

## Politie, schooljeugd en snelheidsovertreders

*Procesevaluatie van een gezamenlijke actie van politie, gemeente en schooljeugd  
in de gemeente Waddinxveen*

R-93-61

Drs. J.E. Lindeijer & mevr. H. Hendriksen

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 samenwerking met de gemeente Waddinxveen heeft de politie ter plaatse een uniek, preventief experiment uitgevoerd in het kader van de actie 'Wij gaan weer naar school'. Uniek, omdat de politie zich bij snelheidscontroles liet assisteren door scholieren uit groep 8 van het basisonderwijs. Tijdens de controledagen zijn automobilisten die harder reden dan 50 km/uur staande gehouden. Men kreeg géén bekeuring, maar de schooljeugd stelde vragen over waarom men te hard reed. Na het gesprek kreeg men een folder met informatie over: de actie, remweg, boetes e.d.. De snelheidscontroles in Waddinxveen zijn gehouden op wegen in de nabijheid van basisscholen die door schoolkinderen frequent moeten worden overgestoken. Waddinxveen vervult zowel voor het woon-werkverkeer als voor het onderwijs een regionale functie. Ervaringen en suggesties onder politiemensen alsmede van basisscholen die hebben meegewerkt aan het experiment zijn geïnventariseerd. De resultaten van de procesevaluatie zijn:

1. Onder de groep politiemensen die hebben meegewerkt is de actie over het algemeen positief ervaren, zij het dat men vrij unaniem van mening is dat de tolerantiegrens van 30 km/uur waaronder niet bekeurd is, te hoog is. Voorgesteld wordt deze op 15 à 20 km/uur te stellen. Dit bezwaar is ook door de meerderheid van de basisscholen geopperd.

De inzet van teams van Veilig Verkeer Nederland (VVN) tijdens het experiment is verdeeld ervaren. Uit het materiaal is niet duidelijk waar dit aan ligt. Een nadere evaluatie lijkt geboden.

2. Van de staande gehouden auto's heeft de politie het kenteken genoteerd. Aan de hand van deze kentekens is aan ongeveer de helft (N=215) van hen een enquêteformulier toegestuurd. Over opbouw van de steekproef als over de non-response blijkt achteraf weinig bekend. Daarom zijn de resultaten alleen op indicatief niveau te beschrijven. Van 110 mensen is een formulier retour ontvangen. De belangrijkste resultaten van deze enquête zijn:

- Meer dan de helft van de respondenten is het er mee eens dat je beter je snelheid kan aanpassen aan het overige verkeer, ook al betekent dat dat men harder rijdt dan wettelijk is toegestaan.

- De kennis over de benodigde remweg is onder deze groep bedroevend slecht. Ongeveer de helft weet wel de juiste boetebedragen te noemen die de politie kan uitdelen.

- Driekwart van de respondenten vindt dat het aangesproken worden door kinderen meer indruk maakt dan een bekeuring. Zelfs 90% van alle respondenten vindt dat het experiment herhaald moet worden, of men nu oud of jong is, man of vrouw/wel of geen kinderen heeft. Slechts 10% is het daar in het geheel niet mee eens. Zakelijke en leaserijders blijken moeilijk achteraf op te sporen en zijn daarom ondervertegenwoordigd onder de respondenten. De indruk bestaat dat het beeld iets minder positief zou zijn als deze groep wél voldoende zou zijn vertegenwoordigd.

- Veel respondenten vinden dat niet alleen de automobilist moet worden opgevoed, maar zéker ook de fietsende schooljeugd. Veel reacties wijzen in de richting van een 'gelijke monniken, gelijke kappen'-mentaliteit.

- Er zijn aanwijzingen gevonden dat deze ervaringsvorm een meer permanent karakter heeft op het gedrag dan bekeuringen, zij het dat het waarschijnlijk plaatsgebonden is. Dat pleit voor een meer regionaal opgezette actie.

## Summary

### Police, school children and speed offenders

In cooperation with the municipality of Waddinxveen, the police performed a unique, preventative experiment locally, as part of the post-holiday campaign: 'We're going back to school'. Unique, because the police received assistance with speed controls from upper grade primary school children. On control days, motorists who drove faster than 50 km/hr were stopped. Although they were not fined, the school children asked questions about why they were speeding. After the interview, the drivers received a brochure containing information about the campaign, braking distance, fines etc. The speed controls in Waddinxveen were held on roads in the vicinity of primary schools which need to be frequently crossed by school children. Waddinxveen serves both as thoroughfare for commuting traffic and as a centre of education for the region. The results of the process evaluation are as follows:

1. Amongst the members of police who cooperated with the study, the campaigns were generally regarded in a positive light, albeit that people were fairly unanimous in their opinion that the level of tolerance of 30 km/hr, below which fines were not given, was too high. It is proposed to adjust this level to 15 to 20 km/hour. This objection was also voiced by the majority of primary schools.
2. The police noted the registration number of the cars that were stopped for speeding. Using this information, about half the motorists (N=215) were subsequently sent a questionnaire to fill in. Little is known in retrospect of the structure of the sample group and the non-response group. For this reason, the results can only offer a general indication. 110 people returned a questionnaire form. The principal results of this questionnaire are as follows:
  - Over half the respondents agree that it is better to adapt one's speed to the other traffic on the road, even though this may mean one drives faster than legally permitted.
  - Knowledge about the required braking distance is extremely poor amongst this group, although about half are aware of the level of fines which the police can issue for speeding offences.
  - Three quarters of the respondents believes that being confronted by children makes a greater impression than a fine. No less than 90% of all respondents believes the experiment should be repeated, this response being independent of age, sex or whether they had children of their own. Only 10% disagrees entirely with this viewpoint. Drivers of commercial and lease vehicles proved to be difficult to trace in retrospect and are therefore under-represented amongst the respondents. It is likely that the impression gained would be somewhat less positive if this group were more proportionately represented.
  - Many respondents believe that it is not only the motorist who should be better educated, but certainly also the cycling school child. Many responses pointed in the direction of an 'equal treatment' mentality.
  - Indications were found that this form of confrontation leaves a more permanent impression on behaviour than do fines, albeit that this response is likely to be location-specific. This argues in favour of a more wide-ranging, regionally based campaign.

# Inhoud

## *Voorwoord*

1. *Inleiding*
2. *Inventarisatie van de actie 'Wij gaan weer naar school'*
  - 2.1. *Veldwerk*
  - 2.2. *Ervaringen en suggesties van radarwaarnemers*
  - 2.3. *Ervaringen en suggesties betreffende politie-opvang*
  - 2.4. *Ervaringen en suggesties van de betrokken basisscholen*
3. *Ervaringen en meningen van staande gehouden automobilisten*
  - 3.1. *Steekproefopbouw en response*
  - 3.2. *Generaliseerbaarheid versus bruikbaarheid*
  - 3.3. *Bekendheid met de actie 'Wij gaan weer naar school'*
  - 3.4. *Kennis betreffende remweg en hoogte van boetes*
  - 3.5. *Politie, schooljeugd en rijsnelheid*
  - 3.6. *Is de actie een succes?*
4. *Aanbevelingen*
  - 4.1. *Hoe nu verder?*
  - 4.2. *Draagvlakmeting en -verbreding*
  - 4.3. *Praktische tips*

## *Bijlage*

## Voorwoord

In het kader van de (landelijke) actie 'Wij gaan weer naar school' van Veilig Verkeer Nederland (VNN) heeft de politie van Waddinxveen snelheidscontroles uitgevoerd aan het begin van het nieuwe schooljaar. Een relatie met voornoemde actie is gelegd door het inschakelen van schoolkinderen uit groep 8 van het basisonderwijs bij de snelheidscontroles.

Deze actie kan gezien worden als een praktische invulling van de nieuwe tendens in het verkeersveiligheidsbeleid. Deze tendens houdt in dat de beheersfunctie zich meer dan vroeger wil richten op het motiveren van verkeersdeelnemers om blijvend (eigen) sociale verantwoordelijkheid in het verkeer te dragen. Motivering, door automobilisten die te hard hebben gereden niet te beboeten, maar ter plaatse te confronteren met kinderen (kwetsbare groep verkeersdeelnemers) die tijdens de schoolperiode dezelfde weg moeten oversteken.

De heren Hazebroek, werkzaam bij de politie te Waddinxveen, en Fennis, verkeerskundige bij dezelfde gemeente, zijn zowel initiatiefnemers als uitvoerders van dit Waddinxveense experiment.

Waddinxveen vervult een regionale functie, zowel voor het woon-werkverkeer als voor het basis- en voortgezet onderwijs.

Gezien het (mogelijk) regionale belang van dit experiment, heeft de heer Hazebroek na afloop van het experiment de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV om advies gevraagd bij de evaluatie. Gezien het unieke van dit experiment heeft de SWOV een verzoek gericht aan het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid in Zuid-Holland voor een financiële bijdrage. Deze bijdrage is ten behoeve van 'meten is weten' verstrekt door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland.

Voor zover mogelijk, heeft de SWOV een procesevaluatie uitgevoerd. De beschikbare gegevens zijn door de SWOV verwerkt en geanalyseerd. Het benodigde materiaal is door de politie van Waddinxveen verstrekt. Vooral de heer Hazebroek komt dank toe voor het vele werk dat hij voor dit onderzoek heeft verricht.

## 1. Inleiding

Waddinxveen vervult een regionale functie voor wat betreft het basis- en voortgezet onderwijs, maar ook met betrekking tot het woon-werkverkeer. Het doorgaande verkeer maakt vooral gebruik van de Noord-Zuid routes door Waddinxveen. Het zijn juist deze wegen waar ook veel scholieren van gebruik moeten maken op weg naar of van school.

