in deze visie het antwoord van individuen of groepen individuen op een geïnterpreteerde werkelijkheid. Deze werkelijkheid wordt gecreëerd op grond van een eigen definitie van de situatie. Anders gezegd, elk incident of elke situatie in de werkelijkheid wordt in symbolen waargenomen. De interpretatie die het individu aan deze symbolen verbindt, vormt zijn of haar sociale antwoord daarop. "Waarneming van de werkelijkheid berust steeds op een oordeel over die werkelijkheid en dit oordeel kan slechts tot stand komen met behulp van symbolen die wij in een sociale situatie hebben geleerd te gebruiken" (Schuyt, 1986, p. 27).

Via interviewtechnieken kan de onderzoeker de rechtvaardigingen die respondenten voor het handelen aandragen verzamelen. Door vervolgens deze rechtvaardigingen, of motivationele redeneerpatronen, te ordenen en te beschrijven wordt inzicht verkregen in het proces van zingeving van dat handelen.

De werkelijkheid van de fietser is een dynamische werkelijkheid, omdat deze voortdurend wordt gevormd onder invloed van indrukken die de fietser opdoet in het verkeer. Elke verkeerssituatie vraagt een adequaat antwoord en heeft consequenties voor het verkeersgedrag. Als concreet verkeersgedrag heeft het consequenties voor medeweggebruikers en dus voor de samenleving als geheel.

Dit onderzoek is daarom gericht op het in kaart brengen van relaties tussen instituties (hier de verkeersregels en -maatregelen), sociaal verkeersgedrag en handelingspatronen in het verkeer. Daarbij zal worden nagegaan in hoeverre respondenten in hun rechtvaardigingen en motieven verwijzen naar processen die de malaise bepalen.

3. HET ONDERZOEKMODEL

Vervoermiddelen nemen binnen het verkeer- en vervoersysteem verschillende posities in ten opzichte van elkaar, onder andere op grond van hun specifieke kenmerken, zoals massa en snelheid.

Verkeersregulering vindt zijn neerslag in de wijze waarop vervoermiddelen zich tegenover elkaar verhouden binnen het verkeer- en vervoersysteem. Verkeersregels die deze verhoudingen reguleren komen onder andere voort uit onderlinge verschillen, zoals snelheid en kwetsbaarheid in relatie tot de veiligheid van het individu. Dit zijn waarden en doelstellingen binnen het verkeer- en vervoersysteem. Verkeersnormen zijn de richtlijnen om deze waarden en doelstellingen na te streven.

Sociaal gedrag vindt altijd plaats binnen een sociale context. Gedrag wordt gedefinieerd als het geheel van handelingspatronen. Het is enerzijds het gevolg van interactie met de omgeving en anderzijds het gevolg van het nastreven van bepaalde waarden (= institutioneel gedrag). Verkeersgedrag is dan het geheel van handelingspatronen binnen de verkeersruimte: de sociale verkeersomgeving van de verkeersdeelnemer.

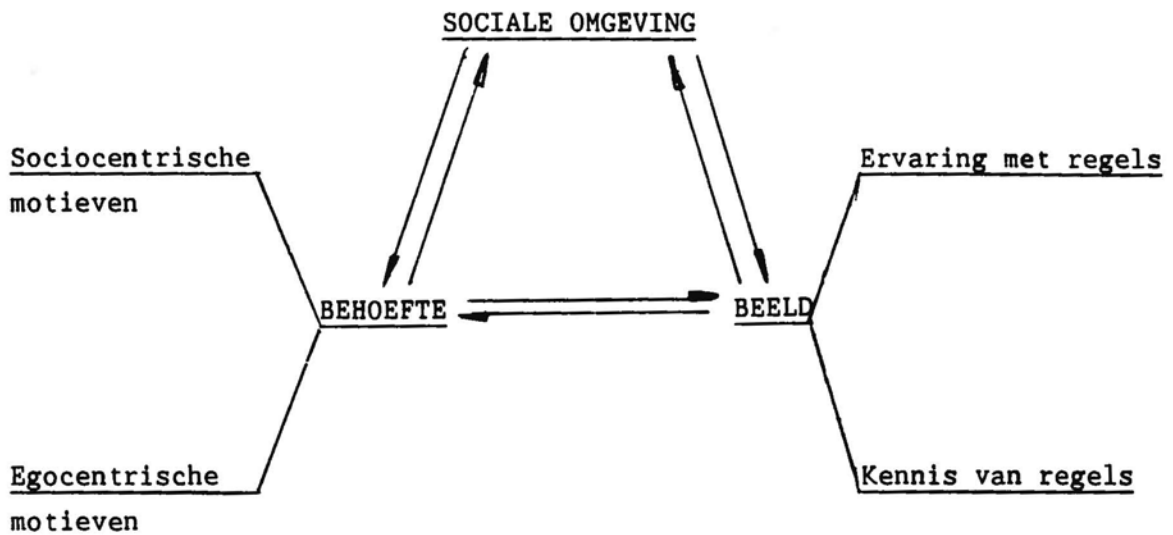
Het verkeersgedrag zelf is een dynamisch proces, omdat het wordt beïnvloed door de situatie van alledag in het verkeer. Indrukken die in het verkeer worden opgedaan vormen de basis voor het interpreteren van de verkeerssituatie. De interpretaties leveren gelijktijdig vergelijkingsmateriaal op om in volgende, soortgelijke situaties zó of zó te handelen. Op deze wijze ervaart en leert men in het verkeer dat er een vast patroon van verhoudingen bestaat. Men zal ervaren dat de complexiteit van het verkeer geordend moet verlopen wil iedereen zich kunnen blijven verplaatsen op een vlotte en veilige manier.

Met andere woorden, op grond van kennis van verkeersregels en ervaring met de toepassing ervan vormt het individu zich een beeld van het verkeersproces.

Door het opdoen van ervaringen in het verkeer, het verwerken en interpreteren van die ervaringen en het bespreken van deze ervaringen met anderen, krijgt behoefte aan regelgeving gestalte. Maar ook maatschappelijke en sociale ontwikkelingen werken op de oordeelsvorming van het individu in. Daarom zal de behoefte aan regelgeving niet alleen een individueel of egocentrische, maar ook een sociaal-maatschappelijke of sociocentrische dimensie kennen.

Anders gezegd, beeldvorming op grond van kennis en ervaring en behoefte-
vorming op grond van individuele en sociale overwegingen beïnvloeden
elkaar wederzijds en worden geconcretiseerd (= zichtbaar) in het ver-
keersgedrag dat het antwoord is van de individuele verkeersdeelnemer op
zijn of haar verkeersomgeving.

Deze onderlinge samenhang kan schematisch als volgt worden weergegeven:



4. AANPAK VAN HET VELDONDERZOEK

4.1. Algemeen

Het onderzoek is in Assen uitgevoerd, omdat het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid (ROV) in Drenthe haar medewerking, zowel in de vorm van een financiële bijdrage als organisatorisch, heeft willen verlenen.

Om resultaten uit beide delen van het vooronderzoek te kunnen integreren, is de eis gesteld dat het respondentenbestand voor het tweede deelonderzoek moest worden gevonden onder fietsers die ook in het eerste deelonderzoek hadden meegedaan. Dit is op de volgende wijze opgelost.

In de maanden januari, februari en maart 1987 is het voeren van fietsverlichting geobserveerd en de aanwezigheid van zijreflectie genoteerd. Uit de groep passerende fietsers zijn mensen staande gehouden en ondervraagd. De enquêteurs hadden opdracht om na een enquête, die ongeveer 5 minuten duurde, de volgende fietser staande te houden. Tijdens de enquête is de fiets globaal op deugdelijkheid en staat van onderhoud onderzocht. De enquête werd afgesloten met de vraag of men bereid was mee te werken aan een vervolgonderzoek. Uit deze groep vrijwillige aanmeldingen zijn respondenten geselecteerd, die aan huis zijn geïnterviewd over rechtvaardigheden en motieven die men aanvoert voor 'beweerd' verkeersgedrag.

Er zijn 2400 fietsers geobserveerd, verdeeld over: januari (1527), februari (595) en maart (278). Uit deze groep zijn 717 fietsers staande gehouden om te worden geënquêteerd, waarvan 137 mensen weigerden mee te doen.

4.2. Het interview

Voordat het tweede gedeelte van het veldonderzoek van start kon gaan is er in het westen van het land een pilotstudie uitgevoerd, met als doel: na te gaan of de gekozen opzet voldeed. In het totaal zijn 15 fietsers geïnterviewd. Adressen van deze respondenten zijn uit de privéomgeving van de onderzoeker verkregen. De resultaten rechtvaardigden een uitgebreider onderzoek.

Van de 580 geënquêteerde fietsers in Assen waren 415 mensen bereid mee te doen aan een vervolgonderzoek. 330 mensen gaven naast naam en adres óók

een telefoonnummer op. De groep geënquêteerden wonen allemaal in of rond de gemeente Assen, vandaar dat om praktische redenen alleen fietsers met telefoonnummer zijn benaderd. In totaal zijn er 75 fietsers gebeld. In de tijd die beschikbaar was, bleken 67 fietsers mee te kunnen doen.

Het interview moest inzicht geven in:

- de selectie die fietsers toepassen bij de naleving van regels en maatregelen
- de rechtvaardigingen die fietsers voor de gekozen selectiviteit aanvoeren
- de invloedsferen die hierbij een rol spelen.

Uit het onderzoekmodel zijn de volgende aandachtsgebieden af te lezen:

- waaruit bestaat de sociale omgeving van de fietser en hoe beïnvloedt deze het fietsgedrag (= inzicht in het interactieproces)?
- welk beeld heeft de fietser van verkeersregels en -maatregelen?
- welke kennis bezit men van verkeersregels en -maatregelen?
- hoe ervaart men de regelgeving in de praktijk?
- welke individuele overwegingen spelen hierbij een rol?
(= egocentrische optiek)
- welke sociaal-maatschappelijke overwegingen spelen hierbij een rol?
(= sociocentrische optiek)

Daarnaast is nagegaan of vandalisme en diefstalgevoeligheid van de fiets een rol spelen.

Voor een overzicht van de gespreksonderwerpen en de vragen die hier betrekking op hebben, wordt verwezen naar de bijlage.

4.3. Problemen tijdens de interviews

Leeftijd is een belangrijke variabele. Dat blijkt uit elk verkeersveiligheidsonderzoek. Daarom is bij de selectie van respondenten gestreefd naar een zo groot mogelijke spreiding naar leeftijd. Dat is gelukt, de jongste respondent is 9 jaar en de oudste 78 jaar.

Dit levert echter ook een aantal problemen op, nl.:

- Jonge kinderen zijn moeilijk te interviewen. Ze hebben meestal (nog) geen duidelijke, eigen meningsvorming. Tijdens de interviews is getracht ze op hun eigen 'niveau' te vragen naar hun ervaringen.
- Tijdens het gesprek met het kind bleef de moeder erbij. Haar aanwezig-

heid draagt niet bij tot het stimuleren van het kind zijn of haar eigen mening te uiten. Dit is getracht te ondervangen door de moeder op dit probleem te wijzen en haar te vragen of ze nadat het kind was geïnterviewd zelf ook wilde meewerken aan een interview. Dat interview zou dan vooral gericht zijn op de wijze waarop zij het kind leerde omgaan in en met het verkeer. De moeders hebben hier allemaal positief op gereageerd. Deze oplossing was ook voor het onderzoek zinvol, omdat hierdoor extra informatie kon worden verzameld over de wijze waarop de moeder, vanuit haar eigen beeldvorming en interpretatie van verkeerssituaties, kennis van het verkeer overdraagt op het kind.

- Tijdens het uitwerken van de banden waarop de gesprekken met de respondenten staan blijken er twee gesprekken niet te zijn opgenomen. Deze gesprekken zijn in de analyse niet meegenomen.

4.4. Representativiteit en generaliseerbaarheid

Aan de eis van representativiteit voldoet het respondentenbestand niet, want:

- het betreft zowel respondenten die in de gemeente Assen in het verkeer zijn staande gehouden als een kleine groep respondenten uit het westen van het land (zie Hoofdstuk 5);
- om pragmatische redenen zijn alleen respondenten in Assen met telefoonnummer benaderd.

Wat betekent dit voor de generaliseerbaarheid van de onderzoekresultaten? Het onderzoek is kwalitatief van aard: opzet en uitvoering zijn gericht op het beschrijven van ervaringen van fietsers in het verkeer. Hoeervaart men de werkelijkheid en hoe bepaalt en rechtvaardigt die beleving het verkeersgedrag? In de analysefase zal uit de handelingsmotieven gemeenschappelijke kenmerken worden gedestilleerd, op grond waarvan een analytisch begrippenkader wordt ontwikkeld. Dit begrippenkader vormt de basis voor een theoretisch model van motieven.

Met andere woorden, generaliseerbare uitspraken uit kwantitatieve analyses zijn gebonden aan de eis van representativiteit. Deze eis speelt minder bij generaliseerbare uitspraken uit deze kwalitatieve analyse, omdat het daarbij gaat om het verloop van processen: abstracties uit de ervaringen en belevingswerelden van respondenten.

5. HET RESPONDENTENBESTAND

De groep geïnterviewden bestaat uit 67 fietsers die in en rond Assen wonen en werken. Zoals reeds werd opgemerkt in par. 4.2 zijn ook 15 fietsers in de randstad geïnterviewd ('s Gravenhage, Delft, Zoetermeer, Woerden, Leidschendam, Voorburg en Alphen a/d Rijn).

Ten behoeve van de verwerking van de gegevens van het eerste veldonderzoek is toen gekozen voor zes leeftijdsklassen. Om na te gaan of alle leeftijdsklassen, zoals die voorkomen in het eerste deel van het onderzoek, ook binnen de groep geïnterviewden naar redelijkheid zijn vertegenwoordigd, zijn daarom dezelfde leeftijdsklassen aangehouden. Achter de gemaakte keuze voor zes leeftijdsklassen, gaan de volgende gedachten schuil:

- de groep jonger dan 12 jaar zijn leerlingen van basisscholen
- de groep 13 t/m 18-jarigen zijn fietsers die op deze leeftijd vooral ervaring opdoen als zelfstandigen in het vsm 18-jarigen zijn fietsers die op deze leeftijd vooral ervaring opdoen als zelfstandigen in het verkeer
- van de groep 19 t/m 25-jarigen wordt verwacht dat de meeste fietsers ook al (wat) ervaring hebben opgedaan als bestuurder van een motorvoertuig
- in de groep 26 t/m 45-jarigen zullen vooral 'ouders met kinderen' voorkomen met ervaring als automobilist
- de groep 46 t/m 64-jarigen is de tussengroep 'ouderen'.
- de groep 65 jaar en ouder zijn de 'gepensioneerden'.

Leeftijd	Geïnterviewd		Niet geïnterviewd		Geïnterviewd
	Assen		Assen		Westen
	abs	%	abs.	%	abs.
<= 12	1	2	15	3	1
13 - 18	19	29	120	23	5
19 - 25	10	16	110	21	4
26 - 45	19	28	200	39	2
45 - 65	15	21	56	11	1
> 65	3	4	6	1	2
onbekend	-	-	6	1	-
Totaal	67	100	513	99	15

Tabel 5.

Leeftijd	Geïnterviewd Assen		Niet geïnterviewd Assen		Geïnterviewd Westen	
	zijreflectie		zijreflectie		zijreflectie	
	geen abs	wel abs	geen abs	wel abs	geen abs	wel abs
<=12	1	1	7	8	1	-
13 - 18	8	11	55	65	1	4
19 - 25	3	7	52	58	2	2
26 - 45	4	15	72	128	1	1
46 - 65	8	6	19	37	-	1
>65	-	3	4	2	1	1
rest	-	-	3	3	-	-
Totaal	24	43	212	301	6	9

Tabel 6.

	Assen			Westen	
	man abs	vrouw abs	onb. abs	man abs	vrouw abs
	Geïnterviewd	35	32	-	6
Niet geïnterviewd	282	226	5	-	-

Tabel 7.

	lager abs	middelbaar abs	hoger abs	onbekend abs
	Westen	3	11	1
Geïnterviewd Assen	14	31	20	2
Niet geïnterviewd Assen	86	292	123	12

Tabel 8.

Tabel 5 geeft een overzicht van de gehele geënquêteerde groep, onderverdeeld naar wel en niet geïnterviewd per leeftijdklasse. De tabel is aangevuld (laatste kolom) met de groep geïnterviewden uit de Randstad. Deze tabel laat zien dat de geïnterviewde respondenten in alle leeftijdsklassen redelijk vertegenwoordigd zijn in het onderzoek.

Aangezien dit onderzoek is gericht op het achterhalen van motieven en rechtvaardigingen om wel of niet van de verkeersregels af te wijken, is het van belang óók respondenten te interviewen waarvan in het eerste deelonderzoek feitelijk afwijkend gedrag is geconstateerd. Hiervoor is het criterium 'zijreflectie' gehanteerd. Tabel 6 geeft een overzicht van de samenstelling van de respondenten naar wel of geen zijreflectie op de fiets. Alleen de groep 'ouder dan 65 jaar' en woonachtig in Assen, is niet in de groep 'géén zijreflectie' vertegenwoordigd.

Er zijn ongeveer net zoveel mannen als vrouwen geïnterviewd, zoals te zien is in Tabel 7.

Ook wat betreft de opleiding is het respondentenbestand redelijk over de drie gekozen klassen verdeeld. Dit is weergegeven in Tabel 8.

Opleiding is hier opgesplitst naar:

- lager onderwijs: basisschool, LTS, huishoudschool en LEAO
- middelbaar onderwijs: alle opleidingsvormen tussen MAVO en VWO
- hoger onderwijs: hogere beroepsopleidingen en universiteit.

Tijdens het uitwerken van de interviews bleek dat motieven en rechtvaardigingen van respondenten uit Assen niet afwijken van die uit het westen van het land. Het enige verschil dat geconstateerd is, is het feit dat respondenten in Assen zélf het verkeer in het westen omschrijven als 'drukker' dan in het noorden.

Op grond van de gevonden overeenkomsten zijn de interviews uit beide regio's in de analyse samengevoegd (zie par. 4.4).

6. 'RELEVANTE' UITKOMSTEN (EERSTE VELDONDERZOEK)

De volledige verantwoording van de gegevens en de uitgevoerde analyses van het eerste deel van het veldonderzoek zijn verwerkt in het rapport 'De veiligheid van het fietsverkeer I' (Lindeijer, 1988).

Dit gedeelte van het onderzoek levert een aantal interessante aanwijzingen op die van belang zijn bij de verwerking van het materiaal uit het tweede deel van het vooronderzoek.

Deze uitkomsten zijn kort weergegeven.

1. De onderzoeksvraag of er afwijkend verkeersgedrag is, kan bevestigend worden beantwoord voor wat betreft:
 - de afwezigheid van zijreflectie (gemiddeld 35%)
 - de afwezigheid van fietsverlichting (gemiddeld 17%)
 - het verlichtingsgedrag: een half uur na zonsondergang reed in januari gemiddeld 39%, in februari gemiddeld 16% en in maart gemiddeld 43% zonder licht aan.
2. Het blijkt dat er leeftijdsgroepen te onderscheiden zijn die méér dan wel minder afwijkend gedrag vertonen ten aanzien van de voorgaande criteria.
 - Voor de 13 t/m 18-jarigen en de 19 t/m 26-jarigen moet onderscheid worden gemaakt in fietsers die de fiets in hoofdzaak overdag gebruiken en fietsers die de fiets ook 's avonds gebruiken.

Algemeen gesteld kan de stelling luiden:

- Naarmate de fietser ouder is, neemt de 'zorg' voor de fiets toe en neemt de kans toe dat de fietsverlichting in orde is. Ook neemt de kans toe dat men de fietsverlichting zal gebruiken. Ook andere 'beschermende' voorschriften zullen eerder navolging vinden als de fietser ouder is (Lindeijer, 1988, p. 28).
3. Uit analyses naar de invloed van de gekozen locaties op zowel het verlichtingsgedrag als de aanwezigheid van zijreflectie werden de volgende veronderstellingen gemaakt.
 - Uit de resultaten van de metingen naar het verlichtingsgedrag kan geen bevestiging worden verkregen voor de veronderstellingen dat óf een 'donkere' omgeving óf het aangaan van de straatverlichting het verlichtingsgedrag beïnvloedt. De keuze van de locaties doet veronderstellen dat eerder de kans op een bekeuring het verlichtingsgedrag beïnvloedt, omdat:

- aan de weg langs de Kerk zich het politiebureau bevindt
 - de kans groot is dat men daar surveillerende agenten tegenkomt
 - men verwacht bekeurd te worden als men 's avonds zonder licht rijdt
 - dus is men bij deze locatie eerder geneigd de verlichting aan te doen (idem, p. 10/11).
- De resultaten van de metingen naar de aanwezigheid van zijreflectie zijn getoetst. Daaruit is komen vast te staan dat er in de steekproef significant minder mensen met zijreflectie op de fiets rijden bij daglicht dan bij duisternis. Bovendien is er sprake van een belangrijk effect tussen locatie en lichtniveau. Een mogelijke verklaring kan zijn dat mensen die de fiets in hoofdzaak overdag gebruiken minder snel zullen overgaan tot het aanbrengen van zijreflectie, zéker als de fietser de kans op confrontatie met de politie klein acht op de trajecten die men doorgaans kiest (idem, p. 13).

Met andere woorden, er is sprake van afwijkend gedrag (voor de onderzochte items) wat een samenhang vertoont met de variabele 'leeftijd'. Bovendien lijkt het erop dat interactie van fietser en sociale omgeving mede het verkeersgedrag beïnvloedt. Het feitelijk gegeven 'leeftijd' en veronderstelde gegeven 'sociale omgeving' zullen verder worden uitgewerkt aan de hand van het materiaal uit het tweede veldonderzoek.

7. LEEFTIJD EN AFWIJKEND VERKEERSGEDRAG

7.1. Algemeen

Resultaten uit het eerste veldonderzoek hebben aangetoond dat een deel van de fietsers anders handelt in het verkeer dan is voorgeschreven. Uit gesprekken met respondenten blijkt dat meer vormen van verkeersgedrag zijn te onderscheiden die afwijken van bestaande regels.

Het doel van de interviews is er niet op gericht geweest een uitputtende lijst van overtredingen te verzamelen. Toch hebben bijna alle respondenten in de loop van het gesprek (soms aangemoedigd door de interviewer) genoeg vormen van afwijkend verkeersgedrag gemeld om een inventarisatie te rechtvaardigen.

De centrale vraag in dit hoofdstuk luidt daarom:

- Welke vormen van afwijkend verkeersgedrag zijn er te onderscheiden?
- Hoe liggen deze vormen verspreid over de verschillende leeftijden?

7.2. Afwijkende gedragspatronen in het verkeer

Twee respondenten, één jongen van 9 jaar uit de Randstad en één meisje van 10 jaar uit Assen gaan nog niet op de fiets naar school. Dit betekent dat ze vooral in de directe omgeving van hun huis fietsen. Alleen onder begeleiding van hun ouders nemen ze zo nu en dan deel aan het dagelijks verkeer. Eigen interpretatie van de regels komt nog nauwelijks voor.

Uit gesprekken met de andere respondenten is de volgende lijst samengesteld:

- géén richting aangeven
- door rood licht rijden
- met méér dan twee naast elkaar fietsen
- schuin oversteken en of bochten afsnijden
- fietsen op voetpaden en voetgangersgebieden
- niet stoppen bij stopborden; géén voorrang geven
- zonder licht rijden als het donker is
- géén stopteken geven
- met losse handen rijden
- vlak voor auto's langs schieten
- niet op het fietspad fietsen

- links van de weg rijden
- tegen het verkeer in rijden
- 'crossen' op straat
- zich mee laten trekken door een brommer
- midden op de weg fietsen
- zwieren over de weg.

De laatste vier 'vormen' van afwijkende gedragspatronen komen vooral voor bij jongens in de leeftijd van 13 t/m 15 jaar, zoals het onderstaande voorbeeld illustreert.

- (Je hebt nog steeds dezelfde fiets?)
Nee, die andere is in de prak gereden.
(Hoe kwam dat?)
Oh, daar zat ik mee te steigeren. Ik gebruikte hem als crossfiets. Ja, en dan gaan ze stuk.
(M. 14 j. L0).

In het algemeen geldt dat naarmate de respondent ouder is het aantal vormen van afwijkend verkeersgedrag afneemt. Noch volledig conformistisch verkeersgedrag (= gedrag conform de geldende verkeersnormen), noch geheel afwijkend verkeersgedrag komt voor.

Met andere woorden, er is sprake van een continuum van afwijkende gedragspatronen in het verkeer. Aan de ene kant van dit continuum kunnen fietsers worden geplaatst die regelmatig afwijkende gedragspatronen vertonen in het verkeer. De andere kant van dit continuum wordt ingenomen door fietsers die zich nagenoeg geheel gedragen volgens de officiële gedragsregels in het verkeer.

Op grond van het vóórkomen van genoemde gedragspatronen zal het respondentenbestand in vier 'typen' fietsers worden opgesplitst.

7.3. Typologie van fietsers naar afwijkende gedragspatronen

Om pragmatische redenen is voor vier klassen gekozen die als volgt van elkaar te onderscheiden zijn:

- De jeugdige fietser

Dezé groep noemt minstens zeven afwijkende gedragspatronen van de zeventien. De meest voorkomende zijn:

- geen richting aangeven
- door rood licht rijden
- met meer dan twee naast elkaar fietsen
- fietsen op voetgangersgebied of trottoir
- geen stopteken geven
- geen voorrang geven

- De zelfstandige fietser

Men noemt hier vijf of zes afwijkende gedragspatronen. Vergeleken bij de voorgaande groep blijkt bij deze groep het met meer dan twee naast elkaar fietsen te zijn verdwenen. Wel komt hier het zonder-licht rijden frequent voor. Verder wijkt men niet veel af van de jeugdige fietser.

- De volwassen fietser

Deze respondenten noemen drie tot vier afwijkende gedragspatronen. Met de zelfstandige fietser vergeleken zijn nu ook de patronen: bochten afsnijden, zonder licht fietsen en geen voorrang geven verdwenen.

- De nette fietser

Hier komen minder dan drie afwijkende gedragspatronen voor. Deze twee vormen zijn:

- geen stopteken geven
- fietsen op voetgangersgebied

7.3.1. De jeugdige fietser

De leeftijden van de respondenten in deze groep liggen tussen de 13 en 20 jaar. In het totaal zijn 20 respondenten in deze groep ingedeeld.

In veel gevallen komt zonder licht rijden weleens voor, maar over het algemeen letten ouders hier streng op. De indruk bestaat dat de respondent deze vorm van afwijkend verkeersgedrag, zonder controle van de ouders, vaker zal vertonen. Dit type fietser blijkt wetten en regels vrij ruim te interpreteren. Er is sprake van een jeugdige overmoed, die onder andere door het afnemend toezicht van de ouders leidt tot eigen interpretatie van de regelgeving.

- (Vind je belangrijk dat je licht het doet?)

Nou, nee, of jawel, het moet in orde zijn, want dat moet van mijn vader, anders kan ik niet naar school. Dan moet ik lopen.

(Ben je het met je vader eens?)

Eigenlijk wel, maar als je ziet hoe weinig er maar licht hebben! Dan twijfel je wel om ook je licht aan te doen.

(Zeg je dat wel eens tegen je vader?)

Nee dat niet, het heeft weinig nut om dat te zeggen. Het moet toch!

(M. 14 j. L0).

- (Je rijdt 's avonds altijd met licht aan?)

Ja, maar ik heb eens een hele oude fiets gehad. Het licht deed het wel, maar de dynamo deed zo nu en dan een beetje raar en dan deed het licht het niet. Dus dan ging ik stiekum zonder licht fietsen.

(M. 18 j. M0).

Het richting aangeven door middel van het uitsteken van de hand wordt óf belachelijk gevonden óf niet nodig.

- (Hou je je een beetje aan de verkeersregels?)

(Lachen) Nee, niet erg nee, mijn hand uitsteken en zo vind ik gek, als ik het anderen zie doen vind ik dat zo'n gek gezicht, zo met je arm zitten zwaaien.

(V. 14 j. M0).

- (Als je van richting verandert, geef je dat aan?)

Ik steek nooit mijn hand uit!

(Vind je dat niet nodig?)

Ach, ik kijk naar voren en naar achter en steek dan de weg over. Daar steek ik mijn hand niet voor uit.

(Je kijkt eens naar voren en naar achter en hup! Je denkt dat iedereen dat doet?)

Nou, niet iedereen, maar de jeugd wel!

(V. 15 j. L0).

Vooraf het van en naar school fietsen wordt veel in 'groepen' gedaan. Dit in groepsverband deelnemen aan het verkeer is vaak een reden om met méér dan twee naast elkaar te fietsen.

- (Vertel eens hoe fietsen jullie op de weg?)

Nou, wij fietsen ook met z'n drieën naast elkaar en dan nemen we voorrang, ook al hebben we het niet.

(Vind je dat niet eng?)

Nee. Ja en soms gaan we vlak voor een auto langs. Als ik met mijn zus naar de stad ga en mijn zus schiet voor een auto langs en ik kan er ook net voor langs, dan doe ik dat. Kijk, je went eraan hoe hard een auto rijdt, dan weet je het meestal wel of je er voor langs kunt of niet.

(V. 14 j. MO).

- (Fiets je wel eens met drie naast elkaar?)

Ik doe het heel vaak! Want ik fiets altijd met twee jongens naar school en dan is het niet leuk als iemand achter moet rijden.

(V. 14 j. MO).

7.3.2. De zelfstandige fietser

De leeftijden in deze groep liggen voor het merendeel tussen de 17 en 26 jaar. Twee respondenten zijn jonger dan 17 jaar, nl.: een meisje van 15 en een jongen van 16 jaar. Één respondent is 28 jaar. Totaal zijn er 18 respondenten in deze groep ingedeeld.

Niet alleen onderscheidt deze groep zich van de 'jeugdige fietser' op grond van het lagere aantal afwijkende gedragspatronen die men noemt, maar men keurt duidelijk een aantal gedragspatronen af! Deze afkeuring lijkt voort te komen uit een groeiend besef dat afwijkende gedragspatronen irritatie opwekken bij andere weggebruikers en niet bijdragen tot een veilige afwikkeling van het verkeer. Het jeugdig elan van de vorige groep is niet verdwenen, maar men relativeert de eigen overmoed.

- (Krijg je wel eens commentaar als je op de stoep rijdt?)

Ik zie wel eens dat fietsers commentaar krijgen, maar zelf heb ik daar geen last van. Gezien mijn postuur denk ik dat men het niet durft.

Maar, kijk, als ik mensen langzaam zie lopen, dan houd ik automatisch wel in. Ik ga dan niet forceren. Ik denk dat je onbewust rekening houdt met het feit dat het een loopgedeelte is, waar ik dan als buitenstaander op fiets. Of ik moet een slechte bui hebben.

(M. 28 j. MO).

- (Op de fietser in het algemeen?)

Ja! Zoals hier achter bij de tunnel is een LEAO en ze gaan allemaal aan de verkeerde kant van de tunnel langs. Het scheelt hun 200 meter fietsen. En die tunnel is voor degenen die hier de stad in gaan, die dus al die leerlingen tegemoet komen. Voor die is het gevaarlijk.

(M. 18 j. MO).

- (Houd je je aan de verkeersregels?)

Nou, ik probeer me aan die regels te houden waarvan ik denk dat ik anders anderen in gevaar breng. Maar je kan als fietser anderen niet in gevaar brengen.

(M. 18 j. MO).

- (Enig idee waarom je minder risico neemt in het verkeer?)

