

Maatschappelijk draagvlak MVO 1992

Resultaten van een enquête onder de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder

R-93-6

Drs. J.E. Lindeijer

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV in oktober 1992 een landelijk representatieve enquête laten uitvoeren door het bureau MarketResponse BV onder de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder naar het maatschappelijk draagvlak ten aanzien van het gebruik van motorvoertuigverlichting overdag (MVO). Het betreft een telefonische enquête onder 802 respondenten, onderverdeeld in: 145 'verstokte' automobilisten; 441 mensen die zowel autorijden als fietsen en 216 die in hoofdzaak fietsen. De enquête heeft plaats gevonden één week voordat een landelijke voorlichtingscampagne is gestart om het gebruik van MVO te bevorderen.

Het overdag over het hoofd zien van een auto in het verkeer is bekend, maar wordt lang niet altijd als risicovol gezien of ervaren. Vaststelling van een zichtbaarheidsprobleem in het verkeer is dus één, vertaling daarvan naar een verkeersveiligheidsprobleem is twee. Een positieve houding ten opzichte van MVO bevordert het daadwerkelijk voeren van MVO. Er blijkt in dat verband een duidelijke relatie te bestaan tussen leeftijd, de houding ten opzichte van MVO en het nu al voeren van MVO. Als men jonger is dan 50 jaar is men eerder bereid tot medewerking, zowel op vrijwillige basis als bij verplichtstelling.

Ongeveer de helft van de respondenten vindt dat de overheid een actief beleid moet voeren met betrekking tot MVO, waaronder verhoudingsgewijs iets meer fietsers dan automobilisten. Bij verplichtstelling zegt 87% van de automobilisten daaraan zeker gehoor te geven en ca. 10% spreekt zich daarover nog niet uit. Meer dan de helft van de respondenten vindt voorlichting hard nodig. Men heeft vooral behoefte aan: inzicht in de voor- en nadelen van MVO, informatie over het waarom van MVO en het 'nut' van MVO voor de verkeersveiligheid.

Summary

Public support for DRL 1992

Results of a survey amongst the Dutch population of 18 years and above

In response to a request by the Ministry of Transport, the SWOV commissioned the bureau MarketResponse BV to carry out a nationwide representative survey in October 1992 amongst the Dutch population aged 18 years and above, in order to assess public support with respect to the use of daytime running lights (DRL). The survey entailed a telephone poll amongst 802 respondents, subdivided into 145 'inveterate' motorists; 441 people who both drive and cycle and 216 people who mainly cycle. The survey was carried out over a period of one week, prior to commencement of a nationwide information campaign to promote DRL.

It is commonly recognised that a car in traffic may not be seen during the day, although this is not always considered to be, or experienced as being, hazardous. Therefore, to confirm that there is a visibility problem in traffic is one thing, whilst translation of that observation into a road safety problem is another. A positive attitude with respect to DRL promotes the actual use of DRL. In that context, a clear relationship apparently exists between age, attitude towards DRL and the use of DRL at present. People aged below 50 are more likely to be prepared to cooperate, both on a voluntary basis and in the event DRL were made compulsory.

About half the respondents believed that the government should conduct an active policy with respect to DRL, this group representing a greater proportion of cyclists than motorists. If DRL were made compulsory, 87% of motorists stated they would certainly comply, while approximately 10% did not wish to give an opinion yet. Over half the respondents believed that further information is essential. The needs expressed in the main included insight into the advantages and disadvantages of DRL, information about the whys of DRL and how DRL could 'benefit' road safety.

Inhoud

Voorwoord

1. *Inleiding*
 - 1.1. Algemeen
 - 1.2. Beleidsvragen
 - 1.3. Onderzoekvragen
 - 1.4. Doelgroepen
 - 1.5. Methode van onderzoek
 - 1.6. Opbouw van het rapport

2. *Meningen over MVO in het dagelijks verkeer*
 - 2.1. Verkeers- en veiligheidsbeleving met het (te) laat 'zien' van een auto overdag
 - 2.2. Meningen over de bijdrage van MVO aan de zichtbaarheid
 - 2.3. Houding tegenover MVO in relatie tot het nut ervan
 - 2.4. Relatie tussen huidig MVO-gebruik, leeftijd, houding en 'nut' van MVO
 - 2.5. Feitelijk en beweerd gebruik van MVO
 - 2.6. Samenvatting en conclusies

3. *Meningen over overheidsbemoediging met MVO*
 - 3.1. Spontane bekendheid met MVO
 - 3.2. Bekendheid met overheidsplannen in relatie tot MVO
 - 3.3. Houding tegenover rol en taak van de overheid
 - 3.4. Samenvatting en conclusies

4. *Bereidheid om vrijwillig dan wel verplicht MVO te voeren*
 - 4.1. Vrijwilligheid
 - 4.2. Verplichtstelling
 - 4.3. Samenvatting en conclusies

5. *Behoeftes aan voorlichting over MVO*
 - 5.1. Noodzaak van voorlichting
 - 5.2. Voorkeur voor het type medium
 - 5.3. Samenvatting en conclusies

6. *Maatschappelijk draagvlak MVO in 1991 en 1992*
 - 6.1. 'Harde kern' van weigeraars
 - 6.2. Bekendheid met MVO
 - 6.3. Voor- en nadelen van MVO
 - 6.4. Samenvatting en conclusies

7. *Samenvatting, conclusies en aanbevelingen*
 - 7.1. Samenvatting en conclusies
 - 7.2. Aanbevelingen

Literatuur

Bijlagen I t/m IV

Voorwoord

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in het kader van het vrijwillig dan wel verplicht invoeren van het voeren van motorvoertuigverlichting overdag (MVO) geïnteresseerd in het maatschappelijk draagvlak ten aanzien van MVO.

- Leeft MVO in de samenleving?
- Ziet men het nut van MVO in?
- Wil men meewerken aan het voeren van MVO?

De Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat heeft de SWOV opdracht gegeven om - vóórdat een landelijke voorlichtingscampagne van start ging ter bevordering van het vrijwillig gebruik van MVO - een landelijk representatief onderzoek in te stellen. De resultaten van dit onderzoek geven antwoord op de gestelde vragen.

De vragenlijst is ontworpen door de SWOV en door het bureau Market-Response Amersfoort BV, te Amersfoort omgezet in een technische vragenlijst. Het veldwerk en tabellering van de resultaten is uitgevoerd door MarketResponse, in opdracht van de SWOV. Analyse en interpretatie is uitgevoerd door mevr. drs. J.E. Lindeijer, die ook het rapport heeft samengesteld. Speciale dank wordt uitgesproken voor de kritische opmerkingen en waardevolle tekstsuggesties van drs. B. Pas van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat.

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Uit verschillende buitenlandse onderzoeken blijkt dat in meer dan de helft van het aantal ongevallen het ontstaan ervan is terug te voeren tot waarnemingsfouten. Op grond van verschillende evaluatiestudies blijkt dat het voeren van motorvoertuigverlichting overdag (MVO) aan dit verkeersonveiligheidsprobleem in positieve zin kan bijdragen. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn daarom op 6 november 1992 landelijke publiekscampagnes gestart om automobilisten te adviseren om óók overdag motorvoertuigverlichting te voeren.

In september/oktober 1991 is een eerste landelijke peiling uitgevoerd naar: bekendheid met MVO; houding tegenover MVO; mening over het nut van MVO en de bereidheid om mee te werken aan het voeren van MVO.

Het beleid heeft behoefte aan actualisering van de uitkomsten van deze enquête. De SWOV heeft daarom opdracht gekregen van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat om een landelijk representatieve enquête te houden naar het draagvlak van MVO vlak vóórdat de publiekscampagnes van start zouden gaan. De enquête is uitgevoerd in de laatste week van oktober 1992 door het bureau MarketResponse Amersfoort BV, in opdracht van de SWOV.

In opdracht van de SWOV heeft MarketResponse het veldwerk en tabellering van de resultaten voor haar rekening genomen. De opstelling van de vragenlijst, de analyse en interpretatie van de gegevens zijn door de SWOV uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek worden in dit rapport gepresenteerd.

1.2. Beleidsvragen

Het beleid wil antwoord op de volgende vragen:

- In welke mate en waarom voelt de Nederlandse weggebruiker zich wel of niet aangesproken door een invoering van MVO op basis van vrijwilligheid? Zijn daarin verschillen te constateren met de gevonden bereidheid in 1991?
- In welke mate en waarom voelt de Nederlandse weggebruiker zich wel of niet aangesproken door een invoering van MVO op basis van een verplichting? Zijn daarin verschillen te constateren met de gevonden bereidheid in 1991?

1.3. Onderzoeksvragen

Meningen over MVO in het dagelijks verkeer

- Hoe staat men tegenover MVO? Draagt MVO bij aan de zichtbaarheid en/of veiligheid in het verkeer?
- In welke mate rapporteert men op dit moment al MVO te voeren, uitgesplitst naar: wanneer wel, wanneer niet, wie wel, wie niet?

Meningen over overheidsbemoediging met MVO

- In welke mate is er sprake van acceptatie van een beleid dat MVO propageert?

- Welke argumenten (voor en tegen) zijn er te onderscheiden en bij welke categorieën voor- en tegenstanders? Zijn de argumenten principieel of praktisch van aard?

Bereidheid om mee te werken

- Hoe groot is de bereidheid onder weggebruikers (categorie snelverkeer) om altijd MVO te voeren op basis van vrijwilligheid?
- Hoe zal men zich opstellen na een verplichting om MVO te voeren? Waarvan is dat afhankelijk? Hoe groot is dan de bereidheid?
- Hoe staat men tegenover het voeren van een voorlichtingscampagne over het onderwerp MVO? In welke vorm zal zo'n campagne het beste aanslaan?

Vergelijking resultaten enquêteresultaten 1991 en 1992

- Zijn er verschuivingen te constateren tussen standpuntbepalingen, houdingen en bezwaren in 1991 en 1992?

Acceptatie van het probleem

Op grond van de volgende veronderstellingen wordt verwacht dat men positief staat tegenover bemoeienis van de overheid om het voeren van MVO te bevorderen op vrijwillige basis dan wel met verplichtstelling:

- men zal behoefte aan MVO hebben als men het 'te laat zien' van snelverkeer overdag als onveilig ervaart;
- als mensen zich kunnen voorstellen dat anderen hen als automobilist wel eens, juist overdag, te laat kunnen zien;
- als mensen op grond van eigen ervaring en/of veiligheidsbeleving positief staan tegenover het voeren van MVO.

Deze veronderstellingen leiden tot de volgende vragen:

- Is de weggebruiker bekend met het probleem dat men 'de ander (motorvoertuig)' wel eens te laat ziet of in het geheel niet heeft gezien?
- Ervaart de weggebruiker dit als een veiligheidsprobleem?

1.4. Doelgroepen

Verondersteld wordt dat automobilisten anders tegen MVO zullen aankijken dan fietsers. Daarom is gekozen voor het onderscheiden van de volgende doelgroepen:

- 'Verstokte' automobilisten: mensen die zich (bijna) uitsluitend verplaatsen per auto.
- Fietsers: mensen die zich (bijna) uitsluitend verplaatsen per fiets.
- Automobilisten/fietsers: mensen die zich ongeveer even vaak verplaatsen per auto als per fiets.

Daarnaast is bekend dat de verkeersveiligheidsbeleving van vrouwen en mannen verschillen vertonen. Dat kan mede de houding tegenover MVO bepalen. Waar nodig zijn ook andere relevante onafhankelijke variabelen in de beschouwing betrokken, zoals bijvoorbeeld 'leeftijd' en 'huidgebruik van MVO'.

1.5. Methode van onderzoek

Als Bijlage II is de technische verantwoording met betrekking tot steekproeftrekking, toewijzing van respondenten in de drie doelgroepen e.d. opgenomen, zoals deze door MarketResponse is aangeleverd.

Vergelijkbaarheid onderzoekresultaten 1991 en 1992

Een landelijke opiniepeiling in 1991 heeft inzicht gegeven in hoeverre er sprake zou zijn van een maatschappelijk draagvlak voor MVO. Centraal stond de vraag: welke reacties roept MVO op bij het publiek en zijn er weerstanden? Zo ja, van welke aard zijn die?

De opiniepeiling in 1992 is vooral gericht op het verkrijgen van inzicht in de bereidheid om MVO te voeren op vrijwillige basis dan wel met verplichting en of men behoefte heeft aan voorlichting. Zo ja, waarover wil men dan worden voorgelicht met betrekking tot MVO. Deze accentverschuiving maakte een aanpassing van de vragenlijst uit 1991 noodzakelijk. Bij de aanpassing is zoveel mogelijk rekening gehouden met de mogelijkheid om de belangrijkste uitkomsten uit 1991 en 1992 met elkaar te kunnen vergelijken.

Dataverzameling

MarketResponse heeft de technische vragenlijst ontworpen aan de hand van de door de SWOV geformuleerde vragen (zie Bijlage III).

De vraaggesprekken zijn zowel in 1991 als in 1992 telefonisch afgenomen door enquêteurs van MarketResponse die de vragen die op een beeldscherm verschijnen opletten en de gegeven antwoorden direct in toetsen. MarketResponse maakt gebruik van een geautomatiseerde steekproefbehandeling. Dat betekent onder andere dat het aantal contactpogingen automatisch wordt geregistreerd en dat een contact met een respondent die in een doelgroep valt die reeds voldoende 'gevuld' is automatisch wordt verbroken.

Dataverwerking

Het cijfermateriaal dat in dit rapport wordt gepresenteerd is samengesteld uit de basistabellen, zoals die door MarketResponse zijn aangeleverd (MarketResponse, 1992).

Een onderdeel van dit basispakket bestaat uit samengestelde 'crossingen' die door de SWOV apart zijn aangevraagd.

De celvullingen in de tabellen bestaan uit gewogen aantallen, gecorrigeerd voor het aandeel per doelgroep in de steekproef. Deze weegfactor leidt bij de samengestelde 'crossingen' hier en daar tot verschillen in de absolute randtotalen; hoe groter het aantal onderverdelingen binnen een tabel hoe groter de verschillen.

De steekproef bestaat uit 802 respondenten, die als volgt zijn verdeeld naar doelgroep:

- automobilisten: mensen die zeggen dat zij zich nagenoeg uitsluitend per auto verplaatsen (N=121);
- auto(mobilisten)/fietsers: mensen die zeggen zich ongeveer net zo vaak per auto als per fiets te verplaatsen (N=461);
- fietsers: mensen die zeggen zich nagenoeg uitsluitend per fiets te verplaatsen (N=220).

In veel tabellen worden de respondenten óók onderverdeeld naar de mate waarin men zegt nu al MVO te voeren. Het 'huidig MVO-gebruik' is als volgt gedefinieerd:

- 'altijd': als men bij minstens 3 van de 5 mogelijke weersomstandigheden 'altijd' en in ieder geval 'altijd' bij zonnig weer zegt MVO te voeren.
- 'vaak': als men bij minstens 3 van de 5 mogelijke weersomstandigheden 'altijd', maar *niet* 'altijd' bij zonnig weer zegt MVO te voeren.
- 'soms/nooit': overige antwoordcombinaties.

Non-response

Uit de technische verantwoording met daarin een overzicht van de steekproeftrekking (Bijlage II) blijkt dat van het totale aantal 'geslaagde telefonische contacten' iets meer dan de helft een 'geslaagd gesprek' heeft opgeleverd, nl. 57%. Ongeveer de helft van de groep non-response (43%) blijken telefonische contacten waarbij óf géén afspraak tijdens het veldwerk mogelijk bleek (12%), er een taalprobleem was (2%) óf de respondent viel in de categorie die noch zelf autorijden (of bijna nooit) noch zelf fietsen (of bijna nooit), nl. 6%. De redenen achter de 'echte' weigeringen (23%) is niet bekend. Wel staat vast dat deze weigeringen niets te maken kunnen hebben met het onderwerp MVO, aangezien er telkens geweigerd is vóórdat over dit onderwerp wordt gesproken. Of de aankondiging aan het begin van het gesprek - nl. een enquête over verkeer - invloed heeft op het al-of-niet weigeren, is niet bekend. Veelal wil men niet meedoen aan een telefonische enquête ongeacht het onderwerp óf men vindt de aangekondigde duur van het gesprek (hier ca. 15 minuten) te lang.

1.6. Opbouw van het rapport

In Hoofdstuk 2 worden meningen en houdingen tegenover MVO besproken en een overzicht gegeven van het huidige gebruik van MVO. Daarna komt de huidige bekendheid met MVO in relatie tot overheidsbemoeienis daarmee aan de orde (Hoofdstuk 3). Vervolgens wordt in Hoofdstuk 4 de intentie om vrijwillig dan wel bij verplichting MVO te voeren beschreven. Gegeven het feit dat de overheid MVO wil bevorderen, wordt in Hoofdstuk 5 nagegaan in hoeverre men behoefte heeft aan voorlichting; waaruit die voorlichting dan moet bestaan en via welk medium men het liefste de voorlichting ontvangt.