In het kader van de (landelijke) actie 'Wij gaan weer naar school' heeft de politie in Waddinxveen in samenwerking met een verkeerskundige van de gemeente Waddinxveen een reeks van acties ontwikkeld aan het begin van het schooljaar 1993/1994. Eén van deze acties hield in dat twee weken lang (tijdens schooldagen) snelheidscontroles zijn uitgevoerd met staande houding op doorgaande wegen in de nabijheid van basisscholen. Om een duidelijke relatie te leggen tussen deze controles en de voornoemde actie heeft de politie de volgende strategie gevolgd:

Basisscholen hebben leerlingen uit groep 8 'geleverd', die bij de snelheidscontroles aanwezig waren. Hun taak heeft bestaan uit het stellen van vragen aan staande gehouden automobilisten over waarom ze te hard reden op een weg waar zij vaak moeten oversteken op weg naar of van school. Na het gesprek is aan de automobilisten een folder uitgedeeld, waarin informatie staat over onder andere het waarom van de actie, de remweg bij verschillende snelheden en verschillende hoogten van boetes voor te hard rijden. De politie zélf heeft - tijdens deze actie - géén bekeuringen uitgedeeld mits de snelheidsovertreding de 30 km/uur niet overschreed. Gebeurde dat, dan is wèl proces-verbaal opgemaakt, maar de mensen zijn niet aangesproken door leerlingen.

Ter ondersteuning van een beslissing of deze gecombineerde actie volgend jaar dient te worden herhaald (eventueel regionaal) hebben politie en gemeente behoefte aan een procesevaluatie. De evaluatie betreft onder andere de volgende vragen:

- Hoe is de organisatie en uitvoering van de actie onder de meewerkende politieagenten en de scholen die hebben meegewerkt ervaren?
- Hoe hebben staande gehouden automobilisten deze actie ervaren? Heeft men de folder gelezen?
- Welke suggesties voor verbetering zijn er?

De politie heeft zelf intern een inventarisatie gehouden onder de agenten die de radarposten hebben bezet tijdens de actie en de groep die - samen met schoolkinderen - de staande houdingen voor hun rekening hebben genomen. Daarnaast heeft de politie - via een vragenlijst - de basisscholen gevraagd om hun reactie.

Nadat de actie heeft plaats gevonden, heeft de politie de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV om advies gevraagd hoe staande gehouden automobilisten het best kunnen worden ondervraagd en hoe groot de steekproef moet zijn. De SWOV heeft een vragenlijst ontworpen (zie Bijlage) en geadviseerd deze aan alle staande gehouden automobilisten te sturen.

De politie was in de volgende vragen geïnteresseerd:

- In hoeverre is de automobilist(e) bekend met de inhoud van de actie 'Wij gaan weer naar school'?

- Was men van te voren op de hoogte van het experiment?
- Hoe heeft men de confrontatie met kinderen ervaren?
- Heeft men kennis genomen van de inhoud van de folder die aan hen is uitgereikt?
- Maakt zo'n gezamenlijke actie (politie en kinderen) meer indruk dan een bekeuring?
- Is men van mening dat het experiment herhaald moet worden?

Om privacyredenen is het versturen en retour ontvangen van de vragenlijsten uitgevoerd door de politie. Privacy, omdat de politie tijdens de actie de kentekens en merk/type genoteerd heeft van de staande gehouden auto's en aan de hand daarvan naam en adres kon opvragen.

De retour ontvangen vragenlijsten zijn vervolgens gekopieerd en aan de SWOV opgestuurd gelijk met de gegevens van de snelheidsmetingen, inventarisatielijst onder radarwaarnemers en de enquêteformulieren van politie en scholen.

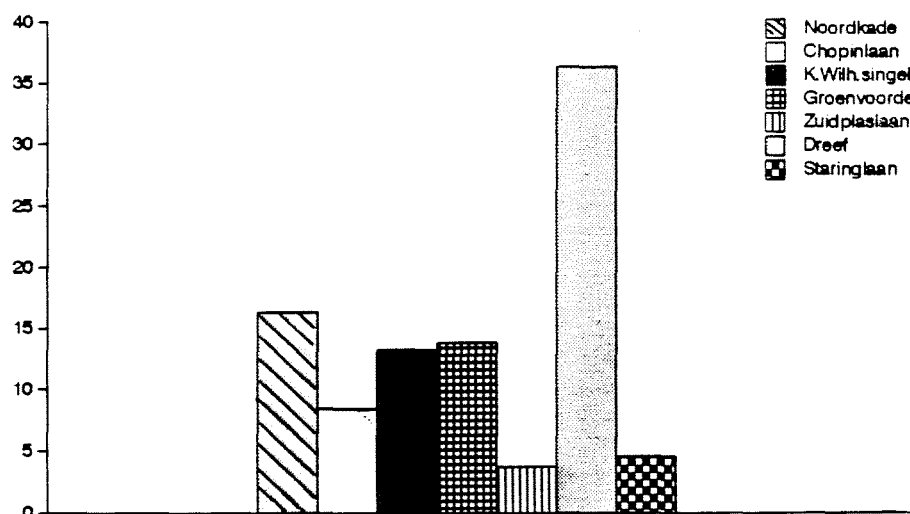


## 2. Evaluatie van de actie 'Wij gaan weer naar school'

### 2.1. Veldwerk

Op zeven verschillende doorgaande wegen zijn eind augustus/begin september 1993 snelheidscontroles uitgevoerd, verspreid over de dag. Automobilisten passeerden een 'burgerauto', uitgerust met radarapparatuur. Na ongeveer 50 meter passeerde men vervolgens een 'display', waarop de gereden snelheid verscheen. Vervolgens werd men staande gehouden als men harder dan 50 km/uur had gereden. Na staande houding kreeg men een waarschuwing van de politie en werd hen gevraagd of schoolkinderen vragen mochten stellen. Uitzondering hierop waren de automobilisten die harder dan 80 km/uur hadden gereden. Deze groep werd alleen bekeurd.

In totaal zijn 3091 automobilisten tijdens het experiment de controleposten gepasseerd. Van het aantal geregistreerde snelheidsovertredingen (433) zijn er 337 staande gehouden, waarvan er 167 woonachtig zijn in Wadinxveen. Ca. 15% van de automobilisten reed dus harder dan 50 km/uur. In Afbeelding 1 is per weg de procentuele verdeling gegeven van het aandeel automobilisten die harder reden dan 50 km/uur per controlepost.



Afbeelding 1. *Percentage automobilisten die harder reden dan 50 km/uur naar plaats*

Voorals de Dreef blijkt een weg waar meer dan één op de drie automobilisten harder rijdt dan 50 km/uur. Wellicht leent deze weg zich daar meer voor dan de andere wegen. Als dat zo is, kan het hoge percentage te-hardrijders ook bijvoorbeeld ontstaan omdat veel automobilisten (het gevoel hebben) zich (te moeten) 'aanpassen' aan de snelheid van anderen. In dat geval lijkt een infrastructurele oplossing voor de hand te liggen.

## 2.2. Ervaringen en suggesties van radarwaarnemers

De ervaringen van de waarnemers hebben enerzijds betrekking op de interne organisatie en anderzijds op het wel of niet preventief optreden van de politie tijdens snelheidscontroles en/of de duur van het experiment.

De volgende suggesties en opmerkingen zijn geïnventariseerd, hier en daar aangevuld door de schrijvers van dit rapport met mogelijke oplossingen:

1. Het inzetten van 'burgerauto's' camoufleert de snelheidscontrole beter dan het inzetten van herkenbare politieauto's. Snelheidsverdelingen vertonen daardoor een meer realistisch beeld. Daarom moet bij de start van zo'n actie deze mogelijkheid worden gegarandeerd!

2. De tijdblokken waarin gemeten is, lagen nogal verspreid over de dag. Dat betekende in de praktijk dat waarnemers soms meer dan 9 uur in dienst waren en - naar hun mening - slechts voor de helft effectief inzetbaar.

- Een goed opgezet rooster zou hier wellicht aan tegemoet kunnen komen.

3. Parallel aan de staande houdingen zijn kentekens genoteerd. In drukke perioden zou een camera een goede ondersteuning daarbij zijn.

- Gegeven het feit dat het noteren van kentekens hier en daar aanleiding heeft gegeven tot fouten, kan dat door het gebruik van een camera worden voorkomen.

4. Een beter overleg vóóraf tussen organisatie en waarnemers over de te kiezen radarplaatsen wordt sterk aanbevolen.

- Er moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de vragen: Leent de weg zich voor te hard rijden? Is er voldoende ruimte en afstand op de gekozen weg om een 'burgerauto' met camera te plaatsen, een display waarop de gereden snelheid op verschijnt en een veilige mogelijkheid om de staande houdingen uit te voeren, zodanig dat kinderen rustig hun vragen kunnen stellen?

5. Er bestaat behoefte aan het 'proefdraaien' vóóordat de eigenlijke metingen van start gaan.

6. Over het algemeen was men van mening dat de periode van het preventief optreden te lang was. (De periode waar hier op bedoeld wordt betrof ca. twee weken en zou na een maand gevolgd worden door een repressieve actie). Men is van mening dat meer effect kan worden verwacht als de politie direct repressief optreedt, eventueel aansluitend op de waarschuwingsperiode.

- Uit de inventarisatie wordt niet duidelijk wat er bedoeld wordt met 'meer effect', bijvoorbeeld: op wie en/of waarvan. Op grond van de resultaten uit de enquête onder automobilisten kan de indruk bij de politie over wel of niet preventief optreden worden genuanceerd (zie Hoofdstuk 3).