Ik denk dat je beter beseft wat voor ongelukken er kunnen gebeuren. Dat je niet voorzichtig genoeg kunt rijden. Niet te voorzichtig natuurlijk. Dat beseft ik nu veel meer dan vroeger. Je beseft nu meer dat je beter even kunt wachten, dus gevoelsmatig ben je aan het veranderen.

(M. 16 j. MO).

- (Je vertelde dat je zelf vindt dat je vrij serieus in het verkeer bent, is dat nog zo?)

Ik denk het wel, want als ik bijvoorbeeld met een groep naar school fiets en we komen bij stoplichten, dan rijden er altijd wel een stel door, maar dan blijf ik wel wachten. Dan zitten ze wel gek te kijken, maar ik wacht meestal wel. Ik denk dan: zij moeten het zelf maar weten, maar ik neem dat risico niet.

(V. 15 j. MO).

7.3.3. De volwassen fietser

Tweeëndertig respondenten zijn ingedeeld in deze groep. Het merendeel van de leeftijden ligt tussen de 30 en 52 jaar, met als uitzonderingen een vrouw van 18 jaar en een vrouw van 22 jaar.

De meeste respondenten zijn getrouwd en hebben kinderen.

Bij de opvoeding hoort ook het begeleiden van de kinderen in het verkeer; ze leren dat er verkeersregels zijn en waarom. Dit leren omgaan met elkaar in het verkeer wordt zowel via het goede voorbeeld als verbaal aan de kinderen overgedragen.

- (Steekt u ook altijd uw hand uit bijvoorbeeld?)

Ja, dat doe ik.

(Echt?)

Ja, echt. Als ik met mijn kinderen ga fietsen moet ik toch het goede voorbeeld geven. Als wij met de kinderen gaan fietsen rijden zij altijd aan de binnenkant en mijn vrouw en ik aan de buitenkant. En onderweg

geven wij ze dan verkeersles. We leren ze alles, ook voorsorteren en handen uitsteken. Als we dat dan zelf niet zouden doen ben je geen goede leermeester.

(M. 39 j. MO).

Vooraf de ouderen onder hen zijn opgegroeid in een tijd die zij zelf omschrijven als 'ontzag voor regels' en 'gezagsgetrouw'.

- (Hoe heeft u vroeger zelf gefietst?)

Vroeger fietste je toch met het ingebouwde gevoel van opletten en oppassen en ook met ingebouwd ontzag voor regels. Politie was in onze tijd iemand waar je tegenop keek. Je zorgde altijd dat je achterlicht brandde. Ik denk dat het niet zozeer het gevoel van veiligheid was, als jongen van een jaar of dertien, veertien, maar meer het gevoel van ontzag. Je was meer gezagsgetrouw. Maar als je in die tijd politie tegenkwam en je licht was kapot of je achterlicht brandde niet, dat haalde je eigenlijk niet in je hoofd, want dat was eigenlijk al zo'n overtreding, maar dan kreeg je ook meteen een bekeuring. Of minstens een stevige toespraak! Dat voelde je in die tijd al als een hele inbreuk.

(M. 51 j. MO).

De volwassen fietser is zich terdege bewust van de gevaren die verbonden zijn aan het deelnemen aan het verkeer. Men voelt zich medeverantwoordelijk voor een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer. Dit uit zich bijvoorbeeld door te spreken over 'plichten' in het verkeer. Het anticiperen op 'fouten' van anderen wordt een vanzelfsprekendheid: de volwassen fietser.

- (U zei: rechten en plichten, wat verstaat u daaronder?)

Nou het belangrijkste is natuurlijk dat je een ander niet in gevaar moet brengen door jouw verkeersgedrag.

(U geeft altijd richting aan?)

Ja zeker, dat doe ik wel. Dat vind ik dus één van de plichten die je als fietser hebt. Ik vind dat weinig fietsers zich daaraan houden. Er zijn bepaalde dingen die ik zie. Over het algemeen heb ik weinig te klagen en houden de meeste mensen zich wel aan de regels. Er zijn bijvoorbeeld oudere mensen, die een beetje onzeker zijn. Dan gaan ze zo schuifelen en dan in één keer steken ze de weg over.

Als ik het zie hou ik altijd rekening met ze.

(M. 31 j. MO).

- (Houd jij je aan de verkeersregels?)

Nou ik stop in ieder geval wel als het rood is. Anderen vaak niet ! Sta ik rustig bij het stoplicht te wachten en een ander die rijdt zo door! (Als je nou toch zelf de verkeersregels eens vergeet, vind je dan dat je een gevaar bent voor anderen?)

Ik hou me wèl aan de verkeersregels, want stel je nou voor dat ik door rood rij, en een ander door groen dan krijg je toch grote conflicten! Nee hoor, dat is niets voor mij. Ik let wel op.

(Steek je ook altijd je hand uit als je afslaat?)

Alleen als het nodig is. Als er niets aan komt steek ik mijn hand niet uit, maar als er een auto achter me zit doe ik het wel. Ik kijk wel altijd om.

(V. 41 j. MO).

- (U vertelde dat u nogal eens door het oog van de naald bent gekropen. Deed u dat op die leeftijd niets?)

Nou, het doet je op dat moment wel iets, maar het is maar heel even. Je bent het gauw vergeten. Als je het nu zou overkomen dan Je ziet als jongen die risico's ook niet zo, wat voor gevaar een bepaalde situatie in kan houden, wat voor een gedrag jouw wangedrag kan veroorzaken.

(M. 30 j. MO).

7.3.4. De nette fietser

In par. 7.2 is al opgemerkt dat er twee kinderen onder de 12 jaar hebben meegedaan aan het onderzoek. Voor zover zij de verkeersregels kennen, houden zij zich eraan. Als zij deelnemen aan het verkeer, is dat onder leiding van één van de ouders. Zij staan nog voortdurend onder controle van de ouders en houden zich 'netjes' aan de regels.

Een geheel andere categorie respondenten kan óók onder de nette fietser worden gerekend, maar om totaal andere redenen. Het zijn de respondenten die 51 jaar of ouder zijn. In hun jeugd bestond het stads- of dorpsverkeer hoofdzakelijk uit fietsers en ander langzaam verkeer. Evenals de volwassen fietser is de nette fietser zich sterk bewust van de risico's die men loopt in het verkeer. Maar daar komt bij dat men ervaart dat men ook lichamelijk niet meer 'zo snel' reageert. Het naleven van verkeersregels vergemakkelijkt de verkeerstaak. Als men al eens afwijkt van de

regels is dit vaak om lichamelijke redenen. In het totaal bestaat deze groep uit 10 respondenten.

- (Wie heeft je geleerd dat je moet stoppen voor rood?)

Mijn vader en mijn moeder.

(Doe je dat ook altijd?)

Ja, ik mag niet doorrijden als het licht op rood staat, dat is gevaarlijk.

(Wie zegt dat?)

Ook mijn vader en mijn moeder. Mijn broer stopt niet altijd, die gaat er wel eens door. Maar dat is héél gevaarlijk hoor.

(Steek je ook altijd je hand uit?)

Ja, dat moet toch ook!

(Vergeet je dat nooit?)

Nee.

(V. 10 j. LO).

- Wat maakt het nu voor verschil of je daar nu loopt of fietst op zo'n loopzone! Maar ik fiets wel rustiger als ik zie dat er wat aankomt, of ik stap af. Daar komt nog bij, ik loop niet zo gemakkelijk, dus dan doe je het zo min mogelijk. Dan denk ik bij mezelf: als ik een agent tegen kom dan zeg ik wel dat ik last heb van mijn heup, maar ik weet niet of dat werkt.

(V. 71 j. MO).

- (En hoe vindt u het verkeer nu?)

Ontzettend druk! Vooral in de steden. Maar tegenwoordig heb je allemaal verkeerslichten, die had je vroeger ook niet.

(U heeft het er niet moeilijk mee, met het drukke verkeer?)

Nou, ik ben nu zo ver dat ik wat vaker afstap. Dan denk ik: Ik stap maar even af. Daaraan kun je merken dat je ouder wordt. Dan zie je zo'n jonge moeder met een kind voorop en een kind achterop en die laveert er maar tussendoor. Ja, die tijden heb ik gehad.

(V. 78 j. LO).

7.4. Samenvatting en conclusie

- Er is sprake van vormen van afwijkend verkeersgedrag met betrekking tot gedragsregels in het verkeer. Dit was ook geconstateerd aan de hand van resultaten uit het eerste gedeelte van het veldonderzoek, zij het voor een beperkt aantal (zie Hoofdstuk 6, punt 1).
- De presentatie van de geïnventariseerde vormen van afwijkend verkeersgedrag suggereert dat binnen de gekozen typologieën dit gedrag altijd en bij allen voorkomt. Dit is niet het geval!
- Eén gedragsregel is nagenoeg verdwenen uit het straatbeeld, nl.: het geven van een stopteken.
- Er is sprake van een soort continuüm van afwijkende gedragspatronen. Dit continuüm loopt van: regelmatig afwijkend verkeersgedrag tot nagenoeg conformistisch verkeersgedrag.
- Op dit continuüm kunnen groepen fietsers worden onderscheiden, o.a. op grond van leeftijd. Zo zijn jonge, zelfstandig aan het verkeersdeelnemende fietsers te plaatsen aan de kant van regelmatig afwijkend verkeersgedrag. De twee respondenten jonger dan 13 jaar én de groep ouder dan 51 jaar staan dan aan de kant van het conformistisch verkeersgedrag.
- De ouderen zélf hebben het gevoel dat ze gezagsgetrouwer zijn dan de jongere fietsers. Daarbij komt dat door hun toenemende onzekerheid, veroorzaakt door een verminderd reactievermogen, ook de behoefte toeneemt om zich aan de regels te houden.
- De inventarisatie laat zien dat verschillende vormen van afwijkend verkeersgedrag langzamerhand minder worden naarmate de fietser ouder is. Ook deze constatering sluit aan bij de gemaakte veronderstelling naar aanleiding van de resultaten uit het eerste gedeelte van het veldonderzoek (zie Hoofdstuk 6, punt 2).
- Vormen van afwijkende gedragspatronen in het verkeer zijn als indelingsmaat gehanteerd om het respondentenbestand in vier 'typen' onder te verdelen. Deze typen zijn:
 - de jeugdige fietser
 - de zelfstandige fietser
 - de volwassen fietser
 - de nette fietser

8. KENNIS VAN VERKEERSREGELS

8.1. Algemeen

Het herkennen van afwijkend verkeersgedrag door het individu impliceert kennis over hoe men zich 'behoort' te gedragen. Men moet afweten van het bestaan van een gedragsregel vóórdát men kan zeggen dat men die niet naleeft.

Daarom zullen in dit hoofdstuk de volgende vragen centraal staan:

- Op welke wijze doen fietsers kennis over verkeersregels op?
- Zijn er verschillen in kennis van verkeersregels voor de onderscheiden typen?

8.2. De praktijk van het fietsen

Bijna alle respondenten hebben van gezinsleden de eerste kennis van verkeersregels opgedaan: de jongeren meestal rond het vierde of vijfde levensjaar, de ouderen meestal rond het achtste tot het twaalfde levensjaar. Een aantal respondenten heeft géén begeleiding gekregen en heeft het bestaan van regels 'afgekeken' van andere weggebruikers. Dit zijn vooral respondenten rond de leeftijd van 50 jaar en ouder. Een enkele jongere respondent heeft het zich zelf moeten leren, omdat de ouders geen tijd hadden (dit betreft een kind uit een boerenfamilie en iemand die sinds een jaar terug is uit het buitenland).

- Ik heb leren fietsen op een grote fiets. Die was van mijn grotere broer en ja, het is eigenlijk vanzelf gegaan. Ik bedoel, ik heb bijna alles zelf gedaan.

(M. 15 j. MO).

- Ik denk dat ik een jaar of tien, elf was. In die tijd was het hebben van een fiets een privilege. Ik heb het geleerd op één of ander frans misbaksel. Ik woonde in die tijd in Heilo.

(M. 51 j. MO).

- (Wat leerde u voor verkeersregels?)

Alleen rechts rijden, dat leerden we alleen en ik heb op school ook geen verkeerslessen gehad. Ik weet nog dat ik als kind langs een driehoekig stuk gras fietste en daar stond een groot bord: rij met verstand, want de dood loert!

Dus ik reed altijd rechts langs de stoeprand. Ik zal wel geluk gehad hebben dat er weinig verkeer was. Ik kon me toen niet voorstellen wat een ongeluk was.

(V. 49 j. MO).

8.3. Verkeerslessen op school

Nadat men al enkele jaren aan het verkeer deelneemt, krijgt men op school verkeersles. Voor wat betreft de afsluiting van die lessen zijn er uitzonderingen. Voor de 20 tot ongeveer 45-jarigen zijn de verkeerslessen afgesloten met een theorie- en een praktijkexamen. Veel jonge respondenten hebben alleen theorie-examen gedaan, en de oudere respondenten hebben vaak in het geheel géén verkeersles gehad.

Wat men zich van deze verkeerslessen herinnert is weinig, ondanks het feit dat het voor de jongere respondenten meestal nog géén zes jaar geleden is geweest dat men verkeersles kreeg. En het oordeel van de jongeren over de kwaliteit van de verkeerslessen is niet onverdeeld gunstig!

- (Heb je verkeersexamen gedaan?)

Ja.

(Hoe vond je dat?)

Nou ik wist zowat alles.

(Heb je praktijk gedaan?)

Nee, nooit. Je moest alleen je fiets laten zien of die in orde was.

(M. 14 j. LO).

- (Wat herinner je je nog van die verkeerslessen?)

Dat ik het vervelend vond. Ik vond er niks aan. Maar meer kan ik me niet herinneren.

(Weet je nog verkeersregels uit die tijd?)

Rechtdoor op dezelfde weg gaat voor, dat is het enige wat ik me herinner. Maar het meeste leer je in de praktijk. Theorie zegt je niet zo veel.

(M. 16 j. MO).

- (Hoe leer je wie er voorrang heeft?)

Op school.

(Hoe vond je dat?)

Niet zo. Nou, ik vond er niks aan, zo stom! Je kreeg een boekje en dan moest je verkeersborden leren, daar vond ik niks aan. Ik was blij toen ik er vanaf was.

(Wat bedoel je met stom?)

Nou, achter in het boekje staat een bord en er staat de regel bij en dat weet je dus. Dan staat er ergens in het boek datzelfde bord en daar vragen ze: wat betekent dit bord? Dan hoef je maar achterin te kijken en je hebt het goed! Daarom vond ik het stom, het was maar een beetje opschrijven en je kon het achterin zo vinden. Nou ja, een paar borden weet je nu wat het is, maar wat heb je er aan?

(Jij vindt dat je ze niet nodig hebt?)

Nee.

(V. 13 j. M0).

- (Heb je wat geleerd van de verkeerslessen?)

Nou ik weet er nu natuurlijk niet veel meer van moet ik eerlijk zeggen.

(M. 17 j. M0).

- (U weet dus helemaal niets van verkeersregels af?)

Nee, dat kregen wij niet op school.

(Hoe weet u dan wat een bord betekent als u er nu een tegenkomt?)

Dat leer je vanzelf! Hier vlak voor de flat, als ik daar vandaan kom heb ik voorrang.

(Hoe weet u dat?)

Dat heeft mijn kleinzoon me verteld, die zei toen: Opa, je mag doorrijden, want je hebt voorrang! Dat wist ik ook niet eerst, maar nu weet ik dat. Maar, de borden die wij als fietser nodig hebben, die kennen wij wel.

(M. 69 j. L0).

8.4. Het rijbewijs

De meeste respondenten van 18 jaar of ouder zijn in het bezit van een auto- of motorrijbewijs of zijn bezig met de opleiding ervoor. Het deelnemen aan het verkeer, anders dan als fietser of voetganger, verruimt het inzicht. Naast de toegenomen theoretische kennis ervaart en leert men in te zien dat regelgeving noodzakelijk is, niet alleen voor een vlotte doorstroming, maar ook voor een veilige afwikkeling.

De ervaring die men opdoet als (aspirant) automobilist versterkt het besef dat men niet alleen is in het verkeer. Er zijn velen die gebruik moeten maken van dezelfde weg en daar moet men rekening mee houden. Men leert en ervaart dat iedereen wel eens fouten maakt en dat anderen die 'opvangen'. Met andere woorden, men gaat het eigen gedrag vergelijken vanuit een ander perspectief en ervaart dat een egoïstisch georiënteerd gedrag irritatie opwekt. Dit groeiproces naar volwassenheid begint bij de één vroeger dan bij de ander.

- (Als je nu aan die tijd terug denkt, zou je dan zeggen dat je er wat aan gehad hebt, aan die verkeerslessen?)

Nee. Aan die lessen niet. Ik kan me zelfs niet eens meer herinneren hoe zo'n les verliep. Ik denk echt dat je het meeste in de praktijk opdoet. En door het horen van anderen, maar niet van lessen. Ik heb nu twee maanden geleden voor het rijexamen theorie gedaan, maar dat is toch heel wat anders. Daar komt héél wat meer voor kijken. Tenminste als je dat vergelijkt met wat je op de lagere school hebt gehad.

(Je vertelt dat je bezig bent met je rijexamen en dat je theorie-examen hebt afgelegd. Vind je dat je kennis is toegenomen ten opzichte van wat je in de praktijk en op de lagere school hebt geleerd?)

Ja, dat is erg toegenomen. Maar nu zit er ook een hoop kennis bij, die je als fietser niet hoeft te weten. Maar als ik nu in de auto zit, dan sta je toch vaak te kijken wat je dan toch niet weet als fietser.

(En wat je als fietser wel kon gebruiken?)

Ja, zeker! Ik denk bijvoorbeeld aan woonerven, daar heeft een auto dezelfde rechten als een fietser. Ik denk dat ik dat toen niet wist. Ik denk dat ik toen een auto voor had laten gaan. En dan krijg je misschien rare situaties, dat iedereen op iedereen staat te wachten.

Totdat ieder op hetzelfde moment weer doorrijdt. Wat nog meer? Dat een auto niet over de fietsstrook, als die doorlopend is, mag komen. Dat zijn van die dingen dat leer je nu.

(M. 18 j. MO).

- (Heb je vroeger op school ook verkeersles gehad?)

Ik geloof het wel, ik weet het niet meer zo. Ik zal wel een diploma gehad hebben daarvan, maar helemaal weet ik het niet meer.

(Ik zou nu willen vragen of je er wat van opgestoken hebt, maar dat zal wel niet want je weet niet eens meer dat je het gedaan hebt?)

Nee, dat zou ik ook niet kunnen zeggen. Ik had voor mijn theorie 68

punten van de 70 die ik moest halen, dus nu weet ik er wel wat van, hè?
(0, je bedoelt voor je autorijbewijs?)

Ja, voor mijn rijbewijs, dus ik ken de verkeersregels wel, denk je niet?

(M. 21 j. MO).

- (Bent u anders gaan rijden toen u rijles had?)

Ja, meer rekening houden met autorijders.

(Ja?)

Nou, voordat ik mijn rijbewijs haalde dacht ik nog wel eens van: ach, wacht maar op mij! Maar als je zelf achter het stuur zit dan denk je: verdikkie, heb je weer zo'n stomme fietser! Die denkt dat hij alles is! Je moet gewoon een beetje rekening met elkaar houden!

(V. 22 j. MO).

- (Ook als automobilist?)

Ik denk dat dat ook meespeelt en dat je ervaringen op doet in het verkeer. Ik denk die beide factoren. Want als automobilist heb je weer met fietsers te maken en ik denk dat het door die combinatie komt, dat je er een beetje anders tegenaan kijkt.

(M. 51 j. MO).

8.5. Theorie en praktijk

8.5.1. De jeugdige fietser

Deze groep fietsers zijn bijna allemaal middelbare scholieren, die op de fiets naar school gaan. Het grootste gedeelte van het schooltraject ligt binnen de bebouwde kom. Juist binnen de bebouwde kom zijn de verkeerssituaties complex, enerzijds door de heterogene samenstelling van de voermiddelen en anderzijds door de grote concentratie van conflictpunten (bijvoorbeeld kruispunten, smalle wegen en afwezigheid van fietspaden). Daarbij komt dat de tijd dat men naar school fietst veelal binnen het spitsuur valt. Dit kan hen voor extra problemen plaatsen, waar zij maar ten dele op zijn voorbereid. Men heeft wel verkeersles gehad, maar voor de meesten bleef het abstract. Men had er vaak in de praktijk nog niet mee te maken. Nu men dagelijks met het verkeer geconfronteerd wordt, ontstaat behoefte aan een herhaling van deze lessen. Men ervaart in het verkeer dat men te weinig kennis heeft.

- (Nog even terug naar die verkeerslessen, vond je ze nuttig?)

Ja, dat wel, maar ze moeten wel herhaald worden.

(Wanneer?)

Op de middelbare school. Je moet het echt een keer weer ophalen, want als je het in de tweede klas van de lagere school hebt gekregen, dan weet je het echt niet meer. Dus dan zou het goed zijn om dat eens te herhalen.

(Hoe kom je zo op dit idee?)

Nou, je kan voor een situatie komen waar je niet weet wie er voorrang heeft en dat moet je in feite toch weten.

Daarom lijkt me dat wel belangrijk. Dus om zulke situaties te vermijden zou een opfriscursus niet gek zijn.

(Kan jij gemakkelijk herkennen wie er voorrang heeft?)

Nee, ik zou het absoluut niet weten. Ja, rechts heeft voorrang, maar als er een auto aankomt dan stop je toch. Ook als je voorrang hebt, dan laat je dat maar. Je kunt beter even wachten dan dat je onder een auto ligt.

(M. 16 j. MO).

- (Je weet niet wanneer je voorrang moet geven, omdat je niet snapt waarom een auto afremt?)

Ja, want hij komt van rechts, maar hij wil afslaan en ik denk: ik ben rechtdoorgaand verkeer, ik heb voorrang misschien, maar hij heeft óók voorrang. Dus dat is een tegenstrijdigheid! Dat zijn dingen die ik zelf niet weet, maar als ik straks mijn rijbewijs ga halen zal ik die theorie wel krijgen.

(M. 19 j. MO).

8.5.2. De zelfstandige fietser

Veel respondenten in deze groep hebben het autorijbewijs gehaald of zijn daarvoor in opleiding. Dit betekent dat men niet alleen een 'opfris'-cursus krijgt van de theorie die men op de lagere school heeft gekregen, maar de theoretische basis wordt duidelijk verbreed (zie par. 8.4). Door als automobilist aan het verkeer deel te nemen, krijgt men de mogelijkheid het verkeer vanuit een ander perspectief te ervaren. Het inzicht dat men op deze manier krijgt, doet het wij-perspectief zoals men die als middelbare scholier heeft ontwikkeld veranderen in een zij-perspectief. Vanuit dit ruimer perspectief gaat men beseffen dat men als fietser deel

uitmaakt van één van de collectiviteiten binnen het verkeer- en vervoersysteem.

- (Nu je ook auto rijdt, heeft dat invloed op je als fietser?)

Ja zeker! Vooral in het begin! In het begin is het vooral: je kijkt veel meer. Dat moet je in een auto zeker doen! Daar heb je wel je spiegels, maar als fietser heb je die niet, dus draai je extra je hoofd om. Ik vertelde aan het begin dat ik veel op mijn gehoor afging en nu merk ik dat ik dat bijna niet meer doe! Ik merkte dat ik nu soms overdreven demonstratief achterom zit te kijken iedere keer. Ook als ik op een weg rijd en ik sla rechts af, dan kijk ik overdreven over mijn schouder of er geen voetgangers aankomen! Ja, dat is heel gek! Ik heb het er laatst met mijn vriendin over gehad, die ook net is begonnen, en die had dezelfde ervaring. Dat gaat dus automatisch, omdat je dat in de auto ook moet! Op de fiets moet dat ook wel, maar dat wordt je niet helemaal zo bijgebracht. Ik denk dat dat komt omdat je voor het fietsen niet een echt examen moet doen. Voor autorijden moet je een examen doen. Als je dan niet overdreven achterom kijkt dan gaat die examiner op zijn remmen staan en ben je gelijk gezakt! Maar voor fietsers wordt dat niet op die manier bijgebracht, dus dat verwatert.

(V. 18 j. M0).

- Kijk, als fietser realiseer je je dat niet, maar wel als automobilist, want ik heb jaren auto gereden en ik rij nog regelmatig auto. Dus als automobilist kan ik me indenken dat veel regels nuttig zijn. Als fietser denk je: het kan nog wel, ik red me wel, ik schiet overal tussen door. Maar daar schrikken automobilisten van. Kijk, van dat oogpunt zeg ik: ja! Maar dat besef je niet als je alleen maar fietst en geen ander vervoermiddel rijdt, denk ik. Die missen de andere kant, zeg maar. Die kant kennen ze niet, omdat ze zich nog nooit in zo'n situatie hebben bevonden. Ik denk dat dat ook een belangrijk punt is.

(Dat zou wel eens mede de oorzaak kunnen zijn?)

Ja, zoals ik zelf als kwajongen door het verkeer heen rausde op de fiets, overal doorheen glappend, auto's moeten maar voor je stoppen. En dan word je zelf op een gegeven moment automobilist en dan denk je: jeetje, die rot fietsers! Ben ik zelf ook zo geweest? Dan merk je pas hoe rot dat is voor anderen! Maar als je de andere kant nooit mee maakt, dan weet je het niet.

(M. 28 j. M0).

- (Hoe vind je dat andere fietsers zich gedragen?)

Nou, ik vind het ontzettend stom als mensen door het rode licht rijden. Echt ontzettend stom! Ik heb het al een paar keer gehad, dan rijdt er iemand voor me en die rijdt pardoos door rood! Nou, en dan komt er een auto aan en die gaat toeteren, want die schrikt en daarvan schrikt die fietser. Ja, ik weet niet, ik vind het zo stom!

(V. 18 j. MO).

- (Betekent het dat je lak aan auto's hebt?)

Toen wel. Ik denk dat je denkt dat je niks kan gebeuren. Wel dom natuurlijk.

(Hoezo?)

Nou, ik heb nu mijn rijbewijs, dus dan maak je het ook van de andere kant mee, dat verkeer. Dan merk je als je in de auto zit hoe irritant het kan zijn als er voor je fietsers slingeren en plotseling de weg overschieten. Dus sindsdien ben ik wel een beetje veranderd.

(Hoe lang heb je je rijbewijs?)

Zo'n twee jaar.

(M. 22 j. MO).

8.5.3. De volwassen fietser

Er is al eerder opgemerkt dat de ervaringskennis, die voortkomt uit een mengvorm van kennis over regels en de praktische toepassing van die regels, toeneemt met het ouder worden. De respondenten in deze groep vormen daarop geen uitzondering. Dit ontwikkelingsproces voltrekt zich in de richting van een redelijk tot goed aangepast fietsgedrag overeenkomstig de geldende regels. Hierbij komt dat velen van hen een gezin met kinderen hebben, die zij hebben moeten leren omgaan met de gedragsregels in het verkeer. Deze verkeersopvoedende taak doet een extra bewustwording ontstaan voor het eigen gedrag, vanuit de gedachte: ik moet het goede voorbeeld geven.

- (Is dat vooral de opvoedkundige taak, die je je dan bewust bent?)

Ja, want dan moet je ze leren: wachten tot het groen wordt. Zonder kinderen spijbel ik er ook wel eens een keer mee. Vooral als het niet te druk is.

(Wat is niet te druk?)

Nou, als ik niets zie aankomen. Kijk hier bij die drukke autoweg zal ik

dat niet zo gauw doen. Maar voor de rest denk ik: nou het kan wel.
(V. 36 j. M0).

Net als de 'zelfstandige' fietser hebben nagenoeg alle respondenten een rijbewijs. Maar zelfs als men géén rijbewijs heeft dan leert men toch het gedrag van fietsers vanuit het standpunt van de automobilist te ervaren, omdat men bewuster deelneemt aan het verkeer ook als men niet zelf bestuurder is. Een dergelijke indirecte ervaring draagt ook bij aan de motivatie om zich meer te conformeren aan de geldende verkeersregels.

- (Weet u wanneer u de verlichting aan moet doen?)

Zodra het donker wordt of als het mistig is. Ik heb het altijd vrij snel aan, omdat ik ook heel veel in een auto zit, dus dan merk je dat een beetje sneller dat het aan moet.

(Doordat u veel in een auto rijdt merkt u dat u zich dan ook anders als fietser gedraagt?)

Ja, nou ik heb zelf geen rijbewijs, maar ik zit wel ontzettend veel in een auto. Bij inhalen bijvoorbeeld, het klinkt stom, maar ik let er nu echt op of ik een andere fietser in kan halen of niet en je hand uitsteken. Ja, ik let veel meer op het verkeer, dan voordat ik in een auto reed.

Ach je leert het allemaal wel op de verkeerslessen op school, maar toch stom van jezelf, dat je het later allemaal niet doet.

(V. 23 j. L0).

8.5.4. De nette fietser

Deze groep bestaat uit twee subgroepen, namelijk kinderen onder de 13 jaar en respondenten van 52 jaar en ouder.

De kinderen zullen hier buiten beschouwing worden gelaten, omdat zij nog in de beginfase van de ontwikkeling staan. Hun theoretische kennis is minimaal en praktische ervaring doen ze alleen op, door met één van de ouders mee te fietsen.

Van de subgroep ouderen heeft ongeveer de helft geen verkeersles gehad. Men heeft verkeersregels in de praktijk geleerd of de kennis via sociale contacten opgepikt. De meesten hebben een rijbewijs, waardoor ontbrekende theoretische kennis is aangevuld.

In de periode van hun jeugd waren auto's nog vrij zeldzaam in het verkeer, zeker in de woonwijken en in dorpen. Na de Tweede Wereldoorlog heeft men de explosieve groei van het verkeer- en vervoersysteem meegeemaakt. Ook het bezit van een fiets was nog geen gemeen goed in de tijd dat zij naar school gingen.

In het hedendaagse verkeer ervaart men dat andere verkeersdeelnemers het met de naleving van verkeersregels niet zo nauw nemen. Voor de rechtvaardiging van het eigen conformistisch verkeersgedrag voeren zij aan dat discipline en gehoorzaamheid aan het gezag een vanzelfsprekendheid was in de tijd dat zij opgroeiden.

- (Hoe zag het verkeer er vroeger uit?)

Nou, veel fietsers, een enkele auto, bakkerskarren die lopend werden voortgeduwd, een groentekar met paard en wagen ervoor. Ja, vroeger deed je alles op de fiets. Als je wilde stappen in een andere stad, dan ging je op de fiets.

(M. 71 j. M0).

- U moet niet vergeten dat dat 58 jaar geleden was! Toen kon je nog gemakkelijk overal fietsen. Stoplichten waren er niet. Rechts voorrang had je niet van gehoord en dat liep opperbest, want de één lette op de ander! Er was gewoon veel minder verkeer. In die tijd had nog echt niet iedereen een fiets! Wij moesten wel vriendinnetjes achterop meenemen als wij naar Scheveningen gingen. Tegenwoordig is het verkeer zo verschrikkelijk druk! Met allerlei verschillende soorten verkeersdeelnemers, maar dat was toen niet zo! Auto's waren er bijna niet. Dus met dat fietsen groeide je op, dat was je gewend.

(V. 69 j. M0).

- Ik vind het wel degelijk nodig om aan te geven wat ik ga doen. Maar niet dat ik altijd ga aangeven dat ik ga stoppen, dat doe ik haast niet meer. Het is dus niet alleen dat ik me gedisciplineerd gedraag, maar ik vind het ook nodig!

(M. 59 j. H0).

8.6. Samenvatting en conclusie

Tot aan de middelbare-schoolleeftijd heeft men vooral in de praktijk van alledag ervaringskennis opgedaan. Meestal onder leiding van één van de ouders maakt men kennis met een aantal elementaire regels in het verkeer, zoals: stoppen voor een rood licht, hand uitsteken om richting aan te geven en rechts rijden. De invloed van de ouders op het verkeersgedrag van het kind blijkt in die periode groot.