In 1991 is een vergelijkbare enquête gehouden als in 1992, daarom wordt in Hoofdstuk 6 een vergelijking gemaakt tussen beide resultaten. Het rapport wordt afgesloten met een samenvatting, conclusies en aanbevelingen.

2. Meningen over MVO in het dagelijks verkeer

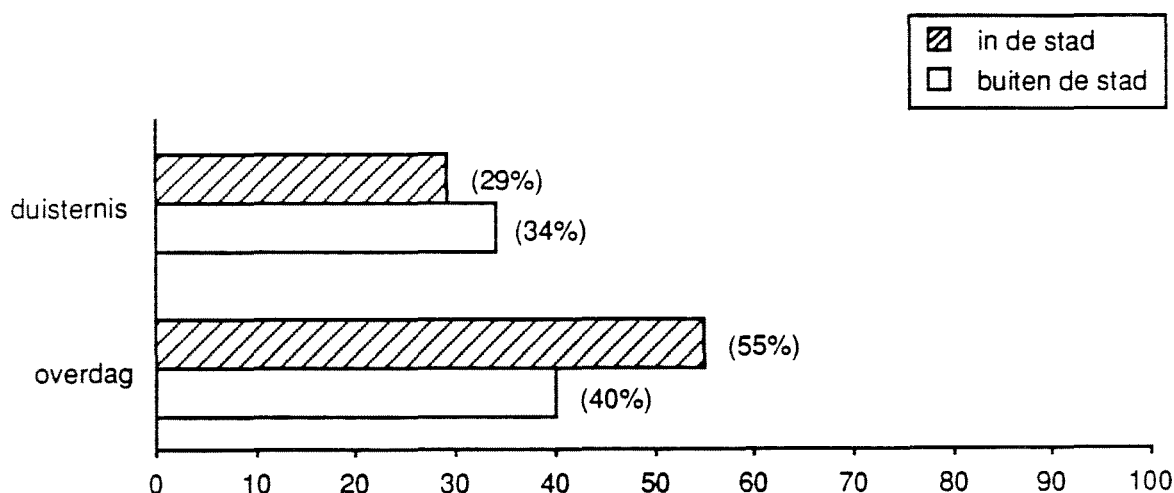
2.1. Verkeers- en veiligheidsbeleving met het (te) laat 'zien' van een auto overdag

Aan de respondenten is gevraagd of ze hebben ervaren dat ze een auto overdag en/of tijdens duisternis, in de stad en/of buiten de stad 'wel (eens) te laat' hebben gezien. Als dat het geval was, is gevraagd of men dat als onveilig had ervaren (zie Bijlage III, vragen 7.0 t/m 8.3).

Als automobilist doet men vaker zo'n ervaring op (ca. 70%) dan als fietser (ca. 40%). Ongeveer 30% van alle respondenten kan zich zo'n ervaring *niet* herinneren, noch overdag noch bij duisternis.

Interessant is dat men overdag vaker in de stad een auto 'over het hoofd heeft gezien' dan buiten de stad, hoewel later zal blijken dat men MVO minder 'nuttig' vindt in de stad dan buiten de stad.

Onderstaande grafiek illustreert de verhoudingen tussen de ervaringen die men zegt *alleen* tijdens duisternis dan wel *alleen* overdag te hebben opgedaan, onderverdeeld naar in de stad en buiten de stad.



Afbeelding 1. Percentages respondenten met ervaringen met 'wel eens te laat' zien.

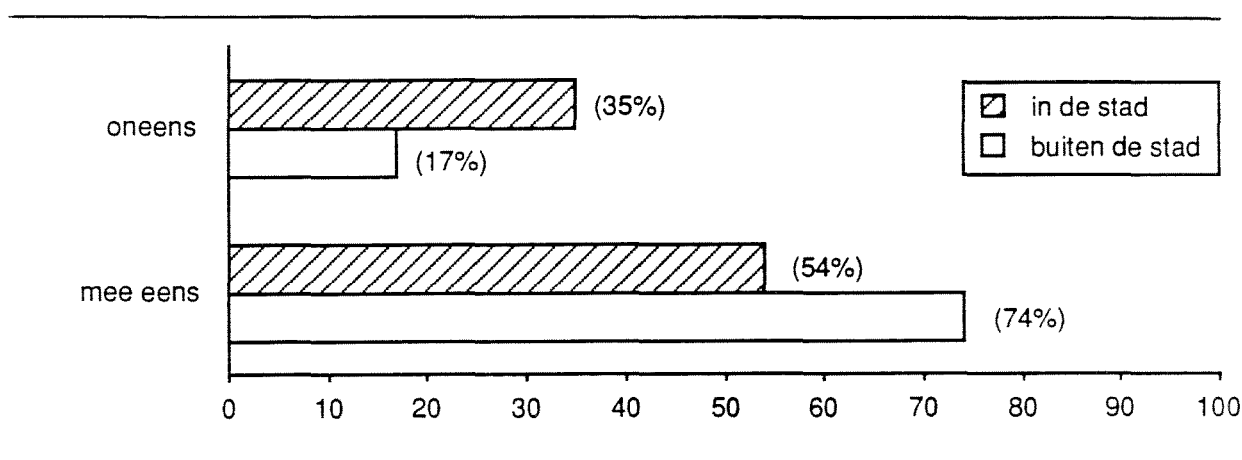
Veel respondenten (ca. 70%) zijn het eens is met de uitspraak dat er overdag ongelukken ontstaan omdat één van beide partijen de ander niet of te laat heeft gezien. Bovendien kunnen bijna alle automobilisten (90%) zich voorstellen dat anderen hen, als automobilist, overdag in de stad wel eens over het hoofd kunnen zien! Toch beoordeelt meer dan de helft van de respondenten zo'n ervaring als niet/een beetje onveilig, nl. 70%. Daarom lijkt een voorzichtige conclusie gerechtvaardigd dat veel verkeersdeelnemers (vooral automobilisten) wel bekend zijn met het fenomeen dat men in het verkeer overdag een auto over het hoofd kan zien, maar men kop-

pelt deze 'kennis' blijkbaar niet aan het risico die dat met zich mee kan brengen. Anders gezegd, het probleem van het (te) laat 'zien' van een auto overdag wordt slechts ten dele als een verkeersveiligheidsprobleem gezien.

2.2. Mening over de bijdrage van MVO aan de zichtbaarheid

Aan de respondenten is gevraagd in hoeverre men het eens is met de uitspraak dat "men een auto overdag in of buiten de stad eerder ziet met lichten aan dan zonder lichten aan".

Voor situaties *in de stad* is ongeveer de helft (54%) het met deze uitspraak eens. Een duidelijk groter aandeel vindt dat MVO bijdraagt aan de zichtbaarheid *buiten de stad*, nl. 74%. Ongeveer één derde is van mening dat MVO in de stad géén bijdrage van betekenis levert, buiten de stad ligt dat percentage op ca. 17%, zoals hieronder grafisch is weergegeven.



Afbeelding 2. Procentuele verdeling van meningen over de bijdrage van MVO aan de zichtbaarheid

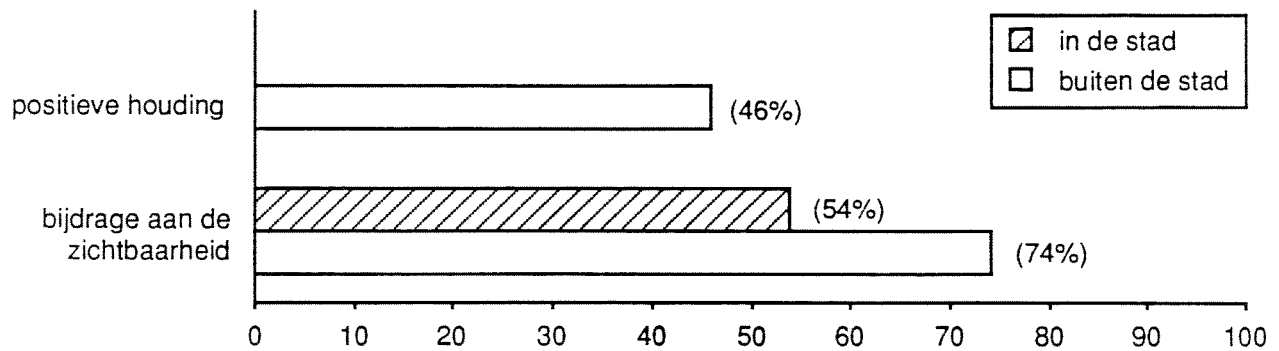
Interessant is dat tussen de onderscheidde doelgroepen ('verstokte automobilisten' (A), de groep die zowel autorijdt als fietst (A/F) en mensen die uitsluitend fietsen (F)) grote eensgezindheid blijkt over de bijdrage van MVO aan de zichtbaarheid, zowel in als buiten de stad. Met andere woorden, automobilisten én fietsers hebben over het effect van MVO op de zichtbaarheid dezelfde mening (zie Tabel 1).

Mening over bijdrage MVO aan zichtbaarheid	In de stad			Buiten de stad		
	A	AF	F	A	AF	F
(helemaal) mee eens	52%	53%	57%	73%	76%	70%
neutraal	16%	12%	8%	10%	8%	12%
(helemaal) oneens	32%	35%	36%	17%	16%	18%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	(118)	(451)	(208)	(121)	(460)	(211)

Tabel 1. Mening over de bijdrage aan de zichtbaarheid van auto's door het voeren van MVO, onderverdeeld naar doelgroep (A=automobilist, AF=auto/fiets en F=fietser) en locatie (Bron: MarketResponse 1992: samengesteld uit de tabellen 19 en 21.1).

2.3. Houding tegenover MVO in relatie tot het nut ervan

Opmerkelijk is dat ongeveer de helft van de respondenten (46%) zegt zich (heel) erg aangesproken te voelen door MVO, maar dat méér dan de helft (ca. 54%) het nut van MVO onderschrijft in de stad en zelfs driekwart dat doet voor situaties buiten de stad (Afbeelding).



Afbeelding 3. Vergelijking van de percentages respondenten met een positieve houding en de meningen over het nut

Het eens zijn met de bijdrage die MVO levert aan de zichtbaarheid houdt blijkbaar niet zonder meer in dat men dan ook positief staat tegenover het altijd en onder alle omstandigheden voeren van MVO (vergelijk Tabel 1 en 2). Onder 'positieve/negatieve houding' wordt hier verstaan: de mate waarin men zich wel of niet voelt aangesproken door MVO.

Ook met betrekking tot de houding ten aanzien van MVO ontlopen de meningen van automobilisten en fietsers elkaar nauwelijks (zie Tabel 2).

Mate waarin men zich voelt aangesproken door MVO	A	AF	F	% totaal houding
(heel) erg	49%	48%	41%	46%
wel wat	25%	24%	31%	27%
(helemaal) niet	28%	28%	26%	27%
totaal	100% N=122	100% N=460	100% N=213	100% N=802

Tabel 2. Percentageverdeling van de houding per doelgroep: automobilist (A); auto/fietsers (A/F) en fietsers (F). (Bron: MarketResponse 1992; tabel 53).

Als mensen zich niet aangesproken voelen door MVO is de vraag interessant: waarom? Dat is nagegaan voor het voeren van MVO *in de stad* en *buiten de stad* afzonderlijk.

In de stad (ca. 35% van alle respondenten):

- MVO helpt niet/verkeer voldoende zichtbaar (35%);
- MVO hinderlijk/leidt af (10%);

- men let in de stad beter op (15%);
- in de stad is de snelheid laag (14%);
- géén specifieke reden (19%).

Buiten de stad (ca. 17% van alle respondenten):

- MVO helpt niet/verkeer voldoende zichtbaar (53%);
- MVO is hinderlijk/irritant (16%);
- het is een kwestie van goed opletten (7%);
- géén specifieke reden (11%).

Argumenten over 'MVO benadeelt anderen' (zoals: fietsers/voetgangers e.d. vallen minder op), milieu-overwegingen en/of het kostenaspect worden nauwelijks genoemd.

Ongeveer één op de drie argumenten heeft géén directe betrekking op het wel dan niet eerder zien van een auto met MVO, maar gaan in op argumenten waarom men MVO niet 'zinnig' vindt, zeker waar het MVO in de stad betreft (zie ook Bijlage I, Tabel 2).

Opvallend is dat de geopperde bezwaren (zowel in de stad als daarbuiten) ongeveer gelijk verdeeld zijn over automobilisten (A + AF) én fietsers.

2.4. Relatie tussen huidig MVO-gebruik, leeftijd, houding en 'nut' van MVO

De belangrijkste conclusie die uit Tabel 3 getrokken kan worden luidt: hoe jonger men is hoe vaker men zegt MVO te voeren onder allerlei omstandigheden (zie ook par. 1.5).

Huidig MVO-gebruik waaronder aant. fietsers	35* (F=63)	35-50 (F=48)	>=50 (F=90)
altijd	13%	10%	6%
vaak	41%	41%	31%
nooit/soms	45%	49%	63%
Totaal	100% (307)	100% (237)	100% (240)

* exclusief 18 fietsers van 18 jaar en jonger.

Tabel 3. *De mate waarin de respondenten zeggen dat men MVO gebruikt onder allerlei omstandigheden/situaties, onderscheiden naar drie leeftijdsgroepen (Bron: MarketResponse 1992; Tabel 59).*

Dat leeftijd ook samen hangt met een positieve dan wel negatieve houding tegenover MVO wordt in Tabel 4 geïllustreerd.

Houding t.o.v. MVO jaar	<=35* (F=63)	35-49 (F=48)	>=50 (F=90)
positief	52%	44%	38%
gematigd positief	26%	29%	26%
negatief	22%	27%	36%
Totaal	100% (304)	100% (235)	100% (239)

* exclusief 18 fietsers van 18 jaar of jonger.

Tabel 4. *De mate waarin men zegt dat MVO al-dan-niet aanspreekt onderscheiden naar drie leeftijdsgroepen (Bron: MarketResponse 1992; Tabel 59).*

Kortom, een positieve houding ten opzichte van MVO bevordert het daadwerkelijk voeren van MVO. Deze stelling geldt minder voor oudere weggebruikers (>50 jaar).

2.5. Feitelijk en beweerd gebruik van MVO

Aan de respondenten is gevraagd aan te geven of ze altijd, vaak, soms of nooit MVO gebruiken onder verschillende weersomstandigheden. De antwoorden van de respondenten bevestigen de verschillen die landelijk worden gevonden met betrekking tot het feitelijk, gemeten gebruik. Weersomstandigheden en lichtniveau blijken daarbij de belangrijkste invloedfactoren te zijn (zie Tabel 5A). Bij helder zonnig weer blijft het MVO-gebruik achter bij de beleidsverwachtingen.

Weertype	Feitelijk gebruik oktober 1992	Gerapporteerd gebruik 1992		
		altijd	vaak	soms/nooit
Bewolkt weer	24%	28%	9%	62%
Mist	-	91%	6%	3%
Schemer	-	82%	9%	10%
Regen	60%	58%	13%	30%
Zonnig	14%	13%	3%	83%

Tabel 5A. Feitelijk en gerapporteerd gebruik van MVO in oktober 1992 onder verschillende weersomstandigheden (Bron: SWOV-metingen en MarketResponse 1992: tabellen 23 t/m 37).

Locatietypen	Feitelijk gebruik oktober 1992	Gerapporteerd gebruik 1992			
		altijd	vaak	soms/nooit	weersafhankelijk
Polderlandschap	35%	38%	7%	54%	17%
In de stad	13%	18%	4%	78%	19%
Weg met bomen	22%*	35%	11%	54%	23%
Autosnelweg	28%	29%	9%	63%	24%
Weg met tegenliggers	22%*	28%	9%	63%	23%

*= weg met bomen/met tegenliggers is geïnterpreteerd als 80 km/uur-weg.

Tabel 5B. Feitelijk en gerapporteerd gebruik van MVO (alle automobilisten) op verschillende locaties in oktober 1992 (Bron: SWOV-metingen en MarketResponse 1992: tabellen 23 t/m 37).

- Bij de Tabellen 5A en 5B zijn de volgende opmerkingen te maken:
- Voor zover het feitelijk, gemeten gebruik is te vergelijken met het door respondenten zelf gerapporteerde gebruik, blijken er weinig verschillen onderling.
 - Gemiddeld één op de vier respondenten zegt dat op verschillende locaties het gebruik van MVO afhangt van de weersomstandigheden.
 - De categorie 'altijd/vaak' wordt in de noordelijke provincies vaker aangetroffen dan elders in Nederland, wat overeenstemt met de landelijke meetgegevens. De categorie 'nooit' komt het meeste voor in de zuidelijke provincies (Zeeland, Noord-Brabant en Limburg) en de drie grote steden: Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Ook dat stemt overeen met de maandelijkse meetgegevens.
 - Ouderen zeggen gemiddeld *minder* MVO te gebruiken dan jongeren, nl. respectievelijk 48% en 54% (Bron: MarketResponse: tabellen 23 t/m 37).

Van de mensen die bij helder zonnig weer zeggen altijd MVO te voeren (N=80) blijkt 23% te beschikken over een auto waarin dit automatisch is geregeld. De anderen zeggen de verlichting zelf aan te doen.

