

Snelheidsbeïnvloeding door voorlichting

R-94-84

Drs. R.D. Wittink & dr. P.B.M. Levelt

Leidschendam, december 1994

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 de Directie Voorlichting en de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in dit rapport een opzet gemaakt voor de evaluatie van voorlichting die ten doel heeft snelheidsovertredingen tegen te gaan.

Het overheidsbeleid op dit gebied zal er op gericht zijn het snelheidsgedrag van de individuele weggebruiker te problematiseren. Dat wil zeggen: automobilisten het (te) snel rijden te laten ervaren als een persoonlijk probleem. Negatieve gevoelens over het snelheidsgedrag kunnen betrekking hebben op het snelrijden zelf of op het snelheidsgedrag van anderen.

Indien snel rijden wordt ingegeven door een zucht naar sensatie zal problematisering hoogstens succes kunnen hebben wanneer de beheersing over het voertuig vermindert.

Attitude-verandering is in principe te bereiken door mensen ervan te overtuigen dat (a) hun gedrag bepaalde consequenties zal hebben en (b) door te bewerkstelligen dat de reeds bestaande consequenties een andere waardering of lading krijgen. Ook kan worden getracht voor de persoon in kwestie een attitude toegankelijker te maken, bijvoorbeeld door mensen te verleiden tot een belofte. Maar beïnvloeding van een attitude alleen is meestal niet erg effectief. Er is tegelijkertijd een goed beeld nodig van wat anderen doen en vinden.

Deze gedragsaspecten moeten worden gespecificeerd naar type weg en naar verschillende onderdelen van de rijtaak, zoals het controleren van de auto en het aanhouden van een aangepaste volgtijd. Bovendien moet in het beleid rekening gehouden worden met persoonlijke verschillen.

Het is van groot belang dat de overheid beter gebruik maakt van de mogelijkheid maatschappelijke organisatie in te schakelen om invloed uit te oefenen. Daarvoor zal de overheid met deze organisaties tot een gemeenschappelijke probleemstelling ten aanzien van snel rijden moeten komen. Mensen zullen (te) snel rijden niet als een persoonlijk probleem gaan ervaren wanneer de overheid alleen vaststelt wat het probleem is. De belangen en percepties van de weggebruikers en de maatschappelijke organisaties moeten met die van de overheid onder één noemer worden gebracht.

Op basis van bovengenoemde mogelijkheden en voorwaarden voor de problematisering van snel rijden, is in dit rapport aangegeven wat de vraagstelling kan zijn voor een evaluatie van beleid.

Summary

The SWOV was asked by the Department of Information and the Department of Road Safety of the Ministry of Transport and Public Works to set up an evaluation of information campaigns designed to discourage speeding.

The aim of government policy in this field is to attempt to influence speeding behaviour through an individual approach of motorists. Encouraging negative feelings about speeding behaviour could focus on speeding as such, on not complying with social standards and on the control one feels over oneself and over traffic situations, including the behaviour of others. If speeding is motivated by a need for sensation, making speeding an item of concern will only be successful if drivers experience a loss of vehicle control.

A change in attitude can in principle be realised, either by convincing people of the consequences of speeding behaviour, or by attributing another value or significance to these consequences. It can also be attempted to stimulate a positive attitude, e.g. by encouraging road users to make a commitment not to speed. However, influencing the attitude of motorists tends not to be very effective in itself. A good impression of the actions and opinions of others is also needed.

These aspects of behaviour should be specified according to type of road and based on various elements of the driving task, such as control of the car and keeping a safer distance from the car in front. In addition, policy should take into account personal differences.

It is of great importance that the government uses social organisations more effectively if it is to exert an influence on speeding behaviour. To this end, the government, in cooperation with these organisations, should arrive at a joint definition of the speeding problem. Making speeding an issue will not be realised if the government only defines speeding as a problem in itself. The interests and perceptions of road users and of the social organisations should harmonise with those of the government.