Op de lagere school wordt verkeersles gegeven, maar de indruk bestaat dat noch de kwaliteit noch de inhoud van die lessen voldoende aansluit bij de verkeerservaring van het kind.

De middelbare scholier schijnt in ieder geval al snel veel van deze kennis te vergeten en te vervangen door het ontwikkelen van alternatieve, afwijkende gedragspatronen in het verkeer. Ook het in 'groepen' opfietsen met elkaar van en naar school lijkt deze ontwikkeling te versterken. Over het algemeen krijgt men in deze periode te maken met langere fietsafstanden en wordt men geconfronteerd met soms complexe verkeerssituaties. Het gebrek aan theoretische kennis wordt in die situaties gecompenseerd door individueel, improviserend en anticiperend optreden. Dit aspect komt in het volgende hoofdstuk meer uitgebreid aan de orde.

Als men 18 jaar of ouder is, gaan de meeste respondenten het 'rijbewijs' halen. De verkeerservaring, zowel door toename van theoretische kennis als door het opdoen van ervaringen als automobilist, verruimt in sterke mate het inzicht in de problematiek van het verkeersproces. Men krijgt oog voor de specifieke problemen van andere weggebruikers. Dit heeft tot gevolg dat langzaam maar zeker diverse afwijkende gedragspatronen verdwijnen en plaats maken voor een meer conformistisch verkeersgedrag. Dit proces zet zich voort naarmate men ouder wordt.

Deze ontwikkeling in het kennis- en ervaringsniveau kan als volgt over de onderscheiden 'typen' fietsers worden opgesplitst:

- De jeugdige fietser heeft vooral praktische kennis. Gebrek aan theoretische kennis wordt in de praktijk gecompenseerd. Men ontwikkelt een groot aantal afwijkende gedragspatronen. Dit proces wordt versterkt door ervaringen als deelnemer in een 'groep fietsers'. Men vertoont een jeugdige overmoed.

- De zelfstandige fietser krijgt door het 'opgaan' voor het rijbewijs opnieuw te maken met theorie, waardoor zowel theoretische kennis als praktische ervaring sterk toeneemt. Dit heeft mede tot gevolg dat verschillende afwijkende gedragspatronen verdwijnen of verminderen. Het jeugdig elan blijft, maar wordt gerelativeerd.

- De volwassen fietser is te vergelijken met de zelfstandige fietser, maar met toenemende ervaringskennis. De periode als verkeersopvoeder doet de eigen theoretische kennis bewuster ervaren en toepassen. Dit draagt bij aan het afnemen van afwijkende gedragspatronen.

- De nette fietser komt voort uit twee in leeftijd sterk verschillende groepen:

- Kinderen jonger dan 13 jaar met weinig verkeerservaring en weinig theoretische kennis. Zij staan voor hun verkeersgedrag nog volledig onder de controle van de ouders.
- Ouderen boven de 51 jaar, deze hebben in een aantal gevallen geen theoretische kennis opgedaan. De kennis die men nodig heeft om zich in het verkeer te handhaven heeft men in de praktijk geleerd of 'van horen zeggen'. Zij ervaren zichzelf als gezagsgetrouwe weggebruikers. Naar hun oordeel is dat de reden waarom zij een gedisciplineerd verkeersgedrag vertonen.

9. WET EN WERKELIJKHEID

9.1. Algemeen

Conflictsituaties kunnen in het verkeer ontstaan als weggebruikers elkaars 'pad kruisen' of elkaar te weinig 'ruimte' laten.

Veel van dit soort conflictsituaties is in verkeerswetten geregeld. Het zijn richtlijnen hoe men 'behoort' te handelen, wat een zekere vrijheid van interpretatie inhoudt. Met andere woorden, het collectief handelen gaat uit van deze richtlijnen, maar het individuele handelen kan hiervan afwijken.

Eén van de taken van de politie is toezicht houden op de naleving van deze regels met de mogelijkheid afwijkend verkeersgedrag te sanctioneren. Weggebruikers zullen daarom hun handelen niet alleen laten afhangen van het gedrag van medeweggebruikers, maar ook van dat van de politie en op deze wijze elkaar wederzijds beïnvloeden (= het interactieproces). Dit interactieproces speelt zich af in de sociale verkeersomgeving.

Uit hoofdstuk 7 blijkt dat de verzamelnaam 'fietser' opgesplitst kan worden in vier, van elkaar te onderscheiden typen fietsers. De typologieën zijn gebaseerd op het aantal afwijkende gedragspatronen die de fietser zelf beweert vrij regelmatig in het verkeer te vertonen. Ook blijkt dat het kennisniveau van bestaande verkeersregels en het ervaringsniveau verschillend zijn voor de vier groepen.

In het verkeer vindt interpretatie van de regelgeving plaats, die aanleiding zal geven tot selectieve toepassing van bestaande verkeersregels. Via interpretatie en herdefiniëring van de dagelijkse verkeerssituaties vormt de fietser zich een beeld van het verkeer. Dit beeld is op te vatten als een mengvorm van regelgeving (= theorie) en praktische kennis (= selectie van bestaande regels) dat tot bepaald verkeersgedrag leidt, heeft geleid of zal leiden.

Beeldvorming van het verkeer is dus een dynamisch proces. Deze beeldvorming kan leiden tot behoefte zich aan te passen aan bepaalde regelgeving. Rechtvaardigingen en motieven van de fietser om wel of niet bestaande verkeersregels na te leven zullen daarom verwijzen naar deze beeldvorming en behoefte.

De aandacht in dit hoofdstuk zal zich richten op de volgende vragen:

- Welke motieven voert de fietser aan om wel of niet bestaande verkeersregels na te leven? Op welke manier rechtvaardigt men het eigen fietsgedrag?
- Hanteren de verschillende typen fietsers ook verschillende motieven?

9.2 De jeugdige fietser

9.2.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid

Men ontdekt in het dagelijks verkeer dat het niet naleven van bestaande regels, zoals dat is geleerd van ouders en op school, niet automatisch leidt tot gevaar voor eigen veiligheid.

Men ervaart óók dat het wél naleven van regels niet automatisch de eigen veiligheid garandeert, zoals bijvoorbeeld met voorrangssituaties of bij verkeerslichten. Er blijken medeweggebruikers te zijn die zich niet altijd strikt aan de regels houden.

Dit leidt tot een herdefiniëring van de relatie tussen regelgeving en het zich veilig verplaatsen. De relatie gaat bij het herdefiniëren niet verloren, maar wordt wel afgezwakt.

- (Paste je de verkeersregels die je leerde toe?)

Nou, sommige die pas je haast nooit toe.

(Zoals?)

Op een zandweggetje of zo. Als een auto van een zandweg komt, dan heb je voorrang op die auto. Nou, dat heb ik nog nooit toegepast! Dat probeer ik niet uit!

(M. 14 j. LO).

- (Ben je al eens betrokken geraakt bij een ongeluk of botsing?)

Ja. Een keer heb ik er zowat zelf onder gelegen. Ik had groen licht om over te steken en ik draaide om die paal van het verkeerslicht heen, knalt er ineens een auto doorheen! Ik kon me nog net tegenhouden. Die auto knalde gewoon keihard door het rode licht heen!

Ik sta altijd om die palen te draaien, want het duurt zo lang voordat het voor ons groen wordt. En als je dan ziet dat het groen is, steek je meteen over! Je denkt: je hebt groen, dus iedereen stopt!

(Heb je de volgende keer niet meer om die paal heen gedraaid?)

Nee. Ik durfde haast niet meer over te steken. Je vertrouwt het niet

meer, maar na verloop van tijd zie je dat dat een uitzondering was, dus dan steek je wel weer gewoon over.

(M. 15 j. M0).

- (Zie je wel ander verkeer door rood rijden?)

Oh, elke dag! Dat is iets heel normaal.

Het is niet normaal. Maar het is heel normaal dat het gebeurt!

(M. 15 j. M0).

- Ik moet wel zeggen dat als het licht voor mij op groen springt kijk ik nog wel eens of een auto doorrijdt, want dat gebeurt vaak genoeg! Vooral daar bij dat kruispunt bij onze school. Dus het stoplicht regelt het verkeer wel, maar je moet toch altijd nog even uitkijken.

(V. 18 j. M0).

De respondenten ervaren dat men risico's loopt, onder andere omdat andere verkeersdeelnemers zich niet altijd aan verkeersregels houden. Dat men óók risico loopt als men zelf de regels niet naleeft, wordt door deze groep niet ervaren. De eigen afwijkende gedragspatronen worden gerechtvaardigd vanuit de overtuiging dat het vooral op flexibiliteit aankomt en dat dit gedrag geen 'gevaar' oplevert voor andere weggebruikers. Ze hebben zelfvertrouwen op grond van dit anticiperend vermogen en zijn overtuigd dat men door dit zelfvertrouwen niet méér risico loopt dan op het sportveld of thuis.

- (Als ik het samenvat, vind je dan dat je niet zoveel risico loopt in het verkeer?)

Inderdaad! Ik denk inderdaad dat verlichting en je hand uitsteken enzo, als je dat eens bekijkt, dat je het niet zo nauw neemt. Je weet dat het een ongeluk kán veroorzaken, maar de kans is zo klein! Dat verwaarloos je. Je let gewoon goed op.

(M. 19 j. M0).

- Ik denk dat je altijd wel het risico loopt om een ongeluk te krijgen, maar dat hangt ook erg af of je je zelf vertrouwt, dan kan er weinig gebeuren.

(M. 15 j. M0).

- (Heb je het gevoel dat je door je eigen handigheid het er nog steeds goed afbrengt?)

Ja, dat is alléén maar handigheid.

(M. 14 j. L0).

Daarnaast ervaart men wel een zeker 'onveilig' gevoel als men fietst op wegen waar geen speciale voorzieningen zijn getroffen, zoals bijvoorbeeld op vrijliggende fietspaden. Dit onveilige gevoel wordt enerzijds veroorzaakt door het grote snelheidsverschil dat men ervaart als fietser ten opzichte van andere vervoermiddelen. Anderzijds komt de veel grotere massa van bepaalde vervoermiddelen bedreigend over. Men ontdekt dat men kwetsbaar is.

Dit gevoel van kwetsbaarheid leidt bij de respondenten tot een zekere defensiviteit in het rijgedrag. Men heeft het gevoel als fietser net zoveel recht te hebben op de weg als andere verkeersdeelnemers, maar in de praktijk kiest men liever 'eieren' voor zijn geld. Kwetsbaarheid doet de behoefte ontstaan zich zo nu en dan wél aan de geldende regels te houden. Deze behoeftevorming heeft een directe relatie met het verkeersaanbod ter plaatse.

- (Heb je zelf nog ideeën over wat verbeterd kan worden in het verkeer?)

Ja, langs drukke wegen fietspaden, daar voel je je als fietser veel veiliger. Ik heb al twee keer die weg gefietst naar Berkel, in het donker zonder licht, en dat is echt link! Als een auto iemand gaat inhalen, dan kan hij mij zo van voren omver rijden en dan is het mijn schuld, want zij kunnen er dan niks aan doen.

(En als je licht het wel had gedaan, had je het dan niet link gevonden?)

Natuurlijk wel, want je bent best wel kwetsbaar bij al die auto's. Dat ben je altijd als fietser, want een auto heeft nog een beschermlaag, maar een fietser niet.

(M. 13 j. M0).

- (Vind je het verkeer dat van achteren komt gevaarlijker?)

Ja, want wat van achteren komt, zie je niet aankomen. Je kijkt dus bijna altijd automatisch achterom wat het is, zodat je er rekening mee kan houden. Als er een bakbeest van een wagen aankomt, dan stap ik af! Altijd! Zeker als het een te smalle weg is. Je voelt je gewoon niet veilig als zo'n vrachtwagen langs komt. Soms steekt er iets uit van

achteren en dat kun je dan niet zien, dus ik stap altijd af. Ook bij auto's, want je hebt van die gekken die gaan met 80 over dat kleine weggetje. Als ik dat zie stap ik af.

(Je neemt het zekere voor het onzekere?)

Ja.

(Je krijgt niet het gevoel van: ben je bedonderd, ik mag ook hier op de weg?)

Nee, kijk als ik ondersteboven word gereden, dan zit hij op de weg en ik niet, dus daar heb ik niet veel aan.

(M. 15 j. M0).

- (Zijn er verkeersregels die je onlogisch vindt?)

Ja, die regel dat alles van rechts voorrang heeft. Als je als fietser van rechts komt en een auto van links, dan mag die auto toch voor! Dat vind ik stom.

(Waarom?)

Alleen omdat die auto sneller kan? Of omdat die groter is?

(Er zou geen onderscheid moeten zijn?)

Ja, precies!

(Denk je dat je er als fietser gebruik van zou maken?)

Ja, ik zou wèl uitkijken of de auto misschien niet doorrijdt, maar ik zou er wel gebruik van maken. Doe ik nu ook als ik voorrang heb. Kijk, als ik op een voorrangsweg rij en er komt een auto aan, dan kijk ik of die vaart mindert, want dan stopt die meestal wel. Dus in zo'n situatie rem ik meestal zelf al af en kijk of die auto stopt, doet hij dat niet dan blijf ik wel staan.

(V. 13 j. M0).

- Als het me echt een beetje te link wordt dan ga ik wel opzij. En als ze echt op me afkomen dan duik ik desnoods met mijn fiets de sloot in.

(Heb je dat gedaan?)

Nee, maar als ze te dicht op me afkomen, denk ik dat ik dat wel zal doen.

(M. 13 j. M0).

Ervaart men als individuele fietser dat men kwetsbaar is, een ander verkeersgedrag ontstaat als men zich als fietser in een groep bevindt. Men ervaart dan dat het gevoel van kwetsbaarheid relatief is. Als men als groep in het verkeer 'opereert', blijkt het met de kwetsbaarheid wel mee

te vallen. In de plaats van het defensieve gedrag, wat men als enkeling ontwikkelt, komt een vorm van provocerend rijgedrag. Provocerend, omdat men rechten opeist in situaties waar men die niet heeft.

- (Ook als er politie staat rijden jullie door rood?)

Ja en ook als de Directeur er staat, doen we het nog. Die komt er meestal aan met de auto bij dat kruispunt en als het dan rood is, moet hij wachten en wij fietsen zo met een man of twintig door en de Directeur ziet dat.

(M. 14 j. L0).

- (Jij vindt het niet gevaarlijk als je door rood rijdt?)

Ja ook wel, maar we doen het altijd met z'n allen tegelijk.

(V. 17 j. M0).

9.2.2. Rijervaring

Niet alleen bouwt men een beeld op over het risico dat men loopt in het verkeer, maar dit beeld wordt ook beïnvloed door de rijervaring die men opdoet. Men steekt bijvoorbeeld bij het naar links afslaan de hand niet uit en ontdekt dat dat 'goed' afloopt. Het nut van deze regel wordt zo in de praktijk getoetst: hoe functioneel is de regel voor mij? Men ervaart dat verkeersregels zinvol zijn als er veel verkeer is. De functionaliteit van een regel wordt zodoende gekoppeld aan de aanwezigheid van medeweggebruikers.

Met andere woorden, gedragsregels worden door deze groep opgevat als communicatieregels. Als er geen andere weggebruikers in de directe omgeving worden gesignaleerd valt de noodzaak om een regel toe te passen weg; de regel heeft zijn 'nut' verloren. Men gaat op eigen oordeel en inschattingsvermogen vertrouwen. Pas als dat niet voldoende blijkt, ontstaat de behoefte om onder andere vanuit het gevoel van kwetsbaarheid andere verkeersdeelnemers te laten weten wat men wil. Er vindt zo een individuele afweging plaats op grond van het nutsprincipe. Men ontwikkelt een verkeersgedrag dat voldoet aan een zo efficiënt mogelijke verplaatsingsbehoefte (= het principe van de individuele nutsmaximalisatie).

- (Denk je niet dat het gevaarlijk is als je zo maar afslaat?)

Nou misschien wel, maar ik heb nog nooit iets gehad hiermee dus denk ik dat het wel meevalt.

(V. 17 j. M0).

- (Hou jij je aan de verkeersregels zoals die gelden voor fietsers?)
Gedeeltelijk wel. Ik rij dus wel rechts van de weg, maar hand uitsteken of zo, dat doe ik niet. Dat vind ik niet nodig, nou heel soms doe ik het wel. Bijvoorbeeld als er een auto achter me zit en ik denk, die zou wel willen weten waar ik naar toe ga, dan steek ik mijn hand uit.
(En als er fietsers in de buurt zijn?)
Nooit.
(M. 16 j. M0).
- (Steek je je hand uit?)
Nee, dat vind ik onzin, want als ik goed uitkijk of er verkeer aankomt kan ik zelf wel uitmaken of ik mijn hand moet uitsteken.
(Dus je doet het wel als het nodig is?)
Nou, meestal niet. Ik heb het geloof ik maar een paar keer gedaan.
(Wanneer doe je het dan wel?)
Als er een heleboel auto's aankomen, dan doe ik het wel.
(Waarom dan wel?)
Nou, dan zien ze me! Anders moet ik zo lang wachten.
(M. 13 j. M0).
- (Ken je nog meer situaties in het verkeer?)
Ja, 's morgens bij het kruispunt vlak bij school. Daar moet je heel lang wachten voor dat stomme stoplicht en dan moet je helemaal recht-door rijden en dan kun je pas links af. Dus je moet eerst een heel stuk van het kruispunt meefietsen en dan moet je weer voor een stoplicht wachten en dan pas kun je naar links!
(Wat doe je meestal?)
Als het voetgangerslicht op groen staat, gaan we langs het zebrapad en dan gaat het wat makkelijker. Dus dan gaan we via het voetpad.
(En dan ga je bij de overkant met het groen van de auto's mee?)
Ja.
(M. 14 j. L0).

9.2.3. Politie

Het verkeersgedrag van jeugdige fietsers wordt beïnvloed door het risico dat ze ontdekken te lopen, de ervaring dat men ondanks eigen handigheid en flexibiliteit kwetsbaar is en de ervaringen die men opdoet in contact met andere weggebruikers. Zij ontwikkelen vanuit het principe van de

individuele nutsmaximalisatie een anticiperend verkeersgedrag: men wenst zich zo efficiënt mogelijk te verplaatsen.

Op grond van een individuele afweging, die bepaald wordt door de verkeersdrukke ter plaatse, zal men sterk afwijken van het reguliere verkeersgedrag (= gedrag zoals het behoort) dan wel zich nagenoeg conformeren aan dit reguliere verkeersgedrag. In dit proces kan de aanwezigheid van politie een corrigerende rol spelen. Corrigerend, omdat door bestrafing het reguliere verkeersgedrag kan worden afgedwongen. De werking van dit sociale controlemechanisme wordt door een aantal factoren afgezwakt:

- de respondenten komen in het dagelijkse verkeer weinig politie tegen;
- komt men politie tegen dan ervaart men vaak dat de politie niet ingrijpt;
- een enkeling ervaart de aanwezigheid van politie als een uitdaging.

- (Let je wel op of er politie is?)

Ja, maar die is er niet zoveel, maar ik kijk er wel naar uit.

(M. 16 j. MO).

- (Als je zo door het rood rijdt, let je dan op of er politie in de buurt is?)

Nou, dat niet, ik rij gewoon door! Ook als ik politie tegenkom. Nee, kijk, alleen als er een auto aankomt, dan hou ik in, anders rij ik gewoon door.

(Ben je al eens aangehouden door politie?)

Nee.

(Denk je dat ze daar niet op letten?)

Ach die letten wel op, maar vast niet op mij!

(Je bedoelt niet op fietsers?)

Wel op fietsers, maar niet op mij!

(Hoe kom je op dat idee?)

Gewoon, omdat ik nog nooit aangehouden ben, daarom.

(V. 15 j. LO).

- (Als je van plan bent om door rood licht heen te rijden, let je dan extra op politie?)

Nee, ach, ik denk dat die mensen dat helemaal niet zien!

Vroeger, toen was ik nog wat jonger, reed ik zonder licht.

Ik kwam toen van de camping bij Rolde en fietste helemaal naar huis zonder licht en zonder spatborden op het fietsje, met gewoon twee

wielen, meer niet. Toen kwam ik ook politie tegen, maar die deden helemaal niks en het was wel donker!

(M. 15 j. M0).

- (Wat voor soort weg rij je dan?)

Nou, fietspad, voetpad, gewone weg, overal!

(Voetpad?)

Ja, natuurlijk.

(Waarom?)

Nou dat is toch gaaf! Dan komt de politie achter je aan en dan kun je ze lekker te snel af zijn, want die kunnen daar niet komen.

(Maar wel als ze op de fiets zijn?)

Ja, daar let ik natuurlijk op!. En een motorrijder ook.

(En als er een politieauto komt?)

Nou, dat heb ik een keer gehad, toen had ik geen licht aan en toen kwam er een politieauto achter me aan, maar verder heb ik geloof ik nog niet een politie achter me aan gehad die me heeft aangehouden.

(M. 14 j. M0).

Toch is het niet zo dat de aanwezigheid van politie in het verkeer géén invloed meer heeft op het verkeersgedrag van deze groep.

Als men een bekeuring heeft gekregen voor het overtreden van een verkeersregel, dan blijkt zo'n bekeuring voor die speciale verkeersregel corrigerend te werken, zij het meestal niet voor lang.

Een geheel andere vorm die preventief werkt, blijkt de informatie stroom die mensen met elkaar uitwisselen via hun sociale contacten. Via deze contacten komt men te weten wanneer er een actie van de politie is te verwachten. Men vertelt elkaar als iemand uit de vrienden- of kennis-senkring is bekeurd. Ook het zien bekeuren werkt preventief. Zo zijn er een aantal overtredingen waarvan men, dankzij dit informatiecircuit, overtuigd is dat men bekeurd zal worden als men zich niet aan de regel houdt. Voorbeelden hiervan zijn:

- het door rood licht rijden
- het zonder licht rijden
- het fietsen op een voetgangersgebied

Aan de hand van de informatie die men via de sociale contacten ontvangt en door het zien van bekeuren op straat maakt men een schatting van de 'pakkans' en handelt daarnaar.

Aan de andere kant werkt dit informatiecircuit ook bevestigend in het niet naleven van een aantal gedragsregels. Zo is men overtuigd dat: géén richting aangeven, géén stopteken geven en het met losse handen fietsen niet zal worden bekeurd.

- (Bij het politiebureau moet je zeker niet door rood rijden?)

Heb ik wel gedaan en meteen een bekeuring. En ik ben nog een keer aangehouden daar. En toen vroegen ze waarom ik zo hard reed. Ik zei: het is zo koud, want het was ook koud! En er was haast geen verkeer! (En toch een bekeuring?)

Ja, nou en dat vond ik stom!. Er was verder niemand en ze hadden daar gewoon op de uitkijk gestaan, want anders had ik hen wel gezien. Dus nu stop ik daar altijd.

(V. 17 j. MO).

- Je moet natuurlijk wel de hoofdregels kennen. Je moet bijvoorbeeld niet met je fiets op de snelweg gaan fietsen, dat heb ik ook wel eens gehad. Dat had ik helemaal niet in de gaten. Toen kwam er politie aan en toen moest ik afstappen en even teruglopen tot ik op het fietspad was. En dat heb ik nog steeds onthouden als ik daar kom, dus dat weet ik nog altijd, dat vergeet je niet meer.

(M. 15 j. MO).

- (Hoe weet je dat een bekeuring 25 piek kost?)

Nou, ik heb wel vrienden die gepakt zijn. Voor rood licht is het zoiets als 25 piek, maar in die orde ligt wel zo'n bekeuring!

(M. 19 j. HO).

- (En als jij door rood rijdt?)

Nou, ik kijk eerst of er geen auto's staan of er aankomen, want als het licht op rood springt voor de fiets, heb je altijd nog zo'n twee seconden om door te rijden, voordat de auto's mogen. Maar meestal kijk ik of er politie aankomt.

(Waarom?)

Om de bekeuring, dat is logisch natuurlijk!

(M. 13 j. MO).

- (Hoor je van je vrienden wel eens dat de politie optreedt?)

Nou, wel voor door rood rijden, dan worden ze achterna gezeten, maar dat was maar één keer, voor de rest hoor je er nooit over.

(M. 15 j. MO).

9.2.4. Samenvatting

Het zich wel- of niet gedragen conform het reguliere verkeersgedrag (= gedrag zo als het behoort) wordt bij deze groep respondenten door verschillende factoren beïnvloed.

- Risicobeleving en kwetsbaarheid

Men ontdekt dat men niet 'blind kan varen' op aanwezige verkeersvoorzieningen. Heeft men bijvoorbeeld geleerd dat men bij groen licht veilig kan oversteken, in de praktijk ervaart men dat de veiligheid daarmee niet altijd wordt gegarandeerd.

Ook bij het niet nakomen van bepaalde voorgeschreven handelingen ervaart men dat dit niet automatisch leidt tot een onveilige situatie voor zich zelf.

Deze individuele ervaringen geven aanleiding de relatie tussen regelgeving en veiligheid in het verkeer vanuit een 'wij-perspectief' te herdefiniëren. Men hecht geloof aan eigen kundigheid en flexibiliteit. Het zelfvertrouwen van deze groep respondenten is groot.

Daarnaast is men overtuigd dat men anderen niet in gevaar kan brengen door het eigen fietsgedrag, want de fiets bezit geen massa en geen snelheid. Als fietser kan men andere verkeersdeelnemers geen letsel toebrengen.

Ook ervaren zij dat ze ten opzichte van andere typen vervoermiddelen wel kwetsbaar zijn. Als men bijvoorbeeld voorrang heeft, maar men krijgt het niet, dan kan men slechts de eigen veiligheid op het spel zetten om dit 'recht' op te eisen. Men kiest in dat soort gevallen eieren voor zijn geld en stelt zich defensief op.

Vanuit dit kwetsbare gevoel ontstaat behoefte zich onder bepaalde omstandigheden, als het 'druk' is, wel aan de voorgeschreven regels te houden. Het zijn vooral vrachtwagens, bussen, brommers en personenauto's-die-hardrijden, die hen bewust doet worden van deze kwetsbare positie. Met andere woorden, het gevoel van kwetsbaarheid komt voort uit de interactie met andere vervoermiddelen.

Daar staat tegenover dat men vaak in groepsverband van en naar school fietst. In zulke situaties doet men de ervaring op dat het 'in groepsverband' opereren het gevoel van kwetsbaarheid doet afnemen. Men gaat rechten opeisen, ook waar men ze niet heeft.

- Rijervaring

Op grond van het principe van de individuele nutsmaximalisatie vindt er herinterpretatie van de voorgeschreven gedragsregels (= regelgeving) plaats. Gedragsregels worden geïnterpreteerd als communicatieregels, wat de aanwezigheid van medeweggebruikers impliceert. Zijn die niet in de buurt dan zijn communicatieregels overbodig. De verkeersregel heeft dan zijn nut verloren.

- Politie

Van een geheel andere aard is de invloed die uitgaat van de controletaak van de politie. Het sociale informatiecircuit van de individuele respondent en het zien bekeuren op straat zorgt er voor dat men inschat voor welke overtreding de politie wel of niet zal bekeuren. Vanuit deze kennis schat men de eigen pakkans in. Over het algemeen wordt de pakkans laag ingeschat, omdat:

- men de politie weinig tegen komt in het verkeersbeeld
- men over het algemeen de indruk heeft dat de politie weinig aandacht besteedt aan fietsers
- sommigen erop vertrouwen dat ze de politie 'te vlug af' zullen zijn, als de politie wil ingrijpen.

9.3. De zelfstandige fietser

9.3.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid

Net als de jeugdige fietser hebben ook deze respondenten het risico dat men in het verkeer loopt ervaren. Maar de herdefiniëring die dat tot gevolg had, wordt in deze fase van de ervaringsontwikkeling aangevuld en aangepast. De relatie tussen veiligheid en regelgeving wordt niet meer uitsluitend vanuit de eigen beleving beoordeeld, maar andere categorieën verkeersdeelnemers worden in deze oordeelsvorming betrokken.

Ziet men als jeugdige fietser niet in dat het eigen verkeersgedrag risico oplevert voor andere weggebruikers, veel respondenten uit deze groep nemen afstand van dit individueel gerichte beeld (het wij-perspectief). Zowel de ervaring als automobilist als het proces van volwassen worden, dragen hieraan bij. Zij ontwikkelen een meer kritische houding ten opzichte van de fietser-in-het-algemeen (het zij-perspectief). Men keurt

bepaalde handelingen af, omdat dit een gevaar voor anderen oplevert. Met andere woorden, begrippen als risico, kwetsbaarheid en gevaar worden niet meer alleen vanuit een wij-perspectief gedefinieerd. Men wordt zich bewust dat afwijkende gedragspatronen wel-is-waar niet direct aanleiding geven tot het toebrengen van letsel aan anderen als dat gedrag tot een ongeluk leidt. Maar men beseft dat de ander in een poging een confrontatie te vermijden zèlf gevaar loopt.

- De laatste tijd houd ik me trouwens beter aan de regels dan vroeger.

(Hoe bedoel je de laatste tijd?)

Nou ja, sinds ik mijn rijbewijs heb ben ik er wel achter gekomen dat fietsers toch wel vaak gevaarlijke dingen doen, ik zelf ook hoor, ik deed maar.

Ik geloof dat je er niet zo bij nadenkt. Het verkeer is natuurlijk altijd belangrijk, maar dat zie je niet, pas als je bewust gaat deelnemen.

(En jij denkt dat je pas bewust aan het verkeer bent gaan deelnemen toen je je rijbewijs had?)

Ik denk het wel, het is misschien wel stom van me, maar ik stond er nooit zo bij stil, ik denk dat het onbewust gaat.

(M. 20 j. M0).

- (Vind jij dat fietsers zich goed gedragen?)

Ze rijden allemaal door elkaar! Ze kijken niet eens achterom als ze naar links gaan, ze gaan gewoon! Het is hardstikke gevaarlijk als ze dat doen. Ik schrik me altijd dood!

(V. 17 j. M0).

- (Jij houdt rekening met andere weggebruikers?)

Ja. De laatste tijd wel, tenminste sinds ik mijn rijbewijs heb.

(M. 22 j. M0)

9.3.2. Rijervaring

Tijdens het deelnemen aan het verkeer vindt, mede onder invloed van de risico-ervaring en het gevoel kwetsbaar te zijn, een herinterpretatie van de regelgeving plaats (zie 9.2.2). Ten aanzien van de herinterpretatie vertoont deze groep respondenten veel overeenkomst met de jeugdige fietser. Ook zij vatten de gedragsregels op als communicatieregels. Daarbij

komt dat de gemiddelde leeftijd van de respondenten 21 jaar is. Dit houdt in dat men lichamelijk en geestelijk volwassen wordt. De uitdaging die uitgeoefend wordt door leeftijdgenoten zwakt af. Men begint afstand te nemen van deze invloedsfactor. Gevoel van medeverantwoordelijkheid voor de veiligheid van anderen komt er voor in de plaats.

- (Denk je dat jouw gedrag vroeger te maken had met te weinig kennis over het verkeer?)

Nou, ik denk dat het ook komt door je veranderde verantwoordelijkheidsgevoel, dat je wat ouder bent en wat wijzer. Maar ik weet niet of dat nu aan de verkeerslessen ligt. Ach, op school leer je wel dat je niet op de stoep mag fietsen, maar daar hou je je niet aan.

(Waarom niet?)

Ik denk dat het met de puberteit te maken heeft. Gewoon het gevoel van: het maakt toch niks uit!

(Of komt het doordat andere jongens het ook doen?)

Ja, ook! Gewoon mee doen met de anderen. Als je daar bijvoorbeeld voor het stoplicht staat en er komen allemaal fietsers en die fietsen allemaal door en jij staat in je eentje voor het rode stoplicht te wachten, dan denk je ook: ik rij maar door. Ja, er is dus wel invloed van anderen.