2.6. Samenvatting en conclusies

Het probleem van het (te) laat 'zien' van een auto overdag is redelijk goed bekend, maar wordt slechts ten dele als een verkeersveiligheidsprobleem gezien.

Verrassend genoeg zijn er tussen automobilisten en fietsers weinig of geen verschillen als het gaat om houding ten opzichte van MVO en mening over een verwacht effect (nut) van MVO op de zichtbaarheid. Automobilisten en fietsers zijn in dat opzicht redelijk eensgezind. Verschillen zijn er wel naar leeftijd.

Vooraf jongeren tot 36 jaar en de groep 35 tot 50-jarigen zeggen vaker 'altijd' MVO te voeren én staan vaker positief tegenover MVO dan 50-jaar-en-ouderen).

Het voeren van MVO overdag blijkt tijdens wat slechtere weersomstandigheden al redelijk 'ingeburgerd' te zijn, nl. naarmate het 'slechter weer' is zeggen meer mensen vaker MVO te voeren. Bij zonnig weer blijft het gebruik van MVO achter bij de beleidsverwachtingen.

3. Meningen over overheidsbemoedening met MVO

3.1. Spontane bekendheid met MVO

Voordat inhoudelijke vragen over MVO zijn gesteld, is aan de respondenten gevraagd om spontaan aan te geven over welke verkeersmaatregelen of activiteiten men de laatste tijd 'iets' gehoord, gezien of gelezen heeft. Antwoorden op deze vraag geven inzicht in hoeverre MVO wel of niet 'leeft' onder het publiek; in hoeverre men op de hoogte is van MVO. Het aantal respondenten dat géén enkele verkeersveiligheidsmaatregel of activiteit weet te noemen is groot ca. 42% (N=338). Van hen die dat wel kunnen, noemt ca. 10% MVO.

In ongeveer een kwart van de gevallen werd meer dan één verkeersveiligheidsonderwerp genoemd. Tabel 6 geeft een overzicht van die onderwerpen. Onderwerpen die nauw met elkaar verbonden zijn, zijn samengevoegd. Bijvoorbeeld, bromfietscertificaat, voetgangers/-paden, fietsers/-paden, snorfietsen en helmen zijn samengevoegd onder '(brom)fiets/voetganger'.

Verkeersveiligheidsonderwerpen	Frequentie	%
Beveiligingen binnen auto	282	42%
Snelheid	100	15%
Verkeersregels/-reglement	77	12%
MVO	62	9%
(brom)fiets/voetganger	53	8%
Alcohol	35	5%
Voorlichtingsacties	18	3%
Autokosten	15	2%
Milieu	9	1%
Restgroep van onderwerpen	18	3%
Totaal	669	100%
(aandeel respondenten dat één of meer onderwerp(en) noemt)		(58%)

Tabel 6. *Verkeersveiligheidsonderwerpen die spontaan zijn genoemd (Bron: MarketResponse 1992, tabel 6).*

Bij nadere bestudering van het materiaal blijken automobilisten spontaan méér weet te hebben van verkeersmaatregelen/-activiteiten/-campagnes in het algemeen en MVO in het bijzonder dan fietsers. Naar leeftijd en geslacht zijn er in dit opzicht geen verschillen. Dat kan een verklaring zijn waarom vooral maatregelen of mogelijkheden met betrekking tot veiligheid van auto-inzittenden het meest worden genoemd. Spontaan worden vooral zaken als het dragen van autogordels, kindersitjes in auto's, rijden onder invloed e.d. genoemd.

3.2. Bekendheid met overheidsplannen in relatie tot MVO

Op de vraag of men 'iets' gezien, gehoord of gelezen heeft over plannen van de overheid in relatie tot MVO, reageert ca. 85% van de mensen bevestigend. Opvallend is dat daarvan iets meer dan de helft denkt dat MVO wordt verplicht.

Mensen die altijd/vaak MVO voeren hebben er duidelijk vaker van gehoord dan de groep die zegt nooit/soms MVO te voeren, nl. 92% tegen 79%.

Tussen de leeftijdsgroepen onderling is géén verschil gevonden over de mate waarin men bekend zegt te zijn met plannen van de overheid. Wel noemt de groep ouderen de verplichting vaker dan de jongeren, nl. 61% tegen 49%.

De groep fietsers is het minst bekend met de plannen (70%) en de groep auto/fiets het meest (92%).

Meer dan de helft van de mensen uit de noordelijke provincies (60%) denkt dat MVO verplicht wordt tegen 43% uit de drie grote steden: Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

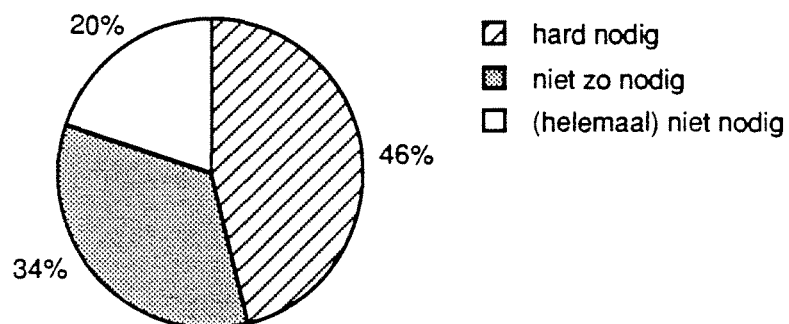
Onderstaand overzicht laat zien wat men over deze plannen heeft gehoord of er over denkt te weten (Bron: MarketResponse: tabel 47 en 48).

- MVO wordt verplicht	54% (N=369)
- MVO niet doorgegaan/uitgesteld/ plannen bestaan/actueel	11% (N= 73)
- Dimlichten aan overdag (vrijwillig)	10% (N= 69)
- Proefperiode/proef in andere landen	7% (N= 43)
- Beter gezien worden/veiligheid	4% (N= 31)
- Weet (echt) niet	18% (N= 120)

3.3. Houding tegenover rol en taak van de overheid

Er is gevraagd in hoeverre men het *nodig* vindt dat de overheid er voor zorgt dat automobilisten overdag met de lichten aan rijden.

Iets minder dan de helft van de respondenten (46%) blijkt voorstander van een *actief* beleid van de overheid met betrekking tot MVO (Afbeelding 4). Slechts één op de vijf is het daar duidelijk niet mee eens!



Afbeelding 4. Verdeling van meningen over de noodzakelijkheid van actief beleid van de overheid

De grootste 'aanhang' onder de groep voorstanders van een actief beleid blijken mensen te zijn die zeggen vaak/altijd MVO te voeren. Geografisch gezien woont daarvan méér dan de helft in de noordelijke provincies. Veel publiciteit in de pers in de afgelopen drie jaar heeft zich gericht op nadelige gevolgen die MVO zou meebrengen voor fietsers/voetgangers/-

motorrijders. De groep fietsers zélf blijken tot nu toe géén ervaringen in die richting te hebben opgedaan. *Fietsers* blijken zelfs iets méér voorstander van een actief overheidsbeleid met betrekking tot MVO dan automobilisten, nl. 47% tegenover 39%!

De meest genoemde argumenten om niet (zo) overtuigd te zijn, worden hieronder gepresenteerd:

- het voeren van MVO is een eigen verantwoordelijkheid van de chauffeur (53%); dit argument wordt het meest gebruikt in de zuidelijke provincies;
- MVO is een overbodige maatregel (21%);
- er is al teveel overheidsbemoeienis of andere zaken zijn belangrijker (15%).

Binnen deze standpuntbepalingen is géén duidelijk onderscheid gevonden tussen leeftijdsgroepen onderling.

3.4. Samenvatting en conclusies

Spontane bekendheid van MVO als een te nemen veiligheidsmaatregel is gering (ca. 10%). Het zijn vooral maatregelen in relatie tot de auto en het autorijden die worden genoemd, zoals autogordels voor en achter, kindersitjes, rijden onder invloed e.d.

De meeste respondenten (85%) blijken 'iets' over overheidsplannen met MVO te hebben gehoord, gezien of gelezen. Daarvan denkt meer dan de helft dat MVO wordt verplicht.

Ongeveer de helft van alle respondenten (46%) blijkt voorstander van een actief overheidsbeleid met betrekking tot MVO.

Gewinning met MVO in het verkeer of het zélf voeren maakt MVO bemind, lijkt hier te kunnen worden geconcludeerd.

Voorstanders van een actief beleid zijn vooral te vinden onder hen die nu al vaak/altijd MVO voeren en/of behoren tot de jongere automobilisten en/of wonen in streken waar overdag al meer MVO wordt gevoerd dan elders in Nederland.

De belangrijkste argumenten van tegenstanders daarvan zijn in rangorde van vóórkomen: het voeren van MVO behoort tot de eigen verantwoordelijkheid; MVO is overbodig/niet nuttig; de overheid bemoeit zich al te veel met de burger en/of andere zaken zijn belangrijker.

4. Bereidheid om vrijwillig dan wel verplicht MVO te voeren

4.1. Vrijwilligheid

Bevorderen op basis van vrijwilligheid

Meer dan de helft van alle respondenten (60%) reageert positief op de vraag of de overheid MVO moet bevorderen op vrijwillige basis tegenover 30% die het daar (helemaal) niet mee eens is. Ongeveer één op de tien respondenten staat er neutraal tegenover.

Er is nauwelijks verschil te zien tussen automobilisten en fietsers in hun voor- of afkeur, maar wel tussen de leeftijdsgroepen. Jongeren tonen wat méér voorkeur dan ouderen, nl. 62% tegen 52%.

Ook het huidige MVO-gebruik hangt samen met de ingenomen standpunten. Als men zegt MVO vaak/altijd te gebruiken is men eerder voorstander dan mensen die MVO nooit/soms gebruiken, respectievelijk 60% en 51%. Interessant is dat dus nog altijd de helft van de huidige niet-MVO-gebruikers voorstander is van vrijwillige invoering van MVO. Dat dat echter nog niet inhoudt dat men dan ook bereid is om MVO te voeren blijkt uit het hierna volgende.

Deelname op vrijwillige basis

Van alle respondenten die zélf (wel eens) autorijden zegt 60% zeker mee te zullen werken op vrijwillige basis. Iets meer dan 20% wil hieraan bevestigen niet meewerken. De andere 20% weet het nog niet.

Ook hier komt weer de samenhang tussen leeftijd en huidig gebruik en de bereidheid om mee te doen naar voren. Het zijn eerder jongeren (65%) die bereid zijn om mee te werken dan ouderen (50%) en/of als men 'altijd' MVO voert zegt 93% zeker mee te doen en/of men woont in de noordelijke provincies.

Onder de respondenten die *niet* bereid zijn mee te doen, zijn drie keer zoveel ouderen dan jongeren, nl. 32% tegen 10%. Van de groep die soms/nooit zegt MVO te gebruiken is zelfs méér dan de helft (59%) niet van plan om mee te doen (zie Bijlage I: Tabel I.5).

Kortom, jongeren zijn eerder bereid om op vrijwillige basis MVO te voeren dan ouderen. Datzelfde geldt voor mensen die nu al MVO voeren ten opzichte van de huidige niet-MVO-gebruikers. Toch blijkt de helft uit deze laatste groep voorstander van het bevorderen van MVO op vrijwillige basis. Wellicht beschouwt men vrijwillige invoering juist als een vrijbrief om MVO niet te hoeven voeren.

Bevorderen met verplichtstelling	Bevorderen op basis van vrijwilligheid			Totaal
	mee eens	twijfel	mee oneens	
mee eens	30%	3%	13%	45%
twijfel	5%	2%	1%	8%
mee oneens	25%	5%	16%	47%
Totaal	60%	10%	30%	100%
	(466)	(79)	(237)	(782)

Tabel 7: Mening van respondenten over het bevorderen van het vrijwillig of verplicht voeren van MVO (Bron: MarketResponse 1992: Tabel 51).

4.2. Verplichtstelling

Bevorderen met verplichtstelling

Er blijken ongeveer net zo veel vóór- als tegenstanders te zijn (ca. 45%) als het gaat om een actief beleid met als doel MVO te verplichten (zie Tabel 7). Gezien het voorgaande is het niet verwonderlijk dat zich onder de vóórstanders meer jongeren en/of meer huidige MVO-gebruikers bevinden en bij de tegenstanders meer ouderen en/of niet-MVO-gebruikers.

Een actief beleid gericht op vrijwilligheid vindt duidelijk meer bijval (60%), dan een beleid dat tot doel heeft MVO te verplichten (45%). Een aantal mogelijke verklaringen daarvoor zijn de volgende:

- De overheid bemoeit zich al te veel met zaken die men eerder rekent tot de verantwoordelijkheid van de individuele automobilist. Dit geldt in ieder geval voor mensen die MVO niet zien 'zitten' (zie Hoofdstuk 2 en 3).
- Men ziet onder specifieke weersomstandigheden en/of situaties het nut in van MVO, maar niet om daarom altijd MVO te voeren. De keuze moet 'vrij' blijven, maar het gedrag mag wel worden gestimuleerd omdat men meer vóór- dan nadelen ziet (zie Hoofdstuk 2 en 3).
- Vrijwilligheid biedt de mogelijkheid om zélf uit te maken of men wel of niet mee doet. Aanwijzingen voor deze mogelijkheid komen bij de optie 'verplichtstelling' naar voren.
- Een kwart van alle respondenten twijfelt óf is het er niet mee eens als MVO wordt bevorderd, of dat nu is op vrijwillige basis dan wel met verplichtstelling.

Van degenen die het bevorderen op vrijwillige basis niet zien zitten, is ongeveer de helft voorstander van verplichte invoering van MVO. Onder hen zijn vooral automobilisten die nu al MVO voeren.

Daartegenover staat dat een kwart van de voorstanders van het bevorderen van MVO op vrijwillige basis een bevordering met verplichtstelling niet willen.

Deelname bij verplichtstelling

Dat een verplichting duidelijk tot een groter aandeel in het gebruik van MVO zal leiden dan bij vrijwilligheid, wordt aangetoond door het feit dat 87% van alle automobilisten zegt dat men dan zeker mee zal doen.

Verrassend is dat bij een verplichting ver uit de meerderheid van de 'twijfelaars én weigeraars op vrijwillige basis' zeggen mee te doen als MVO verplicht wordt (zie Tabel 8).

Meedoen bij verplichting	Meedoen op vrijwillige basis			Totaal*
	ja	twijfel	nee	
ja	57%	16%	14%	87%
twijfel	2%	4%	3%	9%
nee	1%	1%	2%	4%
Totaal *	60% (255)	21% (128)	19% (113)	100% (596)

* exclusief 8 respondenten die het 'niet weten'

Tabel 8. *Het intentionele MVO-gedrag van alle automobilisten, onderverdeeld naar vrijwillige medewerking dan wel bij verplichtstelling (Bron: MarketResponse 1992: Tabel 52).*

Eén op de tien automobilisten blijft ook bij verplichte invoering twijfelen of men meedoet óf zegt ook dan *niet* over te gaan tot het voeren van MVO (zie Tabel 8). Een deel van deze 'twijfelaars' zegt dat MVO hen 'een beetje aanspreekt' en kan wellicht met goede voorlichting toch worden overgehaald mee te doen.

Een andere groep twijfelaars behoren tot hen die momenteel soms/nooit MVO voeren. Dat doet veronderstellen dat onder de 'twijfelaars' mensen zijn die eerst de-kat-uit-de-boom zullen kijken en bijvoorbeeld afhankelijk van het MVO-gedrag van anderen en/of de mate waarin de politie corrigerend wil optreden wel/niet mee zullen doen.

Alles op een rij zettend, blijkt dat 4% van alle automobilisten is te beschouwen als de harde kern van anti-MVO-gebruikers. Zij antwoorden bij verplichtstelling van MVO zeker niet over te gaan tot het voeren van MVO. De meesten van hen zullen óók op vrijwillige basis niet mee doen. Net als bij het wel of niet vrijwillig meewerken, wordt ook hier deze groep vooral gevormd door mensen die in hun huidige gedrag géén MVO voeren en/of waarbij MVO niet aanspreekt.

4.3. Samenvatting en conclusies

In termen van deelname zal verplichte invoering van MVO meer effect hebben dan invoering op vrijwillige basis. Op vrijwillige basis zal hooguit 60% van de automobilisten meewerken. Bij verplichtstelling zegt 87% zonder meer MVO te gaan voeren, ook al staat men niet altijd om zo'n verplichtstelling te juichen.

Twijfelaars en aperte tegenstanders kunnen mogelijk over de streep worden getrokken door een goede voorlichting, waarbij het duidelijk maken van het positieve effect van MVO op de verkeersveiligheid vooral gericht moet zijn op specifieke situaties (zoals: ook bij zonnig weer in de stad!) en op bepaalde doelgroepen (ouderen dan 50 jaar hebben meer twijfels dan jongeren).

Juist verplichte invoering geeft ook de mogelijkheid van een serieus handhavingsbeleid als stok achter de deur. Een dergelijk handhavingsbeleid zal een positief effect hebben op de deelnamecijfers.