Met de traditionele beheersfunctie van de politie is de hier aangetroffen mening wèl geheel in overeenstemming. Als echter gekeken wordt naar de nieuwe tendens binnen het verkeersveiligheidsbeleid, gericht op het meer dan vroeger motiveren van verkeersdeelnemers om eigen sociale verantwoordelijkheid in het verkeer te dragen, dan kan op grond van de resultaten van dit onderzoek het volgende worden geconcludeerd: met opzet, aanpak en uitvoering van het hier beschreven experiment heeft de politie in Waddinxveen een trend gezet hoe men aan dat nieuwe beleid uitvoering kan geven binnen de beheersfunctie die zij in het verkeer vervult.

### 2.3. Ervaringen en suggesties betreffende politie-opvang

Naast de radarwaarnemers hebben ploegen van de politie de staandhoudingen voor hun rekening genomen, samen met groepjes leerlingen uit groep 8 van de basisschool.

De belangrijkste opmerkingen, suggesties en aanbevelingen zijn verzameld aan de hand van een interne enquête (onder 7 politiefunctionarissen). Ook hier hebben wij de vrijheid genomen om aan de hand daarvan hier en daar aanvullende suggesties te doen.

1. Aanbevolen wordt de tijd dat een groepje kinderen wordt ingezet in te korten. Na een bepaalde tijd is 'het nieuwtje' er voor hen af en blijkt het moeilijk om hun aandacht vast te houden. Voor de politie zelf is het werken met verschillende groepjes óók prettiger, vanwege het enthousiasme van de groep in de beginperiode. Op een enkeling na (geen mening) heeft men het werken met kinderen positief ervaren.

2. Alle betrokkenen zijn van mening dat staande gehouden automobilisten positief hebben gereageerd op het experiment.

3. Op één na zijn allen van mening dat de actie een succes is en moet worden herhaald. Bijna allen voegen daar echter aan toe dat de tolerantiegrens waaronder niet bekeurd is te hoog is gesteld, nl. 30 km/uur. Over het algemeen vindt men een tolerantiegrens van 15 à 20 km/uur meer in overeenstemming met de (opvoedkundige?) taak van de politie. Boven deze grens moet de politie repressief optreden, ook al betreft het een speciale actie.

- Wellicht speelt hier het gevoel een rol dat men als politieman/-vrouw de geloofwaardigheid tegenover de buitenwacht verliest, als men te tolerant is.

4. Het oordeel over de inzet van het promotieteam van Veilig Verkeer Nederland (VVN) is sterk verdeeld. Een aantal hebben géén team gezien, een aantal zijn ontevreden over de inzet van het team terwijl er ook een paar daarover zéér tevreden zijn.

- Voor de schrijvers van dit rapport is het moeilijk na te gaan hoe deze verschillen kunnen of moeten worden geïnterpreteerd. In ieder geval vraagt de samenwerking met promotieteams van VVN om een nadere evaluatie.

### 2.4. Ervaringen en suggesties van de betrokken basisscholen

Vijftien basisscholen zijn aangezocht om leerlingen te leveren uit groep 8 om de politie te assisteren bij de snelheidscontroles. Vervolgens is aan deze scholen enquêteformulieren uitgereikt door de politie om langs die weg hun reacties te kunnen peilen. Dertien formulieren zijn geretourneerd.

De belangrijkste opmerkingen en suggesties worden hier gebundeld weergegeven (eventueel aangevuld met suggesties van de schrijvers):

1. Van de 12 volledig ingevulde formulieren blijken 10 scholen het niet eens te zijn met de door de politie gestelde tolerantiegrens van 30 km/uur. Over welke tolerantiegrens wel aanvaardbaar is, lopen de meningen uiteen en variëren tussen de 0 en 20 km/uur. Daarboven moet de politie repressief optreden, vindt men.

- Deze reactie komt dus redelijk overeen met die van de politie-agenten in het veld. In een vervolgactie blijkt het dus nodig om de achterliggende visie ook duidelijk uiteen te zetten aan scholen, namelijk: dat men zoveel

mogelijk te hard rijdende automobilisten wil confronteren met de bedreiging die zij vormen voor overstekende scholieren van basisscholen. Dit vanuit de verwachting dat zo'n confrontatie meer effect zal sorteren dan een geldboete alleen.

2. Slechts één school vindt alle voorgestelde tijdperioden dat kinderen kunnen assisteren acceptabel, behalve 'tussen de middag'. Alle anderen hebben daar géén problemen mee gehad.

3. Over het algemeen vindt men de opvang en begeleiding van de kinderen door de politie goed. Eén controledag is vervallen in verband met een ongeluk en één controledag door planningsproblemen bij de politie. Daarover zijn de betrokken scholen niet tijdig of in het geheel niet ingelicht. Deze scholen doen de suggestie om in dergelijke gevallen in gezamenlijk overleg een andere dag te plannen, zodat teleurgestelde kinderen alsnog mee kunnen doen.

- Bij het organiseren van een gezamenlijke actie tussen politie en schoolkinderen valt daarom te denken aan het vooraf plannen van reservedagen. Dat biedt zowel de school als de politie meer vrijheid van handelen; men is flexibeler.

4. Ook hier blijken de meningen over de inzet van een promotieteam van VVN verdeeld. De ervaringen komen overeen met die van de politie zoals eerder al beschreven.

5. De eindconclusie van alle scholen is, dat de actie moet worden herhaald; men is zonder uitzondering enthousiast! Eén school spreekt zelfs de hoop uit dat het feit dat ze dit keer niet zijn ingeschakeld niet betekent dat ze de volgende keer óók niet mee kunnen doen!

- Gezien de enthousiaste reacties van de scholen zou nagegaan kunnen worden of, aansluitend op deze 'praktijkervaring' er een verkeerseducatieprogramma aan kan worden gekoppeld!

Andere meer algemene opmerkingen en/of suggesties zijn:

- De politie zou vóóraf op school een korte uitleg en instructie moeten geven, eventueel gekoppeld aan een informatie-avond aan de ouders van kinderen uit groep 8.

- Na afloop van het experiment zou het goed zijn om samen (politie en kinderen) ervaringen uit te wisselen.

- Verschillende scholen stellen voor de instructie te koppelen aan de instructie voor klaarovers.

- Op de controledag zélf zou het aan te bevelen zijn om de kinderen die meedoen door de politie van/naar school te halen/brengen.

- Door één van de scholen wordt voorgesteld dat de politie ook meer en strenger controle zou moeten uitvoeren op het verkeersgedrag van de scholieren zèlf (vooral de groep 12 tot 16-jarigen), omdat ook zij een gevaar op de weg zijn door het niet naleven van de verkeersregels.

In Hoofdstuk 3 komt aan de orde dat er aardig wat automobilisten dezelfde mening zijn toegedaan.

- Het feit dat een aantal kinderen zijn geïnterviewd door Radio West is positief ontvangen.

### 3. Ervaringen en meningen van staande gehouden automobilisten

#### 3.1. Steekproefopbouw en response

Slechts aan ongeveer de helft van de overtreeders (N=215) kon een vragenlijst worden toegestuurd. Volgens de politie zijn daar verscheidene oorzaken voor aan te wijzen, zoals:

- Vanwege gebrek aan capaciteit zijn een aantal overtreeders niet staande gehouden (N=96).
- Mensen die zijn bekeurd (N=12; >80 km/uur).
- Overige redenen (N=110; zonder nadere kwantificering):
  - Tenaamstelling van het kenteken was op naam van het bedrijf of afgegeven voor een leasebedrijf. Daar het kenteken niet was opgenomen op het formulier was navraag binnen bedrijf of lease-administratie niet mogelijk. Het werkelijke aandeel van deze groep is niet meer te achterhalen, maar is volgens de politie redelijk groot.
  - Opgenomen kenteken correspondeerde niet met het merk van de auto of omgekeerd.
  - In één geval géén kenteken genoteerd.
  - Kenteken moeilijk leesbaar/onleesbaar.
  - Onbestelbaar door PTT retour (2).
  - Afmelding, omdat men in het geheel niet in Waddinxveen was geweest in die periode (ca. 8).

In het totaal zijn 110 formulieren retour ontvangen. Dat betekent een response van iets meer dan 50% (110 van de 205), wat voor een schriftelijke enquête géén slecht resultaat is.

Zowel over de opbouw van de response als de non-response is weinig of niets bekend. De oorzaak daarvan is terug te voeren op de korte termijn (ca. 1 week) waarop de vragenlijst moest worden ontwikkeld, de adressen per kenteken moesten worden achterhaald en de vragenlijst moest worden verzonden.

De politie had namelijk gepland in de eerste week van oktober een follow-up van de snelheidscontroles te houden op dezelfde wegen en dezelfde tijden. Dit keer zou de actie niet van te voren worden aangekondigd.

Snelheidsovertreders zouden allemaal worden bekeurd. De kans werd groot geacht dat onder de snelheidsovertreders automobilisten zouden zijn die ook de eerste keer (= te evalueren actie) al waren staande gehouden, zeker ten tijde van het woon-werkverkeer. Daarom is ernaar gestreefd de vragenlijst te versturen vóórdat de tweede snelheidscontrole van start ging. Organisatorisch is dat gelukt, maar daardoor zijn ook een aantal onvolkomenheden geïntroduceerd. De belangrijkste zijn:

- De vragenlijst is niet 'uitgetest', wat de interpretatie van de antwoorden kan bemoeilijken.
- Uit de response blijkt dat een aantal mensen niet in de gaten hebben gehad dat op de achterkant van het formulier óók vragen stonden. Althans, een aantal formulieren was slechts aan één kant ingevuld. Een klein aantal mensen weigerden informatie over gezinssamenstelling, geslacht en leeftijd. Men weigerde het, omdat de politie dat zèlf óók wel kon achterhalen via het kenteken!

In totaal zijn daarom 12 formulieren niet volledig ingevuld geretourneerd.