(Maar als er een auto aankwam?)

Ja, dan stop je, uiteraard!

(M. 22 j. MO).

- (Enig idee waarom je minder risico neemt in het verkeer?)

Ik denk dat je beter beseft wat voor ongelukken er kunnen gebeuren. Dat je niet voorzichtig genoeg kunt rijden. Niet te voorzichtig natuurlijk. Dat besef ik nu veel meer dan vroeger. Je beseft nu meer dat je beter even kunt wachten. Dus gevoelsmatig ben je aan het veranderen.

(M. 16 j. MO).

- Kijk, een fietser die niet auto rijdt, die denkt: wat heb ik er bij nodig! Omdat je je maar heel moeilijk kunt voorstellen, wat die andere categorie van je merkt. Uit eigen ervaring weet je dat je erg onverwachte dingen kunt krijgen, daar houd je van te voren al rekening mee. Zo van: zijn het jonge fietsers, zijn het ouderen? Nou die ouderen fietsen normaal, kinderen kunnen gekke dingen doen. Oude mensen daar moet je voor oppassen, die horen niks, die steken zomaar een straat

over! Dat leer je op een gegeven moment allemaal. Ik heb zelf gelukkig al zo'n beetje alle categorieën gehad. Auto, fiets, bromfiets, motor en vrachtwagen. Ik heb zelf een motor.

(M. 28 j. M0).

Ook hier blijkt dat de ervaring als niet-fietser aanleiding geeft zich op bepaalde punten méér aan te passen aan het reguliere verkeersgedrag. Deze ervaring lijkt vooral van invloed op het herzien van het uitgangspunt van de jeugdige fietser. Gaat de jeugdige fietser van het standpunt uit dat men op grond van eigen kwetsbaarheid (geen massa, geen snelheid) geen gevaar kán zijn voor anderen, de zelfstandige fietser doet andere ervaringen op en ontwikkelt een zij-perspectief.

Met andere woorden, men stelt zich ten aanzien van de naleving van verkeersregels genuanceerder op dan de jeugdige fietser. Genuanceerder, omdat het principe van de individuele nutsmaximalisatie vanuit een bredere ervaring wordt gehanteerd. Deze ontwikkeling resulteert in het afleren van een aantal afwijkende gedragspatronen.

9.3.3. Politie

Er zijn aanwijzingen dat de aanwezigheid van politie in het verkeer sterker van invloed is op het gedrag van deze respondenten dan het geval lijkt bij de jeugdige fietser. Dit lijkt voort te komen uit het feit dat men bekeuringen nu zelf moet betalen. Ouders stellen zich op het standpunt dat men op deze leeftijd zelf financiële verantwoordelijkheid moet gaan dragen. Het zich niet aan verkeersregels houden en er voor worden bekeurd, is zo'n situatie. Deze financiële verzelfstandiging draagt er toe bij dat de politie in het verkeer een factor wordt, waarmee men in het gedrag wel degelijk rekening houdt. Oordeelt men bijvoorbeeld op grond van het gegeven verkeersaanbod dat het naleven van de vereiste gedragsregel niet opportuun is, dan zal de aanwezigheid van politie toch van doorslaggevende betekenis zijn om de gedragsregel in acht te nemen.

- (Als je een stoplicht nadert en dat staat op rood, wat doe je dan?)
Nou, ik rij wel eens door het rode licht heen. Er zijn namelijk twee dingen waar ik rekening mee hou. Ik kijk eerst of er iets aankomt. Ik bedoel dan van: is het verkeer ver genoeg weg dat ik geen problemen krijg. En ten tweede kijk ik of er niet ergens een agent op de loer staat en zijn die twee dingen er niet dan rijd ik door. En rechts af

door rood heb ik helemaal geen problemen mee. Als het druk is wel, maar als het niet druk is en ik weet dat ik direct na het stoplicht rechts af moet, dan rij ik ook door.

(M. 28 j. M0).

- (U vindt dus dat de politie best wat harder op mag treden?)

Ja, bijvoorbeeld onze zoon, die doet maar! Ik hoop dat de politie hem toch eens pakt, echt waar! U moet voor de lol eens naar zijn fiets kijken, verschrikkelijk gewoon! Als hij een bekeuring krijgt kost hem dat tenminste 25 gulden! Dan kan hij dat eens voelen, misschien dat dat helpt.

(M. 51 j. L0).

- (Doe jij je licht aan?)

Ja zeg, als je in deze tijd van het jaar uit school komt of zo dan is het tegen donker aan en je doet je licht niet aan en je krijgt dan een bekeuring en dan de volgende keer wéér één, dat kan ik niet hebben.

(M. 17 j. M0).

Ook deze groep heeft de indruk dat er wel politietoezicht is, maar dat die vooral gericht is op het snelverkeer. Het inschatten of men voor een bepaalde overtreding zal worden bekeurd wordt zowel beïnvloed door informatie via de sociale contacten en de media als door ervaringen in het dagelijks verkeer: het zien bekeuren van anderen of het zelf worden bekeurd. Net als bij de jeugdige fietser wordt ook door deze respondenten bij het inschatten van de pakkans onderscheid gemaakt in typen overtredingen.

- (Waarop denk je dat de politie het meeste let?)

Ik denk dat ze helemaal niet op de fietsers letten. Dat idee krijg ik zo af en toe wel. Ik stond een keer voor een stoplicht en een fietser reed door rood en er stond ook politie, maar die deed niets. Maar ik denk dat als ze op fietsers letten dat het dan het 'door rood rijden' zal zijn en ik denk maar een beetje op licht.

(M. 16 j. M0).

- (Als je bij een stoplicht aan komt fietsen en je wilt door rood rijden, kijk je dan wel even of er politie in de buurt is?)

Ja, zeker wel. Als er een staat dan stop ik subiet! Kijk, voor door rood licht rijden komen ze je wel achterna.

(Dus daar let de politie wel op, volgens jou?)

Ja, ik was eens met een kameraad van mij, het was zo'n drie jaar geleden, en de politieauto stond naast hem en hij rijdt gewoon door, nou toen kwamen ze hem echt wel achterna. Laatst ook, ik stond met een vriend van mij te praten en die woont in de buurt van het politiebureau en twintig meter van het bureau heb je verkeerslichten waar alle fietsers zo doorrijden. Nou, toen stonden ze daar verdekt opgesteld, maar ze gingen er wel degelijk achteraan.

(M. 19 j. MO).

- (Is dat zo, let de politie niet op fietsers?)

Nou ja, soms lees ik in de krant dat ze van plan zijn te gaan controleren en dan kijk ik wel uit natuurlijk.

(V. 18 j. MO).

9.3.4. Samenvatting

Motieven die worden aangevoerd ter rechtvaardiging van het eigen gedrag zijn gebaseerd op risicobeleving, kwetsbaarheid, rijervaring en mogelijke pakkans. Dit komt overeen met wat er geconstateerd is bij de jeugdige fietser (zie 9.2.4).

Bij deze groep respondenten vindt herdefiniëring en herinterpretatie van de regelgeving plaats vanuit een breder perspectief. Breder, omdat het perspectief van de jeugdige fietser vooral opgebouwd wordt vanuit een wij-perspectief. De zelfstandige fietser doet ook ervaringen op als niet-fietser en ontwikkelt zodoende een zij-perspectief. Twee factoren zijn hierbij van belang, namelijk:

- het proces van volwassenwording (de gemiddelde leeftijd is 21 jaar)
- de ervaringen die men als automobilist opdoet.

Door het gevoel van kwetsbaarheid ontstaat behoefte onder bepaalde voorwaarden (voldoende verkeersaanbod) bepaalde gedragsregels na te leven. Niet alleen de behoefte, maar ook het groeiend besef dat men mede verantwoordelijk is voor een veilige afwikkeling leidt tot een genuanceerdere opstelling. Daar dragen de ervaringen die men als automobilist opdoet als

het ware 'vormend' aan bij. Op grond hiervan rechtvaardigt men bepaalde handelingen die overeenstemmen met het reguliere gedrag (gedrag zoals het behoort).

De zelfstandige fietser wordt door de ouders meestal zelf verantwoordelijk gesteld voor de financiële consequenties als men in het verkeer een bekeuring krijgt. Het lijkt aannemelijk dat deze financiële verzelfstandiging als factor mede van invloed is op het bewuster rekening houden met de mogelijke aanwezigheid van politie in het verkeer. Bewuster dan de jeugdige fietser. De pakkans wordt bepaald door wat men van anderen hoort over bekeuringen en het zien optreden van de politie in het verkeer.

9.4. De volwassen fietser

9.4.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid

Het ervaren van risico in het verkeer is bij de voorgaande groepen reeds uitgebreid aan de orde geweest. Voor de respondenten in deze groep treedt hierin niet veel verandering meer op. Wel ontstaan verschillen in reacties op basis van het gevoel van kwetsbaarheid. Zo blijkt het gevoel van kwetsbaarheid bij veel vrouwelijke respondenten aanleiding te geven tot een defensiever verkeersgedrag dan bij mannen van dezelfde leeftijd. Deze defensiviteit uit zich in handelingen, die ook bij de oudere, nette fietser worden geconstateerd (zie 9.5.1). De indruk bestaat dat het vooral de hogere snelheid van andere vervoermiddelen is die hen bang maakt, hen een gevoel van angst bezorgt, waardoor ze zich onzeker voelen. Het is de vrouw die vaak de verkeersopvoeding van de kinderen op zich neemt. De verantwoordelijkheid voor het kind en de ervaring dat het kind de gevaren onderschat versterkt het gevoel van angst.

- Het verkeer eist hier veel slachtoffers en de kinderen vallen ook onder die slachtoffers, daarom maak ik haar een beetje bang, van: een auto is nóóit te vertrouwen en zo. En: nóóit, maar nóóit mag je zomaar oversteken! Ja, ze mag best bang voor het verkeer worden vind ik. Ik vind het verkeer ook een vijand!...

(Het verkeer een vijand, kan je daar meer over zeggen?)

Ja, dat er weinig rekening met fietsers wordt gehouden, dat moet ik nu elke dag aan den lijve ervaren, omdat ik nou op de fiets zit. En vooral voor kinderen, kinderen hebben zelf ook zoiets van: nou, ik steek zo maar over!

(Je hebt zelf ook auto gereden, had je toen ook dat gevoel?)

Nee, veel minder! Omdat je veel meer aan het verkeer deelneemt. Je gaat mee! Toen ik auto reed, vond ik het verkeer lang zo eng niet als nu ik op de fiets zit!

En misschien heeft het er ook mee te maken dat ik ouder word, ik zag tien jaar geleden veel minder gevaar dan ik nu zie. Dat heeft er ook mee te maken, want voor tien jaar geleden maakte het me niks uit hoe hard ik reed in een auto. Toen ik een kind kreeg, nou, dat is een hele verantwoording, zo'n baby. Moet je eens een ongeluk krijgen! Terwijl je daarvoor altijd dacht van: ja als je nou een ongeluk krijgt dan .. ja, je dacht er misschien wel eens over na, maar nu dat je andere mensen meeneemt heb je die verantwoordelijkheid!

(V. 31 j. L0).

- Ik ben bang van brommers, daarom ga ik direct aan de kant! Als ik bijvoorbeeld met z'n tweeën op een fietspad fiets en ik hoor er één aankomen dan ga ik gauw aan de kant, ook al is er genoeg plek om me te passeren. Ik heb ook het idee dat ze veel te breed zijn om langs je heen te kunnen, terwijl ik weet dat dat niet waar is heb ik toch dat gevoel, zeker omdat ze zo hard rijden. Dus ik ga direct aan de kant, want ik ben bang dat ze tegen mij aankomen.

(V. 23 j. M0).

- Ik houd me over het algemeen heel goed aan de regels. Het rode licht ga ik praktisch nooit door, zeker niet als er ouders met kinderen voor staan, dan ben ik helemaal zo van: je moet het goede voorbeeld geven.

(V. 43 j. M0).

- (Voelt u zich als fietser bedreigd in het verkeer?)

Ik niet! Maar omdat ik van mezelf weet dat ik goed uitkijk. Dat klinkt misschien aanmatigend, maar ik kijk gewoon goed uit. En als het erg druk is, dat stop ik gewoon en ga via de stoep. Niet fietsend! Nee, lopend. Kijk, ik moet dan oversteken, maar dan is het op dat moment te druk en dan loop ik een eindje over de stoep verder, tot ik over kan.

(V. 34 j. M0).

- (En nu, heeft u nu problemen in het verkeer?)

Ik ben wel bang geworden, ik ben één keer gevallen over een bal, die kwam onder het voorwiel en toen ben ik me toch gevallen! Mijn knieën

waren helemaal geschaafd en blauw, ik kon een paar dagen niet lopen. En nu ben ik echt bang geworden. Als er iets is op straat of zo dan spring ik direct van mijn fiets af.

(Dus u vindt het nu allemaal wel een beetje eng?)

Nou niet echt eng, maar als kinderen spelen op de stoep ga ik lopen met de fiets. Verder gaat het wel.

(V. 43 j. L0).

9.4.2. Rijervaring

Het meest opvallende in deze groep, in vergelijking met de zelfstandige fietser, is dat onder andere de rijervaring die men heeft opgedaan leidt tot een meer tolerante instelling in het verkeer. Verkeersregels worden niet louter geïnterpreteerd als communicatieregels. Verkeersregels zijn hulpmiddelen hoe te handelen in bepaalde verkeerssituaties. Men is zich bewust van het ontwikkelingsproces dat iedereen, die aan het verkeer gaat deelnemen, doormaakt. Het is vaak dit inzicht waar men naar verwijst als motief om te streven naar een verkeersgedrag dat meer overeenstemming met het gedrag-zoals-het-behoort. Er is een verkeersmoraal ontwikkeld. Naar deze moraal wordt zowel door mannen als vrouwen verwezen.

- Kijk, het is niet een kwestie dat de kinderen niet weten hoe ze zich in het verkeer moeten gedragen, maar het lijkt wel of het niet tot hen door wil dringen, want ze doen het domweg niet! Ik denk dus dat het opgesloten zit in die bepaalde levensfase, want daarna gaan ze zich toch anders gedragen. Je krijgt verkeerslessen, want dat hoort erbij, dus neem je dat mee. Maar of je ze ook gebruikt? Dat is een heel andere koek! Ik werk in een bejaardentehuis en dan hoor ik die jonge meisjes wel eens schelden op de politie: die klier, die hield me aan en gaf me een bon! En dan bemoei ik me er wel eens mee. Dan zeg ik: die bel en dat licht zit er niet voor niets op! Als je die dingen niet nodig had gehad, waren ze ook niet uitgevonden! En dan zeggen ze vaak: flauwe kul! Ik kan toch best zien zonder licht! En dan zeg ik: het gaat er niet om dat jij zelf goed ziet, want zo hard rij je niet, maar het gaat erom dat je gezien wordt! Kijk, ik geloof maar in zoverre in regels voor zover de mensen zich die regels eigen willen maken en dat doen ze pas als ze echt overtuigd zijn van het nut voor zichzelf! Er vindt in het verkeer een samenspel plaats. Als ieder op zijn strepen zou gaan

staan en zich beriep op zijn rechten, dan volgt daar logischer wijze uit voort dat je dan ook een andere verkeersdeelnemer, die om wat voor reden jou geen voorrang geeft, overhoop moet rijden! Dat kan toch niet? Maar er lak aan hebben kan ook niet, daarom is het eerder een samenspel, waarin iedereen de regels wel kent, maar er aan de andere kant tolerant mee moet omspringen. En die tolerantie vind je nog niet bij de jeugd.

(V. 39 j. M0).

Ondanks deze ontwikkeling is het niet zo dat men zich onder alle omstandigheden 'netjes' aan de regels houdt. Men rijdt best wel eens door rood licht en steekt de hand niet uit. De rechtvaardiging om bijvoorbeeld door rood licht te fietsen is gebaseerd op de overtuiging dat men dit alleen doet als het nodig en verantwoord is. Maar 'nodig' blijkt veelal van het verkeersaanbod afhankelijk te zijn en dat geldt ook voor de voorgaande groepen.

Met andere woorden, de communicatieve functie van verkeersregels blijft in de interpretatie overeind. Het onderscheid moet meer gezocht worden in het verwijzen naar een verkeersmoraal voor het afnemend aantal afwijkende gedragspatronen. Daarbij komt dat men in deze groep ervaring opdoet dat men minder flexibel wordt.

- (Dus tegen de tijd dat je opgestapt bent is het weer rood?)

Ja, en dan moet je vrij lang wachten voordat het weer groen wordt. Nou, en als je het dan druk hebt, dan heb je de neiging om gewoon door te rijden! Kijk, als ik aan kom rijden en dat ding staat op rood en er is helemaal niemand, dan rij ik gewoon door, vooral 's avonds.

(V. 31 j. M0).

- (Houdt u zich aan de verkeersregels?)

Ik steek alleen mijn hand uit als ik denk dat een ander die aan het verkeer deelneemt er baat bij heeft.

(Anders vindt u het niet belangrijk?)

Nee, dat vind ik niet. Ik ga niet doelloos zitten zwaaien. Ik doe het wel als er ander verkeer op de weg is. Dat is nou die visie van automobilisten, dat fietsers nooit aangeven waar ze naar toe gaan. Als je de zaak nu van twee kanten bekijkt, dan voel je wel wat er allemaal kan voorkomen. Je geeft dus aan als je afslaat.

(M. 48 j. H0).

9.4.3. Politie

Werkt de aanwezigheid van politie inderdaad corrigerend op het gedrag van zowel de jeugdige als de zelfstandige fietser, de volwassen fietser ervaart de aanwezigheid over het algemeen op een geheel andere wijze. Men is op grond van de verkeersmoraal overtuigd dat het eigen, beweerde verkeersgedrag als fietser geen correctie meer behoeft. Het nut van de aanwezigheid van de politie wordt in deze fase vooral geprojecteerd op de 'andere' verkeersdeelnemers, zowel fietsers als niet-fietsers. Maar voor het eigen gedrag blijkt de aanwezigheid van politie ook preventief te werken. Daarbij komt dat men erkent dat het zich-gedragen-zoals-het-behoort niet alleen een verantwoordelijkheid is van de politie. Zeker voor wat betreft de verkeershouding van de jeugdige fietsers vinden velen dat dat in eerste instantie een verantwoordelijkheid van ouders is.

Sociale controle wordt door een aantal respondenten in de praktijk wel eens uitgeoefend op medeweggebruikers, maar men ontdekt dat dat een ondankbare taak is. Men ervaart dat men zich maar beter met de eigen zaken kan bemoeien. Vooral de jeugdige fietser, maar ook andere weggebruikers schijnen deze vorm van sociale controle niet te accepteren.

- (Of politie?)

Ja, als er politie in de buurt is, dan wacht ik wel. Voor het politiebureau heb je ook van die stoplichten. Daar wacht ik meestal wel, dat is heel gek eigenlijk!

(Daar rijden ook minder mensen door rood?)

Ja, dat is heel gek eigenlijk, maar omdat daar een politiebureau vlak in de buurt is... terwijl als het hier in de buurt is, dan denk ik: het zit wel goed, terwijl hier net zo goed een politieagent kan staan.

(V. 39 j. M0).

- (Wat vindt u overigens van het politie-optreden?)

In het verkeer bedoelt u? Nou ik vind het een beetje de verkeerde kant opgaan. Want als ik nu naar die fietsers kijk wat die allemaal voor overtredingen maken en waar dus nooit op gelet wordt, dan ben ik wel eens kwaad. Het is schrikbarend wat die uithalen. En dan vind ik dat daar veel beter op gelet moet worden. En dan zijn er natuurlijk nog de automobilisten die rechtsaf slaan zonder te kijken of er een fietser aankomt, die binnen de bebouwde kom veel harder dan 50 km/u rijden.

Geen gordels dragen. Door rood licht rijden. Op dat soort dingen, die ik nu noem, wordt nooit gelet. Ze staan in de regel alleen langs de rondweg om mensen te bekeuren die daar te hard rijden.

(M. 39 j. H0).

- Ik heb laatst nog meegemaakt. Ik reed op een voorrangsweg en passeerde net een zijstraatje, toen ik werd gesneden door een militair in een auto, die nog voor me langs, die weg in ging. Hij reed daarbij aan de overkant zelfs over de stoep. Ik ben toen naar hem toegestapt, want ik moest daar ook zijn waar hij stopte, maar toen zei hij: "waar bemoei je je mee!" Kijk, die jonge man was niet voor reden vatbaar. Maar hij had wel een levensgevaarlijke situatie gecreëerd en daar wilde ik hem attent op maken.

(Waarom ging u naar hem toe?)

Omdat ik het zelf ook prettig vind als anderen me ergens op attent maken dat ik iets fout doe. En ik vind, je bent met elkaar verantwoordelijk voor een zo prettig mogelijke samenleving en daar hoort een veilig verkeer bij. Het is ook zo dat wanneer je ouder wordt dan ben je je er meer van bewust. Je wordt je ervan bewust dat iets bepalend kan zijn. Neem bijvoorbeeld alcohol in het verkeer, je wordt bewust dat door dat te doen je schade kunt brengen aan anderen.

(V. 40 j. M0).

- (Als u het ziet dat mensen zich niet aan de regels houden, krijgt u dan wel eens de neiging om het de mensen te zeggen?)

Ja, ik heb wel eens gezegd: stop toch, waarom wil je doorrijden? Maar dan krijg je de wind van voren, dus dan doe je dat niet meer. Misschien is dat óók wel fout, misschien moet je dat blijven doen, maar ik doe het niet. Eigenlijk zou je het wel moeten zeggen, maar de jeugd is goed gebekt tegenwoordig. Dus als je zoals ik grijze haren hebt, dan is het al gauw: hé opa, waar bemoei je je mee! Nou daar pas ik voor!

(M. 51 j. M0).

- (Denkt u dat de politie genoeg toezicht houdt?)

Nou, nee, ergens niet. Maar de verantwoording ligt niet alleen bij de politie! Dat ligt voor die leeftijd in eerste instantie toch bij de ouders! Dus ik denk niet dat het helpt als de politie alléén er wat van zegt, want de kinderen draaien zich om en geven ook wel een verkeerd adres op. Dan wordt thuis niemand zich daarvan gewaar. Dat is dus ergens geen goed systeem! Die verantwoording ligt bij de ouders zelf!

(V. 41 j. M0).

9.4.4. Samenvatting

Bij de groep volwassen fietsers is het aantal afwijkende gedragspatronen gereduceerd tot drie of vier. Vanuit het besef dat men risico loopt en kwetsbaar is, ontstaat de behoefte zich meer aan de regels te houden. Alleen de wijze waarop men dat doet blijkt bij veel vrouwelijke respondenten te leiden tot een defensievere houding dan bij de mannelijke respondenten van dezelfde leeftijd. De motieven voor deze meer defensieve houding zijn onder andere:

- het snelheidsverschil
- de verantwoordelijkheid voor de opvoedingstaak
- de drukte van het verkeer.

Deze groep is zich door hun rijervaring als fietser en automobilist en als opvoeder bewust dat iedereen, een aantal leerfasen doormaakt voordat men volwassen wordt. Ook het verkeer kent een leerproces. Vanuit dit inzicht ontwikkelt men een verkeersmoraal. Men rechtvaardigt het eigen volwassen verkeersgedrag vanuit deze moraal. Het betekent niet dat zij zich keurig aan alle regels houden. Ook deze groep interpreteert de verkeersregels als communicatieregels. De consequentie hiervan is, dat de naleving van de regels voor een deel blijft afhangen van de aanwezigheid van medeweggebruikers.

Men ervaart de aanwezigheid van politie als een noodzakelijkheid om het 'uit de hand gelopen verkeersgedrag' van vooral middelbare scholieren in het gareel te krijgen. Toch blijkt dat ook voor hen zelf de aanwezigheid van politie een bijdrage levert aan een meer gedisciplineerd verkeersgedrag.

Een aantal respondenten voelen zich verantwoordelijk anderen op het afwijkende gedrag en de gevaren die daaraan verbonden zijn te wijzen, maar doen de ervaring op dat dit niet op prijs wordt gesteld door de aangesprokenen.

9.5. De nette fietser

9.5.1. Risicobeleving en kwetsbaarheid

Ongeveer rond de leeftijd van 50 jaar gaan respondenten ervaren dat het reactievermogen, om de soms complexe verkeerstaken adequaat uit te voeren, afneemt. Deze ervaring introduceert een element van onzekerheid in de noodzakelijke verkeershandelingen. Verkeersvoorzieningen en -regels zouden deze onzekerheid kunnen doen verminderen, maar men ervaart dat dit echter niet altijd het geval is. Dit wordt zowel beïnvloed door de ervaring dat er naar hun oordeel steeds meer mensen de verkeersregels niet meer naleven, als door de ervaring dat zij zich te traag verplaatsen om op een efficiënte wijze gebruik te kunnen maken van de verkeersvoorzieningen.

- (Gaat u als oudere verkeersdeelnemer liever langs kruispunten met verkeerslichten dan zonder?)

Verkeerslichten is makkelijk. Dan hoeven wij zelf niks te doen. En kom ik bij een kruispunt zonder verkeerslichten dan moet ik terdege alert zijn en moet ik dus zelf iets doen.

(Dat vindt u dus moeilijker?)

Dat dacht ik wel, want het is natuurlijk wel zo als je ouder wordt neemt je reactievermogen af, dat is niet meer zo soepel. Dus als je dan allerlei handelingen tegelijk moet doen, afremmen, richting aangeven, links en rechts kijken, dan ga je één van die dingen vergeten. En daardoor worden ouderen kwetsbaar.

(V. 69 j. M0).

- (Wat denkt u verder van alle verkeersregels?)

O, dat is wel prima hoor, als iedereen zich er maar aan hield dan zouden er minder ongelukken gebeuren in het verkeer.

(Denkt u dat?)

Ja natuurlijk. Verkeersongelukken gebeuren allemaal omdat één van allen een fout maakt. Als iedereen zich aan de regels hield van stoppen als dat moet en niet nog gauw even door, krijg je toch minder aanrijdingen.

(En u vindt dat zij zich er niet aan houden?)

Nee. vooral de jeugd, die schijnen geen gevaar te zien. Als ze goed gebruikt worden, zijn de regels voortreffelijk. En regels moeten er nu eenmaal zijn, dat is toch héél het leven.

(V. 61 j. L0).

- (U ervaart ze ook als veilig?)

Ja, zeer zeker, want als ik mij in het verkeer beweeg moeten de anderen weten wat ik van plan ben. Nu is het ook zo dat tegenwoordig de meeste belangrijke kruispunten zijn beschermd met verkeerslichten. Dus ik heb mij daar aan de regels te houden. Ik moet daar op de knop drukken, eerder kom ik daar als fietser niet over. Dus dat is erg veranderd met vroeger.

(Vindt u een met verkeerslichten beveiligd kruispunt veilig?)

Als ik sta te wachten en ik zie dat het verkeer stopt, dan ben ik nog erg op mijn hoede en dat doet mijn vrouw ook. Dat doe ik niet alleen op de fiets, maar ook in de auto, of er toch niet eentje van links of rechts komt doorrijden. Vanwege een mankement van het verkeerslicht of dat hij gewoon onoplettend is. Ik bedoel, ik let er zelf wel op! Als ik bijvoorbeeld een overweg oversteeek en ik mag doorrijden kijk ik toch altijd even uit, want er kan iets mankeren aan de lichten of wat dan ook.

(M. 57 j. M0).

Kwestbaarheid betekent dat men in het verkeer risico loopt gewond te raken. Zo vertalen alle respondenten dit begrip. Dit gevoel van kwetsbaarheid beïnvloedt de behoefte zich aan de verkeersregels te houden. Deze groep voert dit dan ook consequent uit. Het eigen initiatief dat kenmerkend is voor de andere typen fietsers is hier nagenoeg verdwenen. Men beseft dat gewond raken complicaties meebrengt, niet alleen lichamelijk maar ook sociaal. Dit besef geldt zowel voor de mannelijke als de vrouwelijke respondenten.

- (Heeft dat met uw leeftijd te maken?)

Ik denk het wel. Je bent een beetje benauwder. En je reageert ook niet meer zo vlug, denk ik. En je bent bang, want je denkt: als mij wat overkomt, dan zit ik er mee!

(M. 69 j. L0).

9.5.2. Rijervaring

De risicobeleving en kwetsbaarheid bij deze groep wordt versterkt door de ervaring dat men lichamelijk minder snel kan reageren en anticiperen. Daardoor wordt men onzekerder. Men heeft meer tijd nodig om de verkeerssituatie te beoordelen. Dit proces is sterker aanwezig bij respondenten

die niet meer dagelijks op de fiets in het verkeer zijn en geen ervaring (meer) hebben als automobilist. Is voor deze respondent een voorzichtig verkeersgedrag 'veilig', voor de respondenten die nog wèl dagelijks aan het verkeer deelnemen wordt dit verkeersgedrag als 'onveilig' beoordeeld. Door tē voorzichtig te zijn loopt men méér risico, vindt men. Onzekerheid en angst zijn slechte raadgevers en leiden tot onduidelijkheid voor andere verkeersdeelnemers. Net als de volwassen fietser, wordt het verkeersgedrag van deze respondenten óók gerechtvaardigd vanuit de verkeersmoraal die men heeft ontwikkeld.

- (U zei daarnet dat ervaren fietsers risico nemen?)

Ja, die weten welke risico's ze kunnen nemen! Je weet precies wanneer je over moet steken. Je hoeft dus niet eindeloos te wachten. Want juist als je gaat twijfelen, dan gaat het fout. Ik zie het wel eens aan oudere vrouwen, die op de fiets zitten en oudere mannen ook hoor. Bij zo'n oversteek staan ze eindeloos te wachten tot ze over kunnen steken. En als ze dan eindelijk oversteken, dan nemen ze nog vaak het verkeerde moment om over te steken. Maar daar heb ik dus helemaal geen moeite mee.

(U had het over twijfelen in het verkeer?)

Nou, wat ik bedoel is, dat die mensen eigenlijk meer risico nemen in het verkeer dan dat ik neem. Ik twijfel niet. Ik weet precies wanneer ik moet versnellen of wanneer ik kan oversteken, maar deze mensen nemen meer risico door te gaan twijfelen.

(M. 70 j. MO).

- (Heeft u misschien een verklaring waarom ouderen zich volgens u meer aan de regels houden?)

Ik denk dat dat komt omdat ze bewuster aan het verkeer deelnemen. Ze zijn zich ook bewuster van het gevaar als zij zich niet aan die regels houden. Ook mede door een stuk onzekerheid denk ik. Dat valt me wel eens op, hoe mensen zich onzeker kunnen voelen. En ik denk dat het ook te maken heeft met een stukje verantwoordelijkheid ten opzichte van het deelnemen aan het verkeer. Als jij je in het drukke verkeer begeeft, ben je medeverantwoordelijk dat dat soepel verloopt. Dus als jij niet duidelijk maakt welke kant je op wilt, dan ontstaat er stagnatie! En dat kan weer gevaar opleveren voor diegenen die daar achter rijden, want die begrijpen niet waarom er wordt afgeremd. Ik vind dus dat je alert moet zijn op de situatie ter plekke.

(Onder verantwoordelijkheid verstaat u dus: rekening houden met anderen?)

Ja. En ik denk dat dat je hele instelling aan het deelnemen aan het verkeer moet zijn.

(V. 69 j MO).