Kortom, een maximaal effect van MVO op de verkeersveiligheid wordt bereikt als MVO (op termijn) dus verplicht wordt gesteld. Ondersteuning van een goede voorlichting en een positieve houding van het handhavingsbeleid tegenover MVO (bijv. door corrigerend op te treden) zal het gedrag in positieve richting stimuleren, zeker van hen die nu nog géén standpunt innemen over wel of geen deelname.

5. Behoefte aan voorlichting over MVO

5.1. Noodzaak van voorlichting

Er is aan de respondenten meegedeeld dat de overheid van plan is een voorlichtingscampagne te houden om mensen te informeren over MVO. De vraag die daaraan werd verbonden, luidde: In hoeverre vindt u het nodig dat de overheid over dat onderwerp een voorlichtingscampagne voert?

Iets meer dan de helft van de respondenten vindt voorlichting over MVO 'hard nodig', tegenover 14% die dat in het geheel niet nodig vindt. Ongeveer 30% twijfelt aan de noodzaak ervan (zie Bijlage I: Tabel I.1). Opvallend is dat meer dan de helft van de groep fietsers (57%) van mening is dat voorlichting hard nodig is tegenover iets minder dan de helft (48%) van de groep automobilisten.

Interessant is dat men eerder informatie over MVO 'hard nodig' vindt als men nu al altijd MVO voert (74%) dan degenen die momenteel soms/-nooit MVO zeggen te voeren (47%). Ook met betrekking tot leeftijd blijken de jongeren het vaker 'hard nodig' te vinden dan ouderen, nl. 61% tegen 50%.

Anders gezegd, hier ligt een uitdaging voor de voorlichting! Juist degenen die de meeste voorlichting nodig hebben, moeten van zo'n voorlichting overtuigd worden.

Als men voorlichting over MVO helemaal niet nodig vindt (14%), worden de volgende redenen het meest genoemd (meer dan één per respondent mogelijk):

- Voorlichting is onzin (40%) of weggegooid geld (35%).
- Andere zaken zijn belangrijker (14%).
- Verantwoordelijkheid van de chauffeur (10%).
- MVO helpt niet/bevordert de verkeersveiligheid niet (11%).
- MVO moet verplicht worden gesteld (2%).

5.2. Voorkeur voor het type medium

Waarover die voorlichting dan vooral moet gaan en via welk medium die voorlichting het liefst wordt ontvangen, wordt hieronder aangegeven (meer dan één antwoord is mogelijk; N=912). Van de meest genoemde onderwerpen wordt hieronder een overzicht gegeven:

- Bijdrage aan de verkeersveiligheid 40% (N=362)
- Alleen voordelen duidelijk maken 22% (N=197)
- Ook nadelen duidelijk maken/kosten/milieu 11% (N=102)
- Wanneer/welke verlichting, welke technische hulpmiddelen 12% (N=108)
- Voor- of nadeel voor andere weggebruikers 9% (N= 81)

Een klein aantal noemt nog 'snelheid'; 'kleuren van auto's'; 'verplichting' e.d. (Bron: MarketResponse 1992: Tabel 56).

De overgrote meerderheid wil de voorlichting als volgt ontvangen:

- via een tv-spotje of tv-commercial (83%)
- radio spot/commercial/praatje (63%)
- borden langs de weg (46%)

- advertenties in de kranten (42%)
 - posters bij bushaltes (32%)
- Folders en brochures scoren het laagst, nl. 26% en 18%.
Het aantal dat géén enkele vorm van voorlichting wenst, is klein (6%).
(Bron: MarketResponse: Tabel 57).

5.3. Samenvatting en conclusies

Kortom, iets meer dan de helft van de respondenten vindt informatie over vooral voor- en nadelen van MVO noodzakelijk en deze informatie ontvangt men het liefst via tv of radio. Daarbij kunnen attentieborden langs de weg, advertenties in kranten en posters bij bushaltes een goede ondersteunende rol spelen.

Slechts een kleine minderheid (14%) vindt voorlichting in het geheel niet nodig, waarvan 6% tegen elke vorm van voorlichting is.

6. Maatschappelijk draagvlak MVO in 1991 en 1992

6.1. 'Harde kern' van weigeraars

In 1992 behoort 4% van de respondenten tot de 'harde kern' die ook bij verplichtstelling zeggen beslist niet mee te doen. De resultaten in 1991 geven de indruk dat er nog met een harde kern van 15% rekening zou moeten worden gehouden. In 1991 zijn echter andere combinaties gelegd dan in 1992 om deze harde kern te localiseren. Toch mag voorzichtig worden geconcludeerd dat de harde kern in 1992 minder groot is dan in 1991 nog werd verwacht, mits de 'twijfelaars' kunnen worden overgehaald om mee te doen.

6.2. Bekendheid met MVO

Om de resultaten van 1991 en 1992 met elkaar te kunnen vergelijken is de volgende redenering toegepast:

- In 1991 en 1992 is aan het begin van elk gesprek de spontane bekendheid met MVO gemeten. Als de respondent echter zelf het onderwerp 'verlichting' niet spontaan had genoemd, is in 1991 vervolgens expliciet naar MVO gevraagd. Respondenten die met deze hulp wel van MVO zeggen te hebben gehoord of gezien zijn - samen met de groep die het onderwerp spontaan naar voren brachten - opgevat als de groep die 'minstens enige bekendheid' over MVO bezit.

- In 1992 is deze procedure gedeeltelijk identiek uitgevoerd, maar respondenten die het onderwerp niet spontaan naar voren brachten zijn daarover niet doorgevraagd. Daarom zijn in 1992 respondenten die positief antwoorden op de vraag over bekendheid met overheidsplannen met MVO opgevat als de groep die enige bekendheid heeft met MVO.

Vergelijking tussen 1991 en 1992	Spontane bekendheid			Totale bekendheid		
	A	AF	F	A	AF	F
1991	20%	22%	6%	71%	78%	46%
1992	11%	9%	5%	88%	92%	70%

Tabel 9. Percentage respondenten in 1991 en 1992 dat (spontaan) zegt gehoord te hebben van (overheidsplannen met) MVO, onderverdeeld naar doelgroep (A=automobilist; AF=autofietsers; F=fietsers). (Bron Market-Response 1991 en 1992: samengesteld uit resp. de tabellen 6 en 48).

In 1992 schijnt het onderwerp MVO minder vaak spontaan te worden genoemd dan in 1991. Daartegenover is de totale bekendheid met MVO in 1992 iets toegenomen ten opzichte van 1991, waarbij de toename het grootst is onder de groep fietsers. Vooral het feit dat de overgrote meerderheid over het onderwerp MVO 'iets' gehoord of gezien heeft, zou kunnen betekenen dat houding en meningsvorming - meer dan in 1991 - wordt gebaseerd op eigen ervaringen (passief en/of actief) met MVO in het verkeer.

6.3. Voor- en nadelen van MVO

Na een aantal vragen naar de mening van respondenten over MVO in het dagelijkse verkeer, is aan allen gevraagd om aan te geven welke voor- én nadelen men verbindt aan MVO in de stad én buiten de stad. Deze vraag is óók gesteld in 1991, maar toen is géén onderscheid gemaakt tussen binnen en buiten de bebouwde kom. Vergelijking met de resultaten uit 1991 is daarom alleen mogelijk op basis van de samengevoegde argumenten met betrekking tot binnen en buiten de bebouwde kom.

Uit het aantal antwoorden dat is gegeven (men kon meer dan één voor- of nadeel noemen) blijkt dat zowel in 1991 als in 1992 iets meer argumenten zijn aangedragen die betrekking hebben op voordelen van MVO dan op nadelen ervan.

Voor- en nadelen van MVO	1991	1992	
		in de stad	buiten de stad
Voordelen			
weersomst/lichtomst	53%	19%	27%
veiligheid/zichtb.	32%	50%	60%
géén voordelen	15%	31%	13%
Totaal 'voordelen'	100% (1656)	100% (837)	100% (976)
Nadelen			
géén effect	5%	14%	11%
verblindt/onrustig	12%	32%	29%
kostenverhogend	12%	14%	15%
ander minder opvallend	20%	7%	5%
slecht voor milieu	1%	2%	2%
géén nadeel	50%	31%	38%
Totaal 'nadelen'	100 (1376)	100 (747)	100 (747)

Tabel 10. De belangrijkste (meest genoemde) voor- en nadelen van MVO tijdens de enquête in 1991 en 1992 (Bron: MarketResponse 1991 en 1992: samengesteld uit resp. de tabellen 39, 40, 42 en 43).

Ten opzichte van 1991 lijkt men in 1992 over het algemeen meer bekend met MVO in het straatbeeld. Deze veronderstelling wordt gebaseerd op het feit dat er een duidelijke verschuiving is in de meningsvorming over de voordelen van MVO. Werden in 1991 voordelen vooral in relatie gebracht met (slechte) weersomstandigheden, in 1992 worden vooral de toegenomen zichtbaarheid en veiligheid als voordelen genoemd. Ook argumenten over de verminderde opvallendheid van anderen door MVO is ten opzichte van 1991 afgenomen. Aandacht verdient het aspect 'verblindend/onrustig straatbeeld' in voorlichtingscampagnes.

6.4. Samenvatting en conclusies

Er zijn aanwijzingen dat men over het algemeen meer bekend lijkt met MVO in het straatbeeld dan in 1991 en dat de bekendheid géén aanleiding geeft tot drastische verschuivingen naar de richting van een negatieve houding over MVO, ondanks de vooral negatieve reacties in MVO-publicaties die veel aandacht krijgen in de pers.

Ook het aandeel van hen die zeggen ook bij verplichtstelling niet bereid te zijn om MVO te voeren is in 1992 afgenomen ten opzichte van het verwachte aandeel in 1991.

De grootste verschuiving in de bekendheid met MVO tussen 1991 en 1992 is te zien onder de groep fietsers. Fietsers zijn ten opzichte van 1991 niet alleen méér bekend met MVO, maar laten zich nu ook positiever uit over de effecten van MVO en de gevolgen van MVO in het straatbeeld dan toen.

7. Samenvatting, conclusies en aanbevelingen

7.1. Samenvatting en conclusies

Steekproef

In oktober/november 1992 is een landelijke enquête uitgevoerd door MarketResponse Amersfoort BV te Amersfoort onder de Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. De steekproef bestaat uit 802 respondenten. De non-response ten opzichte van het aantal tot stand gebrachte telefonische contacten bedraagt 43%. Ongeveer de helft daarvan wordt gevormd door de groep weigeraars. Niet het onderwerp MVO, maar veelal medewerking aan een telefonische enquête óf de verwachte duur van het gesprek lijkt een reden om te weigeren.

De steekproef is zo opgezet dat er sprake is van landelijk representatieve uitspraken.

Signalering van een zichtbaarheidsprobleem

Automobilisten maar ook fietsers signaleren een zichtbaarheidsprobleem in het verkeer. Veel respondenten hebben zelf wel eens ervaren dat ze een auto te laat hebben gezien (vooral in de stad!). Ook kan bijna iedereen zich voorstellen zelf overdag wel eens niet of te laat te worden opgemerkt in het verkeer. Daarnaast is in het algemeen de opvatting dat veel ongevallen ontstaan omdat één van de botspartners de ander niet of te laat heeft gezien.

Met andere woorden, vaststelling van een zichtbaarheidsprobleem is één. Vertaling daarvan naar een verkeersveiligheidsprobleem is twee. Het overdag over het hoofd zien van een auto in het verkeer wordt lang niet altijd als risicovol gezien of ervaren. Voor een beleid dat MVO wil propageren is nochtans de constatering van belang dat zichtbaarheid van auto's overdag als probleem in het verkeer wordt gesignaleerd.

Ervaart men MVO als een bijdrage aan de verkeersveiligheid?

Meer dan de helft van alle ondervraagde weggebruikers onderschrijft de positieve bijdrage van MVO aan de zichtbaarheid van auto's op de weg. Ruim de helft (54%) is van mening dat met MVO auto's in de stad beter zichtbaar zijn en niet minder dan driekwart (75%) vindt dat MVO een positief effect heeft op de zichtbaarheid van auto's op wegen buiten de stad. Toch wordt niet zonder meer een koppeling gelegd tussen deze bijdrage aan een betere zichtbaarheid en verkeersveiligheid. Niet iedereen is in die zin overtuigd van het nut van MVO. Eén op de drie ondervraagden, automobilisten én fietsers gelooft niet in een positief effect van MVO op de verkeersveiligheid. Reden: het ontstaan van veel ongevallen heeft een heel andere oorzaak, zichtbaarheid is naar hun mening lang niet altijd de belangrijkste en/of enige oorzaak voor het ontstaan van ongevallen.

Vastgesteld kan worden dat een positieve houding ten opzichte van MVO het daadwerkelijk voeren van MVO bevordert. Er blijkt in dat verband een duidelijke relatie te bestaan tussen leeftijd, de houding ten opzichte van MVO en het nu al voeren van MVO.

Als men jonger is dan 50 jaar zegt men vaker altijd/vaak MVO te voeren, staat men positiever tegenover het nut van MVO voor de verkeersveiligheid en is men eerder bereid tot medewerking.

Interessant is, dat de houding van fietsers tegenover MVO zich in positieve zin lijkt te ontwikkelen ten opzichte van 1991. Bovendien lijkt het aandeel principiële bezwaren tegen MVO, te weten: milieu en verminderde opvallendheid van anderen (fietsers, voetganger of motorrijder) in 1992 te zijn afgenomen ten opzichte van 1991. Het kostenaspect blijft een klein aandeel uitmaken van het geheel van argumenten ten nadele van MVO.

Is het een taak van de overheid om MVO te bevorderen?

Ongeveer de helft van de respondenten is voorstander van een actief beleid met betrekking tot MVO. Slechts één op de vijf respondenten ziet zo'n beleid niet zitten. Als de overheid kiest voor het stimuleren van MVO op vrijwillige basis is men daar wel wat enthousiaster over dan als het beleid kiest voor verplichtstelling. Merkwaardig genoeg staan fietsers wat positiever tegenover een actief beleid dan automobilisten.

Wil men meewerken aan het voeren van MVO?

Hooguit 60% van de automobilisten zegt bereid te zijn mee te doen aan het voeren van MVO op vrijwillige basis. Er zijn echter aanwijzingen dat dit percentage in werkelijkheid (veel) lager zal liggen. Deze veronderstelling wordt gebaseerd op de volgende uitkomsten: hoewel zo'n 85% van de respondenten bekend is met plannen van de overheid met MVO, denkt meer dan de helft dat MVO verplicht wordt. Toch zegt maar 13% dat men óók tijdens helder zonnig weer altijd (dus ook in de stad) MVO voert! Men kijkt blijkbaar de kat uit de boom. Vrijwilligheid verplicht tot niets. Bij verplichtstelling zegt 87% zeker mee te zullen werken. Dit percentage kan zelfs meer worden als de groep 'twijfelaars' (ca. 10%) door voorlichting of wellicht door een positieve instelling van het handhavingsbeleid tegenover MVO over 'de streep' wordt getrokken. De 'harde kern' die ook bij verplichtstelling niet mee zal doen is klein (ca. 4%). Ten opzichte van deze laatste groep lijkt er een daling ten opzichte van de 'harde kern' die in 1991 nog werd verwacht (ca. 15%).

Ook hier kan worden geconcludeerd dat als men jonger is dan 50 jaar en/of nu al altijd/vaak MVO zegt te voeren, men zowel op vrijwillige basis als bij verplichtstelling zegt zeker mee te zullen doen.

Slotconclusie: in termen van deelname zal invoering van MVO met verplichtstelling méér effect hebben dan invoering op vrijwillige basis.

Vindt men voorlichting over MVO nodig?

Méér dan de helft van het aantal respondenten vindt voorlichting over MVO hard nodig als de overheid MVO wil bevorderen, inclusief de groep fietsers. Men heeft vooral behoefte aan: inzicht in de voor- en nadelen van MVO, informatie over het waarom van MVO en het 'nut' van MVO voor de verkeersveiligheid. Het liefst ontvangt men informatie over MVO via tv of radio. Attentieboarden en posters langs de weg, maar ook advertenties via kranten kunnen een positieve ondersteuning van radio en tv-campagnes betekenen.

7.2. Aanbevelingen

Vrijwilligheid versus verplichtstelling

Het voeren van MVO wordt momenteel vooral gekoppeld aan weersomstandigheden en in mindere mate aan locatiegebonden factoren. Het zal op basis van vrijwilligheid moeilijk zijn om deze gewoontevorming te door-

breken. Ten aanzien van de houding tegenover MVO en de bereidheid tot medewerking zijn ook geografisch (grote) verschillen te constateren in het huidige gebruik, de houding tegenover MVO en de bereidheid tot vrijwillige medewerking.