- Er is bij de verzending géén mogelijkheid ingebouwd om een relatie te kunnen leggen tussen de verzonden en retour ontvangen formulieren. Dit had bijvoorbeeld gerealiseerd kunnen worden door de antwoordveloppen samen met het adressenbestand te nummeren, zonder dat de privacy wordt geschaad.

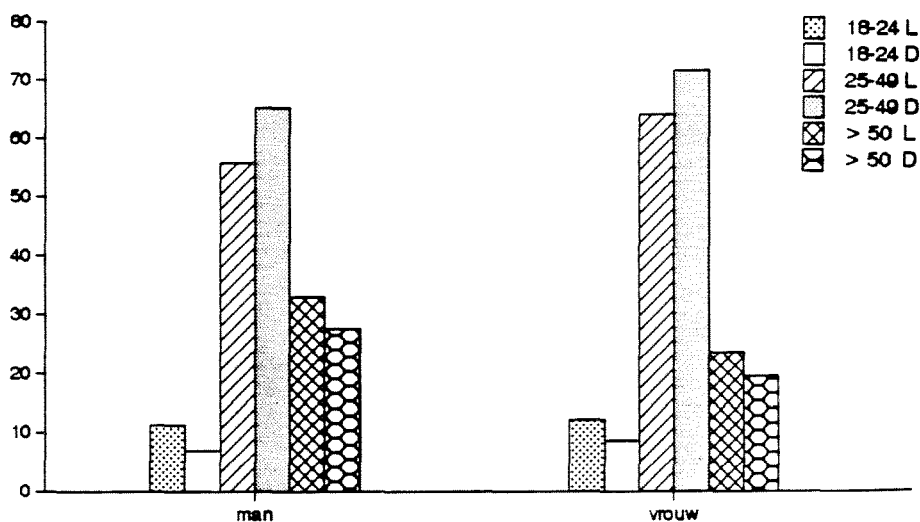
Daarom kan zowel over de samenstelling van de response en non-response niets worden gezegd.

- Uit diverse bronnen (rijkspolitie, onderzoek e.d.) is bekend dat lease-/zakenrijders via het kenteken moeilijk te achterhalen zijn, zoals ook hier weer blijkt. Aangenomen mag worden dat dit bekend is bij deze groep automobilisten en dat die kennis wellicht invloed heeft op hun snelheidsgedrag tegenover dat van de particuliere automobilist. De waarschijnlijke ondervertegenwoordiging van deze groep in de steekproef is daarom te betreuren. Bij herhaling van de gezamenlijke actie kan dit gemis wellicht worden voorkomen door naam en adres van de bestuurder te noteren in plaats van het kenteken.

### 3.2. Generaliseerbaarheid versus bruikbaarheid

Op grond van het voorgaande kunnen de resultaten van de enquête alleen op indicatief niveau worden beschreven; de resultaten zijn dus niet generaliseerbaar.

Als gekeken wordt naar geslacht, leeftijd en rijbewijsbezit dan komen de verdelingen redelijk overeen met die van de landelijke. Alleen de leeftijdsgroep 25 t/m 49-jarigen is onder de respondenten wat oververtegenwoordigd ten opzichte van de landelijke verdeling. Mogelijk wordt dat veroorzaakt door het grote aandeel woon-werkverkeer in de steekproef. Afbeelding 2 geeft de verdelingen weer.



Afbeelding 2. Verdeling van het rijbewijsbezit

Het is op grond van de redelijke vergelijkbaarheid (leeftijd en geslacht: landelijk rijbewijsbezit versus steekproef) te verdedigen dat er géén grote

verschillen zullen worden gevonden in de meningsvorming als de steekproef wel representatief was en van voldoende omvang. Het is aan de andere kant moeilijk in te schatten of de mogelijk ondervetegenwoordigde zakelijke en leaserijders het beeld dat uit deze enquête naar voren komt positief dan wel negatief zouden hebben beïnvloed (zie par. 3.1).

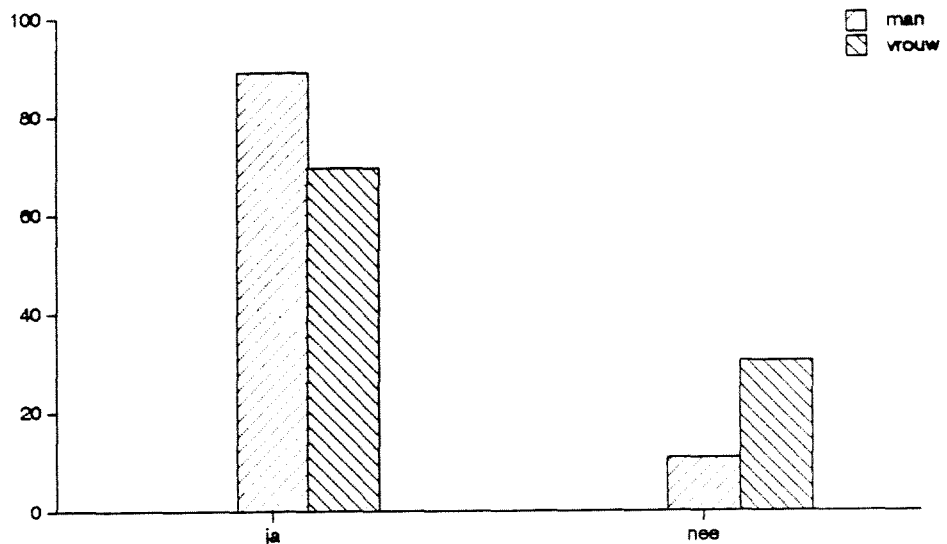
### 3.3. Bekendheid met de actie 'Wij gaan weer naar school'

Politie en gemeente hebben de plaatselijke en regionale kranten ingelicht over de voorgenomen actie van de Waddinxveense politie om snelheidscontroles te houden in de laatste week van augustus en de eerste week van september 1993. Volgens de politie heeft de pers daarbij aandacht besteed aan de koppeling van deze actie met de actie 'Wij gaan weer naar school'. Aangenomen mag worden dat mensen uit Waddinxveen en omstreken dus op de hoogte konden zijn van de actie.

Aan de respondenten is eerst gevraagd of ze wel eens iets gehoord of gezien hadden over de actie 'Wij gaan weer naar school' vóórdat ze zijn staande gehouden tijdens de snelheidscontrole.

Ongeveer 80% van hen antwoordt daar bevestigend op en 20% had er vóór hun staande houding nog nooit van gehoord. Daar Waddinxveen ook voor het woon-werkverkeer een regionale functie vervult, kan het zijn dat onder deze 20% mensen zijn die niet woonachtig zijn in de regio Waddinxveen en/of sporadisch door Waddinxveen komen.

Interessant is dat er verhoudingsgewijze meer vrouwen dan mannen niet op de hoogte zijn van deze actie, zoals in Afbeelding 3 te zien is.



Afbeelding 3. Percentage respondenten op de hoogte van de actie 'Wij gaan weer naar school' naar geslacht.

Vervolgens is de vraag gesteld: waar richt de actie 'Wij gaan weer naar school toe' zich volgens u op?

Men kon uit een aantal mogelijkheden kiezen. Was géén van de antwoordcategorieën juist, dan kon men het doel van de actie zèlf omschrijven. Slechts één respondent heeft daar gebruik van gemaakt. De gegeven omschrijving bleek achteraf gelijk te zijn aan één van de uitgeschreven mogelijkheden.

Op de verschillende antwoordcategorieën is als volgt gescoord:

- de actie richt zich alleen op het rijgedrag van automobilisten (30%);
- de actie richt zich op automobilisten èn schoolgaande jeugd (67%);
- de actie richt zich op een feestelijke opening van het nieuwe schooljaar (1%);
- de actie richt zich alleen op de schoolgaande jeugd (1%).

Wellicht heeft de folder die de respondenten kregen uitgereikt door de jeugd er toe bijgedragen dat een correcte score naar het doel van de actie redelijk hoog is, nl. 67%. Aan de andere kant denkt nog (of juist na de opgedane ervaring?) 30% dat de actie zich alleen richt op het rijgedrag van de automobilist.

Op de vraag of de respondenten van te voren op de hoogte waren van de politie-actie, antwoordt slechts 15% daar bevestigend op en 80% zegt daar niet van op de hoogte te zijn geweest. De rest (5%) heeft de vraag overgeslagen of gewoon niet ingevuld. Wellicht is hier sprake van een sociaal wenselijk antwoord. Tóch een overtreding maken ook al is men op de hoogte van een snelheidscontrole kan erger worden ingeschat, dan zich van de 'domme' te houden. Daarbij kan ook hebben meegespeeld de onzekerheid of de politie tóch aan de hand van dit formulier wellicht een bekeuring zal geven? Het enquêteformulier hebben ze van de politie ontvangen met een begeleidende brief, waarin wordt uitgelegd hoe de politie aan hun woonadres is gekomen.

Het kan ook zijn dat maar weinig repondenten de regionale/plaatselijke kranten (goed) lezen.