9.5.3. Politie

In de tijd dat deze groep respondenten als jeugdigen aan het verkeer deelnamen, was er in hun herinnering méér politie op straat. Veel agenten oefenden de controletaak uit op de fiets, waren fietser onder de fietsers. Als men aan die periode terug denkt heeft men niet alleen het gevoel dat de pakkans veel groter was, maar óók dat de politie meer aandacht had voor fietsers. Naar deze beide factoren verwijst men als verklaring voor het eigen gedisciplineerde verkeersgedrag. Bovendien hebben zij het gevoel dat ze gezaggetrouwer zijn dan de jongeren. Deze verklaringen worden tevens aangevoerd om te verklaren waarom het tegenwoordig 'heel anders' is. Men gaat van het standpunt uit dat de mens zich aan regels moet houden, desnoods door het af te dwingen, voor eigen en anderen veiligheid. Zelf gedraagt men zich gedisciplineerd, daarom hoeft de politie niet op hen te letten en moet zij de aandacht volledig op de ongedisciplineerde, jeugdige verkeersdeelnemer richten. Ook deze respondenten doen de ervaring op dat sociale controle onder weggebruikers onderling niet op prijs wordt gesteld.

- In mijn jeugd had je een hoop rijwielpolitie. Toen hoefde je toch echt geen geintjes uit te halen! Dan werd je gelijk gepakt! Maar tegenwoordig zitten ze in de auto en als het koud is dan zitten ze daar lekker warm en dan zullen ze niet zoveel zin hebben om er uit te komen, denk ik.

(Vindt u het een slechte zaak als de mensen merken dat er niet de hand wordt gehouden aan regels?)

Ik denk dat ze zich toch het meest met de auto's bezig houden.

(M. 70 j. MO).

- (U vindt die fietsers een gevaar voor anderen?)

Ja, zeker. Ik was laatst op de fiets en toen kwam er één van de linker kant zo pardoes de weg overrijden, precies voor mij langs. Net voor de

stoplichten. Hij mijdde de stoplichten en reed zo pardoos de straat over. Ik zei "Wat doe jij gevaarlijk" en weet je wat hij zei? "Stik wijf".

(V. 69 j. M0).

9.5.4. Samenvatting

Onzekerheid, omdat het reactievermogen afneemt, verhoogt de behoefte zich aan verkeersregels te houden. Men ervaart dat verkeersvoorzieningen en -regels de complexe verkeerstaak vergemakkelijkt. Dat men er echter niet volledig op kan vertrouwen wordt, naar hun oordeel, veroorzaakt door een toenemende ongedisciplineerdheid van andere verkeersdeelnemers. Vooral de jeugd wordt als de grote boosdoener aangewezen.

Bij het gevoel van kwetsbaarheid zoals elke fietser dat in het verkeer ervaart, komt er voor deze groep respondenten een dimensie bij. Zij weten dat als zij letsel oplopen het genezingsproces langzamer zal verlopen dan bij de jongeren en dat dit tevens sociale complicaties mee kan brengen. Vooral met betrekking tot revalidatie en verzorging.

Degenene onder hen die, als fietser en als automobilist, nog dagelijks aan het verkeer deelnemen hebben het gevoel minder onzeker te zijn in hun verkeersgedrag dan hun leeftijdgenoten. Zij zien dat die onzekerheid leidt tot aarzeling, waardoor men vaak verkeerde momenten uitkiest om tot actie over te gaan. Naar hun mening verhoogt zo'n ontwikkeling eerder het risico dan dat het leidt tot risicoreductie.

Vanuit hun ervaringswereld is het dan ook niet verwonderlijk dat zij de wens uiten dat de politie niet alleen frequenter, maar ook consequenter controleert op het gedrag van andere verkeersdeelnemers. De politie als corrigerende factor voor het eigen verkeersgedrag is niet nodig, want zij zijn gedisciplineerd en houden zich, vanuit een gezagsgetrouwer instelling, aan de geldende regels.

9.6. Samenvatting en conclusie

- Risicobeleving

Risicobeleving wordt door de respondenten betrokken op de relatie die men aanbrengt tussen gedragsregels in het verkeer en het zich-veilig-kunnen-verplaatsen.

Alle respondenten doen de ervaring op dat theorie en praktijk elkaar niet dekken, maar elkaar wel overlappen. Theorie en praktijk stemmen het meest overeen als er sprake is van 'druk' verkeer, dus veel en gevarieerd verkeersaanbod.

Gedragsregels worden vanuit deze visie geïnterpreteerd als communicatieregels. Het blijkt dat: hoe minder verkeer hoe groter de kans dat men afwijkt van de geldende regels. In zulke situaties wordt het principe van de nutsmaximalisatie gehanteerd.

- Kwetsbaarheid

Kwetsbaar betekent dat men letsel op kan lopen. De fietser ervaart dat alle andere vervoermiddelen groter, massaler en sneller zijn. Een confrontatie betekent voor de fietser per definitie dat men zèlf letsel oploopt, ongeacht de ernst van de afloop voor de conflictpartner. Vanuit deze ervaring ontstaat behoefte aan regels. Uitzondering hierop is de situatie dat men als 'groep' optreedt. Dit komt bijna alleen voor bij de jeugdige fietser. Zij ervaren dat de kwetsbaarheid van een groep lager ligt dan de individuele kwetsbaarheid. Deze ervaring leidt in sommige situaties tot het opeisen van 'rechten' ook waar men die niet heeft. Bij de jeugdige en de zelfstandige fietser is het vooral de massa van het andere vervoermiddel (bussen, vrachtwagens) die het kwetsbaarheidsgevoel bepalen. Bij de volwassen en nette fietser is het vooral de snelheid. Een aantal vrouwelijke respondenten in de groep volwassen fietsers vertoont een meer defensieve rijstijl dan mannelijke respondenten van dezelfde leeftijd. Het verkeersgedrag van die vrouwelijke respondenten en de nette fietser vertonen een aantal overeenkomsten: men is snel geneigd om af te stappen als de situatie gecompliceerd wordt. Redenen die men voor dit gedrag aanvoert zijn:

- het snelheidsverschil
- verantwoordelijkheid voor kinderen
- de drukte van het verkeer.

De nette fietser beseft dat het kwetsbaar-zijn ook sociale gevolgen met zich meebrengt. Sociaal, omdat bij het oplopen van letsel de genezing langer zal duren dan bij jongeren en de verzorging thuis problematisch is. Dit maakt hen extra voorzichtig.

- Rijervaring

De jeugdige fietser compenseert gebrek aan theoretische kennis door improvisatie en doet zo de ervaring op dat men flexibel is. Elk afwijkend gedragspatroon 'dat goed afloopt' betekent een bevestiging van eigen kunnen. De noodzaak om de gevestigde gedragsregels na te leven nemen af. Men bouwt zelfvertrouwen op. Dit zelfvertrouwen stoelt op het beeld dat men zich vormt over gevaarlijke situaties. Die alleen zijn bepalend of men zich wel of niet aan de geldende regels houdt. Met andere woorden, de jeugdige fietser beoordeelt en oordeelt vanuit een wij-perspectief. Handelen in het verkeer betekent voor de jeugdige fietser zo efficiënt mogelijk handelen. Deze instelling is mede bepalend of men regels naleeft of niet. Beoordeling van de situatie wordt gebaseerd op het principe van de nutsmaximalisatie. Er is duidelijk sprake van doel-rationeel handelen.

De zelfstandige fietser heeft veelal de eerste ervaringen als automobilist opgedaan. Hierdoor zijn ze in staat om het gedrag van fietsers vanuit een ander perspectief te beleven. Zo ervaren zij dat afwijkende gedragspatronen van fietsers indirect gevaar oplevert voor anderen. Indirect, omdat afwijkende gedragspatronen een element van onvoorspelbaarheid in het verkeersgedrag brengt die anderen kan dwingen tot noodmanoeuvres waaruit gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Deze ervaringen dragen bij tot herbezinning van eigen afwijkende gedragspatronen; er vindt een herinterpretatie plaats vanuit een zij-perspectief. Het jeugdige elan van de vorige groep is daarmee niet verdwenen, maar een aantal afwijkende gedragspatronen, zoals het met méér dan twee naast elkaar fietsen, verdwijnt. Ook het proces van volwassen worden speelt hierbij een rol. Vanuit een zekere verbazing begint men het beeld dat men als jeugdige fietser heeft opgebouwd te herzien. Ook hier is sprake van het nutsprincipe, maar dit doel-rationele handelen wordt genuanceerder uitgevoerd.

Bij de volwassen fietser kan men constateren dat het zij-perspectief uitgegroeid is tot volwassenheid. Dat wil zeggen, dat men een goed beeld

heeft van mogelijk gevaarlijke situaties, dat iedereen wel eens fouten maakt en dat het goed aflopen van een gemaakte fout afhangt van het tijdig reageren van medeweggebruikers. Naast inzicht ontwikkelt men een meer tolerante houding; er is sprake van een verkeersmoraal. Het eigen aangepaste gedrag motiveert men vanuit deze moraal, het afwijkend gedrag op grond van de communicatieve functie die verkeersregels hebben. Dus, is er geen ander verkeer dan wordt er meestal geen hand uitgestoken als men van richting verandert.

Het onderscheid binnen de groep nette fietsers wordt bepaald door mensen die nog dagelijks aan het verkeer deelnemen als fietser en als automobilist, en mensen die alléén nog als fietser deelnemen. De eerste groep beoordeelt de verkeershandelingen van de tweede groep als: risicovol. Zij menen dat een te grote voorzichtigheid tot verkeerde beslissingen leidt. Beide groepen fietsers houden zich nagenoeg aan alle regels, omdat men gedisciplineerd is vanuit een gezagsgetrouwe instelling. Daarbij komt dat men ervaart dat complexe verkeerstaken worden vergemakkelijkt door zich aan de regels te houden.

- Politie

Het huidige politietoezicht heeft op de jeugdige fietser niet zo veel invloed, omdat de pakkans over het algemeen laag wordt ingeschat. Wordt men bekeurd, dan heeft men pech gehad. Dit beeld over het politie-optreden komt, omdat:

- men de politie weinig tegenkomt;
- de politie weinig aandacht besteedt aan fietsers;
- sommigen er op vertrouwen de politie 'te vlug' af te zijn.

De zelfstandige fietser is duidelijk alerter op mogelijke controles. (Mogelijke) aanwezigheid van politie werkt corrigerend op het gedrag. Eventuele bekeuringen moeten door deze fietsers meestal zelf worden betaald.

De volwassen fietser vindt de controle van politie noodzakelijk om het gedrag van andere fietsers (vooral de middelbare scholier) in het gareel te houden, maar ook zij blijken rekening te houden met de mogelijkheid bekeurd te worden. Dat politie vooral noodzakelijk is voor anderen geldt zeker vanuit de visie van de nette fietser.

10. DE BEDRIJFZEKERE FIETS

10.1. Algemeen

Uit de literatuur komt een beeld naar voren van een malaise rond de fiets. Fietsers zouden, mede door allerlei ontwikkelingen in de maatschappij, zich niet meer verantwoordelijk voelen de fiets zodanig te onderhouden dat het een bedrijfzeker vervoermiddel is. Statusverlies, diefstalgevoeligheid en vandalisme zouden de voornaamste factoren zijn.

De vragen die in dit hoofdstuk centraal staan, luiden:

- Hebben deze factoren invloed op de houding van de fietser tegenover de fiets?
- Is die houding verschillend voor de onderscheiden typen fietsers?

10.2. De jeugdige fietser

In par. 1.2 is uiteengezet dat het vooral de schoolgaande jeugd is die te lijden heeft van het vandalisme. De fiets van de middelbare scholier blijkt inderdaad bij voortdurend het onderwerp van vernielzucht. De gewijkte plaatsen zijn de fietsenstallingen op schoolpleinen.

De meest voorkomende vernielingen zijn gericht op:

- bel
- verlichting
- banden
- zadel
- moeren van voorwielen

Niet alle vernielingen zijn het gevolg van vandalisme. Ook baldadigheid en slordigheid onder de schooljeugd zélf is daar debet aan.

Zijn het binnen het schoolplein vooral de vernielingen, buiten het schoolplein is vooral het stelen van fietsen een factor van belang. Bij ongeveer de helft van de respondenten is een fiets gestolen.

Deze ervaringen hebben verschillende reacties tot gevolg. De één wordt agressief, de ander onverschillig. Er zijn er ook die er twee fietsen op na gaan houden, namelijk één fiets die omschreven wordt als 'high-risk'-fiets en de andere als uitgaansfiets. Deze uitgaansfiets wordt gepoetst en onderhouden, de high-risk fiets krijgt slechts minimale aandacht. Als zo'n fiets wordt gestolen vindt men dat lastig, maar men kan zich er niet druk

over maken. Aanmelding van diefstal vindt dan ook niet plaats. Deze laatste houding wordt ook aangenomen tegenover het onderhouden van de fiets.

- Als ik iemand met mijn fiets er vandoor zie gaan, ligt hij er gelijk af. Ik heb ook altijd een fietsketting bij me. Ik wil niet zeggen dat Assen anders is, maar je moet je toch kunnen redden. Ze moeten niet met me spotten, dat is eenvoudig zat en de politie doet er toch niets aan. (M. 16 j. MO).

- Je hebt je fiets natuurlijk elke dag nodig, maar daar is dan ook alles mee gezegd. Hij is toch al zo oud en verroest en verder mollen ze alles aan je fiets. Dus heeft het geen zin om je fiets echt goed te onderhouden, want elke week is er wel een draadje doorgeknipt of hebben ze je band leeg laten lopen of ze pikken een lampje weg. Dus aan je fiets is altijd wel wat! (V. 18 j. MO).

- Kijk, toen ik die hele mooie oude fiets kreeg, daar ben ik heel trots op, maar deze dagelijkse fiets is een zogenaamde high-risk fiets. Je hebt de fiets om te gebruiken en verder niet. (M. 19 j. MO).

Statusverlies, omdat de fiets zowel economisch als sociaal lager gewaardeerd zou worden, wordt door geen van de respondenten als zodanig ervaren. Wel heeft de jeugdige fietser als fietser, een gevoel van onrechtvaardigheid in de wijze waarop 'rechten' van snelverkeer en langzaam verkeer zijn verdeeld. Binnen die context kan gesproken worden van een gevoel van lage status. Maar het is geen motief om minder zorg aan de fiets te besteden. Dit aspect komt in het volgende hoofdstuk over legitimiteit aan de orde.

10.3. De zelfstandige fietser

In tegenstelling tot de jeugdige fietser zijn de meeste respondenten van de middelbare school af. Een aantal van hen volgen nog een middelbare of hogere beroepsopleiding. Op die scholen komen vernielingen nog slechts sporadisch voor. Wel heeft men te maken met het feit dat de fiets een gewild object van dieven is. Van de helft van de respondenten is een fiets gestolen. Met vandalisme heeft men wel te maken, als men 's avonds bij-

voorbeeld naar de disco gaat. Over het algemeen reageert de zelfstandige fietser op dezelfde manier als menig jeugdige fietser. Men rijdt normaal op een 'stadsfiets', die meestal aan alle kanten roest en haast niet wordt onderhouden. De helft van de respondenten heeft daarnaast een 'goede' fiets, die men goed onderhoudt.

- Ik denk ook dat op de school waar ik nu zit, dat daar veel oudere leerlingen zitten en die zijn er niet meer zo op uit om dingen zinloos te vernielen.

(M. 19 j. MO).

- Kijk, ik heb twee fietsen, een hele nieuwe fiets en één oude. Naar school en de disco ga ik altijd met de oude. Voor die oude moet eerdaags ook een andere komen, want die ziet er zo slecht uit! Die roest aan alle kanten!

(M. 20 j. MO).

10.4. De volwassen fietser

Ook van de volwassen fietser worden fietsen gestolen. Vijftien van de twee-en-dertig hebben dat mee gemaakt, sommige zelfs al voor de tweede of derde keer. Eigen ervaring met vernielingen heeft men niet zoveel, maar via de kinderen ervaart men het ongemak ervan. Het beeld dat men er van heeft, beïnvloedt wel de keuze bij de aanschaf van een nieuwe fiets, zowel voor zich zelf als voor hun kinderen.

De veronderstelling dat ook bij de ouders een vorm van onverschilligheid zou gaan ontstaan om de fiets van de kinderen minder bedrijfzeker te houden, wordt niet bevestigd. Een bedrijfzekerere fiets betekent een veilige fiets, dat geldt voor henzelf, maar ook voor de fietsen van hun kinderen.

- Ik heb een tweedehandse terug gekocht. Kijk, je schrikt wel een beetje en dat heeft invloed op wat je dan beslist te kopen.

(V. 49 j. MO).

- Als mijn zoon naar de middelbare school gaat, krijgt hij een tweedehandse, want een vernieling van een fiets van 100 piek vind ik minder erg dan één van 600! Dus dat vind ik niet van nut.

(M. 32 j. MO).

- Een fiets moet goed onderhouden worden, dat is een stukje veiligheid. Onze kinderen hadden altijd een goede fiets, ze hadden altijd goede verlichting, daar zorgde ik wel voor.
(M. 49 j. H0).

10.5. De nette fietser

Slechts één van de respondenten uit Den Haag heeft meegemaakt dat zijn fiets is gestolen en dat er wel eens iets aan is vernield. Daarom heeft ook hij zich een 'stads-fiets' aangeschaft, naast een tour-fiets. Voor alle respondenten geldt dat men het onderhouden van de fiets serieus neemt vanuit de overtuiging dat een goede fiets ook veilig is.

10.6. Samenvatting en conclusie

Vandalisme en diefstalgevoeligheid zijn factoren waar alle respondenten mee te maken hebben. Ongeveer de helft uit eigen ervaring, de anderen van horen zeggen. De meeste vernielingen lijken op de middelbare scholen voor te komen. Daarbuiten is het stelen van fietsen de voornaamste factor van belang.

Als antwoord op deze ontwikkelingen beschikt de helft over een tourfiets en een 'stadsfiets'; een roestig uitziende, vaak tweedehandse fiets.

Als een bedrijfzekere fiets wordt omschreven als een fiets waar remmen, stuurinrichting en verlichting goed werken, kan de conclusie luiden:

- Vernielingen op school en diefstalgevoeligheid van de fiets leidt bij ongeveer de helft van de jeugdige fietsers tot een meer onverschillige houding tegenover de fiets en het onderhoud van de fiets in het bijzonder. Een aantal van hen beschikt over twee fietsen als antwoord op deze ontwikkelingen.
- Ongeveer de helft van de groep zelfstandige fietsers antwoordt door naast de goede fiets een 'stadsfiets' te nemen; een roestige, tweedehandse fiets.
- Op de volwassen en nette fietser hebben deze ontwikkelingen in de samenleving wel invloed op het koopgedrag, maar geen invloed op het onderhoudsgedrag. Men eist van de fiets dat hij bedrijfzeker is.

11. LEGITIMITEIT VAN DE REGELGEVING

11.1. Algemeen

In par. 1.8.2 is de relatie tussen legitimiteit en gezag aan de orde gesteld en de invloed daarvan op het verkeersgedrag. Engbersen stelt dat legitimiteit berust op het feit dat naar de mening van de betrokkenen het functioneren van instituties in overeenstemming is met bepaalde waarden en normen. Dit houdt in dat men vertrouwen heeft in 'de beginselen waarop het beleid is gebaseerd'. Vertrouwen, omdat de beginselen als 'moreel juist worden gezien'. Hoewel de basis van beleid kan steunen op legitimiteit hoeft men het met specifieke uitvoeringsbepalingen niet eens te zijn (Engbersen, 1986, p. 210).

Met andere woorden, als er sprake is van legitimiteit van verkeersregels en -maatregelen zullen fietsers van mening zijn dat verkeersregels en -maatregelen aansluiten bij het gevoel van veiligheid of zorg dragen voor een vlotte doorstroming. Als men die mening is toegedaan, zal men het eventueel afdwingen van verkeersgedrag door de politie als een vanzelfsprekendheid ervaren. Want ook bij het uitoefenen van gezag moet er sprake zijn van legitimiteit op basis waarvan verkeersgedrag kan worden afgedwongen. Hier moet aan worden toegevoegd dat de basis waarop dit gezag steunt wel als legitiem kan worden ervaren, maar de uitvoering van het gezag als willekeur. Deze willekeur brengt een gevoel van onrechtvaardigheid te weeg als men wordt bekeurd (zie Hoofdstuk 2).

Daarom zullen hier de volgende vraagstellingen aan de orde komen:

- Sluiten de huidige verkeersregels en -maatregelen aan bij een gevoel van veiligheid bij de fietser?
- Ervaart men het krijgen van een bekeuring als rechtvaardig?
- Zijn er verschillen aan te wijzen voor de onderscheiden typen fietsers?

11.2. De jeugdige fietser

11.2.1. Legitimiteit van verkeersregels

Op de vraag hoe men over verkeersregels in het algemeen denkt, blijkt dat alle respondenten verkeersregels noodzakelijk achten om chaos te voorkomen. Worden er vragen gesteld naar specifieke regels, dan komt naar voren dat ook jeugdige fietsers van mening zijn dat regels in het verkeer de

veiligheid verhogen. Deze mening blijkt over het algemeen niet gebaseerd op eigen ervaring. Het is in veel gevallen eerder de mening van de ouders die wordt onderschreven. Verkeersvoorlichting via TV-spots versterkt wel hetgeen ze van de ouders hebben doorgekregen.

Met andere woorden, deze groep legt wel een relatie tussen veiligheid en verkeersregels, maar de overtuiging op basis van eigen ervaring ontbreekt veelal. Indicaties hiervoor worden gegeven in termen van: verkeersregels zijn goed voor anderen, maar ik heb ze meestal niet nodig.

- (Vind je het fietsen met licht op ook nuttig?)

Ja.

(Waarom?)

Nou, op dia's kon je het heel goed zien. Dan zag je een fietser met en één zonder verlichting en toen zag je het verschil erg duidelijk. Dus die zijreflectie is ook heel goed.

(Oh, ja?)

Ja, valt meer op als je oversteekt. Dat kun je duidelijk zien.

(M. 14 j. L0).

- (Wat vind je van al die verkeerslichten?)

Dat vind ik niet zo erg. Sommigen kunnen zich eraan ergeren en soms duurt het ook lang, maar nee, ik vind het niet zo erg. Ik vind het best wel veilig. Als je een gevaarlijk kruispunt hebt en er staan verkeerslichten, nou en de mensen weten dan niet zoveel van verkeersregels, dan is het wel fijn. Je hoeft alleen maar te weten wanneer je moet stoppen en wanneer je mag doorrijden.

(Vindt je het dus prettig dat anderen voor je regelen wanneer je over kunt steken?)

Nee, dat vind ik niet, maar de meesten ... Ja, sommigen weten niet goed hoe het gaat en dan is het wel makkelijk.

(V. 13 j. M0).

- (Wat vind jij van de verkeersregels?)

Nou ja, die vind ik wel goed, want stel je voor dat er geen regels waren en iedereen deed maar wat hij wou, dan zou het toch een chaos worden, denk je zelf ook niet?

(V. 17 j. M0).

- (Heb jij zijreflectie op de fiets?)

Nee. Het hoeft niet van mijn vader.

(Je bent ook niet van plan ze aan te schaffen?)

Nee, dat ben ik ook niet van plan, omdat ik ze niet nodig vind. En mijn vader vindt het ook onzin en daar word je wel door beïnvloed.

(M. 16 j. M0).

- (Je zei daarnet dat je jezelf voor Jan Joker voelt rijden met je licht aan, maar aan de andere kant twijfel je niet aan de beslissing van je vader?)

Maar die is wel goed! Maar het lijkt zo stom als je met licht aanrijdt. Dan gaapt iedereen je aan van: ha, die rijdt met licht op!. Wat een gek! Ja, als je 's morgens dan zo langs rijdt, dan komen er een stuk of acht, negen fietsers die geen licht hebben.

(En die zeggen dat tegen je?)

Nee, maar die kijken je dan zo verbaasd na..

(Krijg je dan de neiging om hem uit te doen?)

Ja, dat wel.

(M. 14 j. L0).

Veiligheid lijkt vooral de verantwoordelijkheid van het individu zelf. De meesten hebben het gevoel dat andere verkeersdeelnemers ook alleen maar op eigen veiligheid uit zijn en zich weinig gelegen laten liggen aan anderen, dus waarom zouden zij het dan wel doen?! Zij interpreteren vaak het gedrag van automobilisten als voortkomend uit het recht van de sterkste. Men voelt zich de 'underdog' die aan zijn lot wordt overgelaten. Als antwoord op dit beeld vertrouwt men meer op eigen handigheid, flexibiliteit en oordeel. Het lijkt daarom aannemelijk om te veronderstellen dat de ervaring die zij opdoen in drukke en complexe situaties aanleiding geeft de mening van de ouders te onderschrijven. Maar de underdog-positie die men in het verkeer ervaart, wordt in veel gevallen beantwoord met een eigen, alternatief verkeersgedrag, zeker als men deel uitmaakt van een groep fietsers.

- (Je zegt zo: uit eigen ervaring, maar er is nogal wat jeugd die slachtoffer wordt)

Nou, dan moeten ze maar beter uitkijken!

(V. 15 j. M0).

- (Is dat niet hinderlijk voor andere weggebruikers als je met z'n drieën fietst?)

Ja dat kan wel wezen, maar iedereen let altijd alleen op zichzelf dus waarom zou ik aan anderen denken?

(V. 17 j. MO).

- (Wat vind je onrechtvaardig?)

Rechts heeft voorrang. Dat heb ik altijd een rare regel gevonden.

Waarom rechts? Het is op zich wel een goede regel, anders wordt het zo'n heisa. Maar voor fietsers vind ik het niet zo belangrijk. Ik vind eigenlijk fietsers en auto's even belangrijk in het verkeer. Het zijn allebei deelnemers en alleen omdat jij meer geld hebt en in een auto kan zitten, lekker warm en droog en iedereen voorbij kan crossen, vind ik niet dat je daarom het recht hebt fietsers voor hun donder te rijden, alleen maar omdat jij in een auto zit! Ja, de auto heeft status, hè, hoe groter de auto hoe meer recht ze hebben! Ja, volgens mij wel.

(M. 18 j. MO).

11.2.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag

Als de respondenten wordt gevraagd hoe men tegenover politiecontrole in het algemeen staat, is men nagenoeg unaniem van mening dat dit frequenter moet en dat er dan bekeurd moet worden. Het geven van een waarschuwing wordt als nutteloos ervaren. Nutteloos, omdat dit geen invloed heeft op het gedrag. De belangrijkste overtredingen waar de politie volgens hen op moet letten, zijn:

- het door rood licht rijden
- zonder licht fietsen
- onveilige fietsen
- het fietsen op voetgangersgebieden.

Aan de andere kant worden regels geïnterpreteerd als communicatieregels. Dit betekent dat men bekeuren alléén als zinvol ervaart als het overtredingen betreft waarbij er sprake is van een gevaarlijke situatie. Is dit niet het geval, dan ontkent men niet het recht van de politie om te bekeuren, maar men ervaart het als onrechtvaardig en spreekt van 'dienst-klopperij'. De indruk bestaat dat dergelijke bestraffingen géén gedragsverandering tot gevolg hebben.

- (Kun je je ook onrechtvaardigheden in het verkeer herinneren?)

Nou, als ik door rood rij en ik word gepakt, okee, dat is dan pech. Het is verboden, het mag niet, klaar uit. Ik zou het dus terecht vinden als ik door rood rij als het druk is en ik word gepakt, maar als er geen hond in de buurt is en ik rij door rood en ik krijg een bekeuring, dan vind ik dat lullig. En dan hebben ze nóg gelijk, want ik rij door rood. Maar dat kun je van alles zeggen. Kijk, je mag niet stelen, maar als er een portemonnaie voor je neus ligt neem je hem automatisch mee, lijkt mij.

(Je had het daarnet over 'druk', wat vind je druk en wat niet?)

Ik vind het niet druk als er maar een paar auto's bij het stoplicht staan en ik vind het wel druk als er rijen staan.

(Kun je nog iets beter uitleggen wat je 'terecht door rood licht heen rijden' vindt en wat niet?)

Dat ligt eraan waar je naar toe gaat. Als je de bocht omgaat en je komt verder geen auto meer tegen, rijd ik altijd door rood licht heen.

(M. 15 j. MO).

- (Dus je bent nog nooit aangehouden?)

Nee, nou één keer, toen ik door de stad fietste, dat mag ook niet. Maar toen waren de winkels dicht en het sneeuwde en ik dacht: ik ga tussen de huizen door. Maar oom agent stond aan het eind en zei: loop jij maar terug en kijk aan de andere kant welk bord er staat. Nou, toen moest ik helemaal terug lopen en al die tijd liep hij achter me.

(Hij hield je wel in de gaten?)

Ja, hij keek wel of ik het deed. Ik denk dan wel: als ze geld nodig hebben dan gaan ze gewoon ergens staan. Nou ja, het is vijf of tien gulden als je zoiets doet. En dat moet je gelijk betalen!

(M. 18 j. MO).

- (Vind jij dat de politie goed oplet?)

Nee eigenlijk niet, ja voor mij hoeft dat ook niet hoor. Ik vind het zelf wel lastig als ik een bekeuring krijg. Maar je ziet toch wel heel veel overtredingen. Een heleboel mensen rijden door het rode licht of zonder licht, en dan denk ik wel eens, als ik toch bij de politie was, dan had ik hier toch een bekeuring uitgedeeld!

(Jij vindt het dus belangrijk, dat er wel bekeuringen uitgedeeld worden?)

Ja, dat wel.

(V. 16 j. MO).

11.2.3. Samenvatting en conclusie

De jeugdige fietser is overtuigd dat de overheid verkeersregels en -maatregelen niet voor niets instelt en dat de basis van de verkeersregels is: het bevorderen van een veilige doorstroming van het verkeer. Deze mening lijkt eerder gebaseerd op de overtuiging van de ouders, en niet op eigen ervaring. Verkeersvoorlichting via TV bevestigt de mening van de ouders. Met andere woorden, de legitimiteit van verkeersregels wordt wel onderschreven, maar nog niet vanuit de eigen ervaringswereld.

De controlefunctie van de politie is daarmee gerechtvaardigd. Volgens velen van hen moet het optreden wèl vergezeld worden door het uitschrijven van bekeuringen. Waarschuwingen helpen niet om het gewenste gedrag af te dwingen. De juistheid van het politie-optreden wordt gekoppeld aan de eis dat een overtreding ook als gevaarlijk kan worden bestempeld. Deze mening wordt gebaseerd op de interpretatie die men toepast op verkeersregels. Verkeersregels regelen de onderlinge communicatie tussen verkeersdeelnemers, met het doel chaos te voorkomen. Is de noodzaak voor communicatie niet aanwezig dan ervaart men het optreden van de politie als 'dienstklopperij'. Men erkent dan wel het recht om te bekeuren, maar de uitvoering ervan wordt als onrechtvaardig ervaren en verliest elke zin.

11.3. De zelfstandige fietser

11.3.1. Legitimiteit van verkeersregels

Uit eigen ervaring als (aankomend) automobilist raakt men overtuigd dat verkeersregels zijn ingesteld om fietsers en niet-fietsers veilig met elkaar te laten omgaan. Verkeersregels vervullen daarom een communicatiefunctie. Verkeersgedrag vanuit een wij-perspectief, zoals dat door de jeugdige fietser wordt gehanteerd, ondermijnt de voorspelbaarheid van het verkeersgedrag, met alle consequenties van dien.

Met andere woorden, ook hier geldt dat regels noodzakelijk zijn, niet alleen voor eigen veiligheid, maar ook voor de veiligheid van anderen.

- (Dus uit ervaring als automobilist vind je de maatregel te begrijpen, maar als fietser heb je toch een ander gevoel?)

Ja, zeker! Laatst was daar zo'n TV-spotje van fietsers die op een stil landweggetje reden in het donker. De één had wel reflectie en de ander

niet en dan kon je duidelijk het verschil zien. Maar dan denk ik bij mezelf: daar fiets ik nooit! Ik fiets alleen hier in Assen en daar zijn de straten goed verlicht, dus mij zien ze dan wel! Maar als je dan eens een keer een rijlesje hebt in het donker, dan merk je het verschil.
(M. 20 j. M0).