Om een maximaal effect van MVO op de verkeersveiligheid te kunnen bereiken zal MVO (op termijn) dus verplicht moeten worden gesteld. Eventueel valt te denken aan een 'getrapte' invoering van een verplichting, gegeven het feit dat veel respondenten de bijdrage van MVO aan de zichtbaarheid eerder buiten de stad zien 'zitten' dan daarbinnen. Mogelijk is dit te verklaren op grond van het volgende: buiten de stad wordt gemiddeld al meer MVO gevoerd dan in de stad. Het zien voeren van MVO in het dagelijks verkeer doet blijkbaar het 'nut' van MVO vanzelf ervaren. Een getrapte invoering van een verplichtstelling bemoeilijkt echter een evaluatiestudie naar het effect van MVO op de verkeersveiligheid. Een aankondiging van een verplichting *alléén zal niet* voldoende zijn om de gevonden intentie om MVO altijd te voeren (óók bij helder zonnig weer in de stad) om te zetten in feitelijk gedrag. Dat vraagt méér inspanning!

Voorlichting

Met beelden moet duidelijk worden gemaakt dat ook bij helder zonnig weer er veel situaties zijn waarbij MVO een bijdrage levert aan het 'eerder en sneller' zien van auto's, zowel in als buiten de stad.

Extra aandacht is nodig voor de groep oudere automobilisten (50 jaar en ouder). Als men ouder wordt neemt de flexibiliteit om gecompliceerde verkeerstaken uit te voeren af. Te denken valt aan visuele beelden die laten zien dat het voeren van MVO door andere automobilisten een extra 'hulpmiddel' biedt in situaties dat men zelf meer tijd nodig heeft om alle relevante informatie tot zich te nemen. Ook al denkt men deze afname te compenseren door meer tijd te nemen.

Daarnaast moet duidelijk worden gemaakt dat, hoewel MVO in veel dagsituaties niet 'nodig' is, er legio situaties en omstandigheden zijn waarin MVO wél 'helpt' én dat niemand van te voren kan voorspellen wanneer dat het geval zal zijn. Daarom kan men maar beter altijd MVO voeren.

Naast oudere automobilisten zal voorlichting zich ook moeten richten tot inwoners van zowel de grote steden als de zuidelijke provincies. Juist daar is verduidelijking van de relevantie van MVO voor de verkeersveiligheid nodig. Relevantie, in de zin dat een maximaal effect verwacht kan worden als iedereen MVO voert en het niet wordt overgelaten aan de beoordeling van het individu.

Ook lijkt aanvulling gewenst over technische hulpmiddelen ter voorkoming dat men overdag vergeet de lichten uit te doen.

Handhavingsbeleid

Van een positieve houding van het handhavingsbeleid mag ook een bijdrage worden verwacht in de mate waarin men altijd MVO zal willen voeren. Te denken valt aan de bereidheid van de politie om 'corrigerend' op te treden.

Literatuur

MarketResponse (1991). O-meting motorvoertuigverlichting overdag; Bekendheid, attitude en gedrag. Amersfoort.

MarketResponse (1992a). Onderzoek MVO: Technische verantwoording. Amersfoort.

MarketResponse (1992b). MVO: Definitieve tabellen. Amersfoort.

Bijlagen I t/m IV

Bijlage I. Tabellen I.1 t/m I.6.

Bijlage II. Onderzoektechnische verantwoording (Bron: MarketResponse 1992a).

Bijlage III. Technische vragenlijst (Bron: MarketResponse 1992a)

Bijlage IV. Risicoperceptie, waarnemingsfouten in het verkeer, huidig MVO-gedrag en leeftijd in relatie tot MVO.

Belang van voorlichting over MVO	Alle resp.	Huidig gedrag altijd	Leeftijd			Aanspreken MVO			
			nooit/soms	<=34	35-50	>=50	zeer	neutr.	niet
hard nodig	54%	74%	47%	61%	53%	50%	73%	54%	22%
niet zo nodig	30%	23%	31%	31%	31%	28%	23%	34%	40%
helemaal niet	14%	3%	19%	6%	14%	20%	3%	10%	35%
weet niet	2%	-	2%	1%	2%	2%	1%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totaal	802	78	428	325	237	181	362	213	221

(Bron: MarketResponse 1992: Tabel 54).

Tabel I.1. Het belang van voorlichtingscampagnes over MVO, onderverdeeld naar het huidige MVO-gedrag, leeftijd en de mate waarin men zegt dat MVO wel of niet aanspreekt.

Negatieve reacties over zichtbaarheid MVO	in de stad		buiten de stad	
	N	%	N	%
onnodig/niet zinvol/maakt niet uit/valt niet op	60	20%	69	47%
let beter op in de stad	47	15%	-	
verkeer voldoende zichtb.	47	15%	9	6%
snelheid laag	43	14%	-	
men moet altijd goed opletten	14	5%	10	7%
MVO hinderlijk/irritant	13	4%	24	16%
MVO leidt af/onrustig	19	6%	6	4%
nadeel voor anderen	3	1%	4	3%
milieu/kosten	4	1%	7	6%
geén specifieke reden	57	19%	18	11%
Totaal	307	100%	147	100%

(Bron: MarketResponse 1992b: samengesteld uit de Tabellen 20 en 22).

Tabel I.2. Argumenten waarom men vindt dat een auto met MVO niet eerder opvalt, onderverdeeld naar binnen en buiten de bebouwde kom.

Redenen voor negatief oordeel	N	%
eigen verantwoordelijkheid/niet de taak van de overheid	229	53%
overbodige maatregel	90	21%
te veel overheidsbemoeienis/andere zaken belangrijker	64	15%
nadelig voor fietsers/voetgangers/motorrijders	17	4%

(Bron: MarketResponse 1992b: Tabel 46).

Tabel I.3: Redenen waarom het bevorderen van MVO niet een taak van de overheid zou moeten zijn.

TABEL 45

SWOV - MVO (1-DEC-92)

VR.21.0) NOODZAAK MVO- OVERHEID
Basis: Alle respondenten

		DOELGROEP			MATE VAN AANSPREKEN MVO			HUIDIG GEDRAG			GESLACHT		LEEFTIJD			NIELSEN					
		ALLEEN		ALLEEN	(HEEL) ERG	WEL WAT	NIET	ALTIJD	VAAK	NOOIT/ SOMS	MAN	VROUW	<=34	35-49	>=50	I	II	III	IV	V	
		TOTAAL	AUTO	BEIDE																	FIETS
TOTAAL	(ongew.)	802	145	441	216	354	215	226	77	309	416	387	415	310	260	178	132	258	92	141	155
	(gewogen)	802	121	461	220	362	213	221	78	296	428	424	378	325	237	181	115	218	97	182	190
heel hard nodig	(3)	354 44%	47 39%	204 44%	103 47%	285 79%	62 29%	5 2%	64 82%	143 48%	147 34%	173 41%	181 48%	156 48%	94 40%	84 46%	41 36%	83 38%	59 61%	91 50%	80 42%
niet zo nodig	(2)	261 33%	40 33%	156 34%	65 30%	61 17%	117 55%	80 36%	9 12%	105 36%	146 34%	134 31%	127 34%	111 34%	87 37%	47 26%	42 37%	76 35%	26 26%	53 29%	64 34%
helemaal niet nodig	(1)	173 22%	32 26%	96 21%	45 20%	11 3%	27 13%	135 61%	5 6%	44 15%	124 29%	110 26%	62 16%	54 16%	47 20%	48 27%	30 26%	54 25%	8 9%	37 20%	43 23%
weet niet		15 2%	2 2%	6 1%	7 3%	4 1%	7 3%	1 *	0 -	4 1%	11 2%	7 2%	8 2%	4 1%	9 4%	2 1%	2 1%	5 2%	4 4%	1 1%	3 2%
MEAN		2.23	2.13	2.24	2.28	2.77	2.17	1.41	2.76	2.34	2.05	2.15	2.32	2.32	2.21	2.20	2.10	2.14	2.55	2.30	2.20
STD. DEV.		.78	.81	.78	.79	.49	.63	.54	.55	.72	.80	.81	.74	.74	.76	.83	.79	.79	.65	.79	.79
STD. ERR.		.028	.068	.037	.055	.026	.044	.036	.063	.042	.040	.042	.037	.043	.048	.063	.069	.050	.070	.066	.064

Tabel 1.4.

TABEL 50

SWOV - MVO (2-DEC-92)

VR.24.0) DEELNAME MVO OP VRIJWILLIGE BASIS
Basis: Alle Automobilisten

	TOTAAL	DOELGROEP			MATE VAN AANSPREKEN MVO			HUIDIG GEDRAG			GESLACHT		LEEFTIJD			NIELSEN					
		ALLEEN		ALLEEN	(HEEL) ERG	WEL WAT	NIET	ALTIJD	VAAK	NOOIT/ SOMS	MAN	VROUW	<=34	35-49	>=50	I	II	III	IV	V	
		AUTO	BEIDE	FIETS																	
TOTAAL	(ongew.) (gewogen)	609 605	145 121	441 461	23 22	281 284	157 149	170 171	77 78	309 296	223 230	330 356	279 249	233 250	218 200	120 113	92 75	189 174	75 77	114 137	126 142
ja, ik doe zeker mee	(3)	355 59%	73 60%	273 59%	10 44%	263 93%	74 50%	18 11%	76 97%	204 69%	76 33%	205 58%	151 61%	163 65%	118 59%	56 50%	41 55%	101 58%	55 71%	84 62%	74 52%
ja, ik doe misschien mee	(2)	132 22%	20 16%	105 23%	7 32%	17 6%	64 43%	52 30%	2 2%	58 19%	72 31%	71 20%	61 25%	59 23%	42 21%	20 18%	15 19%	36 20%	13 17%	36 26%	32 23%
nee, ik doe niet mee	(1)	113 19%	29 24%	79 17%	5 24%	3 1%	8 5%	101 59%	0 -	32 11%	81 35%	77 22%	36 15%	26 10%	38 19%	37 32%	18 23%	37 21%	9 11%	17 12%	34 24%
weet niet		4 1%	0 -	4 1%	0 -	1 *	3 2%	0 -	1 1%	2 1%	1 *	3 1%	1 *	2 1%	2 1%	0 -	2 2%	1 1%	0 -	0 -	1 1%
MEAN		2.40	2.37	2.42	2.20	2.92	2.45	1.51	2.98	2.58	1.98	2.36	2.46	2.56	2.40	2.17	2.32	2.37	2.60	2.49	2.29
STD. DEV.		.79	.84	.77	.80	.31	.60	.68	.15	.68	.83	.82	.74	.67	.79	.89	.84	.81	.68	.70	.83
STD. ERR.		.032	.070	.037	.167	.018	.048	.052	.017	.039	.055	.045	.044	.044	.054	.081	.088	.059	.079	.066	.074

Tabel I.5.

TABEL 59

SNOV - MVO (2-DEC-92)

LEEFTIJD VAN DE RESPONDENT
Basis: Alle respondenten

	TOTAAL	DOELGROEP			MATE VAN AANSPREKEN MVO			HUIDIG GEDRAG			GESLACHT		LEEFTIJD			NIELSEN					
		ALLEEN		ALLEEN	(HEEL) ERG	WEL WAT	NIET	ALTIJD	VAAK	NOOIT/ SOMS	MAN	VROUW	<=34	35-49	>=50	I	II	III	IV	V	
		AUTO	BEIDE	FIETS																	
TOTAAL	(ongew.) (gewogen)	802 802	145 121	441 461	216 220	354 362	215 213	226 221	77 78	309 296	416 428	387 424	415 378	310 325	260 237	178 181	132 115	258 218	92 97	141 182	155 190
18 jaar of jonger		18 2%	0 -	0 -	18 8%	8 2%	5 2%	5 2%	0 -	0 -	18 4%	7 2%	11 3%	18 5%	0 -	0 -	3 2%	3 1%	1 1%	4 2%	6 3%
19-24 jaar		110 14%	13 11%	55 12%	42 19%	60 17%	26 12%	23 10%	18 23%	34 11%	58 14%	54 13%	56 15%	110 34%	0 -	0 -	17 15%	23 11%	18 18%	26 14%	27 14%
25-29 jaar		103 13%	17 14%	71 15%	15 7%	54 15%	26 12%	22 10%	14 18%	48 16%	41 10%	65 15%	38 10%	103 32%	0 -	0 -	12 10%	30 14%	13 14%	24 13%	23 12%
30-34 jaar		95 12%	18 15%	70 15%	6 3%	44 12%	27 13%	22 10%	8 11%	44 15%	42 10%	44 10%	51 13%	95 29%	0 -	0 -	14 12%	28 13%	11 11%	23 13%	18 10%
35-39 jaar		84 10%	14 11%	52 11%	18 8%	41 11%	25 12%	18 8%	7 9%	37 12%	40 9%	39 9%	46 12%	0 -	84 35%	0 -	11 9%	24 11%	11 12%	19 10%	19 10%
40-44 jaar		86 11%	21 17%	50 11%	15 7%	39 11%	26 12%	19 9%	13 17%	35 12%	38 9%	46 11%	40 11%	0 -	86 36%	0 -	15 13%	27 12%	8 9%	19 10%	16 9%
45-49 jaar		67 8%	17 14%	35 8%	15 7%	24 7%	16 8%	27 12%	3 4%	26 9%	38 9%	35 8%	33 9%	0 -	67 28%	0 -	14 12%	21 10%	6 6%	8 4%	18 10%
50-54 jaar		59 7%	2 1%	40 9%	17 8%	24 7%	12 5%	23 10%	2 3%	14 5%	43 10%	32 8%	26 7%	0 -	0 -	0 -	9 8%	16 8%	9 9%	8 4%	17 9%
55-59 jaar		46 6%	3 3%	25 5%	18 8%	22 6%	11 5%	12 5%	4 5%	14 5%	28 6%	21 5%	24 6%	0 -	0 -	46 25%	3 3%	15 7%	6 7%	15 8%	6 3%
60-64 jaar		59 7%	7 6%	30 7%	22 10%	19 5%	20 9%	21 9%	4 5%	19 7%	36 9%	38 9%	21 6%	0 -	0 -	59 33%	5 4%	16 7%	4 4%	18 10%	17 9%
65 jaar of ouder		76 10%	10 8%	34 7%	33 15%	27 7%	18 9%	30 14%	4 5%	27 9%	45 11%	43 10%	33 9%	0 -	0 -	76 42%	13 11%	15 7%	9 9%	18 10%	21 11%
wil niet zeggen		0 *	0 -	0 *	0 *	0 *	0 *	0 *	0 -	0 *	0 *	0 *	0 *	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 *	0 -	0 *
totaal		802	121	461	220	361	213	221	78	296	428	424	378	325	237	181	115	218	97	182	190
totaal aantal		33061	4887	18792	9382	14153	8760	9854	2885	12025	18151	17764	15297	8497	9875	11652	4688	8993	3855	7586	7936
gemiddeld		41.23	40.35	40.75	42.71	39.15	41.22	44.58	36.87	40.63	42.44	41.89	40.48	26.16	41.64	64.27	40.88	41.23	39.73	41.67	41.77
st.dev.		15.65	14.15	14.35	18.67	14.86	15.70	16.20	13.89	14.50	16.53	15.89	15.33	4.87	4.15	6.57	15.46	14.47	15.36	16.70	16.10
st.err.		.555	1.175	.685	1.282	.792	1.075	1.080	1.583	.828	.814	.809	.757	.277	.257	.493	1.346	.901	1.610	1.407	1.302

I.I ACHTERGROND EN DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK

Op 6 november van dit jaar is een landelijke publiekscampagne gestart, gericht op het vrijwillig voeren van MVO door automobilisten.

Om het effect van deze campagne adequaat vast te kunnen stellen is een kwantitatief onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak van MVO noodzakelijk.

In september/oktober van 1991 is een eerste landelijk onderzoek naar dit onderwerp uitgevoerd. Actualisering van dit onderzoek was noodzakelijk om een goede effectmeting mogelijk te maken.

De doelstelling van de huidige effectmeting is tweeledig:

1. in welke mate voelt de Nederlandse weggebruiker zich aangesproken door een invoering van MVO op basis van vrijwilligheid;
2. in welke mate voelt de Nederlandse weggebruiker zich aangesproken door een invoering van MVO op basis van een verplichting.

I.II PERIODE VAN ONDERZOEK

Onderhavige technische verantwoording heeft betrekking op de zogenaamde hernieuwde 0-meting, waarvan het veldwerk kort voor de introductiedatum van de campagne heeft plaatsgevonden.

In concreto: 20 oktober tot en met 5 november 1992.

I.III METHODE VAN DATAVERZAMELING

Het onderzoek heeft telefonisch plaatsgevonden met behulp van het computergestuurde dataverzamelpakket Bell/View. Enquêteurs werken met een beeldschermterminal, lezen de vragen voor die op het beeldscherm verschijnen en toetsen de antwoorden van de ondervraagden direct in, waarna automatisch de juiste vervolgvraag op het scherm verschijnt.

De hoge mate van individualisering en validering van de vragenlijst staan garant voor een hoge kwaliteit van de verzamelde informatie.

I.IV STEEKPROEF

Er is een a-selecte steekproef getrokken, representatief voor de Nederlandse weggebruiker van 18 jaar en ouder. Men diende hierbij aan de volgende criteria te voldoen:

- zelf weleens autorijden en/of
- zelf weleens fietsen

Intotaal dienden 800 doelgroep-respondenten te worden ondervraagd. Uiteindelijk zijn 802 doelgroep-respondenten ondervraagd; zie ook paragraaf I.VII, 'Steekproefverantwoording'.