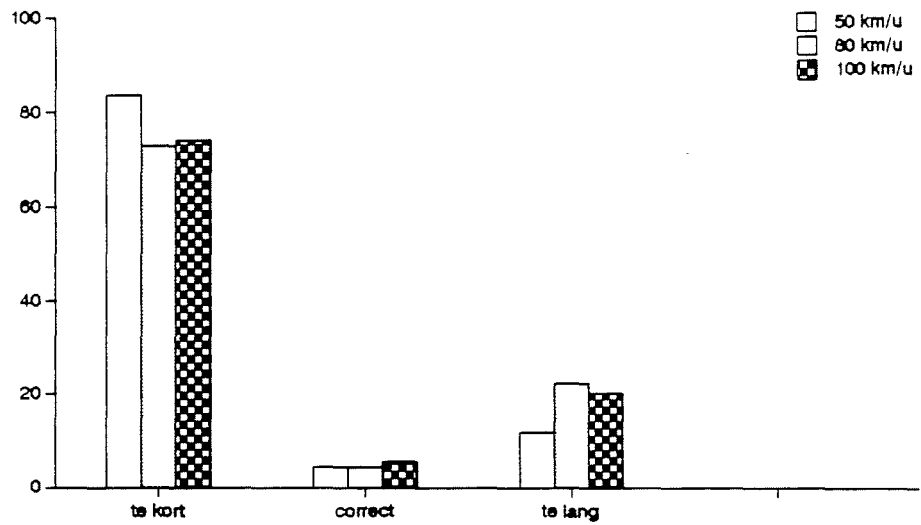
#### 3.4. Kennis betreffende remweg en hoogte van boetes

In de uitgereikte folder wordt informatie verstrekt over de remweg, gegeven verschillende snelheden op een normale, droge weg. Verder wordt uitgelegd dat de benodigde remweg sterk toeneemt onder abnormale omstandigheden, zoals regen, gladheid, vuil wegdek e.d.

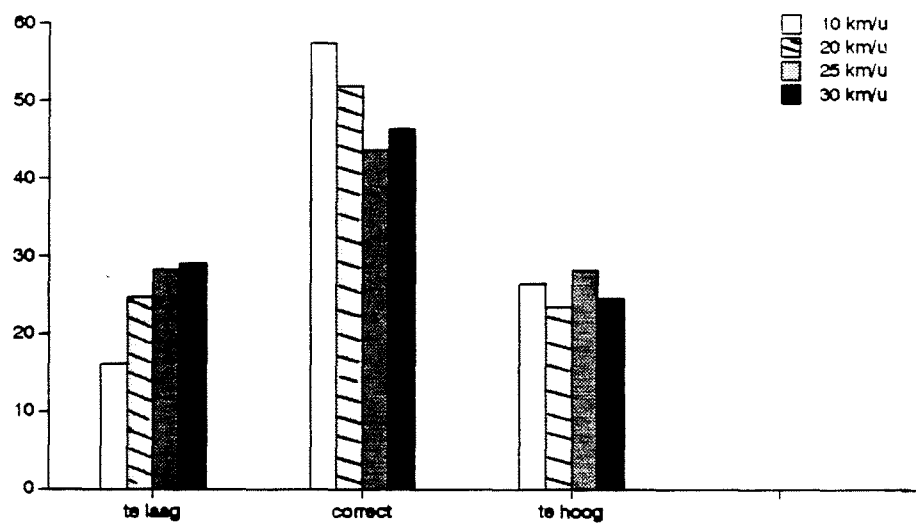
Om een indruk te krijgen wat er over deze vorm van informatie met betrekking tot de remweg is blijven hangen, is aan de respondenten gevraagd hoe lang zij hun remweg schatten bij 50, 80 en 100 km/uur. Verrassend is de grote variatie tussen de antwoorden voor alle drie de snelheden, zie de onderstaande tabel.

| Snelheid   | Kortste en langste remweg in meters | Juiste antwoord volgens folder |
|------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| 50 km/uur  | 1 - 60                              | 30                             |
| 80 km/uur  | 3 - 150                             | 60                             |
| 100 km/uur | 5 - 200                             | 90                             |





Afbeelding 4. Schattingen van de remweg bij 50, 80 en 100 km/uur



Afbeelding 5. Schattingen van boetes bij overtreding van de snelheid

Niet alleen blijkt men weinig accuraat de remweg bij een bepaalde snelheid te kunnen schatten. Meer dan de helft schat de remweg voor alle drie de snelheden consequent te kort, zoals is te zien in Afbeelding 4. Meer op de hoogte blijkt men te zijn met de boetes die door de politie tijdens snelheidscontroles kunnen worden gegeven. Ongeveer de helft kan het correcte boetebedrag noemen dat hoort bij de verschillende snelheids-overtredingen en dat geldt vooral voor binnen de bebouwde kom!

Net als bij de remweg blijken ook hier de verschillen tussen het laagste en het hoogste bedrag bij verschillende snelheidsovertredingen groot (zie onderstaande tabel).

| Snelheid          | Laagste en hoogste boetebedrag in gld | Juiste antwoord uit folder |
|-------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| 10 km/uur te hard | f 15 - 175                            | f 50                       |
| 20 km/uur te hard | f 30 - 180                            | f 100                      |
| 25 km/uur te hard | f 50 - 400                            | f 150                      |
| 30 km/uur te hard | f 60 - 500                            | f 200                      |

Uit het voorgaande kan men de conclusie trekken dat de kennis over de remweg onder deze groep respondenten bedroevend is. Kennis daarover via een folder 'werkt' blijkbaar niet. Tussen de 70% en 85% van de respondenten (afhankelijk van de snelheidsovertreding) vult de boetebedragen echter correct of te hoog in. Daar het hier de groep 'snelheidsovertreders' betreft lijkt het er op dat voor hen het risico van een bekeuring blijkbaar niet opweegt tegen - de wens of gewoonte? - om harder te rijden dan is toegestaan. Het is ook mogelijk dat deze informatie wél uit de folder is blijven hangen, omdat men bijvoorbeeld niet bekeurd is.

### 3.5. Politie, schooljeugd en rijnsnelheid

Aan de hand van twee uitspraken is nagegaan of mensen de aanwezigheid van schooljeugd tijdens de snelheidscontroles wel of niet op prijs stellen. De beide uitspraken, waarover de mening van de respondenten is gevraagd, luiden:

1. Ik vind het niet prettig als de politie samen met scholieren snelheidscontroles uitvoert.
2. Vragen van scholieren over 'waarom' je te hard reed maken meer indruk op me dan een geldboete van de politie voor te hard rijden.

In onderstaande tabel zijn de antwoorden (in absolute aantallen) op beide vragen in één tabel gezet.

| Vraag 1:<br>Snelheidscontrole met scholieren | Vraag 2: Vragen door scholieren |             |        | Totaal |
|--|---------------------------------|-------------|--------|--------|
|  | Eens                            | Geen mening | Oneens |        |
| Eens   | 37                              | 4           | 5      | 46     |
| Geen mening                                  | 14                              | 8           | 2      | 24     |
| Oneens                                       | 27                              | 4           | 3      | 34     |
| Totaal                                       | 78                              | 16          | 10     | 104    |

Driekwart van de respondenten (nl. 78) is het er mee eens dat het worden aangesproken door scholieren méér indruk maakt dan het krijgen van een boete. Hierbij moet rekening worden gehouden met het feit dat ze tijdens hun staande houding niet zijn bekeurd! Bijna de helft van de respondenten die positief reageren (nl. 37) vindt het

echter niet prettig als de politie samen met kinderen snelheidscontroles uitvoert. Dat lijkt met elkaar in tegenspraak.

Als men deze 37 mensen uit de groep haalt die zeggen het niet prettig te vinden als politie samen met schooljeugd controleert (nl. 46) dan kan worden geconcludeerd dat de meerderheid van de respondenten liever wordt staande gehouden door politie en aangesproken door kinderen, dan dat ze alleen maar worden bekeurd.

Met andere woorden, iets minder dan de helft van alle respondenten (nl. 46) vindt snelheidscontroles niet prettig, of de politie daar nu wel of niet kinderen bij inzet. Van deze groep is de meerderheid (37) het wel eens dat confrontatie met schoolkinderen over hun gedrag meer indruk maakt dan een bekeuring. Dat betekent dat de gezamenlijke actie van politie en schoolkinderen (zonder boete) duidelijk positiever wordt ervaren dan snelheidscontroles met boetes alleen.

Ongeveer 10% van alle respondenten vindt het worden aangesproken door kinderen niet prettig. Waarom zij die mening zijn toegedaan, komt verder in dit hoofdstuk uitgebreider aan de orde. Interessant is wel dat deze groep meer uit mannen dan vrouwen bestaat (zie onderstaande tabel). Gezien de kleine aantallen kunnen hieraan geen verdere conclusies worden verbonden. In deze groep zitten mensen die wel en geen kinderen hebben en tot verschillende leeftijdsgroepen behoren.

| Geslacht | Vragen van scholieren maken meer indruk |             |        |        |
|----------|---|-------------|--------|--------|
|          | Eens                                    | Geen mening | Oneens | Totaal |
| Mannen   | 40                                      | 9           | 8      | 57     |
| Vrouwen  | 38                                      | 7           | 2      | 47     |

Zoals in Hoofdstuk 2 al door de radarwaarnemers is opgemerkt leent één van de doorgaande wegen (de Dreef) zich blijkbaar voor te hard rijden. Om na te gaan of men het beter of veiliger vindt zich aan te passen aan de snelheid op de weg, dan zich te houden aan de geldende maximum snelheid is hun mening gevraagd over de volgende uitspraak:

- Het is veiliger voor mijzelf en anderen als ik me aanpas aan de snelheid van het andere verkeer op de weg, ook al rijd ik daardoor harder dan ik wettelijk mag.