- Hier is het een hoop jakkeren en jagen. Het is hier zo, als je hier iemand ziet stoppen voor je, om je te laten oversteken, dan verbaast het je dat dat gebeurt. En dat moest eigenlijk weg zijn. Het zou normaal moeten zijn.

(Zou dat ook betekenen dat we dan zonder verkeerslichten kunnen?)

Nee, dat kan nooit! Daarvoor ben je met teveel verschillende mensen en is het verkeer te druk.

(Misschien voor alleen het snelverkeer?)

Nou, ik geloof voor alle categorieën, waar die te zamen komen.

(M. 28 j. M0).

- (Wat vind jij van de verkeersregels?)

Regels moeten er zijn, anders loopt het natuurlijk niet.

(M. 17 j. M0).

11.3.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag

Politiecontrole en bekeuringen vindt men noodzakelijk. Het zal alleen werkelijk effectief zijn als het regelmatig gebeurt. Ook hier is men de mening toegedaan dat alléén waarschuwen niet voldoende is. Naast het aantal overtredingen die de jeugdige fietser al noemde, als belangrijkste regels waar de politie op moet letten, wordt door deze respondenten ook het met méér dan twee naast elkaar fietsen genoemd.

- (Ben je wel eens door de politie aangehouden?)

Nee.

(Hoe vind je het dat de politie controleert?)

Ik vind het wel goed, want het is veel veiliger in het verkeer.

(Vind je het verkeer veiliger als de politie controleert?)

Ja, want er rijden zoveel oude fietsen rond. En oude auto's worden wel van de weg gehaald, maar oude fietsen niet! En ik vind oude fietsen eigenlijk een beetje gevaarlijk! Dan bedoel ik wel fietsen die aan alle

kanten rammelen, die zouden ze aan moeten houden en van de weg halen en laten repareren.

(V. 15 j. MO).

- (Wat vind je van die politiecontroles?)

Ik heb er zelf niet veel mee te maken gehad.

(Denk je dat het toezicht niet veel voorstelt?)

Ik denk dat als je geen licht op hebt en je wordt aangehouden, dat je dan een bekeuring moet krijgen. En dan hoeft dat niet een al te zware te zijn, maar het is altijd beter dan een waarschuwing. Een waarschuwing heeft geen nut, want je weet dat ze je de volgende keer niet meer herkennen en dan krijg je wéér een waarschuwing. En dat kan in het oneindige doorgaan. Ik denk dat je direct een kleine bekeuring moet opleggen.

(M. 18 j. MO).

- Ik heb wel eens een bekeuring gehad voor zonder licht rijden.

Hoe kwam dat?

Toen deed mijn licht het niet en ik was te lui om het te repareren.

(Komt dat vaak voor?)

Ja, zeker mijn achterlicht. Maar meestal is het zo dat als je politie tegenkomt en die zegt: ga maar verder lopen, dat ik als de politieauto verdwenen is weer op de fiets stap. Ze zijn er gewoon niet streng genoeg voor. Als ze strenger zijn zal ik mijn fiets wel wat vaker maken, maar als ze niet zo streng zijn dan versloft het wat.

(Waarom?)

Dat scheelt je toch gauw een aantal bekeuringen. Maar toen met die verlichting, toen was ik ook weer gewoon doorgefietst en toen kreeg ik wel een bekeuring en dat heb ik netjes gelijk betaald. Maar meestal zeggen ze er niet zoveel van.

(M. 19 j. MO).

- (Je meldde daarnet dat er veel mensen zonder achterverlichting rijden, zou een strengere controle van de politie hierin wat kunnen veranderen?)

Als ze avond aan avond van die prikacties gaan houden en de verlichting vooral controleren en een bon geven, dan denk ik wel dat de mensen gaan denken: ik kan beter mijn verlichting gaan maken, dan telkens een bon krijgen. Dus het is een dwangmaatregel, maar hij helpt. Of je daar

goeie reacties bij het publiek bij kweekt weet ik niet, maar ik denk wel dat het helpt. En als het voor de veiligheid is, dan moet je kiezen: een onveilige situatie laten bestaan of lelijke gezichten krijgen. Ik weet niet wat beter is, maar dat je resultaat krijgt denk ik wel! Maar dan moet het echt regelmatig zijn.

(M. 28 j. MO).

11.3.3. Samenvatting en conclusie

De meeste respondenten hebben al ervaring opgedaan als automobilist. Het is vooral deze ervaring van waaruit men de regelgeving koppelt aan het begrip veiligheid. In tegenstelling tot de vorige groep, die vanuit de individuele gerichtheid eerder de mening van de ouders onderschrijft, is hier sprake van een meningsvorming die op eigen ervaring stoelt. Het collectieve belang vormt de rechtvaardiging voor verkeersregels en -maatregelen: legitimiteit van verkeersregels op basis van de kwetsbaarheid van 'de fietser'.

Men is overtuigd dat onverschilligheid tegenover verkeersregels het beste bestreden kan worden door effectieve controle met daaraan verbonden financiële sancties. Onverschilligheid in het verkeer draagt niet bij aan de verkeersveiligheid. Het betekent wel dat het optreden van de politie zinvol moet zijn. Uit de wijze waarop men rechtvaardigt dat men verkeersregels overtreedt kan worden opgemaakt dat ook hier alleen gevaarlijk gedrag moet worden bestraft. Gevaarlijk, in de zin van: gevaarlijk voor jezelf en anderen.

11.4. De volwassen fietser

11.4.1. Legitimiteit van verkeersregels

Men heeft het volste vertrouwen in de doelstellingen van de overheid, want verkeersregels staan in dienst van de veiligheid. Maar de mate waarin men het eens is met specifieke regels en maatregelen, is afhankelijk van de functie die ze moeten vervullen. Er is sprake van een zeker prioriteitsverschil tussen gedragsregels en maatregelen. Aan regels voor het gedrag wordt over het algemeen een hogere prioriteit toegekend dan aan maatregelen. Men heeft het gevoel dat als de verkeersmoraal van andere weggebruikers zou verbeteren, dat dat veel méér ten goede zou komen aan de verkeersveiligheid dan nieuwe regels en maatregelen.

- Als ik hoor dat zo'n maatregel voor de veiligheid van de fietser is, dan denk ik: goed, het zal dan wel. Maar is het niet zinniger de mentaliteit van de weggebruiker een beetje op te vijzelen? Ik bedoel, ze leggen iedereen maar voorschriften op waar je vervoermiddel aan moet voldoen om veiliger in het verkeer te zijn, maar als iedereen nou eens wat meer rekening met elkaar hield en zich wat hoffelijker zou gedragen waren die maatregelen niet nodig!
(V. 35 j. M0).

- (Denkt u dat regels de veiligheid verhogen?)
Ik denk het wel, maar of men zich beter gaat gedragen tegenover de fietsers? Dat betwijfel ik. Ik denk dat je, als je verkeersveiliger bezig wilt zijn, dat je dan het gedrag moet veranderen. Maar, bijvoorbeeld door deze reflectoren, wordt de fietser inderdaad herkenbaarder als het donker wordt en zullen er een aantal gevaarlijke situaties minder voorkomen.
(M. 30 j. M0).

- Kijk, de regels zijn er niet voor niks, dus als je aan het verkeer wil deelnemen, moet je dat zodanig doen dat het andere verkeer weet wat je wilt. Je moet dus rekening houden met je medemens.
(V. 50 j. M0).

Het verplicht stellen van een maatregel wordt al snel gevoeld als een vorm van onmondigheid. Als dan ook nog het directe nut, in termen van verkeersveiligheid, niet wordt onderkend, ontstaat er een zekere vorm van verzet. Men is dan snel geneigd een passieve, afwachtende houding aan te nemen; men wacht af of de politie er voor gaat bekeuren.

- (Kunt u een voorbeeld geven wat u wezenlijker dingen vindt?)
Dat heeft te maken met verkeersgedrag! Kijk, die zijreflectie, dat is dan voor automobilisten fijn, dat ze de fietser beter kunnen zien als die de weg oversteeft. Maar dan heeft óf de automobilist óf de fietser voorrang. Dus als men zich nu aan die regel houdt, kan er niks gebeuren.
(U verwacht dus een lager rendement?)
Ja! Ik ben zelf ook niet meteen naar de winkel gerend om ze te kopen, omdat ik er niet zo van overtuigd ben. En de controle is uitgesteld. Kijk, dan ben ik zelf van: laat maar zitten. Straks heb ik ze nog voor

niks gekocht! Terwijl, als ik zou denken en overtuigd was van de veiligheid, dan had ik ze er wel opgezet, maar nu ik er niet van overtuigd ben laat ik ze makkelijk liggen.

(V. 43 j. M0).

- (Wat denkt u van die maatregelen die ze nemen?)

Kijk, zo'n achterreflector, o.k., daar ben ik het mee eens, omdat achterlichten de gewoonte hebben vaak kapot te gaan, maar die zijreflectie vind ik wel overdreven. Ik zou nooit denken: uit veiligheid doe ik die dingen op mijn fiets.

(V. 35 j. M0).

11.4.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag

Niet in de laatste plaats vanuit de ervaring als opvoeder meent men dat men vooral bij jongeren het handhaven van regels desnoods moet afdwingen, zeker als het voor eigen bestwil is. Men weet uit eigen ervaring dat gedrag dat gesanctioneerd wordt, leidt tot aanpassing aan het gewenste gedrag. Dit geldt voor al die aspecten in het verkeer waarvan men overtuigd is dat het de verkeersveiligheid bevordert.

Met andere woorden, regels en maatregelen die functioneel zijn moeten desnoods worden afgedwongen. De pakkans waarmee ook deze groep rekening houdt, heeft te maken met die functionaliteit, niet met de legitimiteit van het uitvoerend gezag. Daarom houdt men er in het gedrag rekening mee dat men bekeurd kan worden.

Anders gezegd, in het algemeen problematiseert men het optreden van de politie in het geheel niet. Men staat zelfs volledig achter het nut van die taak, maar regels en maatregelen moeten wel aansluiten bij het doel waarvoor ze zijn ingesteld, namelijk het verhogen van de verkeersveiligheid.

- (Denk je dat het zou helpen als de politiecontrole werd versterkt?)

Ja, want als men veertig fietsers pakt die geen licht hebben, en die krijgen allemaal een bekeuring, dan denk ik dat die allemaal sneller naar een fietsenmaker gaan of dat ze zelf hun licht maken. En als er nou helemaal niet meer naar gekeken wordt, ik denk dan dat er niemand meer met licht zou rijden. Op zich, die regels die er zijn, ik denk dat die nut hebben.

(Maar dat de mate van navolging wordt bepaald door de pakkans van de politie?)

Ja, ik denk dat de mens dat wel nodig heeft in de regel...

(Ja en dan zit je dus met een groot probleem...)

Ja, want er is maar weinig politie! Ik denk, als je helemaal niet meer zou controleren en je zou er geen bekeuring meer voor krijgen, dan zal de helft zonder licht gaan rijden....

(Omdat men die verlichting niet zo ziet zitten?)

Ja,.. het zou beter zijn als de mensen zouden zeggen: ik loop gevaar, in plaats dat ze zouden zeggen: ik loop gevaar een bekeuring te krijgen, dat is natuurlijk iets heel anders, maar die bewustwording ja.... Dan moet je een keer behoorlijk hard geschrokken zijn denk ik. Dan denk je: zo, dat was toch echt wel nodig! Maar zolang dat nog niet gebeurt, kan je nog lang zonder licht rijden! Dat is hetzelfde met die autogordels. Ik heb een vreselijke hekel aan die dingen. En toen die dingen verplicht werden, ik deed ze wel eens om, maar meestal deed ik ze niet om! Of met die helm, toen die verplicht werd op de brommer.

(V. 31 j. MO).

- (U vertelde dat u door berispingen leerde wat wel en niet mocht. Heeft u daar later nog mee te maken gehad?)

Nou, hier in Assen kom je maar heel zelden met de politie in aanraking. In Groningen wel meer, als je daar over de Grote Markt fietste had je zó een bon. En ik moet zeggen dat het ook knullig was om te doen en dan deed je het ook niet meer. Maar hier in Assen zie je eigenlijk nooit een politieman die een fietser aanhoudt. Zoals nu, op het moment is mijn achterlicht stuk. En als ik dan 's avonds om 11 uur van mijn werk kom dan fiets ik rustig naar huis. Daar maak ik mij geen zorgen om, want ik zie toch nooit politie. Ik heb het licht wel laten maken, maar nu doet het licht het wéér niet!. Dus daar fiets ik vrolijk op weg. Ik ben helemaal niet bang dat ik zal worden aangehouden. Kijk, er zit toch een reflector op, dus als iemand me van achteren nadert, dan word ik wel gezien.

(V. 36 j. MO).

- (Vindt u dat de politie ook meer op fietsers moet letten?)

Ja, waarom niet, als ze overtredingen maken, en ze worden toch niet bekeurd leren ze het ook niet af. Dus heeft geen enkele maatregel zin als er geen controle wordt uitgevoerd, dat wil ik maar zeggen. Als

iedereen zich aanpast aan het verkeer zouden er minder moeilijkheden zijn.

(M. 48 j. H0).

11.4.3. Samenvatting en conclusie

Legitimiteit van de regelgeving staat niet ter discussie. De volwassen fietser is overtuigd dat men zich veilig kan verplaatsen over de weg, als iedereen zich aan de regels houdt. Veel ongevallen worden veroorzaakt omdat van die regels wordt afgeweken. Het is noodzakelijk dat de politie nauwlettend op het verkeersgedrag toeziet. Helaas ervaart men dat de fietser weinig of géén aandacht krijgt van de politie. Deze verslapping van de controle werkt ondermijning van de motivatie in de hand. Versterkt een maatregel niet het gevoel van veiligheid, dan blijkt ook voor deze groep het naleven ervan te moeten worden afgedwongen.

11.5. De nette fietser

11.5.1. Legitimiteit van verkeersregels

Vanuit een gezagsgetrouwe instelling wordt het overheidsoptreden gelegitimeerd. Op grond van deze instelling gedraagt men zich gedisciplineerd. Het hele leven bestaat uit regels en die zijn er niet voor niets, dus óók verkeersregels zijn er niet voor niets. Met andere woorden, geen sprake van een afnemend vertrouwen in het gevoerde beleid.

- (Vindt u al die regels nuttig?)

Natuurlijk! Ze zijn niet voor niets gemaakt. Want er gebeuren natuurlijk veel ongelukken, omdat men zich niet houdt aan verkeersregels.

(M. 70 j. M0).

- (Wat denkt u verder van alle verkeersregels?)

Verkeersongelukken gebeuren allemaal omdat één van allen een fout maakt. Als iedereen zich aan de regels hield van: stoppen als dat moet en niet nog gauw even door, krijg je toch minder aanrijdingen.

(V. 69 j. L0).

11.5.2. Legitimiteit van het uitvoerende gezag

De politie heeft het recht en de plicht te controleren. Men moet echter met een zeker leedwezen vaststellen dat de aandacht van de politie voor de fietser in het verkeer minimaal is geworden als men het vergelijkt met de tijd dat men zelf jong was. Gedisciplineerdheid in het verkeer moet je jong afdwingen, anders leert men verkeerde gedragingen en dat kan voor anderen nare gevolgen hebben.

- Ja, dat was heel anders vroeger. Je hebt van die stopplaatsen. Ik zie het vaak dat mensen door het rode stoplicht fietsen. Alle dagen zie ik dat! Dan denk ik: daar kun je toch wel verandering in brengen! je moet daar stoppen, dat is een verplichting! Want ik zie van die jongens, die trekken zich er niks van aan! Ik mag het misschien niet zeggen, maar ze fietsen gewoon door! Het is die schooljeugd en dan met z'n drieën naast elkaar fietsen! Dat de politie daar nu niet wat meer op kan letten! Geef ze maar goeie bonnen, dat hindert niks!
(M. 69 j. LO).

- (Vindt u dat er voldoende politietoezicht is?)
Nou, daar merk ik niks van. Ze zijn wel druk bezig voor verkeerd parkeren en dat soort dingen, maar naar fietsers geloof ik, kijken ze niet zo om. Volgens mij is dat een vergeten groep. Zelf heb ik het nooit meegemaakt dat de politie op fietsers let. Althans niet de laatste tijd. Vroeger wel. Ik heb geen idee, maar ik zie zo ontzettend veel overtredingen van fietsers! Door rood licht rijden, dwars de weg oversteken, geen richting aangeven en langs het fietspad rijden. Er is daar een mooi fietspad, maar dat gebruiken ze niet! Dat vinden ze zeker te ingewikkeld.
(V. 70 j. MO).

- (Ziet u fietsers wel eens door het rode licht rijden?)
Ja, maar dat is een gegeven! Dat zie je bij elk stoplicht. Ook in de winkelcentra, waar je niet mag fietsen daar fietst alles! Dat vind ik zonder meer slecht.
Maar ik geloof dat het gewoon een maatschappelijk gebeuren is van de tijd waarin wij leven.
(V. 69 j. MO).

11.5.3. Samenvatting en conclusie

Noch de legitimiteit van verkeersregulering, noch de legitimiteit van het uitvoerende gezag staan bij deze groep respondenten ter discussie. Verkeersregels en -maatregelen zijn er om ongelukken te voorkomen. Mensen die denken dat zij zich er niet aan hoeven te houden, moeten via bekeuringen in het gareel worden gezet. Niet alleen voor hun eigen veiligheid, maar ook voor de veiligheid van andere weggebruikers.

11.6. Samenvatting en conclusie

In dit hoofdstuk is getracht na te gaan in hoeverre de respondenten de legitimiteit van zowel verkeersregels als uitvoerend gezag ter discussie stellen.

Uit de literatuur komt een beeld naar voren als zou er sprake zijn van een legitimiteitsprobleem. Men redeneert als volgt: als fietsers en niet-fietsers zich massaal onttrekken aan verkeersregels dan sluiten verkeersregels blijkbaar niet meer aan bij de doelstelling waarop ze gebaseerd zijn. Dat kan bijvoorbeeld komen omdat de regelgeving verouderd is, het beantwoordt blijkbaar niet meer aan de huidige eisen van het verkeer. Deze conclusie wordt niet door uitspraken van de respondenten bevestigd. Vanuit eigen ervaring wordt de relatie tussen verkeersregels en veiligheid niet ter discussie gesteld. De volwassen- en nette fietser zijn van mening dat het vooral de 'jongeren' zijn die zich ongedisciplineerd gedragen in het verkeer. Deze ongedisciplineerdheid zal toenemen als de politie weinig aandacht blijft schenken aan deze ontwikkeling. Gedisciplineerd verkeersgedrag kan alléén onder dwang worden bereikt. Althans, zolang men nog niet vanuit een volwassen positie een eigen verkeersmoraal heeft ontwikkeld waarin de veiligheid van de medeweggebruiker is opgenomen. Om gedisciplineerd verkeersgedrag te bereiken is dus scherpe controle op de naleving ervan essentieel en daar ontbreekt het in het huidige verkeersbeeld aan. Allen constateren slechts een minimale aandacht van de politie voor het gedrag van de fietser. De fietser lijkt een vergeten groep.

Uit de gesprekken blijkt dat er één gedragsregel is verouderd, namelijk: het stopteken.

Hoewel het uitvoerende gezag kan rekenen op de vanzelfsprekende steun van het fietspubliek bij de uitoefening van haar taak, vindt men wèl dat het functioneel moet zijn. De politie moet frequent en met straffen ingrijpen dáár waar het afwijkende gedrag tot gevaarlijke situaties kan leiden. Deze mening komt voort uit de herinterpretatie van verkeersregels zoals alle fietsers (uitgezonderd de nette fietser) die blijken te hanteren. Verkeersregels zijn regels die het onderlinge contact tussen verkeersdeelnemers regelt. Zijn er geen andere weggebruikers in de buurt, dan valt de noodzaak om de regels na te leven weg. In die situaties moet de politie de individuele afweging en de daaruit voortvloeiende handelingen respecteren. Daarbij denkt men bijvoorbeeld aan: richting aangeven, rood licht discipline, fietsen op voetgangersgebied en het rechts afslaan bij verkeerslichten.

Op het hierboven geschetste positieve beeld van de legitimiteit moet één uitzondering worden gemaakt. Deze uitzondering betreft de zijreflectie-maatregel. Ten aanzien van deze maatregel blijkt er sprake van een verminderde legitimiteit. De respondenten ervaren wel (als automobilist) dat de fietser beter herkenbaar is in het donker, maar daarmee is de maatregel in zijn algemeenheid nog niet gelegitimeerd. Er blijken fietsers te zijn die kiezen voor passief verzet: men wacht met de aanschaf tot de politie gaat bekeuren. De meest gehoorde rechtvaardiging voor deze houding is: ik fiets alleen overdag en dan heb ik het dus niet nodig.

12. MODEL VAN MOTIEVEN VOOR VERKEERSGEDRAG VAN FIETSERS

12.1. Algemeen

In Hoofdstuk 3 is het onderzoekmodel gegeven dat als leidraad heeft gediend bij het opstellen van de aandachtspunten voor de interviews. Het blijkt mogelijk uit de interviews een aantal afwijkende gedragspatronen te traceren. Vervolgens is het respondentenbestand in vier typen fietsers onderverdeeld (zie Hoofdstuk 7) en is in Hoofdstuk 8 nagegaan hoe kennis van verkeersregels over deze vier groepen is verdeeld. Daarna is de praktische ervaring van de respondenten als interactie tussen fietser en sociale omgeving beschreven. Ook de houding tegenover de staat van onderhoud van de fiets, alsmede de legitimiteit van de regelgeving zijn aan de orde gekomen in respectievelijk Hoofdstuk 10 en 11.

Aan de hand van deze beschrijvingen kan nu een heuristisch model worden ontwikkeld, waarbij kenmerken van de verschillende motieven en rechtvaardigingen uit de voorgaande hoofdstukken in één analytisch begrippenkader zijn ondergebracht.

Voor de ontwikkeling van het model is dankbaar gebruik gemaakt van een reeds ontwikkeld en gevalideerd model van Van de Vall (1980).

12.2. Sociale omgeving van de fietser

Factoren die vanuit de sociale omgeving aanleiding zijn voor de fietser het verkeersgedrag aan te passen of te wijzigen, zijn in drie subgroepen in te delen, namelijk:

- infrastructuur en verkeersvoorzieningen (= verkeersruimte)
- medeweggebruikers
- politie

12.2.1. Verkeersruimte

De vorm van de weg (wel of niet versmalling), het plaveisel en het onderhoud ervan, wel of geen vrijliggend fietspad, (on)overzichtelijke wegmarkeringen, wegopbrekingen, onoverzichtelijke kruispunten, bosschages (begroeiingen langs de weg) en dergelijke zijn onderdelen van de infrastructuur, die van de fietser aanpassing van het gedrag vragen of aanleiding zijn tot afwijkend gedrag. Voorbeelden van motieven of rechtvaardigingen zijn:

- het fietspad houdt daar zo maar op en dan moet ik maar zien aan de overkant van de weg te komen;
- vaak zijn er kuilen langs de kant van de weg en moet ik wel naar het midden van de weg;
- er staan zoveel struiken langs de weg, dat ik al halverwege ben overgestoken voordat ik kan zien of er iets aankomt;
- ik neem liever het linker fietspad dan helemaal om te rijden;
- bij dat kruispunt ga ik maar over de stoep, daar komen ze van vijf kanten op me af.

Ook verkeersvoorzieningen geven aanleiding tot afwijkend gedrag. Voorbeelden van verkeersvoorzieningen zijn: verkeerslichten, voetgangersgebieden, wegen met éénrichtingsverkeer en dergelijke. Een aantal argumenten die hierop betrekking hebben, zijn:

- ik weet dat, als ik hier door rood fiets, dan heb ik verderop groen;
- ik neem altijd het voetgangersgebied als de winkels dicht zijn;
- bij die gracht fiets ik tegen het verkeer in, anders moet ik helemaal om.

12.2.2. Medeweggebruikers

Binnen de verkeersruimte heeft men te maken met medeweggebruikers en hun verkeersgedrag. Vooral de heterogeniteit van de verkeersdeelnemers vraagt om verschillende antwoorden van de fietser. Zo zijn voetgangers een categorie waar men als fietser rekening mee houdt, omdat die vaak onverwacht kunnen oversteken. Het snelverkeer daarentegen vraagt aanpassing omdat de eigen veiligheid daarmee gemoeid is:

- als je langs de markt rijdt, fiets ik altijd langzaam, want die voetgangers steken zó maar over;
- als er een vrachtwagen achter me zit dan rem ik alvast maar af, want hij kan wel afslaan;
- auto's krijgen veel vaker of langer groen, nou dan steek ik met ze mee over;
- ik zeg altijd tegen de kinderen: denk aan de taxi's, want die hebben overal lak aan!

12.2.3. Politie

De kans op een bekeuring is het grootst als er politie in de buurt is en

daar houdt men rekening mee. Maar ook de mogelijke aanwezigheid is soms voldoende om afwijkende gedragspatronen na te laten.

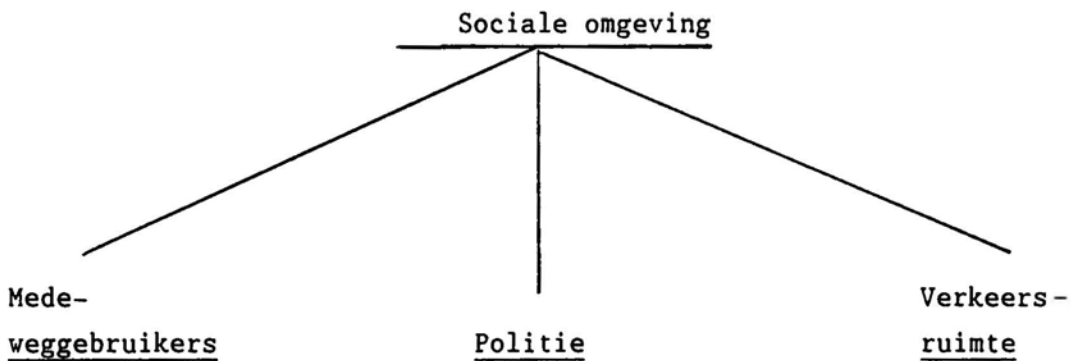
- staat er politie dan stop ik subiet! Ook als er verder geen verkeer aankomt;
- het is gek, maar bij dat politiebureau stop ik altijd voor rood licht;
- als er politie aankomt stap ik af en doe mijn licht aan.

Maar er zijn ook handelingen die men niet doet, ook al is er politie in de buurt:

- mijn hand uitsteken doe ik niet, ook al is er politie;
- kijk, voor losse handen fietsen bekeuren ze niet;
- dat stopteken doet niemand meer!
- bij die lichten rijd ik door rood als ik rechts af moet, ook al is er politie in de buurt.

12.2.4. Conclusie

Handelingsmotieven vanuit de interactie tussen fietser en zijn of haar sociale omgeving kunnen in drie subcategorieën worden onderverdeeld.



Er is hier geen onderscheid gemaakt in de vier typen fietsers. Elke fietser krijgt in het verkeer met deze drie categorieën te maken. Alleen het antwoord op de interactie varieert per type fietser, zoals uit de voorgaande hoofdstukken blijkt.

12.3. Het praktisch nut van verkeersregels

12.3.1. Kennis van verkeersregels

In Hoofdstuk 8 is beschreven hoe fietsers kennis van de verkeersregels vergaren. De eerste regels leert men van ouders of men kijkt hoe anderen zich in het verkeer gedragen. Deze vorm van kennisoverdracht vindt informeel plaats. De basisregels: rechts rijden, op het fietspad rijden en dergelijke worden via informele groepen overgedragen.

- van je ouders leer je dat je rechts moet rijden, je hand moet uitsteken en voor het rode licht moet stoppen;
- je kijkt hoe anderen het doen en dat doe je na.

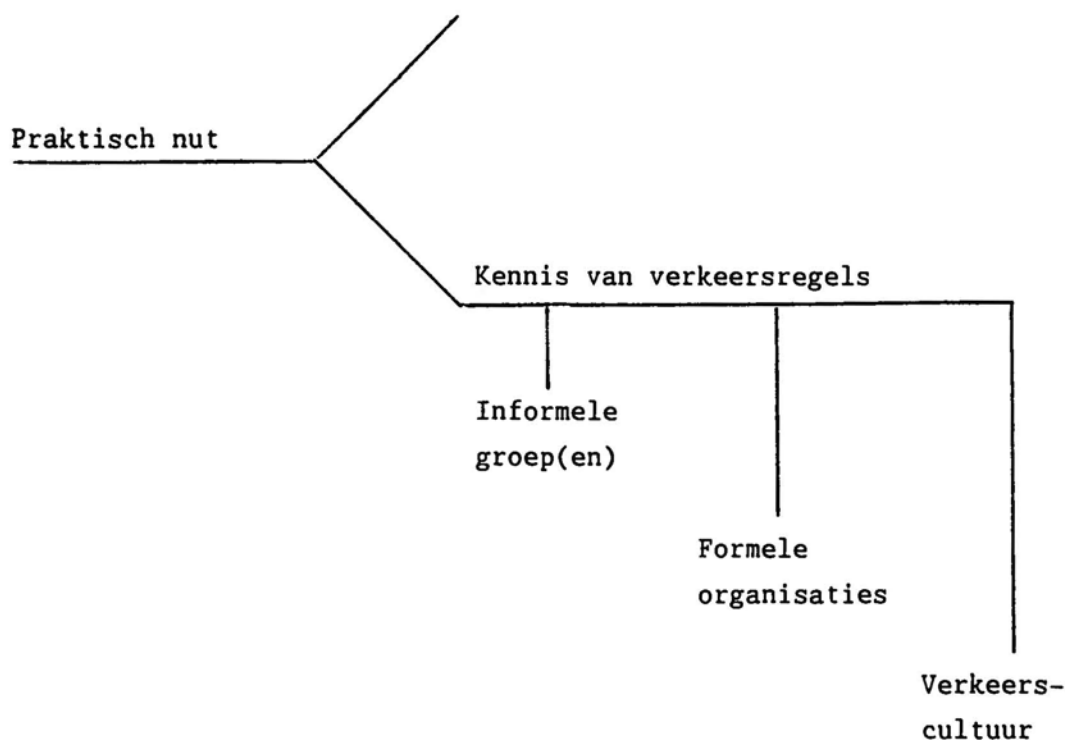
Volgende kennisbronnen zijn: verkeerslessen op de lagere school en theorielessen via rijsscholen. Dit zijn officiële instellingen en worden samen gevoegd onder de term: formele organisaties.

- op school leer je dan wat de borden betekenen;
- je leert op school wanneer je voorrang hebt;
- door die theorielessen voor het rijbewijs leerde ik hoe ik eigenlijk moest handelen in bepaalde situaties.

Het leerproces in het verkeer strekt zich meestal uit over de eerste twintig jaar. Dat wil niet zeggen dat men daarna niet, via ervaringen, die kennis verdiept of dat men kennis over nieuwe regels niet moet aanvullen. Maar tijdens het leerproces maakt men kennis met verkeersnormen en normen verwijzen naar een ethische basis. Ook deze basis wordt in eerste instantie 'overgedragen'. Er vindt dus overdracht plaats van de verkeerscultuur, waarbij veiligheid als belangrijkste waarde wordt overgedragen. In de eerste fase van het leerproces is men gericht op de eigen veiligheid, maar later wordt veiligheid in een ruimer kader geplaatst. Ruimer, omdat ook de veiligheid van anderen als motief wordt toegevoegd aan het handelingsmotief.

- je ouders zeggen dan: stoppen voor rood, anders word je overreden;
- sinds ik autorij, let ik als fietser toch ook veel meer op auto's. Ik geef nu duidelijk aan wat ik ga doen.