I.V WEGING

De steekproef is achteraf herwogen op de variabelen:

- geslacht van de respondent
- leeftijd respondent
- provincie waarin men woont

I.VI VRAAGPUNTEN

De volgende vraagpunten zijn tijdens de enquête aan de orde gekomen:

Blok: selectie

- beschikt over rijbewijs personenauto
- rijdt zelf weleens personenauto + frequentie
- hoe vaak rijdt men zo gemiddeld zelf personenauto
- aantal kilometer dat men per jaar zelf met auto rijdt
- fietst men zelf weleens + frequentie

Blok: spontane bekendheid maatregelen en regels

- spontane bekendheid regels en maatregelen met betrekking tot verkeersveiligheid

Blok: persoonlijke ervaringen met en meningen over zichtbaarheidsprobleem

- heeft men zelf weleens meegemaakt dat men tijdens schemer of duisternis een auto pas op het allerlaatste moment zag
- in welke hoedanigheid (soort verkeersdeelnemer) was dat
- was dat alleen in de stad, alleen buiten de stad of beide
- in hoeverre gaf deze ervaring een onveilig gevoel
- zelfde vraagpunten; nu voor **overdag**
- kan men zich voorstellen dat het anderen kan overkomen dat zij u als automobilist overdag weleens te laat kunnen zien + motivatie indien afwijzend
- in hoeverre is men het eens met de uitspraak "overdag ontstaan er ongelukken omdat één van beide partijen de ander niet of te laat heeft gezien" + motivatie indien afwijzend
- in hoeverre is men het eens met de uitspraak "ik vind dat je een auto overdag in de stad eerder ziet met lichten aan dan zonder lichten aan" + motivatie indien afwijzend
- in hoeverre is men het eens met de uitspraak "ik vind dat je een auto overdag buiten de stad eerder ziet met lichten aan dan zonder lichten aan" + motivatie indien afwijzend

Blok: eigen gebruik van MVO

- inventarisatie huidige gebruik MVO bij verschillende weertypen
- indien ook bij zonnig weer: doet men de lichten zelf uit, of gaan de lichten van de auto automatisch uit
- inventarisatie huidige gebruik MVO bij verschillende situaties, wegsoorten en -indien dit van de omstandigheden afhangt- waar hangt dit dan van af

Blok: attitude ten opzichte van MVO binnen en buiten de stad

- positieve, aantrekkelijke punten als veel automobilisten overdag in de stad met lichten aan zouden rijden (spontaan genoemde punten)
- idem, nu: negatieve, minder aantrekkelijke punten
- mate van aanspreken als veel automobilisten overdag in de stad met lichten aan zouden rijden
- zelfde vraagpunten; nu voor buiten de stad

Blok: meningen over de rol van de overheid met betrekking tot het zichtbaarheidsprobleem, alsmede totaaloordeel over MVO

- in hoeverre vindt men het nodig dat de overheid er voor zorgt dat automobilisten overdag met de lichten aan rijden + motivatie indien afwijzend
- bekendheid plannen van de overheid om er voor te zorgen dat automobilisten hun lichten overdag aan doen + wat heeft men daar over gehoord
- in hoeverre is men het eens met de uitspraak "de overheid moet bevorderen dat automobilisten op vrijwillige basis overdag altijd met lichten aan rijden"
- als de overheid aan automobilisten zou vragen om op vrijwillige basis altijd met licht aan te rijden, in hoeverre zou men daar aan meedoen
- zelfde vraagpunten; nu voor verplichte basis
- als men nu zo alles overziet, in hoeverre spreekt het idee van MVO dan aan

Blok: meningen over voorlichtingscampagne met betrekking tot MVO

- in hoeverre vindt men het nodig dat de overheid over MVO een voorlichtingscampagne voert + motivatie indien afwijzend
- waarover zou een dergelijke campagne moeten gaan
- via welke media zou zo'n campagne moeten lopen

Blok: personalia

- geslacht
- leeftijd
- gezinsgrootte
- aanwezigheid kinderen
- regio
- gezinsinkomen

I. VII STEEKPROEFVERANTWOORDING

	Absoluut n=	Relatief in %
Bruto steekproef	2.000	100
waarvan:		
- geen gehoor	111	6
- infotoon	304	15
- bedrijfsaansluiting	152	8
- in gesprek	26	1
Aantal contacten	1.407	70=100
waarvan:		
- weigering	317	23
- niet tijdens veldwerk/ afpraak	176	12
- taalprobleem	30	2
- buiten steekproefkader	79	6
- dubbel adres/tel. nr.	3	-
Geslaagde gesprekken	802	57

De categorie "buiten steekproefkader" bevat de respondenten die en niet zelf (of bijna nooit) autorijden en niet zelf (of bijna nooit) fietsen.

I.VIII BETROUWBAARHEID

Het onderzoek vormt een steekproefmeting. Resultaten van steekproefonderzoek kennen nauwkeurigheidsmarges. Deze marges worden bepaald door (sub-) steekproefomvang en gewenste betrouwbaarheid van resultaten. Uitgaande van een, doorgaans aangenomen, betrouwbaarheid van 95 % zijn de marges:

**AFWIJKINGSMARGES BIJ VERSCHILLENDE
STEEKPROEFOMVANGEN EN EEN
BETROUWBAARHEIDSNIVEAU VAN 95 %**

steekproef- omvang	maximale afwijking	minimale afwijking
n=100	10,1 %	3,3 %
n=150	8,2 %	2,5 %
n=200	7,1 %	1,7 %
n=250	6,3 %	1,4 %
n=300	5,8 %	1,2 %
n=350	5,3 %	1,1 %
n=400	5,0 %	0,8 %
n=500	4,4 %	0,7 %
n=600	4,1 %	0,5 %
n=700	3,8 %	0,4 %
n=800	3,5 %	0,3 %

I.IX RAPPORTAGE

Het onderzoek is gerapporteerd in de vorm van een tabellenboek. Daarnaast is een data-tape opgeleverd.

Het tabellenboek bestaat uit twee gedeelten; de basis tabellen en de summary tabellen.

Deze summary tabellen bevatten de specifieke analyses, zoals door de opdrachtgever gewenst.

De basis tabellen set bevat de volgende koppen:

- doelgroep *
- mate van aanspreken MVO
- huidig gedrag MVO
- geslacht respondent
- leeftijd respondent
- Nielsen **

*** doelgroep**

Hierbij vallen drie segmenten te onderscheiden:

- alleen automobilisten
- alleen fietsers
- zowel automobilisten als fietsers

De definitie van deze groepen is:

alleen automobilisten

- degenen die zelf weleens autorijden en zelf (bijna) nooit fietsen of
- degenen die zelf minimaal een paar keer per week auto rijden en minder dan 1 keer per 2 weken fietsen

alleen fietsers

- degenen die zelf weleens fietsen en zelf (bijna) nooit auto rijden of
- degenen die zelf minimaal een paar keer per week fietsen en minder dan 1 keer per 2 weken auto rijden

zowel fietsers als automobilisten

- overige respondenten

**** Nielsen**

Nielsen I = drie agglomeraties

Nielsen II = rest West (Noord en Zuid-Holland en Utrecht)

Nielsen III = Noorden (Friesland, Groningen, Drenthe)

Nielsen IV = Oosten (Overijssel, Gelderland, Flevopolder)

Nielsen V = Zuiden (Noord-Brabant, Zeeland en Limburg)

I.X ONDERZOEKBEGELEIDING

Het onderzoek werd door het volgende team begeleid:

voor MarketResponse Amersfoort BV:

W.E. Koenders: account manager

R. Limburg: dataverwerking

R. Broers: veldwerkcoördinator

voor het SWOV:

drs. J.E. Lindeijer: onderzoeker

ONDERWERP: MVO

PROJECT: 92.111.257

OPDRACHTGEVER: SWOV

VRAGENLIJST

21 OKTOBER 1992

TE ONDERVRAGEN: 800 PERSONEN VAN 18 JAAR EN OUDER, A-SELECTE STEEKPROEF

Inleidende zin: Goede....., u spreekt met van MarketResponse Amersfoort BV. Momenteel houden wij een onderzoek onder de Nederlandse bevolking over het verkeer in Nederland, niet alleen voor automobilisten, maar ook voor fietsers en dergelijke. Mag ik daartoe spreken met de op dit moment jongst aanwezige man/vrouw <random door computer te bepalen> vanaf 18 jaar?

ENQ.: INDIEN GEEN MAN/VROUW VANAF 18 JAAR AANWEZIG IS, VRAGEN NAAR DE OP DAT MOMENT JONGST AANWEZIGE VROUW/MAN

BLOK: SELECTIE

ALLEN

1. Beschikt u over een rijbewijs voor een personenauto?
 - ja
 - neen -----> DOOR NAAR VRAAG 5

 2. Rijdt u zelf weleens auto, of bestuurt u zelf nooit een auto?
 - ja, rijdt zelf
 - neen, rijdt zelf nooit -----> DOOR NAAR VRAAG 5

 3. Hoe vaak rijdt u zo gemiddeld als bestuurder in een auto? Is dat:
 - dagelijks (7 keer per week)
 - bijna dagelijks (5 tot 6 keer)
 - een paar keer per week (2 tot 4 keer)
 - ongeveer één keer per week
 - ongeveer één keer per 2 weken
 - ongeveer één keer per 3 tot 4 weken
 - minder dan 1 keer per maand
 - vrijwel nooit (minder dan één keer per half jaar)
 - weet niet/wil niet zeggen
-

4. Kunt u mij een schatting geven van het aantal kilometers dat u per jaar zelf met een auto rijdt?

- 50.000 km of meer
- 30.000 km tot en met 49.999 km
- 20.000 km tot en met 29.999 km
- 12.000 km tot en met 19.999 km
- minder dan 12.000 km

5. Fietst u zelf weleens?

ENQ.: INDIEN JA: hoe vaak fietst u zo gemiddeld? Is dat:

- fietst nooit (NIET OPLEZEN)
- dagelijks (7 keer per week)
- bijna dagelijks (5 tot 6 keer)
- een paar keer per week (2 tot 4 keer)
- ongeveer één keer per week
- ongeveer één keer per 2 weken
- ongeveer één keer per 3 tot 4 weken
- minder dan 1 keer per maand
- vrijwel nooit (minder dan één keer per half jaar)
- weet niet/wil niet zeggen

QUOTA ALS VOLGT TE BEPALEN:

I. ALLEEN AUTOMOBILIST:

DEGENEN DIE ZELF AUTORIJDEN (VRAAG 3, EXCLUSIEF "VRIJWEL NOOIT") EN DIE NOOIT OF VRIJWEL NOOIT FIETSEN (VRAAG 5)

II. ALLEEN FIETSER:

DEGENEN DIE ZELF GEEN AUTORIJDEN (VRAAG 1 EN 2) EN DIE WEL FIETSEN (VRAAG 5, EXCLUSIEF "VRIJWEL NOOIT")

III. ZOWEL AUTOMOBILIST ALS FIETSER:

DEGENEN DIE ZELF AUTORIJDEN (VRAAG 3., EXCLUSIEF "VRIJWEL NOOIT") EN FIETSEN (VRAAG 5, EXCLUSIEF "VRIJWEL NOOIT")

EXIT GAAN DEGENEN DIE:

EN NOOIT OF VRIJWEL NOOIT AUTORIJDEN (VRAAG 1, 2 EN 3) EN NOOIT OF VRIJWEL NOOIT FIETSEN (VRAAG 5)

BLOK 1: SPONTANE BEKENDHEID MAATREGELEN EN REGELS

ALLEN

6. Met betrekking tot de verkeersveiligheid bestaan veel regels en maatregelen, zoals bijvoorbeeld het dragen van autogordels. Van welke regels of maatregelen heeft u de laatste tijd iets gehoord, gezien of gelezen? Het hoeft hier niet alleen om regels te gaan die al zijn ingevoerd, maar het kan ook gaan om regels die men van plan is te nemen met betrekking tot het verkeer.

**ENQ.: GOED DOORVRAGEN
NIET HELPEN
MEER DAN 1 ANTWOORD MOGELIJK**

- verlichting zonder meer
- verlichting overdag
- "Motorvoertuigen Verlichting Overdag" (MVO)
- katalysator/uitlaatgassen, en dergelijke
- alcohol (campagnes, controles)
- snelheidsmaatregelen, -beperkingen
- milieu
- anders
- noemt geen enkele

**BLOK 2: PERSOONLIJKE ERVARINGEN MET EN MENINGEN OVER ZICHT-
BAARHEIDSPROBLEEM**

ALLEN

**VRAAG 7 TOT EN MET 7.3 EN VRAAG 8 TOT EN MET 8.3 TEN OPZICHTE VAN
ELKAAR ROTEREN**

7. Heeft u wel eens meegemaakt dat u tijdens **schemer of duisternis** een auto pas op het allerlaatste moment zag, of is u dat nog nooit overkomen? Dit kan u overkomen zijn toen u zelf auto reed, of motor of brommer, of fietste of als voetganger.

ENQ.: LEES OP:

- nee, nooit
- ja, heel vaak
- ja, met een zekere regelmaat
- ja, soms

-----> DOOR NAAR VRAAG 8

- 7.1 En is u dat overkomen toen u:

ENQ.: LEES OP

MEER DAN 1 ANTWOORD MOGELIJK:

- zelf auto reed
- op de motor/brommer reed
- fietste
- liep (als voetganger)

- 7.2 Is u dat in de stad of buiten de stad overkomen, of zowel in als buiten de stad?

- alleen in de stad
- alleen buiten de stad
- beide

- 7.3 Als u nu eens voor u zelf nagaat, in hoeverre geeft het feit dat u een auto pas op het allerlaatste moment ziet tijdens **schemer of duisternis** u een onveilig gevoel? Geeft u dat een:

ENQ.: LEES OP:

- zeer onveilig gevoel
- beetje onveilig gevoel
- geen onveilig gevoel

8. Heeft u wel eens meegemaakt dat u **overdag** een auto pas op het allerlaatste moment zag, of is u dat nog nooit overkomen? Dit kan u overkomen zijn toen u zelf auto reed, of motor of brommer, of fietste of als voetganger.

ENQ.: LEES OP:

- nee, nooit
- ja, heel vaak
- ja, met een zekere regelmaat
- ja, soms

-----> DOOR NAAR VRAAG 9

8.1 En is u dat overkomen toen u:

ENQ.: LEES OP

MEER DAN 1 ANTWOORD MOGELIJK:

- zelf auto reed
- op de motor/brommer reed
- fietste
- liep (als voetganger)

8.2 Is u dat in de stad of buiten de stad overkomen, of zowel in als buiten de stad?

- alleen in de stad
- alleen buiten de stad
- beide

8.3 Als u nu eens voor u zelf nagaat, in hoeverre geeft het feit dat u een auto overdag pas op het allerlaatste moment ziet u een onveilig gevoel? Geeft u dat een:

ENQ.: LEES OP:

- zeer onveilig gevoel
- beetje onveilig gevoel
- geen onveilig gevoel

VRAAG 9 STELLEN AAN QUOTA I EN III

9. Kunt u zich voorstellen dat het **anderen** kan overkomen dat zij u als automobilist overdag wel eens te laat kunnen zien?

- ja
- nee

-----> DOOR NAAR VRAAG 9.1

9.1 Waarom denkt u dat het niet kan gebeuren dat anderen u als automobilist overdag weleens te laat kunnen zien? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.

ENQ.: GOED DOORVRAGEN
NIET HELPEN

- snelheid te laag
- je let zelf veel meer op
- anders, te weten:...

VRAAG 10 TOT EN MET 12 AAN ALLEN

10. In hoeverre bent u het eens met de uitspraak: 'Overdag ontstaan er ongelukken, omdat één van beide partijen de ander niet of te laat heeft gezien'.

ENQ.: LEES OP:

- helemaal mee eens -----> DOOR NAAR VRAAG 11
- mee eens -----> DOOR NAAR VRAAG 11
- niet mee eens/niet mee oneens -----> DOOR NAAR VRAAG 11
- niet mee eens
- helemaal niet mee eens
- weet niet (NIET OPLEZEN) -----> DOOR NAAR VRAAG 11

10.1 Waarom bent u het niet eens met deze uitspraak? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.

- men rijdt gewoon te hard
- men houdt zich niet aan de regels
- men rijdt te dicht op elkaar
- andere redenen:

VRAAG 11 EN 12 TEN OPZICHTE VAN ELKAAR ROTEREN

11. In hoeverre bent u het eens met de uitspraak: 'Ik vind dat je een auto overdag in de stad eerder ziet met lichten aan dan zonder lichten aan'.