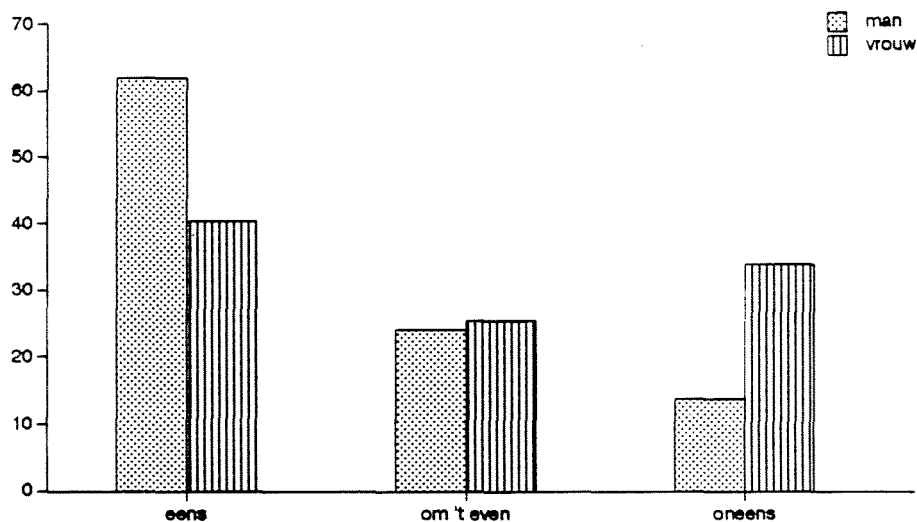
Nagegaan is of jongeren het eerder eens zijn met deze uitspraak dan ouderen. Hoewel de aantallen géén statistische toets toestaan, geven de uitkomsten op het eerste gezicht geen aanwijzing daarvoor.

Wel blijkt dat de helft van alle respondenten, ongeacht leeftijd, het met deze uitspraak eens is (zie de tabel op blz. 20).

Eén van de respondenten voegde er als extra informatie aan toe: van mijn rij-instructeur kreeg ik juist het advies om dat te doen, dat was veiliger!

Vervolgens is nagegaan of het eerder mannen dan vrouwen zijn die het met de uitspraak eens zijn dat je je maar beter kan aanpassen aan de snelheid van de weg, dan je te houden aan de maximum snelheid. Afbeelding 6 geeft een illustratie van de verdeling.

| Leeftijds-<br>klasse | Aanpassen snelheid veiliger voor allen |             |           |            |
|----------------------|--|-------------|-----------|------------|
|                      | eens                                   | geen mening | oneens    | totaal     |
| 18 - 24              | 4                                      | 3           | 1         | 8          |
| 25 - 34              | 15                                     | 4           | 6         | 25         |
| 35 - 44              | 18                                     | 8           | 10        | 36         |
| 45 - 54              | 11                                     | 5           | 6         | 22         |
| > 55                 | 6                                      | 6           | 1         | 13         |
| <b>Totaal</b>        | <b>54</b>                              | <b>26</b>   | <b>24</b> | <b>104</b> |



Afbeelding 6. *Meningen over aanpassen aan snelheid van anderen naar geslacht*

Er blijken inderdaad meer mannen dan vrouwen het eens te zijn met de gegeven uitspraak. Vooral het percentage 'oneens' is bij de vrouwen duidelijk hoger.

**Samengevat:** Iets minder dan de helft van de respondenten blijkt snelheidsscontroles niet prettig te vinden, of de politie daar nu wel of niet kinderen bij betreft. Daartegenover is 75% van alle respondenten het er mee eens dat het worden aangesproken door kinderen op hun gedrag meer indruk maakt dan een bekeuring! Meer mannen dan vrouwen zijn het daar niet mee eens, maar deze groep is klein (10%).

Ongeveer de helft van de respondenten past liever de snelheid aan aan anderen, ook al ligt die hoger dan wettelijk is toegestaan. Ook hier lijken meer mannen dan vrouwen zich daardoor te laten beïnvloeden.

### 3.6. Is de actie een succes?

#### *Invloed op gedrag*

Aan de respondenten is gevraagd of zij door deze ervaring het gevoel hebben dat ze nu hun snelheid wel minderen als ze schoolkinderen zien. Hoewel meer dan de helft (54%) daar op antwoordt: altijd, wordt daar in veel gevallen aan toegevoegd: 'maar dat deed ik altijd al' (10%); 'altijd, omdat kinderen onverwacht kunnen reageren' (12%) of 'afhankelijk van de omstandigheden' (8%).

De indruk bestaat dat deze vraagstelling niet geheel aan het doel heeft beantwoord. Ongeveer 20% van de respondenten gaat op dit onderwerp apart in bij de rubriek: opmerkingen. De belangrijkste opmerking die hier is gevonden, geeft een aanwijzing dat de ervaring plaatsgebonden lijkt. Zelfs na een maand merkt deze respondent dat de opgedane ervaring het eigen gedrag nog steeds beïnvloedt, zij het dat het zich beperkt tot Waddinxveen.

- "Een héle goede manier! Dergelijke acties mogen altijd en hebben een blijvend resultaat. Bekeuringen, per giro betaald, géén enkel! Vreemd genoeg blijft Waddinxveen de plek waar 'het' gebeurde. Ook de plek waar ik mijn snelheid nu altijd terugneem. Niet in Alphen, waar ik woon. Het 'snelheidsbewustzijn' beperkt zich tot Waddinxveen. Raar hè? Voor politie en scholieren: bedankt, het maakt indruk!"

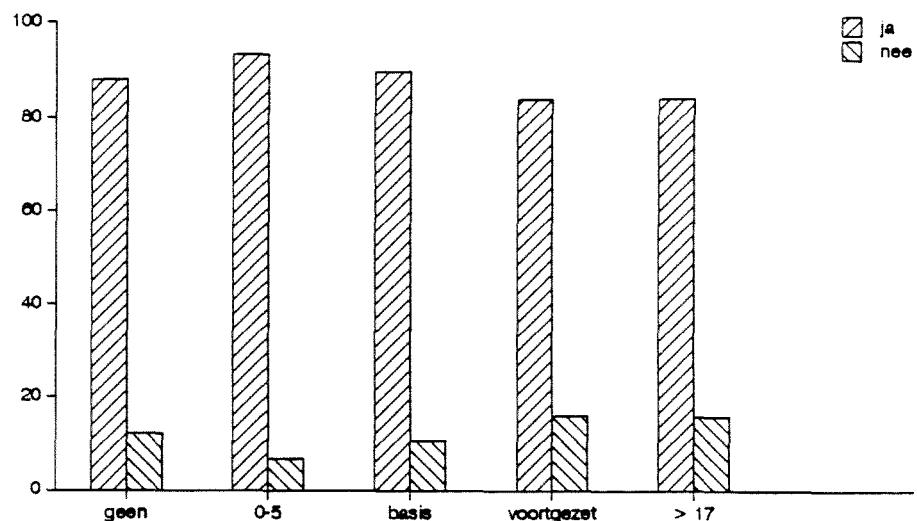
Met andere woorden, het is niet mogelijk om uit de antwoorden een duidelijke aanwijzing te krijgen dat velen van hen - na de opgedane ervaring - zeggen zich anders te gedragen. Met nametingen zou dit kunnen zijn vastgesteld. Wel geeft de extra uitleg van een aantal respondenten een indicatie dat dergelijke 'shokeffecten' plaatsgebonden lijken. Dat zou er voor pleiten om een dergelijke actie eerder regionaal dan plaatselijk te houden.

#### *Herhaling van de actie*

Ten slotte is met een open vraag de mening gepeild in hoeverre men vindt dat de politie nog eens een dergelijke actie met schoolkinderen moet houden.

Van de 101 respondenten die deze vraag hebben beantwoord, blijkt de overgrote meerderheid (90%) er voorstander van te zijn dat de actie wordt herhaald. Slechts 10% is het daar niet mee eens.

Verwacht werd dat mensen met jonge kinderen of kinderen in het voortgezet onderwijs daar eerder positief op zullen antwoorden dan mensen die géén kinderen hebben of waarvan de kinderen al de deur uit zijn. Dit vanuit hun opvoedkundige taak. Deze verwachting wordt niet bevestigd. In Afbeelding 7 zijn de percentages weergegeven naar het wel of niet hebben van kinderen. Daarbij is meer dan één antwoord mogelijk geweest. Men kan bijvoorbeeld een kind onder de 5 jaar hebben en een kind op de basisschool. Voor deze dubbeltellingen is niet gecorrigeerd, omdat het hier gaat om de reactie van mensen, gegeven het wel of niet hebben van een kind in een bepaalde leeftijdsgroep.



Afbeelding 7. Meningen over herhalen van de actie naar wel of geen kinderen

Uit de groep voorstanders hebben 74 respondenten een reden opgegeven waarom men vindt dat de actie moet worden herhaald. De redenen zijn gebundeld in de rubrieken: 'bewustwording' (met onderverdelingen), 'het maakt indruk' en 'positief beeld van de politie'.

#### Positieve reacties

Per rubriek worden telkens een aantal markante uitspraken gegeven.

1. Bewustwording van het (eigen) gewoontegedrag (N=15).

- "Tijdens het woon-werkverkeer let je vaak minder op".
- "Zo'n actie zet weer eens de puntjes op de 'i' bij bepaalde verkeersregels".

2. Bewustwording van de kwetsbaarheid van schoolkinderen (N=8).

- "Hierdoor worden bestuurders van auto's zich meer bewust van de gevaren die schoolkinderen lopen"
- "Ik ben toen pas echt geschrokken en realiseerde me, dat als het misgaat, wat een leed je dan kan veroorzaken voor zowel een ander als voor je zelf!"

3. Bewustwording van automobilist en schooljeugd samen (N=15).

- "Door deze actie leren zowel *scholier* als *automobilist* zich in het verkeer te gedragen!".
- "Controleert u ook eens de bromfietser en let u eens op hoe de jeugd zelf zich op de fiets gedraagt! Met z'n drieën naast elkaar en als je dan toetert kijken ze je vreemd aan! Hand uitsteken wordt helemaal niet meer gedaan!"
- "Het goed is zowel goed voor de automobilist als voor de kinderen, want op het rijgedrag van fietsende kinderen valt ook wel wat te aan te merken! Daar kan ook wel een actie voor worden gehouden!"