Met andere woorden, via informele groepen en formele organisaties worden verkeersnormen en waarden, samengevat onder de noemer verkeerscultuur, overgedragen.



12.3.2. Verkeersregels in de praktijk

In Hoofdstuk 9 is beschreven hoe respondenten in de praktijk van alle dag komen tot herdefiniëring en herinterpretatie van verkeersregels.

Hier ontstaat een duidelijk verschil in interpretatie tussen fietsers die alléén ervaringen opdoen als fietser en degenen die ook als niet-fietser (als automobilist) deelnemen aan het verkeer.

De jeugdige fietser interpreteert de regels vanuit een wij-perspectief, terwijl fietsers met ervaring als automobilist meer vanuit een zij-perspectief de regels gaan interpreteren. Voor beide categorieën geldt echter dat de interpretatie vanuit het principe van de nutsmaximalisatie wordt beïnvloed.

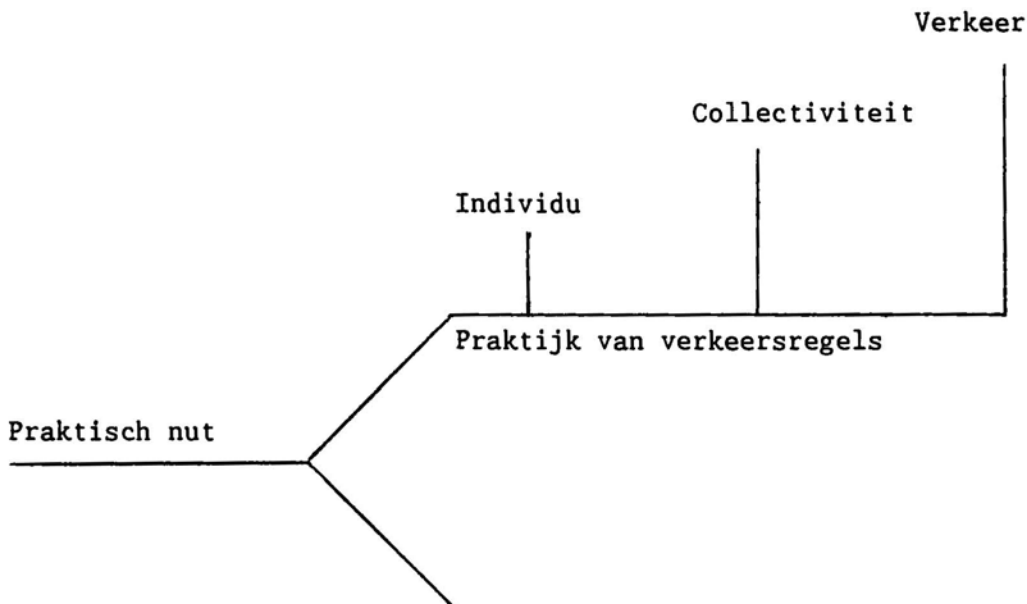
Fietsers handelen als individu, maar claimen rechten en vragen aandacht van anderen als collectiviteit.

Men is zich bewust dat het verkeerssysteem uit een heterogene groep vervoermiddelen bestaat. Om de veiligheid van de deelnemers zo veel mogelijk te garanderen moet er een zekere orde zijn. Veel verkeer is daarom een motief om regels na te leven. Is er geen ander verkeer in de 'buurt', dan valt de noodzaak van het naleven van verkeersregels weg.

Voorbeelden van verschillende rechtvaardigingen zijn:

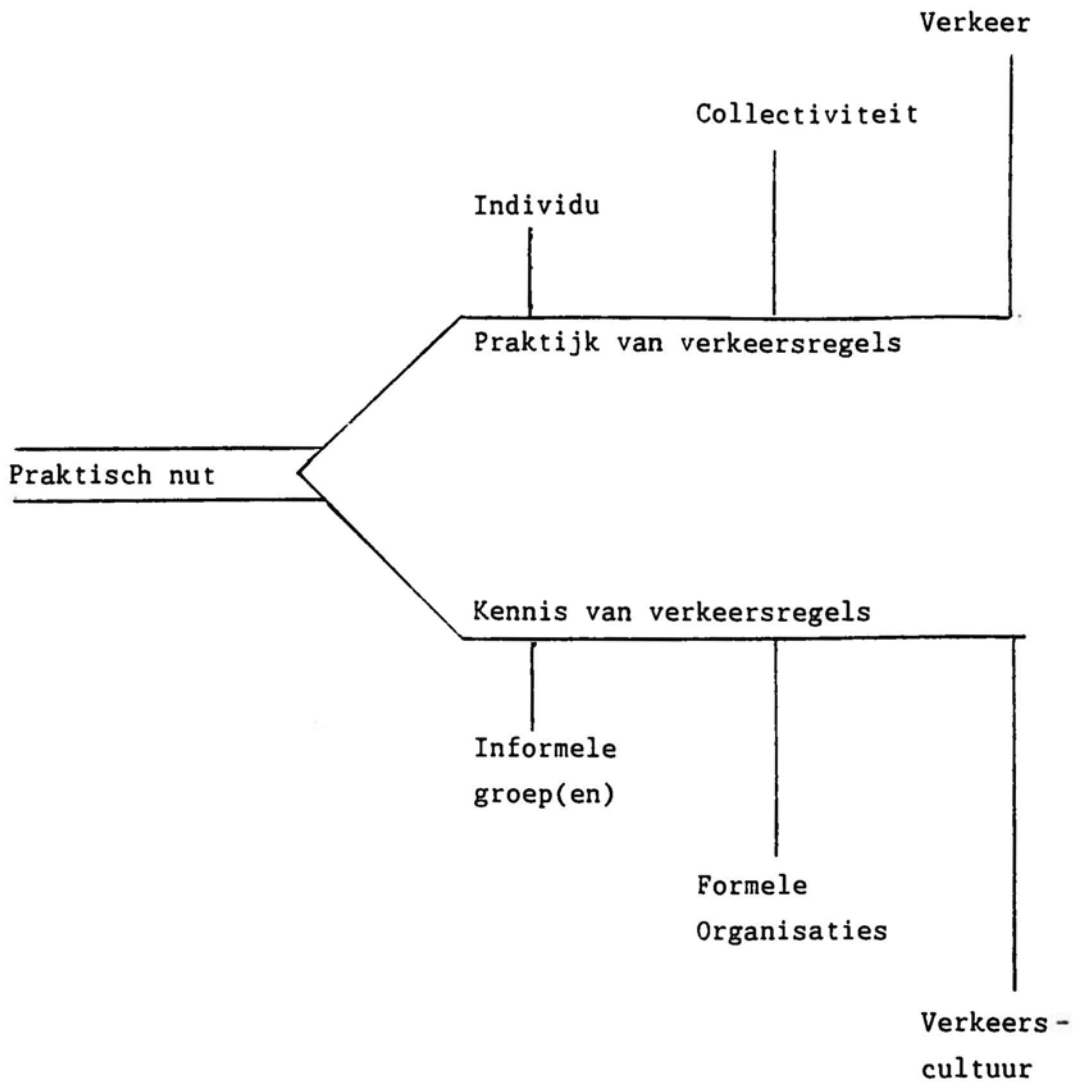
- Waarom zal ik mijn hand uitsteken? Ik kan zèlf wel uitmaken of ik over kan steken of niet (= term: individu).
- Laten ze die brommers van de fietspaden halen! Die zijn gevaarlijk voor ons fietsers (= term: collectiviteit).
- Als het druk is stop ik wel voor rood. ('Druk' betekent hier fietsers, auto's, bromfietsen, bussen, dus alle soorten verkeer, daarom is gekozen voor de categorie: verkeer- en vervoersysteem).

De termen van de onderscheiden handelingsmotieven kunnen nu als volgt gerubriceerd worden:



12.3.3. Conclusie

In het dagelijks verkeer wordt kennis van verkeersregels getoetst vanuit het principe van de nutsmaximalisatie. Regels zijn functioneel als ze bijdragen aan de veiligheid en zorg dragen voor een vlotte afwikkeling. Zo wordt er in de praktijk een rangorde aangebracht in de bestaande kennis. Regels die niet als relevant worden ervaren, worden niet of nauwelijks toegepast.



12.4. Subjectieve onveiligheid

Het begrip 'subjectieve onveiligheid' is analytisch te scheiden in een gevoel dat men als individu kwetsbaar is en een besef dat iedereen die aan het verkeer deelneemt het risico loopt bij een ongeval betrokken te raken. Vanuit het gevoel kwetsbaar te zijn, rechtvaardigt de fietser de eigen behoefte en bereidheid om regels na te leven (= egocentrische motieven). Daarnaast zal de fietser het verkeer ook ervaren als onderdeel van het sociale leven. In het sociale leven heeft men een aantal regels aanvaard om met elkaar om te gaan. Sociaal, omdat men rekening leert houden met anderen; men leert zich te verplaatsen in de problemen van anderen. Deze socialisatie gaat een rol spelen bij de motivering in het verkeer (= sociocentrische motieven).

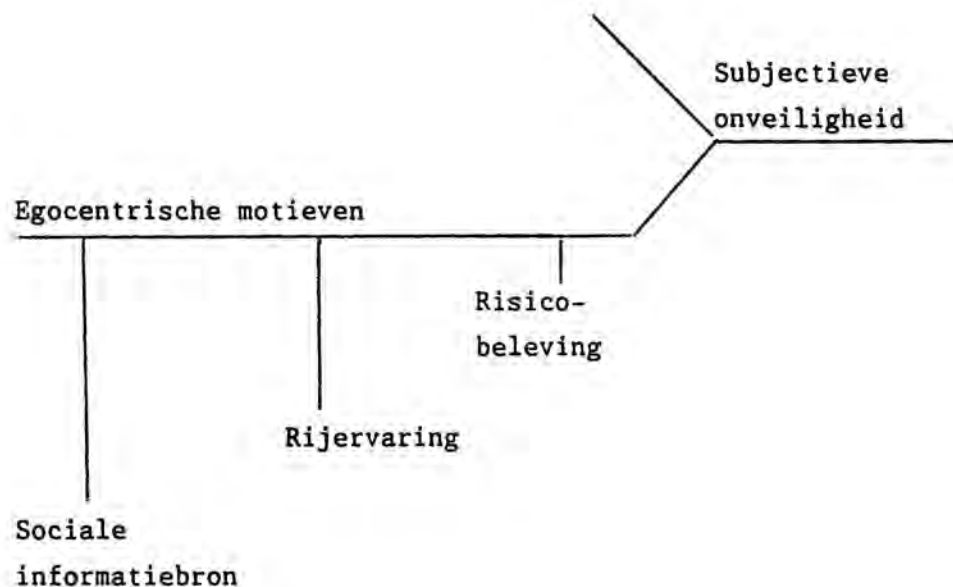
12.4.1. Egocentrische motieven

Motieven, die vanuit het gevoel van individuele kwetsbaarheid worden aangevoerd om te rechtvaardigen waarom en wanneer men behoefte heeft aan verkeersregels en -maatregelen, zijn gebundeld in de volgende drie categorieën: risicobeleving, rijervaring en sociale informatiebron.

Met een aantal voorbeelden zal de wijze waarop respondenten zèlf dit onderscheid aangeven worden verduidelijkt.

- Toen ik in het donker op dat weggetje zonder licht fietste, vond ik dat wel link, dus nu doe ik daar altijd mijn licht aan (= rijervaring).
- Nadat bijna-ongeluk weet ik dat ik bij dat kruispunt beter kan stoppen (= risicobeleving).
- Ik hoorde laatst dat een jongen 's avonds was aangereden en nu in het ziekenhuis ligt, omdat hij geen licht had. Kijk, daar schrik je van en zet je aan het denken (= sociale informatie).

In het model levert dit het volgende schema op:



12.4.2. Sociocentrische motieven

Sociocentrische motieven zijn motieven die steunen op een sociaal georiënteerde instelling.

Het leren omgaan met elkaar en het leren rekening houden met elkaar kan beschreven worden als de socialisatie van de verkeersdeelnemer. Hoofdstuk 9 laat zien hoe de ervaringen als automobilist een belangrijke stimulans blijken in dit socialiseringsproces. Handelingsmotieven die gerechtvaardigd worden vanuit deze sociale ontwikkeling spelen bij de jeugdige fietser nog geen rol van betekenis. Daar waar zij er wel aan lijken te refereren, bestaat de indruk dat men de overtuiging en motivering van anderen (meestal de opvoeders) overneemt.

- (Waarom doe je je licht aan?)

Omdat het veiliger is.

(Vind je dat zelf?)

Nee, want waar ik fiets zijn genoeg lantaarns en het trapt zwaar en de auto's hebben zelf genoeg licht, dus die zien me wel.

(M. 15 j. M0).

Categorisering van sociocentrische motieven verwijzen naar een besef van collectieve kwetsbaarheid. De drie hier te onderscheiden categorieën zijn: collectief belang, sociaal belang en verkeersmoraal.

Motieven gebaseerd op het collectief belang kunnen aanleiding zijn zich voor anderen aan een regel te houden, ook al heeft men er zelf géén behoefte aan.

Enkele voorbeelden mogen deze verwijzingen illustreren.

- Als het druk is in het winkelcentrum ga ik natuurlijk lopen, dat is vanzelfsprekend! Dan is het knullig als je doorfietst.

- Die zijreflectie hoefde voor mij niet, want ik let zelf wel op kruisend verkeer. Maar toen ik laatst in de auto zat zag ik het verschil. Toen heb ik ze gelijk voor het hele gezin aangeschaft.

Onderdeel van de socialisering is onder andere het accepteren en aanvaarden dat er een zekere orde moet heersen om het samenleven mogelijk te maken. Deze acceptatie rechtvaardigt het nastreven van de geldende normen; motiveert handelingen die niet voortkomen uit het direkte eigen belang.

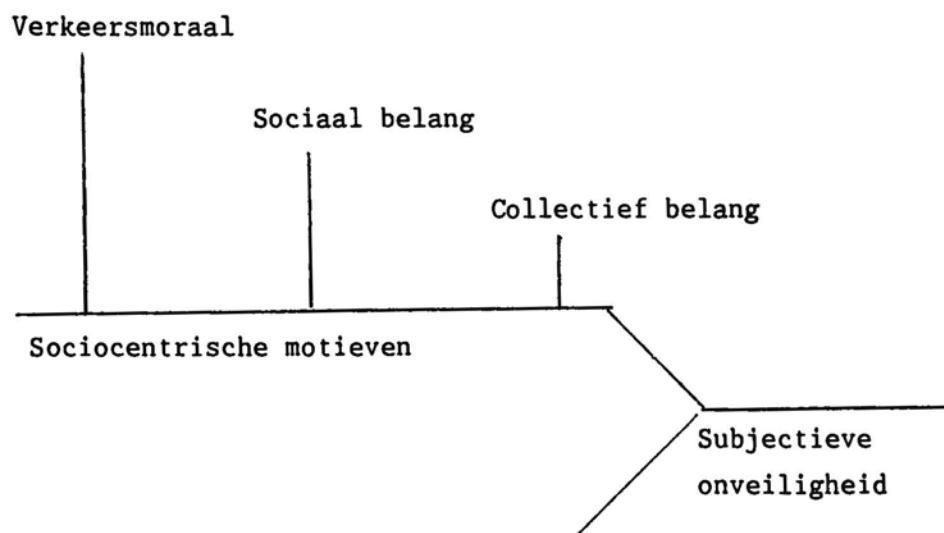
Gelijkertijd houdt deze acceptatie legitimering van wetgever en wethand-
haver in. Handelingsmotieven die voortkomen uit deze sociale instelling,
zijn ondergebracht in de categorie sociaal belang.

- Op die weg fiets ik nooit met z'n tweeën naast elkaar, ook al heb ik
daar recht op. Die weg leent zich er niet voor. Als je dat wel doet,
breng je anderen in gevaar want die moeten dan uitwijken, met alle
risico's van dien.

Naast het besef van een collectief en een sociaal belang rechtvaardigt
men het handelen ook wel vanuit een meer maatschappelijk georiënteerd
perspectief. Verkeersregulering bevordert een veilige afwikkeling van een
groeiende behoefte aan mobiliteit. Verkeersregels en -maatregelen zijn
daarvoor de geëigende hulpmiddelen, maar zijn géén excuus om niet te
anticiperen op fouten van anderen.

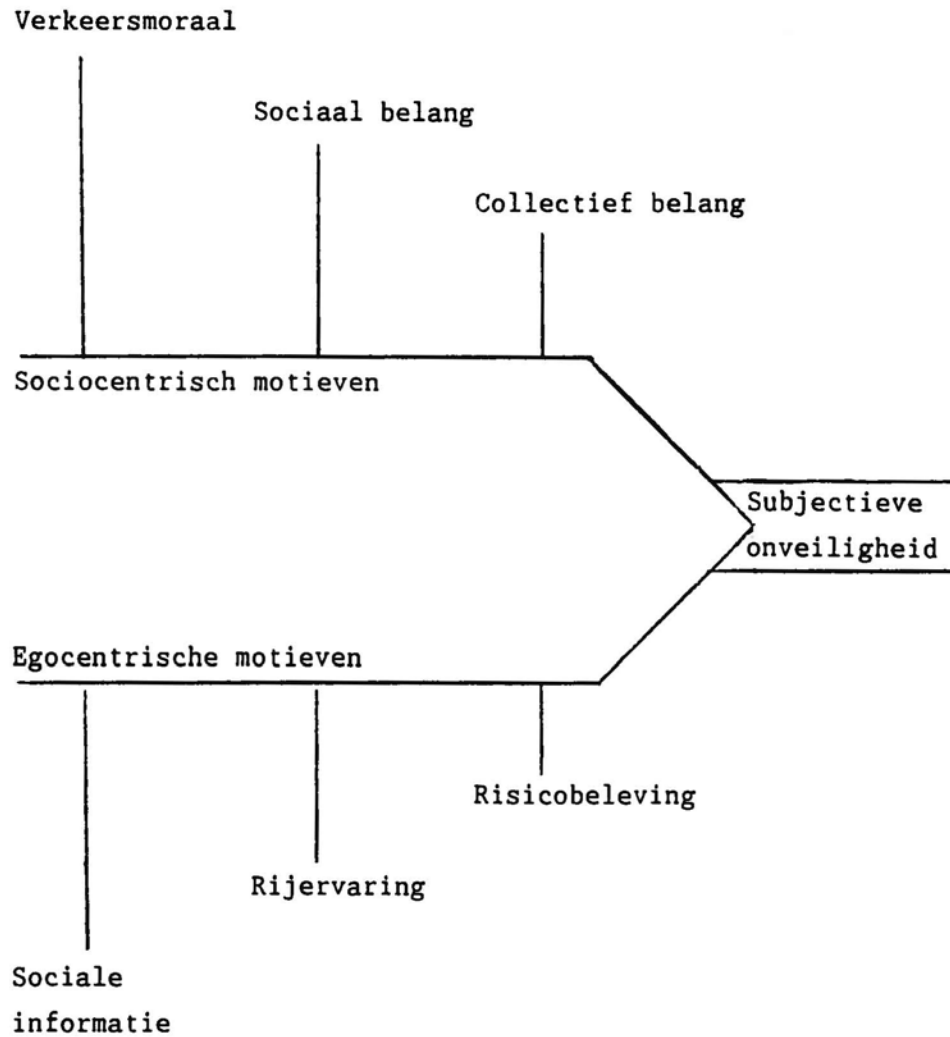
- Het verkeer moet een samenspel zijn.
- In het verkeer heb je rechten en plichten.
- Binnen de bebouwde kom mag ik 50 km rijden, maar dat geeft me nog niet
het recht om iemand dood te rijden, als die plotseling oversteekt.

Hier rechtvaardigt men het eigen handelen vanuit een verkeersmoraal. Het
zijn vooral de volwassen- en nette (oudere) fietser die dit soort mo-
tieven aanvoeren.



12.4.3. Conclusie

Subjectieve onveiligheid levert enerzijds rechtvaardigingen of motieven uit een gevoel van individuele kwetsbaarheid en anderzijds meer abstracte overwegingen die voortkomen uit het gesocialiseerd zijn van de fietser.



12.5. Model van motieven voor verkeersgedrag

Aan de hand van de analyseresultaten van de interviews blijkt het mogelijk het onderzoekmodel verder uit te bouwen. Motieven en rechtvaardigingen zijn in categorale begrippen analytisch van elkaar gescheiden en in submodellen verwerkt.

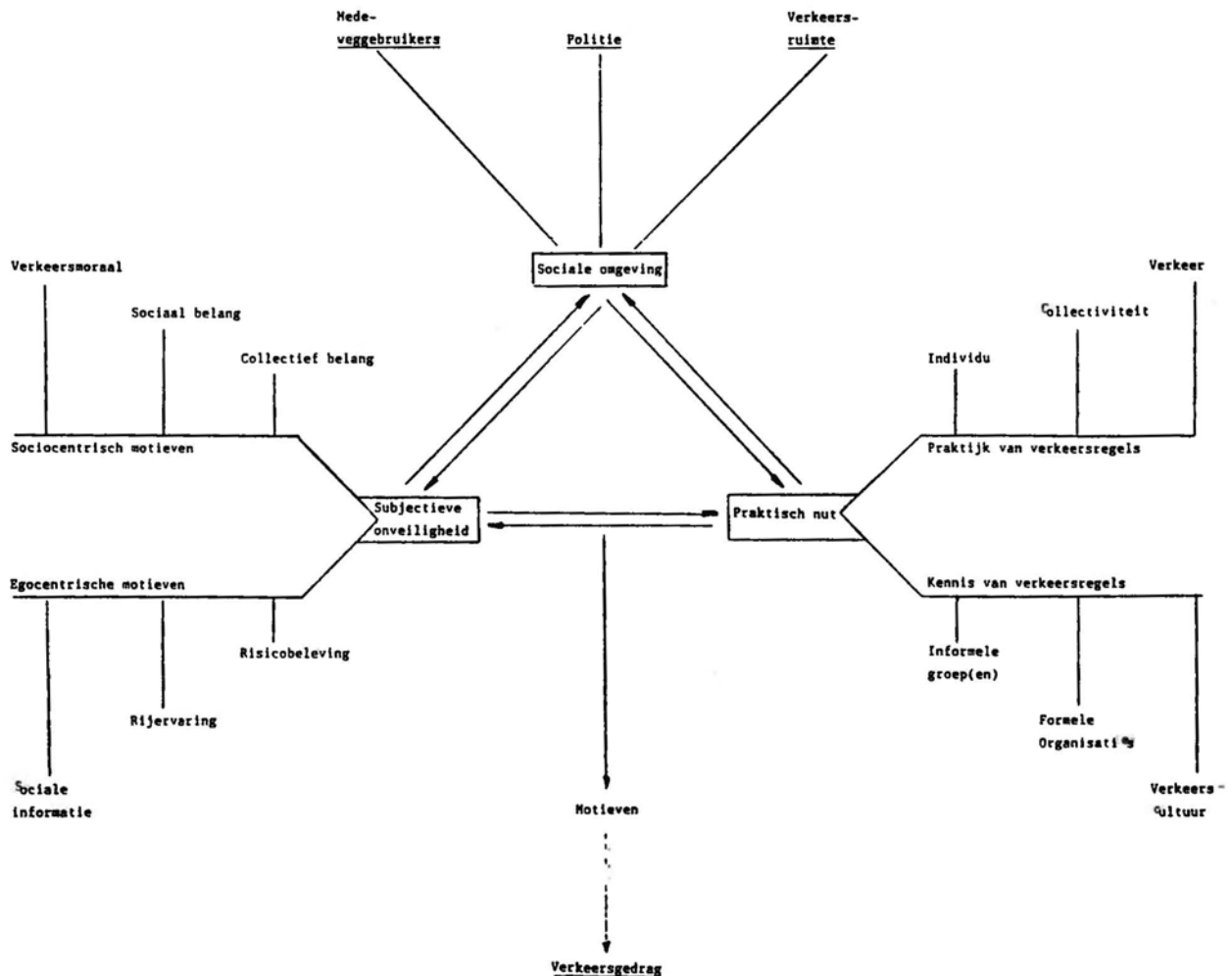
Analytisch betekent dat ze in de werkelijkheid niet los van elkaar kunnen worden gedacht. Subjectieve onveiligheid, het nut van regels en het con-

tact met andere verkeersdeelnemers vormen samen het verkeersbeeld. Beeldvorming in het verkeer is dus een dynamisch proces. In het model zijn alle motieven en rechtvaardigingen van alle respondenten op één hoop geveegd. Ze worden behandeld als ware het de motieven van één fietser. Dit komt niet voor in de werkelijkheid.

Respondenten geven zelf toe dat ze ook wel handelen 'naar hoe hun bui is'. Dit soort omstandigheden zijn in de analyse als te individueel buiten beschouwing gelaten. Het doel van het onderzoek is gericht op het in kaart brengen van algemene kenmerken van motieven en rechtvaardigingen die fietsers aanvoeren voor zinvol handelen in het verkeer.

Zoals al is opgemerkt betreft het een analyse van interviews. Mensen dragen motieven aan voor beweerd gedrag. In hoeverre dit beweerd gedrag overeen komt met het feitelijke gedrag is niet bekend.

Ondanks deze beperkingen levert het model voldoende inzicht in de verschillende items die ten grondslag liggen aan de verschillende handelingsmotieven. Als de submodellen samengevoegd worden levert dit het complete model op.



13. SAMENVATTING EN CONCLUSIE

Dit rapport is gebaseerd op een onderzoek in Assen onder 67 fietsers, aangevuld met 15 fietsers uit de Randstad. Aandacht is besteed aan motieven en rechtvaardigingen die de respondenten geven voor beweerd verkeersgedrag en aan processen die de malaise rondom de fiets bepalen.

13.1. Vormen van afwijkend verkeersgedrag

De leeftijden van de respondenten liggen tussen de 9 en 78 jaar. Jonge, zelfstandig aan het verkeer deelnemende fietsers zeggen dat ze regelmatig afwijken van de geldende verkeersregels. Daartegenover staat dat kinderen onder de 13 jaar en ouderen boven de 51 jaar zich nagenoeg conform de regels gedragen. Er is dus sprake van een soort continuum van afwijkende gedragspatronen in het verkeer, dat loopt van regelmatig afwijkend gedrag tot nagenoeg conformistisch gedrag. Op dit continuum kunnen groepen fietsers worden onderscheiden. Er zijn zeventien vormen van afwijkende gedragspatronen geïnterpreteerd.

De indelingsmaat om de respondenten te verdelen in vier 'typen' fietsers is het aantal vormen van afwijkend gedrag dat de respondent noemt. De gekozen typen zijn:

- de jeugdige fietser
- de zelfstandige fietser
- de volwassen fietser
- de nette fietser

13.2. Kennis van verkeersregels

Als gekeken wordt hoe de kennis van verkeersregels is verdeeld over de onderscheiden groepen, dan blijken de zelfstandige en de volwassen fietser zowel over theoretische als praktische kennis te beschikken. De meesten van hen hebben een rijbewijs of zijn bezig met de opleiding daarvoor. Theoretische kennis gekoppeld aan de praktijk verruimt het inzicht in de verkeersprocessen. Dit heeft onder andere tot gevolg dat er een aantal afwijkende gedragspatronen verdwijnt of het vóórkomen ervan vermindert. Het verschil tussen de zelfstandige fietser en de volwassen fietser ligt vooral in het jeugdig elan waarmee de zelfstandige fietser zich door het verkeer begeeft.

De jeugdige fietser vertrouwt vooral op eigen praktische vaardigheden. Theoretische kennis die men op de lagere school via verkeerslessen heeft opgedaan is veelal vergeten. De waardering voor deze lessen is over het algemeen gering. Deze fietsers wekken niet de indruk dat ze door de lessen zijn gemotiveerd. Een veel gehoorde uitlating is: wat moet ik met die lessen, ik weet toch genoeg? Dit bevestigt wat Michon en anderen constateerden, namelijk dat wat het kind leert vaak niet overeenstemt met wat het in de praktijk aantreft en wat het leert meestal niet aansluit bij het feitelijk door het kind vertoonde verkeersgedrag (Michon et al., 1978, p. 169).

Kinderen onder de 13 jaar uit de groep nette fietsers hebben weinig theoretische en praktische kennis. Zij staan voor hun verkeersgedrag nog bijna volledig onder invloed van de ouders.

De ouderen uit deze groep hebben meestal géén verkeersles gehad. Als men óók geen rijbewijs heeft, beschikt men uitsluitend over praktische ervaring.

13.3. Wet en werkelijkheid

De werkelijkheid van de fietser speelt zich af op de weg of op het fietspad. Beide vormen de begrenzing waarbinnen interactieprocessen plaatsvinden. In de omgang met andere verkeersdeelnemers wordt kennis van regels omgezet in praktische handelingen.

De risicobeleving, het gevoel van kwetsbaarheid en de rijervaring bepalen voor een groot gedeelte de mate waarin praktisch handelen wel of niet in overeenstemming is met het reguliere gedrag (= het gedrag zoals het behoort). De aanwezigheid van politie blijkt van minder invloed dan wenselijk wordt geacht, omdat:

- men de politie weinig tegenkomt;
- de politie weinig aandacht heeft voor fietsers;
- sommige fietsers er op vertrouwen de politie te slim af te zijn.

Ook hier spelen al deze factoren een rol bij de verschillen tussen de onderscheiden typen fietsers.

De jeugdige fietser fietst dagelijks dezelfde route en doet dit vaak in een grote groep. Men is vertrouwd geraakt met gevaarlijke situaties onderweg, waardoor de risicobeleving en het gevoel van kwetsbaarheid naar de achtergrond verdwenen lijken en vervangen door een gevoel van vertrou-

wen, geloof in eigen kundigheid, handigheid en flexibiliteit. Zij ontwikkelen een eigen rijstijl, waarbij het principe van de nutsmaximalisatie wordt gehanteerd. Men handelt doel-rationeel en rechtvaardigt dit handelen vanuit een wij-perspectief. Verkeersregels zijn nuttig als eigen initiatief door te veel verkeer niet meer verstandig is. Zo worden verkeersregels geïnterpreteerd als communicatieregels. Zij zijn kwetsbaar en daarom moeten andere verkeersdeelnemers zich aan de regels houden, zodat zij daar in hun handelen op kunnen rekenen. Het blijkt dat het groepsge-drag van de jeugdige fietser voor andere weggebruikers aanleiding is om te spreken van 'brutaal' gedrag. In groepsverband ontdekt de jeugdige fietser dat recht op voorrang kan worden afgedwongen, ook daar waar men het niet heeft. De jeugdige fietser is overtuigd dat men als fietser geen gevaar betekent voor andere weggebruikers, omdat de snelheid laag is en de fiets geen massa heeft vergeleken met andere vervoermiddelen; men kan anderen geen letsel toebrengen. Er is sprake van jeugdige overmoed.

Tijdens de opleiding voor het rijbewijs is de zelfstandige fietser vrij intensief begeleid in het verkeer. Door deze training wordt men zich bewust dat het wij-perspectief dat men als jeugdige fietser hanteerde moet worden herzien. De aangeleerde rijstijl levert wel degelijk gevaar op voor anderen, zij het indirect. Dit inzicht doet het perspectief verruimen en men ontwikkelt een zij-perspectief, waarbij de risicobeleving en het gevoel van kwetsbaarheid meer bewust wordt beleefd. Door deze ontwikkeling, waarbij ook het proces van het volwassen worden meespeelt, komt de zelfstandige fietser tot de overtuiging dat een aantal afwijkende gedragspatronen beter kunnen worden afgeleerd. Verkeersregels blijven geïnterpreteerd als communicatieregels, maar men rechtvaardigt een wat meer aangepast verkeersgedrag vanuit de collectiviteit. Het jeugdige elan is daarmee niet verdwenen, maar men neemt afstand van de jeugdige overmoed. De kans op een bekeuring doet hen bewuster dan de jeugdige fietser opletten of er mogelijk politie in de buurt is als men van het reguliere gedrag wil afwijken.