ENQ.: LEES OP:

- helemaal mee eens -----> DOOR NAAR VRAAG 12
- mee eens -----> DOOR NAAR VRAAG 12
- niet mee eens/niet mee oneens -----> DOOR NAAR VRAAG 12
- niet mee eens
- helemaal niet mee eens
- weet niet (NIET OPLEZEN) -----> DOOR NAAR VRAAG 12

11.1 Waarom bent u het niet eens met deze uitspraak? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.

- snelheid is laag in de stad
- ik let goed/beter op in de stad
- nadeel voor fietsers
- nadeel voor voetgangers
- anders, te weten:

12. In hoeverre bent u het eens met de uitspraak: 'Ik vind dat je een auto overdag buiten de stad eerder ziet met lichten aan dan zonder lichten aan'.

ENQ.: LEES OP:

- helemaal mee eens -----> DOOR NAAR VRAAG 13
- mee eens -----> DOOR NAAR VRAAG 13
- niet mee eens/niet mee oneens -----> DOOR NAAR VRAAG 13
- niet mee eens
- helemaal niet mee eens
- weet niet (NIET OPLEZEN) -----> DOOR NAAR VRAAG 13

12.1 Waarom bent u het niet eens met deze uitspraak? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.

- het maakt niet uit
- nadeel voor motorrijders
- milieu redenen
- anders, te weten:...

BLOK 3: EIGEN GEBRUIK VAN MVO

TE STELLEN AAN QUOTA I EN III

13. Ik noem u zo dadelijk enkele omstandigheden op. Kunt u mij vertellen of u **zelf overdag** onder die omstandigheden met de autolichten aan rijdt? U kunt telkens antwoorden met:
- altijd
 - vaak
 - soms
 - nooit

Rijdt u overdag met de lichten aan:

ROTAREN !!!

- als het bewolkt is
- als het mistig is
- als het schemert
- als het regent
- als het helder, zonnig weer is

INDIEN "ALTIJD" BIJ "HELDER, ZONNIG WEER" VRAAG 13, VRAAG 13.1 STELLEN

- 13.1 En doet u de lichten van uw auto **zelf** (handmatig) aan, of gaan de lichten automatisch aan als u de auto start?
- handmatig
 - automatisch
14. Dan noem ik u nu een aantal situaties op. Kunt u mij vertellen of u **zelf overdag** in die situaties met de auto lichten aan rijdt? U kunt telkens antwoorden met:
- altijd
 - vaak
 - soms
 - dat hangt ervan af
 - nooit

Rijdt u met lichten aan:

ROTAREN !!!

- op wegen door polderlandschap
- in de stad
- op wegen met bomen
- op de autosnelweg
- op een weg met tegenliggers

**VRAAG 14.1 STELLEN VOOR IEDERE SITUATIE WAARVOOR MEN HEEFT GE-
ANTWOORD "DAT HANGT ER VAN AF"**

14.1 Waar hangt het voor u dan vanaf of u uw lichten al dan niet aandoet op/in ...<situatie vraag 14.>...?

**ENQ.: NIET HELPEN
MEER DAN 1 ANTWOORD MOGELIJK**

- van het weer
- van de verkeersdrukte
- hoeveel auto's er al met licht rijden
- andere redenen
- weet echt niet

**BLOK 4: ATTITUDE TEN OPZICHTE VAN MVO BINNEN EN BUITEN DE STAD
AAN ALLEN**

**VRAAG 15 TOT EN MET 17 EN 18 TOT EN MET 20 TEN OPZICHTE VAN EL-
KAAR ROTEREN**

15. Wat zijn volgens u de positieve, aantrekkelijke punten als veel automobilisten **overdag in de stad** met lichten aan zouden rijden? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.

ENQ.: NIET HELPEN
GOED DOORVRAGEN

- bij zonnig weer zie je auto's/vrachtwagens dan beter
- bij zonnig weer zie je motoren dan beter
- bij bewolkt weer zie je auto's/vrachtwagens dan beter
- bij bewolkt weer zie je motoren dan beter
- bij mist zie je auto's/vrachtwagens dan beter
- bij mist zie je motoren dan beter
- je ziet anderen zelf beter
- veiliger zonder meer
- veiliger voor de automobilist
- veiliger voor de fietser
- veiliger voor de voetganger
- veiliger voor de bromfietser
- veiliger voor de motorrijder
- veiliger voor de vrachtwagens
- veiliger op de autosnelweg
- veiliger buiten bebouwde kom
- veiliger in het centrum van de stad
- veiliger in de polder
- minder ongelukken zonder meer
- anders, te weten:.....
- noemt geen enkel positief punt

16. Wat zijn volgens u de negatieve, minder aantrekkelijke punten als veel automobilisten **overdag in de stad** met lichten aan zouden rijden? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.

ENQ.: NIET HELPEN
GOED DOORVRAGEN

- heeft geen effect/valt niets beter op zonder meer
- bij zonnig weer geen effect
- last van verblinding door personenauto's zonder meer
- last van verblinding door vrachtwagens zonder meer
- last van verblinding op de autosnelweg
- last van verblinding binnen de bebouwde kom
- last van verblinding in de stad/in het centrum
- voorganger: remlichten of gewone lichten
- vallen fietsers minder op
- vallen motorrijders minder op
- men gaat dan harder rijden
- meer benzineverbruik
- accu sneller leeg
- kost meer zonder meer
- anders, te weten...

- noemt geen enkel negatief punt

17. In hoeverre spreekt het u aan als veel automobilisten **overdag in de stad** met lichten aan zouden rijden.

ENQ.: NIET HELPEN

Spreekt dat u:

- heel erg aan
- erg aan
- wel wat aan
- niet zo aan
- helemaal niet aan
- weet niet (NIET OPLEZEN)

18. idem als vraag 15, nu voor: overdag buiten de stad

19. idem als vraag 16, nu voor: overdag buiten de stad

20. idem als vraag 17, nu voor: overdag buiten de stad

**BLOK 5: MENINGEN OVER DE ROL VAN DE OVERHEID MET BETREKKING
TOT HET ZICHTBAARHEIDSPROBLEEM, OVERALL OORDEEL MVO**

ALLEN

21. In hoeverre vindt u het nodig dat de overheid er voor zorgt dat automobilisten overdag met de lichten aan rijden? Zegt u dat vind ik:
- ENQ.: LEES OP:
- heel hard nodig -----> DOOR NAAR VRAAG 22
 - niet zo nodig
 - helemaal niet nodig
 - weet niet (NIET OPLEZEN) -----> DOOR NAAR VRAAG 22
- 21.1 Waarom vindt u het niet (zo) nodig dat de overheid daar voor zorgt? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.
- ENQ.: NIET HELPEN
GOED DOORVRAGEN
- is niet de taak van de overheid
 - moeten mensen zelf weten, eigen verantwoordelijkheid
 - overheid bemoeit zich al met alles
 - milieubezwaar
 - het kost te veel geld
 - andere zaken voor de veiligheid belangrijker
 - er zijn al te veel regels
 - nadeel voor fietser
 - nadeel voor voetgangers
 - nadeel voor motorrijders
 - andere redenen:...
 - weet echt niet
22. Heeft u al eens gehoord of gelezen over plannen van de overheid om er voor te zorgen dat automobilisten hun lichter overdag aan doen?
- ja
 - neen -----> DOOR NAAR VRAAG 23
- 22.1 Wat heeft u daarover gehoord, gezien of gelezen? Waaruit zouden die plannen bestaan?
- ENQ.: NIET HELPEN
GOED DOORVRAGEN
- op vrijwillige basis
 - wordt verplicht
 - anders, te weten:
 - weet echt niet (meer)

23. In hoeverre bent u het eens met de uitspraak: 'De overheid moet bevorderen dat automobilisten op **vrijwillige** basis overdag altijd met lichten aan rijden'.
ENQ.: LEES OP:

- helemaal mee eens
 - mee eens
 - niet mee eens/niet mee oneens
 - niet mee eens
 - helemaal niet mee eens
 - weet niet (NIET OPLEZEN)
-

VRAAG 24 STELLEN AAN QUOTA I EN III

24. Als de overheid aan automobilisten zou vragen om op **vrijwillige** basis altijd met licht aan te rijden, in hoeverre bent u dan van plan daar aan mee te werken en altijd uw lichten overdag aan te doen?
ENQ.: LEES OP:

- ja, doet zeker mee
 - ja, doet misschien mee
 - nee, doet niet mee
-

VRAAG 25 STELLEN AAN ALLEN

25. In hoeverre bent u het eens met de uitspraak: 'De overheid moet automobilisten **verplichten** om overdag altijd met lichten aan te rijden'.
ENQ.: LEES OP:

- helemaal mee eens
 - mee eens
 - niet mee eens/niet mee oneens
 - niet mee eens
 - helemaal niet mee eens
 - weet niet (NIET OPLEZEN)
-

VRAAG 26 STELLEN AAN QUOTA I EN III

26. Stel dat de overheid de automobilisten **verplicht** om altijd overdag met lichten aan te rijden, in hoeverre bent u dan van plan daar gehoor aan te geven?
ENQ.: LEES OP:

- ja, doet zeker mee
 - ja, doet misschien mee
 - nee, doet niet mee
-

VRAAG 27 STELLEN AAN ALLEN

27. Als u nu zo alles overziet, in hoeverre spreekt het idee van motorvoertuigenverlichting overdag u dan aan? Spreekt u dat:

ENQ.: LEES OP:

- heel erg aan
- erg aan
- wel wat aan
- niet zo aan
- helemaal niet aan
- weet niet (NIET OPLEZEN)

**BLOK 6: MENINGEN OVER VOORLICHTINGSCAMPAGNE MET BETREKKING
TOT MVO**

28. De overheid is van plan om een voorlichtingscampagne te houden om u te informeren over het voeren van verlichting overdag door automobilisten. In hoeverre vindt u het nodig dat de overheid over dat onderwerp een voorlichtingscampagne voert? Zegt u dat vind ik:

ENQ.: LEES OP:

- heel hard nodig -----> DOOR NAAR VRAAG 29
- niet zo nodig -----> DOOR NAAR VRAAG 29
- helemaal niet nodig
- weet niet (NIET OPLEZEN) -----> DOOR NAAR VRAAG 29

29. Waarom vindt u dat niet nodig? Noemt u maar alles wat u te binnen schiet.

- onzin
- weggegooid geld
- MVO helpt niet
- andere zaken belangrijker
- anders: te weten:

30. Waarover zou een voorlichtingscampagne over het voeren van verlichting overdag door automobilisten volgens u moeten gaan? Noemt u maar weer alles wat u te binnen schiet.

ENQ.: NIET HELPEN

GOED DOORVRAGEN

- de bijdrage aan de verkeersveiligheid
- alleen voordelen duidelijk maken
- ook nadelen nadelen duidelijk maken
- voor- of nadeel voor fietsers
- voor- of nadeel voor voetgangers
- voor- of nadeel voor motorrijders
- kostenaspect
- welke technische hulpmiddelen er zijn
- andere boodschap:

31. In welke vorm moet zo'n voorlichtingscampagne worden gegeven? Is dat:

ENQ.: LEES OP:

ROTAREN !!!

- in de vorm van een tv-spotje/commercial ja/nee
- in de vorm van een radiopraatje ja/nee
- in de vorm van een radio spot/commercial ja/nee
- met borden langs de wegen ja/nee
- met posters bij tram of bushaltes ja/nee
- folders in de bus ja/nee
- brochures die je kunt aanvragen bij bijvoorbeeld de ANWB ja/nee
- in de vorm van advertenties in de krant ja/nee

32. Personalia (standaard)

- geslacht
- leeftijd
- gezinsgrootte
- aanwezigheid kinderen
- regio
- gezinsinkomen

**DAN WAREN DIT AL MIJN VRAGEN
IK DANK U HARTELIJK VOOR UW MEDEWERKING AAN DEZE ENQUÊTE.**

BIJLAGE IV:

RISICOPERCEPTIE, WAARNEMINGSFOUTEN IN HET VERKEER, HUIDIG MVO-GEDRAG EN LEEFTIJD IN RELATIE TOT MVO

1. Risicoperceptie en ervaring

MVO is bedoeld als hulpmiddel bij het waarnemen van snelverkeer overdag. De vraag is in hoeverre dit probleem (waarnemingsfouten) ook als probleem 'leeft' onder de weggebruiker. Is men zich ervan bewust dat dit soort fouten worden gemaakt? Herkent men het 'eigenlijk te laat zien' van een auto in het verkeer als een verkeersveiligheidsprobleem? Als dit het geval is, wordt verondersteld dat men eerder gemotiveerd zal zijn/het nut inziet om MVO te voeren dan degenen die zich dat niet realiseren/niet herkennen. Waarnemingsfouten komen overdag én 's nachts voor. MVO helpt alleen overdag. Mensen die echter alleen tijdens schemer/duisternis zo'n ervaring hebben opgedaan zullen het nut van het voeren van verlichting overdag daarmee dus niet in verband brengen.

Risicoperceptie naar wijze van deelname

Eerst is nagegaan of er belangrijke verschillen zijn te onderscheiden in gevoelens van onveiligheid als respondenten worden ingedeeld naar de wijze van deelname op het moment dat men de ervaring opdeed en onderverdeeld naar plaats waar het gebeurde. Meerdere ervaringen per respondent zijn mogelijk. Er zijn respondenten die bijvoorbeeld zowel als fietser én/of als voetganger én/of als automobilist zo'n ervaring hebben opgedaan.

Locatie en licht-omstandigheid	Wijze van deelname tijdens opdoen van ervaring								
	Automobilist			Fietser			Voetganger		
	onv.	niet onv.	% onv.	onv.	niet onv.	% onv.	onv.	niet onv.	% onv.
binnen overdag*	155	76	67%	124	44	74%	50	19	76%
buiten overdag	62	28	69%	18	8	69%	6	2	-
binnen nacht	28	10	74%	32	6	84%	4	2	-
buiten nacht	28	13	68%	5	1	-	1	-	-
Totaal	273	127	68%	179	59	75%	61	23	73%

*= ook ervaringen overdag in én buiten de stad zijn hier aan toegevoegd.

Tabel IV.1. Respondenten die (meerdere malen) hebben ervaren dat men een auto zelf (wel eens) te laat heeft gezien, onderverdeeld naar: de wijze van deelname tijdens die ervaring(en), in of buiten de stad, overdag of 's nachts en gevoelens van (on)veiligheid daarbij (Bron: MarketResponse 1992: samenstelling uit SWOV-Tabellen 1, 2 en 3).

Ongeveer 30% van alle respondenten kan zich niet herinneren ooit zo'n ervaring te hebben opgedaan. Als men 'het eigenlijk te laat zien van een auto' heeft ervaren als fietser of voetganger, dan omschrijft men iets vaker zo'n ervaring als onveilig (ca. 75%) dan wanneer men het als automobilist heeft meegemaakt (nl. 67%).

Ervaringen met dit type waarnemingsfout blijken het meest voor te komen overdag in de stad, nl. 65% tegen 17% buiten de stad. De meeste respondenten zijn echter van oordeel dat zo'n situatie maar 'soms' voorkomt (ca. 85%). Eén op de vijf respondenten maakt melding dat men zo'n ervaring regelmatig tot vaak meemaakt.

Met andere woorden, ongeveer drie kwart van de ervaringen worden als (een beetje) onveilig omschreven. Iets minder dan de helft van het aantal respondenten heeft, voor zover men het zich herinnert, óf nog nooit ervaren dat men overdag of 's nachts een auto te laat heeft gezien (ca. 30%) óf die ervaring is alléén tijdens duisternis opgedaan (ca. 18%).

Risicoperceptie naar doelgroep

De vraag is of de kleine verschillen in de onveiligheidsbeoordeling zoals die hierboven zijn gevonden anders verdeeld liggen als de respondenten worden ingedeeld naar de frequentie waarmee men dagelijks van een vervoermiddel zegt gebruik te maken (doelgroepen).

Locatie en lichtomstandigheid	Automobilist		Auto/fiets		Fietser	
	N	%	N	%	N	%
	onv.	tot	onv.	tot	onv.	tot
binnen overdag*	41	53%	189	57%	103	72%
buiten overdag	16	21%	77	24%	17	12%
binnen nacht	9	11%	31	9%	17	12%
buiten nacht	11	14%	34	10%	7	4%
Totaal	77	100	331	100	144	100

*= ook ervaringen overdag in én buiten de stad zijn hier aan toegevoegd.

Tabel IV.2. Respondenten die hebben ervaren dat men een auto zelf (wel eens) te laat heeft gezien, onderverdeeld naar doelgroep, locatie en lichtomstandigheid (Bron MarketResponse 1992: samenstelling uit SWOV-Tabellen 1, 2 en 3)

Uit Tabel IV.2 blijkt dat de groep fietsers zo'n situatie nu duidelijk vaker als zéér onveilig beoordelen dan automobilisten, dus ongeacht of men die ervaring zélf als automobilist, fietser of voetganger heeft meegemaakt. Zowel de groep 'automobilist' als de groep 'auto/fietser' komen in hun beoordeling over de onveiligheid van zo'n ervaring redelijk met elkaar overeen.

Om een indicatie te krijgen of risicoperceptie in het verkeer eerder zal samenhangen met de verkeerservaring die men opdoet met het vervoermiddel waarmee men zich dagelijks verplaatst dan met de ervaring op zich, zijn de onveiligheidsgevoelens onderverdeeld naar dag en nacht. Aangenomen wordt dat de locatie op zich niet van invloed is op gevoelens van onveiligheid, maar wel lichtomstandigheid.