4. Bewustwording van de schooljeugd zèlf (N=7).

- "Door deze actie worden kinderen direct met hun neus op de feiten/fouten gedrukt en kinderen worden zodoende al vroeg geconfronteerd met verkeersovertredingen. Te veel klinkt nog in de auto de opmerking van de ouder-bestuurder: wat geeft dat nou jôh!"
- "Daardoor wordt ook weer het eigen gedrag van de schooljeugd bij hen ter sprake gebracht, want tijdens de controle moest ik menigmaal inhouden c.q. uitwijken voor de schooljeugd die 3 en 4-breed op de weg reden!"

5. Het maakt meer indruk (N=24).

- "Ga zo door! Dit soort acties geven meer inzicht in de situaties die zich voor doen!"
- "Het heeft op mij een blijvende indruk gemaakt als een kind je er op wijst hoe onverantwoordelijk je bezig bent!"
- "Het heeft een positieve werking om door middel van schoolkinderen berispingen uit te delen. Het blijft meer bij je hangen!"

6. Positief beeld van de politie (N=5).

- "Ja, omdat de actie door u op sympathieke wijze werd gevoerd en je als oudere moet wennen aan kinderen die je vragen waarom je te hard reed"
- "Zo'n actie maakt veel meer indruk en de politie laat zich zo ook eens van een andere kant zien! Leerzaam, leuk en origineel! Voor de kinderen zèlf ook heel goed!"

*Negatieve reacties*

Daar het maar weinig respondenten betreft zijn alle redenen/frustraties die zijn gegeven/naar boven zijn gekomen hier overgenomen.

- "Dit behoort tot de politietaak en ook die kunnen mensvriendelijk zijn (2x)"
- "Ik ben het er niet mee eens, omdat de kinderen nog veel te veel fouten maken zonder dat de politie daar iets aan doet, zoals: geen licht, met zijn drieën naast elkaar, geen richting aangeven. Zelfs in het bijzijn van de politie gebeurt dit dagelijks, echter zonder actie!"
- "Nee, het is zo wel goed!"
- "Ik denk dat het weinig zin heeft. Veilig rijden is vaak een kwestie van ervaring; lang niet altijd een kwestie van snelheid alleen. Op het moment dat ik werd staande gehouden, was er ondanks mijn snelheid, beslist géén gevaarlijke situatie. Daarom sprak het gebeuren mij niet aan. Misschien, als u ook, net als ik, ca. 70.000 km per jaar rijdt, kijkt u er ook wat anders tegenaan!"
- "Ik vind dat de politie wel controles moet/mag houden, maar daar géén kinderen als hulpje voor nodig heeft".
- "Het oplezen door kinderen van een lesje werkt naar mijn mening slechts agressief; het werkt dus averechts. Daarnaast zou het gedrag van de schoolgaande jeugd op school meer aandacht moeten krijgen. Denk eens aan goede verlichting op de fietsen, door rood licht rijden etc. etc.!"
- "Kinderen gaan zo meer en meer denken dat ze aan volwassenen mogen vertellen hoe ze moeten leven, terwijl ze zelf hun goddelijke gang gaan! Mijn antwoord is ingegeven door 23 jaar ervaring in het middelbaar onderwijs".
- "Ik ben het er absoluut niet mee eens dat er kinderen bij dergelijke acties betrokken worden!"

Een aantal uit deze groep is blijkbaar gevoelig voor het doorbreken van de sociale rangorde in onze samenleving; jongeren behoren ouderen niet op hun fouten te wijzen. Een andere aanwijzing die uit deze groep komt is het volgende: blijkbaar behoort één van hen tot de zakelijke of leaserijders (70.000 km/jaar). Deze respondent is duidelijk van mening dat het belangrijker is dat men correct anticipeert op situaties, dan dat men zich aan de gegeven snelheid houdt. In deze visie heeft 'veilig rijden' meer te maken met ervaring.

Samengevat. Het optreden van politie en schooljeugd heeft veel snelheids-overtreders (90%) in en om Waddinxveen 'wakker' geschud. Veel positieve reacties over voortzetting van het experiment worden wél begeleid met een verzoek óók of vooral het verkeersgedrag van de jeugd aan te pakken. 'Gelijke monniken, gelijke kappen', lijkt hier de tendens.

Er zijn géén aanwijzingen dat men meer of minder positief staat tegenover het assisteren van de politie door schoolkinderen als men wel of geen kinderen heeft, man dan wel vrouw, jong dan wel oud is.

Er is een aanwijzing dat dergelijke ervaringen plaatsgebonden zijn. Meer effect van zo'n actie zou daarom kunnen worden verwacht als de organisatie zich niet beperkt tot één gemeente, maar mee regionaal wordt aangepakt.

In het begin van het hoofdstuk is er al op gewezen dat de zakelijke en leaserijders waarschijnlijk ondervertegenwoordigd zijn. Men moet er daarom wel rekening mee houden dat de resultaten van deze actie enigszins positief gekleurd kunnen zijn.



## 4. Aanbevelingen

### 4.1. *Hoe nu verder?*

Zoals uit de voorgaande hoofdstukken blijkt, is er in Waddinxveen een uniek experiment uitgevoerd. Uniek, omdat voor het eerst kinderen (kwetsbare groep in het verkeer) met hun meest 'bedreigende' botspartner (de automobilist) in discussie konden en mochten gaan over het te hard rijden van de automobilist op wegen waar zij vaak moeten oversteken naar of van school. De automobilist kreeg in die gevallen géén bekeuring! Naar de mening van veel automobilisten maakt de confrontatie met jonge kinderen meer indruk dan het krijgen van een geldboete. Velen zeggen dat zij zich daardoor weer eens bewust geworden zijn van de consequenties als er iets 'mis' gaat. Er zijn zelfs reacties die er op wijzen dat zo'n ervaring een meer blijvend karakter kan hebben op het rijgedrag in de stad, waar men deze ervaring heeft opgedaan; dus wél plaatsgebonden! De meerderheid blijkt enthousiast voorstander te zijn van een vervolg van deze actievorm. In hoeverre het niet krijgen van een boete hun meningsvorming over het experiment heeft beïnvloed, is aan de hand van deze procesevaluatie niet vast te stellen.

Slechts een klein aantal blijkt gevoelig voor de doorbreking van sociale rangorde; kinderen behoren ouderen niet aan te spreken op hun gedrag. De meerderheid heeft dat juist als een positief 'shokeffect' ervaren!

In ieder geval kan deze actie worden gezien als een eerste praktische invulling van de nieuwe tendens in het verkeersveiligheidsbeleid, namelijk het meer gericht zijn op het motiveren van verkeersdeelnemers (hier automobilisten) om blijvend (eigen) sociale verantwoordelijkheid in het verkeer te dragen dan alleen het bestraffen vanuit de beheersfunctie. Vast staat dat politie en gemeente in Waddinxveen een trend hebben gezet hoe men aan dat nieuwe beleid uitvoering kan geven binnen deze beheersfunctie.

Met andere woorden, hier is de vraag niet relevant óf de Waddinxveense actie moet worden herhaald. Hoewel veel valt aan te merken op de volledigheid van de procesevaluatie, geven de hier gepresenteerde resultaten voldoende grond om deze actievorm op grotere schaal te herhalen. Uit gesprekken met de politie van Waddinxveen zijn daar praktisch gezien wel mogelijkheden voor. Men denkt dat de volgende actie uitgebreid kan worden tot het gehele politiedistrict dat deel uit maakt van de regiopolitie Hollands Midden.

Daarom zullen de aanbevelingen zich vooral richten op het doen van suggesties voor verbetering van de procesevaluatie en het vergroten van het draagvlak van deze actie. Ook praktische 'tips' en overwegingen voor aanvullingen/verbeteringen komen daarbij aan de orde.

### 4.2. **Draagvlakmeting en -verbreding**

#### *Invloed van het experiment op het feitelijk gedrag*

Het lag in de bedoeling dat de politie een maand na het experiment op dezelfde wegen snelheidscontroles zou houden. Om organisatorische redenen en/of door verschuiving van de prioriteitstelling zijn deze metingen niet of niet volledig uitgevoerd. Daardoor ontbreekt de mogelijkheid om

een indicatie te krijgen in hoeverre het experiment ook daadwerkelijk invloed heeft (gehad) op de feitelijk gereden snelheden op de experimentele wegen na het experiment. Als er een effect meetbaar zou zijn zou een tweede nameting bovendien een indicatie kunnen geven over de duur van het effect.

#### *Het educatieve element voor kinderen*

In deze procesevaluatie is niet geïnventariseerd hoe de kinderen uit groep 8 het experiment hebben ervaren. Hebben zij er op school met medescholieren over gepraat of is er in de klas over gesproken?

Te denken valt aan de mogelijkheid om in samenwerking met de scholen deze praktijkervaring te koppelen aan een verkeerseducatieprogramma. Zo'n programma kan dan wellicht bestaan uit een vóór en een nabeschouwing.

#### *Basisschool of voortgezet onderwijs?*

Voor het inzetten van kinderen tijdens de actie heeft de politie bewust gekozen voor groep 8 uit het basisonderwijs (ca. 11-jarigen).

De politie verwachtte dat het inzetten van leerlingen uit het voortgezet onderwijs (12 tot 14-jarigen) eerder zou kunnen leiden tot het over en weer uiten van verwijten tussen automobilist en scholier over elkaars fiets- en rijgedrag.

Deze verwachting lijkt bewaarheid. Veel respondenten vinden dat niet alleen zij, maar óók de fietsende schooljeugd - waarmee zij vooral de 12 tot 16-jarigen bedoelen (zie Hoofdstuk 3) - door de politie (óók maar eens) moet worden aangepakt.