Voor een deel van de vrouwelijke respondenten uit de groep volwassen fietsers blijkt het gevoel van kwetsbaarheid aanleiding te zijn tot een meer defensief verkeersgedrag. Dit gedrag vertoont overeenkomsten met het verkeersgedrag van de nette fietser. Deze vrouwen stellen zich extra voorzichtig op, omdat:

- men angst heeft voor de grote snelheidsverschillen in het verkeer;
- men de verantwoordelijkheid voor kinderen draagt;
- men het verkeer zo 'druk' vindt.

Algemene kenmerken van de groep volwassen fietsers:

- men is zich bewust van de risico's in het verkeer;
- als verkeersopvoeder weet men dat de beginnende fietser een aantal leerfasen doormaakt;
- men motiveert het eigen reguliere verkeersgedrag vanuit een verkeersmoraal;
- het gevoel van kwetsbaarheid leeft sterker bij degenen die al wat ouder zijn;
- verkeersregels blijven geïnterpreteerd als communicatieregels, met als gevolg dat ook zij zich niet onder alle omstandigheden aan de regels houden. Daarom is men alert op mogelijke politiecontroles.

Bij de oudere, nette fietser is het vooral de onzekerheid in het verkeer, die een factor van belang wordt. Men ervaart dat het reactievermogen afneemt, dat men minder snel en adequaat complexe verkeerstaken kan uitvoeren. Deze ervaring versterkt de risicobeleving en verhoogt de behoefte zich aan bestaande regels te houden. Vergeleken met andere fietsers in het verkeer beschrijft men zichzelf als een gedisciplineerde verkeersdeelnemer en verklaart deze gedisciplineerdheid vanuit hun gezagsgetrouwe instelling.

Het gevoel van kwetsbaarheid krijgt bij deze groep een extra dimensie. Niet alleen weet men dat het genezingsproces langer zal duren dan bij jongeren, maar dat het ook sociale consequenties heeft voor wat betreft revalidatie en verzorging. Dit onzekerheidsgevoel is minder aanwezig bij degenen die en als fietser en als automobilist nog dagelijks aan het verkeer deelnemen.

Tenslotte is politietoezicht noodzakelijk om het ongedisciplineerde verkeersgedrag van anderen tegen te gaan.

13.4. De bedrijfzekere fiets

Ongeveer de helft van de respondenten heeft als antwoord op het vandalisme en diefstalgevoeligheid een tweede fiets aangeschaft. Deze 'stadsfiets' is meestal oud en roestig. Bij de jeugdige fietser kan een zekere onverschilligheid tegenover de fiets worden geconstateerd. Ook de stads-

fiets van de zelfstandige fietser blijkt over het algemeen slecht te worden onderhouden. Deze constatering komt overeen met het resultaat uit het eerste deelonderzoek, waarin geconcludeerd werd dat vooral de fietsen van 13 t/m 26-jarigen nog al wat te wensen over laten (zie Hoofdstuk 6). De volwassen en nette fietser onderhouden de fiets vanuit de overtuiging dat een bedrijfzekere fiets ook veiliger is. Op grond van deze overtuiging voelt men zich verplicht en verantwoordelijk voor het onderhoud van de fietsen van de kinderen.

13.5. Legitimiteit

Als fietsers verkeersregels en -maatregelen koppelen aan veiligheid dan is aangenomen dat de legitimiteit van verkeersregels niet ter discussie staat. Op dezelfde wijze is in de analyse aangenomen dat als fietsers het sanctionerend optreden van de politie als een vanzelfsprekendheid ervaren, daarmee ook de legitimiteit van het uitvoerende gezag is bevestigd.

Dit blijkt inderdaad het geval, zij het dat er een aantal kanttekeningen moet worden geplaatst.

- Waarschuwingen zijn niet effectief en lijken zelfs de geloofwaardigheid van het politie-optreden te ondermijnen.
- Politie moet bestraffend optreden. Alleen de strafmaat wordt verschillend gehanteerd. De jongeren denken over het algemeen meer in termen van opvoedkundige maatregelen, terwijl de ouderen meer geloof hechten aan geldboetes.
- Zinvol politie-optreden wordt gekoppeld aan de functionaliteit van de overtreden regel. Is een regel in een bepaalde situatie niet functioneel - omdat er bijvoorbeeld geen ander verkeer in de buurt is - dan behoort de politie daar ook niet voor te bekeuren.
- Er is bij één verkeersmaatregel een zekere vermindering van de legitimiteit geconstateerd. Het betreft de verplichting tot het voeren van zijreflectiemateriaal in de wielen. Het blijkt dat vooral de zelfstandige en de volwassen fietsers in een aantal gevallen een passieve houding aannemen: men wacht met de aanschaf tot de politie gaat bekeuren. Daarbij komt dat een bekeuring voor deze nalatigheid door allen als onrechtvaardig wordt beschouwd als de politie overdag bekeurd. Hier blijkt duidelijk dat functionaliteit van de (maat)regel een belangrijke factor is achter het begrip legitimiteit.

13.6. Ten slotte

Motieven en rechtvaardigingen zijn in een categoraal begrippenkader ondergebracht. Vanuit dit begrippenkader bleek het mogelijk een model van motieven voor verkeersgedrag te ontwikkelen (zie Hoofdstuk 12).

Het model laat zien dat er een krachtenveld is dat van invloed is op de rechtvaardigingen voor beweerd gedrag. Beweerd gedrag, omdat het model géén uitspraak toelaat over een rechtlijnige relatie tussen dit krachtenveld en het feitelijke verkeersgedrag.

14. NAWOORD

14.1. Algemeen

Uit gesprekken met ouders van respondenten blijkt dat men de elementaire verkeersregels aan de kinderen leert en naleving ervan uitsluitend motiveert op grond van veiligheid. Verkeerslessen op de lagere school sluiten bij deze motivering aan. In deze leerfase staat het kind onder voortdurende controle van de ouder(s). Maar eenmaal 'losgelaten' in het verkeer doet de jeugdige fietser andere ervaringen op. De overgenomen opvattingen over veilig verkeersgedrag komen door deze ervaringen onder druk te staan. De eigen risicobeleving wordt noch door strikte naleving van de regels, noch door het afwijken van de regels verminderd. Bovendien blijkt de noodzaak tot naleving lang niet altijd aanwezig. Het is zelfs mogelijk andere verkeersdeelnemers een eigen definitie van de verkeerssituatie op te leggen als men als groep opereert. De gerichtheid van het handelen en de motivatie worden doel-rationeel. Men wil zich zo efficiënt mogelijk en met zo min mogelijke inspanning verplaatsen, waarbij een zeker risico wordt geaccepteerd. Men ontwikkelt een eigen rijstijl op grond van een relatief rationeel beslissingsproces. Relatief, omdat bij veel verkeersaanbod de eigen rijstijl tijdelijk wordt vervangen door meer aangepast verkeersgedrag.

Tijdens deze ontwikkelingsfase kan dus gesproken worden van een toenevende vervlakking van het gereguleerde, gewenste verkeersgedrag.

Dit proces speelt zich af binnen een samenleving waarin ook het individualiseringsproces meer aanleiding geeft tot eigen initiatief. Individuele ontplooiing en het streven naar autonomie liggen hieraan ten grondslag, met als gevolg dat sociale controle als invloedsfactor op bijvoorbeeld het verkeersgedrag afneemt. Sociale controle, opgevat als gedragsbeïnvloedend mechanisme tussen groepsleden onderling, is aan de orde gekomen in par. 9.4.3 en 9.5.3.

Ook politietoezicht kan opgevat worden als een vorm van sociale controle. Maar ook daarvan is geconstateerd dat de fietser zichzelf ervaart als een vergeten groep (zie par. 11.6). Toen dit tijdens de interviews naar voren kwam zijn negen surveillanten van Gemeente- en Rijkspolitie geïnterviewd om na te gaan om welke redenen zij fietsers minder aandacht zouden schenken. Hoewel de analyse niet in dit rapport aan de orde is gekomen, worden hier de belangrijkste resultaten kort samengevat.

- De massaliteit van het fietsverkeer bemoeilijkt efficiënt optreden bij aanhouding en men gaat steeds meer over tot het uitvoeren van incidenteel gerichte acties.
- Controle op persoonsgegevens bij aanhouding is moeilijk en ondermijnt efficiënte nacontrole.
- Bij de respondenten leeft de overtuiging dat fietsers anderen in het verkeer géén letsel kunnen toebrengen.
- Taakbelasting werkt prioriteitstelling in de hand, waardoor aanhouding wordt afgewogen aan de mate waarin de overtreding de veiligheid van anderen in gevaar brengt of de ernst van de afloop voor anderen nadelig beïnvloedt. Gezien de overtuiging die bij de respondenten leeft, geven overtredingen van fietsers weinig aanleiding om in te grijpen.
- Als men al ingrijpt, blijkt de overweging vaak gebaseerd op de kans dat de overtreding tot een ongeval leidt en de fietser daarbij kans loopt gewond te raken. De rood-licht-discipline en de verlichting scoren bij dit afwegingsproces hoog, terwijl richting aangeven of het fietsen op een 'oude roestige fiets' laag scoren.

Aan de hand van deze resultaten is het duidelijk dat aandacht voor het fietsgedrag, als onderdeel van het gehele terrein waarop het toezicht van de verkeerspolitie zich moet richten, een lage prioriteit krijgt. De reële dreiging met straf die moet uitgaan van politietoezicht, wordt op deze manier in de beleving van de jeugdige fietser en van de andere fietsers afgezwakt en verliest zijn effectiviteit.

Als tevens rekening wordt gehouden met de invloed van het vandalisme en diefstalgevoeligheid op vooral de houding van de jeugdige fietser tegenover de fiets, dan is het niet verwonderlijk dat er wordt gesproken van een malaise rondom de fiets.

Gelukkig blijkt de invloed van deze negatieve tendensen voor het merendeel beperkt te blijven tot de groep jeugdige fietsers, hoewel alle respondenten de verminderde aandacht van de politie voor het verkeersgedrag betreuren en het negatief waarderen.

De opleiding voor het rijbewijs en de ervaringen als automobilist zijn het keerpunt in de hierboven beschreven ontwikkelingen.

Het ontstaan van afwijkende gedragspatronen in het verkeer bij groepen fietsers en het weer verdwijnen daarvan kan worden verklaard door gebruik te maken van de in de psychologie ontwikkelde dissonantietheorie.

In het kort komt de dissonantietheorie op het volgende neer: een persoon die spanning (= dissonantie) ervaart tussen zijn opvattingen en zijn gedrag zal proberen deze spanning op te heffen ofwel door het gedrag aan te passen ofwel door zijn opvattingen te veranderen.

Hoewel deze theorie in principe slechts gedragsveranderingen van het individu verklaart, biedt deze voldoende aanknopingspunten om op grond daarvan een sociologische verkeerstheorie te ontwikkelen die gedragsveranderingen van groepen verkeersdeelnemers verklaart. Deze theorie luidt: Als opvattingen over verkeersnormen en -waarden onder invloed van praktische ervaringen en maatschappelijke ontwikkelingen veranderen en er géén sociale barrières zijn die aanpassing van het verkeersgedrag verhinderen, dan neemt de kans toe dat het verkeersgedrag wordt aangepast aan de veranderde opvattingen.

Met andere woorden, de opvattingen van jeugdige fietsers veranderen ten opzichte van de opvattingen van de ouders. Er ontstaat een spanning tussen het aangeleerde reguliere verkeersgedrag en de nieuwe opvattingen. Het reguliere verkeersgedrag stemt niet overeen met de nieuwe doelstellingen. Als dan blijkt dat het politietoezicht gering is en andere verkeersdeelnemers nagenoeg géén blijk geven van afkeuring als men afwijkt van het reguliere verkeersgedrag, zijn er geen sociale barrières meer die de aanpassing van het gedrag aan de opvattingen in de weg staat. Zo kan ook geconstateerd worden dat onder invloed van de ervaringen als automobilist de opvattingen veranderen over de manier waarop men zelf gevaar loopt en gevaar kan opleveren voor anderen, met als gevolg dat men de rijstijl die daarmee in tegenspraak is weer gaat aanpassen aan een meer regulier verkeersgedrag.

14.2. Malaise

Het onderzoek heeft zich gericht op processen die mogelijk een malaise-stemming rondom de fiets zouden bevorderen. Literatuur hierover wees in de richting van politie, infrastructuur, ouders en maatschappelijke ontwikkelingen die hier aan ten grondslag zouden liggen. Uit de onderzoekresultaten is het volgende vastgesteld:

- Fietsers zijn van mening dat de politie een lage prioriteit toekent aan het belang van het verkeersgedrag van fietsers. Een eerste bevestiging daarvan is gevonden in inleidende gesprekken met de politie.

- Fietsers hebben de ervaring dat infrastructurele maatregelen weinig comfort en consistentie bieden aan het fietsende publiek.
- Voorzover er op dit moment aan verkeerseducatie op de basisscholen wordt gedaan, is dit volgens de respondenten onvoldoende praktijkgericht.
- Uit gesprekken met ouders komt naar voren dat zij de invloed die ze hebben op het verkeersgedrag van hun schoolgaande kinderen onderschatten. Dit kon worden vastgesteld aan de hand van motieven die respondenten uit het middelbaar onderwijs aanvoerden.
- Vandalisme en diefstalgevoeligheid van de fiets zijn maatschappelijke ontwikkelingen die vooral veel jonge fietsers het excuus bieden om geen aandacht te besteden aan het onderhoud van hun fiets. Ook veel volwassen fietsers reageren op deze ontwikkelingen door naast een goed onderhouden fiets een 'stadsfiets' te gebruiken waaraan men minimale zorg besteedt.

Bij de respondenten is verder een kritische houding aangetroffen tegenover verkeersregulering. Hieraan zal het individualiseringsproces in de samenleving niet vreemd zijn.

De vraag is of de malaisestemming deze kritische houding negatief beïnvloedt. Het is vooral de groep jeugdige fietsers die in hun motivering hier naar refereren.

Zodra fietsers als automobilisten aan het verkeer gaan deelnemen en later vaak de rol van verkeersopvoeder op zich nemen, wordt veel van deze negatieve invloed gecompenseerd door het inzicht dat men ontwikkelt ten aanzien van het collectief en sociaal belang van verkeersregulering. Het is daarom aan te bevelen dat het beleid zich vooral richt op begeleidingsmogelijkheden van jeugdige verkeersdeelnemers met als doel het socialiseringsproces in het verkeer op jeugdiger leeftijd te activeren.

14.3. Beleidsaspecten

De beleidsvraag luidde: Hoe kan de effectiviteit van maatregelen worden verhoogd?

Uit het onderzoek komt naar voren dat er op een aantal terreinen verbeteringen dan wel aanpassingen gewenst zijn, waarmee (in)direct effect op het naleven van verkeersregels en -maatregelen wordt bereikt.

- Politie

Het politietoezicht op het fietsgedrag moet worden geïntensiveerd. Gezien de zware taakbelasting van de politie lijkt dit onrealistisch. Oplossingen die in de technische sfeer worden aangedragen hebben alle betrekking op het snelverkeer (Koorstra, 1988, p. 273-278).

Door de anonimiteit van de fietser hebben technische controlemiddelen geen effect op het fietsgedrag. De politie begeeft zich als voetganger of als gemotoriseerde verkeersdeelnemer in het verkeer. Het zou aan te bevelen zijn dat de politie zich ook als fietser onder de fietsers mengt. Gezien het feit dat fietsers géén onderscheid schijnen te maken tussen parkeerwachters en politieagenten, ligt hier wellicht een mogelijkheid voor het beleid om op in te spelen.

Ook is het aan te bevelen aandacht te besteden aan de beeldvorming van de politie met betrekking tot het fietsgedrag. Hoe deze beeldvorming invloed heeft op de eigen houding tegenover fietsers en hoe fietsers deze verminderde aandacht als een zeker gemis ervaren. Dit levert wellicht ook een aanknopingspunt om het in groepsverband opereren van jeugdige fietsers nader te onderzoeken. Een vraag die hierbij wellicht beantwoord kan worden luidt:

- Kan de politie rekenen op waardering van leden van een groep als men meer aandacht gaat besteden aan de negatieve gedragsbeïnvloeding die uitgaat van het in groepsverband met elkaar op fietsen?

- Kennis

Gezien de geringe waardering die jonge fietsers hebben voor de verkeerslessen op de lagere school, lijkt heroriëntering van het lesmateriaal en de wijze waarop dit materiaal aan de kinderen wordt aangeboden, noodzakelijk.

Juist in een periode waarin de jeugdige fietser op grond van onder andere praktische ervaringen een eigen rijstijl ontwikkelt, wordt op het gebied van de verkeerskennis niets meer aangeboden. Het blijkt nuttig om op de middelbare school verkeerslessen te introduceren die aangepast zijn aan het ontwikkelingsniveau en ervaringsniveau van de jeugdige fietser. Het worden geconfronteerd met mogelijke gevolgen van de eigen rijstijl, de onvoorspelbaarheid, de gevaren die zo'n rijstijl voor anderen en voor hen zelf kan inhouden en de ergernis die het bij medeweggebruikers kan opwekken is hierbij noodzakelijk.

Hierbij hoeft niet uitsluitend aan het officiële onderwijs te worden gedacht. Uit reacties van de jonge respondenten wordt duidelijk dat de invloed van de ouders op het fietsgedrag van hun kinderen over het algemeen nog groot is. Maar uit de gesprekken met de ouders blijkt dat ouders hierover een veel negatiever beeld hebben. Het zijn vooral de ouders die in eerste instantie invloed hebben op de socialisering van hun kinderen en die invloed houdt blijkbaar niet op als kinderen naar de middelbare school gaan.

- Infrastructuur

De infrastructuur blijkt op veel punten de fietser aanleiding te geven om van de verplichte route af te wijken of verkeersregels te negeren. Binnen het kader van dit onderzoek en door tijdgebrek is het niet mogelijk geweest wegbeheerders te interviewen over de wijze waarop zij in hun beleid en de uitvoering daarvan rekening houden met specifieke problemen van fietsers in het verkeer. Inzicht in de beeldvorming van wegbeheerders over fietsers als aparte belangengroep, kan aanknopingspunten bieden voor het adviseren bij het opstellen van richtlijnen voor infrastructurele maatregelen.

- Voorlichting

Bij de implementatie van veiligheidsmaatregelen maakt het beleid vaak gebruik van voorlichtingscampagnes om de doelgroep te attenderen op de op handen zijnde maatregel. Gesprekken met fietsers over de effectiviteit van voorlichting doen vermoeden dat deze vaak gering is of zelfs aanleiding geeft tot negatieve motovatie. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn:

- De voorlichting lijkt te weinig rekening te houden met de ontwikkelingsfasen waarin leden van de doelgroep zich bevinden.
- Visuele presentatie gericht op het veiligheidsaspect lijkt niet voldoende aan te sluiten bij de praktijk van alle dag in het verkeer. Er wordt bijvoorbeeld gebruik gemaakt van locaties waar de meeste fietsers géén of weinig gebruik van maken.

Het is daarom aan te bevelen dat voorlichtingscampagnes vóóraf worden getoetst of de gehanteerde argumentatie voldoende aansluit bij de belevingswereld van de verschillende groepen binnen een doelgroep. Hiervoor kan het model van motieven voor verkeersgedrag een leidraad zijn.

14.6. Het ontwikkelen van een beleidsinstrument

Uit het materiaal is een heuristisch model van motieven voor verkeersgedrag ontwikkeld. Het model vormt als het ware de basis van waaruit een handleiding kan worden ontwikkeld die zal kunnen aangeven 'wat te doen' en 'wat te verwachten' als het beleid beslist een nieuwe maatregel te implementeren.

- Welke verwachtingen mag het beleid koesteren over het acceptatieniveau van de doelgroep bij implementatie?
- Welke motieven moet het beleid activeren en welke argumenten moeten worden afgezwakt om het acceptatieniveau te verhogen?
- Welke motieven spelen een rol bij de verschillende typen maatregelen?
- Wat is het effect van de controlerende taak van de politie op deze motieven?

14.5. Slotopmerking

Het uitgevoerde onderzoek is beschrijvend van aard. Uitspraken en aanbevelingen die in dit rapport worden gedaan, moeten dan ook in samenhang hiermee worden geïnterpreteerd. Het rapport laat zien dat deelnemen aan het verkeer plaatsvindt binnen een sociale context. Verder is beschreven hoe de sociale context is geïntegreerd in de motieven die ten grondslag liggen aan beweerd verkeersgedrag. Het is deze sociale context die aanknopingspunten biedt voor het beleid om op in te spelen.

LITERATUUR

- ANWB (1986). Notitie, veilig fietsverkeer. April 1986.
- Bateson, G. (1984). Het verblindend patroon. Amsterdam, 1984.
- Beleidsnota Veiligheid Fietsverkeer (1985). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Verkeersveiligheid, Den Haag, 1985.
- Bleichrodt, C.I.G. (1987). Wegwijs in het verkeersrecht. Elst, 1987.
- Blokpoel, A. & Boven, A. van (1983). De verkeersveiligheid in Nederland, 1981/1982. R-83-42. SWOV, Leidschendam, 1983.
- Blokpoel, A. et al. (1982). De waarneembaarheid bij duisternis van de zijkant van fietsen. R-82-36. SWOV, Leidschendam, 1982.
- Boot, T.J.P.M. (1980). Het verkeersveiligheidsbeleid ten aanzien van het langzaam verkeer binnen de bebouwde kom. Afstudeerverslag. TH Delft, 1980.
- Commissie Kleine Criminaliteit (1984). Interimrapport. 's Gravenhage, 1984.
- Commissie Kleine Criminaliteit (1986). Eindrapport. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1986.
- Engbersen, G. (1986). Het chemisch huwelijk tussen overheid en burger. In: De verdeelde samenleving. Leiden/Antwerpen, 1986.
- Gundy, C.M. (1983). Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers. R-83-32. SWOV, Leidschendam, 1983.
- ISMO (1985). Rapport van de Interdepartementale Stuurgroep Misbruik en Oneigenlijk gebruik. Tweede Kamer der Staten-Generaal. Vergaderjaar 1984-1985, 17050, nrs. 35-36.
- IWACC (1983). Zijreflectie voor fietsen door middel van retroreflecterende wielcirkels. Oudendijk, 1983.

- Jager, H. de & Mok, A.L. (1978). Grondbeginselen der sociologie. Leiden/Antwerpen, 1978.
- Koornstra, M.J. (1988). Orde en veiligheid in het verkeer. In: Aan de orde van de dag. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1988.
- Laeyendecker, L. (1981). Orde, verandering, ongelijkheid. Meppel, 1981.
- Laeyendecker, L. (1986). Brengt de vooruitgang ons verder? Kanttekeningen bij een wijd verbreid geloof. Baarn, 1986.
- Lindeijer, J.E. (1988). Veiligheid van het fietsverkeer I. R-88-5. SWOV, Leidschendam, 1988.
- McGurn, J. (1987). On your bicycle. An illustrated history of cycling. John Murray, London, 1987.
- Marsh, P. et al. (1980). The rules of disorder. London, 1980.
- Meer kilometers, minder ongelukken (1988). Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. Directie Verkeersveiligheid en de Directie Voorlichting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's Gravenhage, 1988.
- Michon, J.A. et al. (1978). Het gevaar op de Lange Lindelaan. In: Proeven op de som. Deventer, 1978.
- Noordzij, P.C. (1987). Verkeerswetgeving, -gedrag en -veiligheid. Leiden, 1987.
- Noordzij, P.C. (1988). Commentaar op het voorontwerp RVV 1990. R-88-22. SWOV, Leidschendam, 1988.
- Pas, B. & Powels, J.P.A. (1985). Onverschilligheid jegens verkeersveiligheid. Nijmegen, 1985.
- Rademaker, L. et al. (1976). Hoofdfiguren uit de sociologie. Utrecht/Antwerpen, 1976.

- Schagen, I. et al. (1987). Kennis en attitudes van fietsers en bromfietsers. VK 87-16. Verkeerskundig Studiecentrum, RU Groningen, 1987.
- Schreuder, D.A. (1985). Kwaliteitsverbeteringen aan de verlichting van fietsen. SWOV, Leidschendam, 1985.
- Schuyt, C.J.M. (1983). Tussen macht en moraal. Alphen a/d Rijn/Brussel, 1983.
- Schuyt, C.J.M. (1986). Filosofie van de sociale wetenschappen. Leiden, 1986.
- Schuyt, C.J.M. et al. (1986). De verdeelde samenleving. Leiden/Antwerpen, 1986.
- SWOV (1988). Ouderen in het verkeer. Brochure. SWOV, Leidschendam, 1988.
- Vall, M. v.d. (1980). Sociaal beleidsonderzoek. Alphen a/d Rijn, 1980.
- Vall, M. v.d. (1970). Labor organization; A macro- and micro-sociological analysis on a comparative basis. Cambridge University Press, 1970.
- Wegman, F.C.M. & Blokpoel, A. (1985). Op verkenning naar probleemgebieden bij de verkeersveiligheid. R-85-19. SWOV, Leidschendam, 1985.
- Welleman, A.G. & Blokpoel, A. (1984). De ontwikkeling van de verkeersveiligheid van de fietsers in relatie tot het gebruik van de fiets. R-84-7. SWOV, Leidschendam, 1984.
- Wittink, R.D. et al. (1988). Onderwerpen voor verkeersveiligheidsverlichting; Een bijdrage voor de onderbouwing van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991. R-88-6. SWOV, Leidschendam, 1988.

BIJLAGE 1. VRAGENLIJST

De gespreksonderwerpen tijdens het interview hebben betrekking op indicatoren die mogelijk van invloed zijn op het verkeersgedrag. Verwacht wordt dat de fietser, als deze verwachting juist is, zélf deze indicatoren zal aandragen als verklaring of rechtvaardiging voor het beweerde verkeersgedrag.

Uit de literatuur zijn de volgende gespreksonderwerpen verzameld:

- rijervaring en risicobeleving
- vandalisme en diefstal
- politietoezicht en verkeersomgeving (medeweggebruikers)
- (school)kennis van verkeersregels
- maatregelen
- handel en industrie
- houding tot de fiets (koopgedrag).

De interviewer had, in het geval het gesprek niet 'vlotte' per gespreksonderwerp een aantal vragen over het desbetreffende onderwerp ter beschikking. Tevens kon deze 'extra' vragenlijst dienst doen als geheugensteun voor de interviewer; had men het onderwerp wel voldoende 'uitgediept'!?

Deze vragenlijst bevatte de volgende vragen:

Rijervaring en risicobeleving

- wat vindt men gevaarlijk?
- wie vindt men gevaarlijk?
- heeft men een ongeluk of botsing gehad?
- wijkt men wel eens van de regels af?
- vindt men het zelf niet nakomen van verkeersregels een gevaar voor anderen?
- vindt men dat anderen gevaarlijk zijn als ze zich niet aan de verkeersregels aanhouden?

Vandalisme en diefstal

- is er al eens een fiets gestolen? (eigen of van anderen)
- zijn er wel eens onderdelen van de fiets gestolen?
- heeft men de ervaring dat er iets aan de fiets is vernield?

Politietoezicht en verkeersomgeving (mede weggebruikers)

- is men wel eens bekeurd?
- waarop let de politie het meest volgens respondent?
- hoe denkt men over de controle van de politie?
- vindt men dat de politie frequent controleert?
- vindt men bekeuren terecht?
- moet de politie méér gaan bekeuren?
- welke vervoermiddelen vindt men 'gevaarlijk'?

(School)kennis van verkeersregels

- welke kennis heeft men van de verkeersregels (verkeersles gehad?)
- welke regels vindt men belangrijk en wanneer?
- welke regels vindt men onbelangrijk, waarom?

Maatregelen (in samenhang met ouders, kennissen en dergelijke)

- wat vindt men van de 'zijreflectie'-maatregel?
- heeft men zijreflectie?
- hoe denkt men over de achterreflector?
- hoe staat het met hun 'verlichtingsgedrag'?
- wanneer, waarom (niet) schakelt men de verlichting in?
- heeft men zelf suggesties voor maatregelen?
- wat zou men verbeterd willen zien in het verkeer?

Houding tot de fiets (koopgedrag)

- is men gevoelig voor goedgekeurde artikelen?
- als men een nieuwe fiets moet aanschaffen, koopt men dat een tweedehandsfiets of een nieuwe?
- wie verricht de reparaties aan de fiets?
- is de fiets in goede staat of mankeert er wel wat aan?
- wat vindt men het belangrijkste aan een fiets?
- gaat men naar een reparateur of naar een klusjesman?
- beschikt men over een tweede fiets?

Algemene gegevens

- welke opleiding?
- uit hoeveel personen bestaat het gezin?
- hoeveel fietsen zijn er?
- fietsen ze allemaal (frequentie)?
- in of op welk vervoermiddel rijdt men het liefst?

BIJLAGE 2. VERANTWOORDING VAN DE GEVOLGDE ANALYSE

Uitgangspunt bij de analyse is geweest de veronderstelling dat er een soort continuüm van afwijkende vormen van verkeersgedrag is op te stellen, dat loopt van het negeren van alle verkeersregels tot het volledig conformeren eraan. Vanuit dit standpunt zijn de respondenten gerangschikt.

Op grond van deze rangschikking kon vastgesteld worden dat de factor leeftijd een belangrijke factor is, maar niet voldoende aanknopingspunten biedt om de respondenten vervolgens in groepen samen te voegen; de overlap was in een aantal gevallen te groot. Bovendien was noch aan de hand van het aantal vormen van afwijkende gedragspatronen, noch aan de hand van leeftijd duidelijk, waar zinvol de scheiding moest worden getrokken tussen de ene groep en de andere. Laat staan hoeveel groepen er minimaal moesten worden geformeerd voor een zinvolle analyse.

Bij het doorlezen van de interviews was naar voren gekomen dat ongeveer driekwart van de respondenten het fietsen met drie naast elkaar als voorbeeld noemen om het verschil te verduidelijken tussen afwijkend verkeersgedrag en egoïstisch verkeersgedrag. Ongeveer de helft van de respondenten deed daarnaast uitspraken over het geven van een goed voorbeeld of brachten argumenten naar voren vanuit een soort verkeersmoraal. Zowel bij de allerejongsten als bij een aantal oudere fietsers was juist een gebrek aan behoefte zich niet altijd aan de regels te houden opvallend. Gehoor geven aan de bestaande regels was een vanzelfsprekendheid; stond niet ter discussie. Op grond van de gevonden verandering in de gehanteerde redeneerpatronen konden de respondenten in vier groepen worden opgesplitst.

De derde fase in de analyse is gericht geweest op het selecteren van fragmenten met betrekking tot de volgende vraagstellingen:

- Op welke wijze heeft men kennis opgedaan over verkeersregels?
- Hoe beoordeelt men de verkeerslessen op school?
- Hoe belangrijk zijn regels in het verkeer?
- Houden anderen rekening met fietsers?
- Welke problemen ondervinden fietsers in het verkeer?
- Hoe denken fietsers over de plaats van de politie in het verkeer?
- Hoe staan fietsers tegenover hun fiets?

Bij al dit soort vragen is per groep geïnterviewd.

Na het selectieproces zijn de fragmenten ondergebracht in drie hoofdcategorieën, nl.: verkeersomgeving, praktisch nut van regels en subjectieve onveiligheid. Binnen deze drie hoofdgroepen is nagegaan of een verdere onderverdeling in subcategorieën mogelijk en wenselijk was.

De resultaten van de eindfase van de analyse heeft geleid tot het ontwikkelen van het 'model van motieven voor verkeersgedrag'. Het model is op te vatten als een schematisch overzicht van de achterliggende factoren die tezamen de optiek van de fietser vormen op grond waarvan de fietser oordeelt en handelt.