(On)veiligheidsgevoelens	Totaal	Automobilist		Auto/fiets		Fietser	
		nacht	dag	nacht	dag	nacht	dag
zeer onveilig	30%	15%	19%	34%	25%	48%	33%
beetje onveilig	43%	37%	47%	45%	43%	34%	44%
niet onveilig	27%	48%	34%	21%	32%	18%	22%
Totaal	(750)	(48)	(59)	(196)	(263)	(66)	(118)
	100	100	100	100	100	100	100

Tabel IV.3. Wel of geen onveiligheidsgevoelens opgedaan tijdens ervaringen met het te laat zien van een auto overdag dan wel 's nachts, onderverdeeld naar doelgroep (Bron: MarketResponse 1992: samengesteld uit de tabellen 7.3 en 8.3).

De aantallen per cel ('automobilisten' en 'fietsers') zijn klein, waardoor bij de interpretatie voorzichtigheid geboden is door de grote spreiding rond de percentages.

Interessant is dat de groep automobilisten nu duidelijk afwijkt van het gemiddelde oordeel 'niet onveilig'. Het oordeel 'zeer onveilig' wordt het meeste door fietsers genoemd en het minst door de groep automobilisten, zij het dat dit bij de fietsers vooral de nachtelijke situatie betreft. Gezien de grote verschillen tussen de groep automobilisten en fietsers ten opzichte van de gemiddelden, lijkt de veronderstelling inderdaad gerechtvaardigd dat 'onveiligheid' blijkbaar een samenhang vertoont met de risi-

coperceptie die men heeft ontwikkeld op grond van het vervoermiddel waarmee men zich het meest verplaatst in het dagelijks verkeer; waarmee men dus de meeste ervaring opdoet.

Op grond van de geringe verschillen in de (on)veiligheidsbeoordeling naar wijze van deelname per gebeurtenis (Tabel IV.1.) en de grotere verschillen in de onveiligheidsbeoordelingen tussen de doelgroepen, worden respondenten verder alleen onderscheiden op grond van de frequentie waarmee men zegt zich dagelijks of het meest te verplaatsen.

Risicoperceptie naar geslacht

Algemeen wordt aangenomen dat de veiligheidsbeleving tussen mannen en vrouwen verschillen. Uit Tabel IV.4 lijkt het 'waarnemingsprobleem in het verkeer' voor mannen inderdaad minder vaak gevoelens van onveiligheid op te roepen dan bij vrouwen, nl. resp. 23% en 12%. Een verklaring voor dit verschil kan liggen aan het feit dat er meer vrouwen behoren tot de groep fietsers in de steekproef dan mannen, nl. 42% (N=143) tegen 29% (N=76) en fietsers vaker zo'n ervaring als zeer onveilig beoordelen (zie Tabel IV.3). Het aandeel van de vrouwen die zegt zich niet te kunnen herinneren zo'n ervaring te hebben opgedaan ten opzichte van de mannen ligt ongeveer 15% lager dan die van de mannen. Dat mannen zeggen het zich vaker niet te kunnen herinneren zou samen kunnen hangen met het feit dat zij zo'n ervaring vaker als minder onveilig omschrijven.

Ervaring/veiligheidsgevoel	Mannen		Vrouwen	
één ervaring	125	48%	122	33%
niet onveilig	96	23%	47	12%
onveilig	204	48%	209	55%

Tabel IV.4. *Onveiligheidsgevoelens tijdens het te laat zien van een auto, onderverdeeld naar geslacht (Bron: Marketresponse 1992; samengesteld uit SWOV-Tabellen 4 en 5).*

Ervaringen naar locatie

Om na te kunnen gaan of mensen die de ervaring overdag in de stad hebben opgedaan ook vaker zeggen dat MVO in de stad nuttig is dan anderen, zijn in Tabel IV.5 de ervaringen naar locatie en lichtgesteldheid onderscheiden. Verondersteld mag worden dat de meeste fietskilometers worden afgelegd overdag in de stad. Fietsers zullen daar dus vaker zo'n ervaring opdoen dan automobilisten. Deze veronderstelling wordt door de resultaten bevestigd, zij het dat zo'n ervaring ook (maar in mindere mate) voor alle respondenten geldt.

Bebouwde kom	Overdag			Duisternis		
	A	AF	F	A	AF	F
alleen binnen	44%	47%	77%	25%	30%	57%
alleen buiten	30%	34%	16%	49%	43%	28%
binnen en buiten	26%	18%	7%	26%	27%	15%
Totaal aantal	N= 57	N=266	N=120	N=48	N=193	N=65

Bron: MarketResponse 1992: Tabellen 7.2 en 8.2.

Tabel IV.5. *Aandeel van de ervaringen met het te laat zien van een auto naar locatie en doelgroep (A=automobilist; AF=auto/fiets; F=fietser).*

Risicoperceptie en houding tegenover MVO

Aan de respondenten die zelf vaak of regelmatig auto rijden is gevraagd of men zich kan voorstellen dat het henzelf kan overkomen dat anderen hen als automobilist overdag in de stad te laat zien. Eén op de tien antwoordt daar

bevestigend op. Van diegenen die zich dat niet kunnen voorstellen blijkt toch 62% (N=32) positief te staan tegenover MVO. De meest voorkomende redenen bij hen die het zich niet kunnen voorstellen zijn:

- in de stad let je beter op/je moet altijd beter opletten (38%);
- rij overdag (bijna) altijd met verlichting (38%);
- auto heeft opvallende kleur (13%).

Met andere woorden, het zich wel of niet kunnen voorstellen dat anderen je te laat zullen zien lijkt géén invloed te hebben op de mate waarin MVO wel of niet aanspreekt als veiligheidsmaatregel.

Vervolgens is nagegaan of MVO meer aanspreekt bij mensen die zich kunnen herinneren dat ze wel eens (of regelmatig) overdag in (en buiten) de stad een auto eigenlijk 'te laat' hebben gezien, zo'n ervaring als onveilig beoordelen én zich kunnen voorstellen dat anderen hén als automobilist overdag in de stad wel eens te laat zouden kunnen zien, dan anderen. Anders gezegd, verwacht wordt dat MVO deze groep (zie Tabel IV.6: Groep 1) meer zal aanspreken dan de groep respondenten die zeggen overdag in de stad zo'n ervaring niet te hebben meegemaakt, maar de ervaring op zich wél onveilig beoordelen en zich ook kunnen voorstellen dat anderen hen niet of te laat kunnen zien overdag in de stad (zie Tabel IV.6: Groep 2). Beide groepen worden vergeleken met de meningen van alle respondenten.

Zoals uit Tabel IV.6 blijkt komen de percentageverdelingen van de houdingen tegenover MVO tussen Groep 1 en Groep 2 goed met elkaar overeen. Beide percentageverdelingen wijken ook weinig af van de verdeling van de meningen van alle respondenten. De hierboven geuite veronderstelling wordt niet door het materiaal ondersteund.

Door de redelijke overeenkomsten tussen de percentageverdelingen worden in de volgende tabellen gewerkt met de gegevens van alle respondenten.

Mate van aanspreken MVO	Groep 1*		Groep 2*		Alle respondenten	
	binnen	buiten	binnen	buiten	binnen	buiten
(heel) erg aan	31%	45%	31%	44%	28%	43%
wel wat aan	23%	29%	20%	27%	21%	25%
niet zo aan	24%	12%	27%	18%	25%	16%
heel niet aan	19%	12%	19%	11%	24%	15%
weet het niet	3%	2%	3%	1%	3%	1%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	(197)	(196)	(216)	(216)	(802)	(802)

* Groep 1: positief antwoord op: ervaring overdag in de stad, onveilig en waarnemingsfout van anderen ten opzichte van zich zelf.

* Groep 2: = Groep 1, maar géén ervaring overdag in de stad.

Tabel IV.6. Houding ten opzichte van MVO, onderverdeeld naar onderscheiden groepen met betrekking tot ervaring naar locatie en/of lichtgesteldheid, onveiligheidsgevoelens, positieve verwachting over waarnemingsfouten van anderen ten opzichte van zich zelf, afgezet tegenover de houding van alle respondenten samen (Bron: MarketResponse 1992: samengesteld uit de SWOV-Tabellen 24 en 25).

In de Tabellen IV.7, IV.8 en IV.9 zijn de mate waarin men zegt dat MVO wel-/niet aanspreekt afgezet naar 'ervaring', onveiligheidsgevoelens, geslacht en doelgroep.

Mate van aanspreken MVO	Overdag		Bij nacht	
	ervaring	geen ervar.	ervaring	geen ervar.
(heel) erg	47%	44%	48%	44%
wel wat	28%	25%	26%	27%
niet	25%	31%	26%	29%
Totaal	100%	100%	100%	100%
	(443)	(347)	(310)	(479)

Tabel IV.7. De mate waarin MVO wel of niet aanspreekt naar wel of géén ervaring, onderverdeeld naar overdag en 's nachts (Bron: MarketResponse 1992; samengesteld uit Tabellen 7.0 en 8.0)

Onveiligheidsgevoel	Mate van aanspreken van MVO		
	(heel) erg aan	wel wat aan	spreekt niet aan
zeer onveilig gevoel	25%	26%	29%
beetje onveilig gevoel	46%	43%	37%
geen onveilig gevoel	28%	29%	32%
weet niet/wil niet zeggen	1%	2%	2%
Totaal	100%	100%	100%
	(209)	(122)	(111)

Tabel IV.8. Samenhang tussen onveiligheidsgevoelens en de mate waarin MVO als maatregel aanspreekt (Bron: MarketResponse 1992: Tabel 8.3).

Mate van aanspreken	Vrouw	Man	A A/F F		
			A	A/F	F
(heel) erg aan	45%	46%	46%	47%	42%
wel wat aan	28%	25%	26%	24%	31%
spreekt niet aan	27%	29%	28%	28%	27%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%
	(378)	(424)	(122)	(460)	(212)

Tabel IV.9. Mate van aanspreken van MVO-maatregel, onderverdeeld naar geslacht en doelgroep (A=automobilist; AF=auto/fietser; F=fietser). Bron: MarketResponse 1992: Tabel 58.

Of MVO wel of niet aanspreekt, onderverdeeld naar diverse 'veronderstelde' invloedsfactoren, geeft voor de volgende opsplitsingen afzonderlijk óók weinig onderlinge variaties te zien in de percentageverdelingen:

- Het zélf wel of niet hebben ervaren dat men een auto eigenlijk te laat heeft gezien (Tabel IV.7).
- Gevoelens van onveiligheid bij de opgedane ervaring(en) (Tabel IV.8).
- Onderscheid tussen mannen en vrouwen en naar doelgroepen (Tabel IV.9).
- Onderscheid tussen doelgroepen (Tabel IV.9).

2. Houding tegenover MVO in relatie tot huidig MVO-gedrag en/of leeftijd

Zoals uit het voorgaande is gebleken is er ten aanzien van de veronderstelde risicopercepties en/of ervaringen géén relatie met standpunten ten opzichte van MVO gevonden. Vervolgens wordt verondersteld dat het huidige MVO-gedrag en/of leeftijd verklarende variabelen kunnen zijn.

Naar leeftijd is de steekproef als volgt verdeeld: de groep van 34 jaar en jonger: N=325 ('jongeren'); de groep ouder dan 34 jaar maar jonger dan 50

jaar ('volwassenen'): N= 237; de groep van 50 jaar en ouder: N= 240 ('ouderen').

Respondenten die zeggen onder alle omstandigheden en in alle situaties MVO te voeren zijn naar leeftijd als volgt verdeeld:

- jongeren: altijd: 51% (N=40). Van deze groep is 80% tussen de 19 en 29 jaar;
 - volwassenen: altijd: 29% (N=23). Van deze groep is méér dan de helft tussen de 40 en 45 jaar;
 - ouderen: altijd: 19% (N=15);
- (Bron: MarketResponse: Tabel 59).

Het zijn duidelijk de jongeren (19 tot 29 jaar) die zeggen altijd MVO te voeren ten opzichte van de groep volwassenen en/of ouderen, zij het dat binnen de groep volwassenen het vooral de 40 tot 45-jarigen zijn. 'Nieuwe' ideeën en/of ontwikkelingen', zoals MVO, lijken gemakkelijker door jongeren te worden overgenomen dan door mensen waarvan mag worden aangenomen dat verkeersgedrag is 'ingesleten'. Uitzondering lijkt de groep 40 tot 45-jarigen. Van deze groep is bekend dat rond die leeftijd de fysieke mogelijkheden gaan afnemen en worden gecompenseerd door 'aangepast verkeersgedrag'. Ook in 1991 bleken jongeren significant positiever te staan tegenover MVO dan ouderen.

Mate van aanspreken van MVO	in de stad				buiten de stad			
	altijd	nooit/ soms	leeftijd <=34	leeftijd >=55	altijd	nooit/ soms	leeftijd <=34	leeftijd >=55
(heel) erg aan	69%	8%	35%	16%	87%	19%	53%	29%
wel wat	17%	18%	27%	9%	12%	25%	22%	23%
(helemaal) niet	11%	71%	35%	72%	1%	54%	24%	47%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	(77)	(222)	(246)	(111)	(78)	(226)	(248)	(114)

Tabel IV.10. De mate waarin MVO aanspreekt, naar locatie, het huidige gedrag en leeftijd (Bron: MarketResponse 1992: tabellen 41 en 44).

Het 'huidig MVO-gebruik' blijkt een belangrijke verklarende variabele te zijn voor de verschillende standpunten ten aanzien van MVO. Daarom is het niet verwonderlijk dat, op grond van de hierboven gevonden relatie tussen houding tegenover MVO en leeftijd, jongeren positiever staan tegenover MVO dan ouderen (zie Tabel IV.10).

Met andere woorden, zowel leeftijd als het huidige MVO-gedrag blijken verklarende variabele te zijn voor de verschillende standpunten: jongeren onder de 35 jaar staan positiever tegenover MVO dan ouderen (>= 50 jaar). De groep tussen de 40 en 45-jaar én jongeren zeggen vaker altijd al MVO te voeren.

3. Samenvatting en conclusies

Uit het voorgaande kan het volgende worden samengevat:

- Het verschijnsel dat men een auto wel eens te laat heeft gezien in het verkeer kan ca. 70% van de respondenten zich herinneren, maar het overgrote deel daarvan (ca. 85%) herinnert zich dat men dat 'soms' is overkomen.
- In meer dan de helft van het aantal meldingen heeft men deze ervaring opgedaan als automobilist en in 33% van de gevallen als fietser.
- Zo'n gebeurtenis deed zich in 82% van de gevallen overdag voor, waarvan 65% in de stad en ca. 17% buiten de stad.
- Gemiddeld 70% van de respondenten omschrijven de ervaring als (een beetje) onveilig, slechts een kwart ervaart het als zéér onveilig.
- Er zijn aanwijzingen dat de gepercipieerde onveiligheidsbeleving zou samenhangen met de ervaringswereld die men opbouwt vanuit het vervoermiddel waarmee men zich het meest verplaatst. Vooral fietsers beoordelen de ervaringen vaker als zeer onveilig (ca. 40%), dit in tegenstelling tot de groep automobilisten (ca. 17%).

- Bij iets minder dan de helft van de respondenten spreekt MVO zéér aan, nl. 45%. Ongeveer een kwart van de respondenten staat er welwillend tegenover (27%) en bij de rest spreekt MVO helemaal niet aan.

De veronderstellingen dat men positiever tegenover MVO zal staan/MVO meer zal aanspreken als men kan 'putten' uit eigen ervaring en/of als men zich kan voorstellen dat anderen je te laat zien als automobilist en/of als men zo'n ervaring heeft ervaren als onveilig, worden door de uitkomsten van deze enquête niet bevestigd. Ook de veronderstelde verschillen tussen de onveiligheidsgevoelens van mannen en vrouwen met betrekking tot deze problematiek geven géén aanleiding om verder voor geslacht te discrimineren. Wel blijkt dat significant meer jongeren onder de 34 jaar en mensen tussen de 40 en 45 jaar zeggen altijd MVO te voeren. Verder is vastgesteld dat het huidige MVO-gedrag een duidelijke samenhang vertoont met de mate waarin men zegt dat MVO (heel) erg aanspreekt.

Het niet vinden van belangrijke verschillen tussen de veronderstelde samenhangen (ervaring naar locatie en lichtomstandigheid, onveiligheidsgevoelens, geslacht of het zich kunnen voorstellen dat anderen je als automobilist overdag wel eens te laat kunnen zien) doet vermoeden dat men over het algemeen MVO als oplossingsstrategie niet in verband brengt met (verkeers)veiligheid. Zelfs het feit dat negen van de tien respondenten zich kan voorstellen dat een ander hen als automobilist overdag in de stad wel eens te laat kan opmerken, geeft géén andere houding te zien ten opzichte van MVO dan de groep die het zich niet kan voorstellen. Alleen het huidige gedrag en de daarmee samenhangende leeftijdsgroepen kunnen worden opgevat als verklarende variabelen.