Daarmee zou, volgens de politie, het doel van de actie verloren kunnen gaan, nl. het vergroten van de motivatie van automobilisten om zich aan de maximum snelheid te houden door hen te confronteren met kwetsbare verkeersdeelnemers. Door hun snelheidsgedrag binnen de bebouwde kom lopen zij grote risico's om slachtoffer te worden.

#### *Invloed op de sociale omgeving*

Alleen een deel van de staande gehouden automobilisten - die dus te hard reden - hebben een vragenlijst toegestuurd gekregen. Deze groep maakt nog géén 10% uit van alle automobilisten die de controleposten zijn gepasseerd. Alle passerende automobilisten hebben op de display kunnen zien welke snelheid men reed; zijn dus attent gemaakt op de controle. Om het draagvlak van deze actie beter in beeld te krijgen zouden ook andere doelgroepen moeten worden ondervraagd. Wat wordt bijvoorbeeld door niet staande gehouden automobilisten en/of (jeugdige) fietsers 'opgepikt' van zo'n actie? Als men het heeft opgemerkt, heeft dat dan invloed gehad op hun gedrag?

### **4.3. Praktische tips**

Een aantal malen is in dit rapport geconstateerd dat het hier een unieke actie betreft. Dat betekent dat men organisatorisch en uitvoer technisch voor een uitdaging heeft gestaan. Terugvallen op eerder opgedane ervaring is dan ook niet mogelijk. Ter ondersteuning bij een mogelijke herhaling van deze actievorm (zeker als men het op grotere schaal wil opzetten), wordt hier een inventarisatie gegeven van de onvolkomenheden.

### *Tolerantiegrens*

Zowel veel politiemensen als veel basisscholen vinden de gekozen tolerantiegrens van 30 km/uur te hard rijden, waarboven de politie wel heeft bekeurd, te hoog. Wellicht valt te overwegen om deze tolerantiegrens te verlagen tot 20 km/uur. In ieder geval zou bij een herhaling aan de meewerkende groepen de overwegingen voor de gemaakte keuze kunnen worden uitgelegd. Dat zal de motivatie tot medewerking ten goede komen.

### *Het inschakelen van kinderen uit groep 8 van het basisonderwijs*

De keuze om met leerlingen van groep 8 uit het basisonderwijs samen te werken lijkt een goede keuze (zie par. 4.2). De instructie aan de kinderen zou wel kunnen worden verbeterd. De basisscholen doen daarvoor onder andere de volgende suggesties:

1. Er moet vooraf met de kinderen worden geoefend wat en hoe zij vragen kunnen en zullen stellen aan de automobilist. Het combineren van deze oefening met de instructie aan de 'klaarovers' lijkt daarvoor een goede oplossing.
2. Ouders moeten worden geïnformeerd als hun kinderen buiten de school bij acties worden betrokken. Daarom zullen ouders van leerlingen die mee doen vóóraf over doel en inhoud van de actie, bijvoorbeeld via een ouderavond moeten worden geïnformeerd.
3. Zowel bij de politie als bij de basisscholen kunnen plotseling prioriteitsverschuivingen nodig blijken. Dit soort calamiteiten kunnen worden opgevangen door in overleg met de scholen voor elke actiedag een reservedag af te spreken.
4. Het halen en brengen van de kinderen op de actiedag kan het beste door de politie zelf worden gedaan.
5. Zodra het 'nieuwteje' voor de kinderen er af is, verslapt hun aandacht en daarmee hun gemotiveerdheid. Daarom zal de duur van hun inzet beperkt moeten blijven tot bijvoorbeeld één uur of minder.
6. Als de actie in het kader van de actie 'Wij gaan weer naar school' wordt georganiseerd, zullen duidelijk afspraken moeten worden gemaakt met promotieteams van VVN over: wie, wat doet en waar.

### *Inzet politiepersoneel en -materieel*

Ook politiemensen zelf hebben suggesties gedaan om de uitvoering van de actie beter te laten verlopen, zoals:

1. Het gebruik van een videocamera. Aan de hand van videobeelden kunnen achteraf de kentekens worden genoteerd van alle passanten, inclusief de staande houdingen. Dat voorkomt vergissingen bij het ter plaatse noteren van de kentekens. Bovendien kunnen dan ook automobilisten die niet zijn staande gehouden in de steekproef worden meegenomen om het draagvlak achteraf te meten.
2. Vóóraf en in overleg met de radarploegen de experimentele wegen selecteren om: plaats van de radarwagen, de display en de plaats van de staande houdingen zo optimaal mogelijk te kunnen kiezen. Vervolgens proef draaien om na te gaan of de geselecteerde weg voldoende 'hardrijders' oplevert.
3. Voorlichting vóóraf aan politiepersoneel over doel en inhoud van de actie wordt sterk aanbevolen. Dat verhoogd de motivatie en betrokkenheid.

### *Evaluatieproces*

Ter verbetering van de mogelijkheden om het effect van de actie te kun-

nen evalueren, worden hieronder een aantal suggesties gedaan:

1. Een maand vóór de actie moeten snelheidsmetingen worden uitgevoerd op de experimentele wegen. Ook een maand na de actie moeten deze snelheidsmetingen worden uitgevoerd, eventueel in combinatie met repressief optreden. Om het lange-termijneffect te kunnen meten zouden twee maanden na de actie nogmaals snelheidsmetingen moeten worden uitgevoerd.

2. Vragenlijsten voor de verschillende doelgroepen moeten vóóraf opgesteld worden en getest zijn om te kunnen vaststellen of de vragenlijst ook meet wat men wil meten.

3. Op grond van de resultaten van een betrouwbare effectmeting kan bijvoorbeeld worden vastgesteld of bij herhaling (een verdere) schaalvergroting wenselijk en mogelijk is. Dat betekent dat mensen uit het onderzoek vroegtijdig mee moeten denken over opzet en uitvoering van het experiment.

Een goede effectmeting kan bovendien aanwijzingen opleveren óf en zo ja, wat de bijdrage van zo'n actie aan de verkeersveiligheid kan zijn. Zeker als de actie op regionaal niveau wordt uitgevoerd kan wellicht - op grond van een ongevallenanalyse - nagegaan worden wat zo'n actie aan ongevallen zou kunnen besparen of heeft bespaard. Als dat mogelijk is, zou vervolgens een schatting kunnen worden gemaakt wat het aan tijd en menskracht van de politie zou kunnen besparen, gegeven een reductie van het aantal ongevallen.

## BIJLAGE

### VRAGENLIJST

01. heeft u wel eens iets gehoord of gelezen over de actie 'Wij gaan weer naar school' voordat u eind augustus/beginseptember door de politie bent staande gehouden?

0 ja    0 nee

02. Waar richt de actie 'Wij gaan weer naar school' zich volgens u op? (Eén keuzemogelijkheid!)

Richt zich op:

0 alleen het rijgedrag van automobilisten;  
0 op een feestelijke opening van het nieuwe schooljaar;  
0 alleen het verkeersgedrag van de schoolgaande jeugd;  
0 anderszins .....

03. Was u op de hoogte van het feit dat de politie eind augustus/begin september snelheidscontroles zou houden in Waddinxveen?

0 ja    0 nee

04. Kunt u hieronder, voor de volgende snelheden, aangeven hoe lang volgens u uw totale remweg in meters is als u plotseling moet stoppen?

bij 50 km/uur:            remweg ..... meter  
bij 80 km/uur:            remweg ..... meter  
bij 100 km/uur:           remweg ..... meter

05. Kunt u hieronder aangeven hoe hoog de geldboete volgens u is als u:

10 km harder rijdt dan wettelijk is toegestaan:    boete *f* .....  
20 km harder rijdt dan wettelijk is toegestaan:    boete *f* .....  
25 km harder rijdt dan wettelijk is toegestaan:    boete *f* .....  
30 km harder rijdt dan wettelijk is toegestaan:    boete *f* .....

Hieronder volgen enkele vragen naar aanleiding van de snelheidscontrole

06. In hoeverre bent u het met de volgende uitspraken eens:

6.1. Ik vind het niet prettig als de politie samen met scholieren snelheidscontroles uitvoert.

0 helemaal mee eens  
0 mee eens  
0 niet mee eens/oneens  
0 mee oneens  
0 helemaal mee oneens

6.2. Vragen van scholieren over 'waarom' je te hard reed, maken meer indruk op me dan een geldboete van de politie voor te hard rijden.

- helemaal mee eens
- mee eens
- niet mee eens/oneens
- mee oneens
- helemaal mee oneens

6.3. Het is veiliger voor mijzelf en anderen als ik me aanpas aan de snelheid van het andere verkeer op de weg, ook al rijd ik daardoor harder dan ik wettelijk mag.

- helemaal mee eens
- mee eens
- niet mee eens/oneens
- mee oneens
- helemaal mee oneens

07. Na mijn ervaring tijdens deze snelheidscontrole minder ik mijn snelheid als ik schoolkinderen zie.

- altijd
- vaak, omdat .....
- soms, omdat .....
- nooit, omdat .....

08. Bent u van mening dat de politie nog eens een dergelijke gezamenlijke actie met schoolkinderen moet houden?

- ja, omdat .....
- nee, omdat .....

Hier volgen nog enkele algemene vragen

09. Wat is uw geslacht?

- man
- vrouw

10. Hoe oud bent u? ..... jaar

11. Heeft u nog thuiswonende kinderen? (meer antwoorden zijn mogelijk)

- Nee, ik heb geen kinderen
- Nee, ze zijn de deur uit
- ja, jonger dan 5 jaar
- ja, op de basisschool
- ja, in het voortgezetonderwijs
- ja, ouder dan 17 jaar

Dit is het einde van de vragenlijst. Vriendelijk bedankt voor uw medewerking. Wanneer u nog opmerkingen of suggesties heeft, dan kunt u deze hieronder opschrijven.