Based on the above possibilities and conditions for making speeding an issue, a description is given of how the problem may be defined in order to enable an evaluation of policy.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	6
1.1.	Probleemstelling van de overheid	6
1.2.	Probleemstelling van communicatiebureau	6
1.3.	Benadering	7
1.4.	Onderzoeksvragen	8
2.	<i>Motieven voor snelheidskeuzen</i>	9
2.1.	Persoonlijkheidskenmerken	10
2.2.	Attitudes	11
2.3.	Normen en waarden	15
2.4.	Perceptie van eigen kunnen	20
2.5.	Het problematiseren van te hard rijden	22
3.	<i>De rol van intermediair organisaties</i>	24
3.1.	Inleiding	24
3.2.	Theoretische benadering	24
3.3.	Activiteiten intermediair organisaties	26
3.4.	Conclusies	27
4.	<i>Evaluatie-opzet</i>	28
4.1.	Attitudes	28
4.2.	De perceptie dat de snelheidskeuzen onder eigen invloed staan.	29
4.3.	Het versterken van sociale normen door medeweggebruikers	30
4.4.	Het vergroten van de invloed van maatregelen	30
4.5.	Het vergroten van de sociale invloed gericht op minder snel rijden	31
4.6.	Het eigen gerapporteerde gedrag	31
5.	<i>Literatuur</i>	32
	<i>Bijlage</i>	35

1. Inleiding

De Directie Voorlichting en de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben de SWOV gevraagd een opzet te maken voor de evaluatie van voorlichting die tot doel heeft snelheidsovertredingen tegen te gaan.

Het betreft campagnes op verschillende typen wegen: autosnelwegen, wegen buiten de bebouwde kom met een limiet van 80 km/uur en wegen binnen de bebouwde kom met een limiet van 50 km/uur.

De evaluatie betreft de bijdrage van voorlichting aan het totale beleid om snelheidsovertredingen op deze wegen terug te dringen. Politie-toezicht en infrastructurele maatregelen zijn de belangrijkste maatregelen. Voorlichting heeft als functie die maatregelen effectief te maken en een functie het gedrag minder afhankelijk te maken van Politie-toezicht en infrastructurele maatregelen. Doel van het (voorlichtings)beleid is de eigen motivatie van de weggebruikers te verhogen om zich aan snelheidsbeperkingen te houden.

In deze studie wordt een opzet gemaakt voor de evaluatie van het voorlichtingsbeleid. Daaraan vooraf gaat een literatuurstudie om na te gaan hoe voorlichting invloed kan uitoefenen op gedrag. Die studie dient ter onderbouwing van de evaluatie-opzet en kan tevens dienen ter onderbouwing van de beleidsontwikkeling.

1.1. Probleemstelling van de overheid

De Directie Voorlichting tracht een verschuiving in haar beleid ten aanzien van snelheidsbeïnvloeding aan te brengen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt hiertoe samen met andere ministeries: VROM, EZ en Justitie. De centrale vraagstelling voor het onderzoek is door de Directie als volgt gespecificeerd: 'Onder welke omstandigheden ervaren mensen (te) snel rijden persoonlijk als een probleem'.

Er wordt, met andere woorden, gezocht naar motivatie op grond van de problemen die weggebruikers zelf ervaren.

1.2. Probleemstelling van communicatiebureau

Het communicatiebureau Heijke is ingeschakeld bij het voorlichtingsbeleid. Dit bureau heeft een nota gemaakt die ten doel heeft het beleid om te buigen. Gesteld wordt dat de communicatie over de rij snelheden startte aan de kant van de overheid, zodat het onderliggende probleem waarschijnlijk meer wordt gezien als een probleem van de overheid dan van het individu.

In de huidige voorlichting wordt de weggebruiker dus gevraagd verantwoordelijkheid te nemen voor de maatschappelijke gevolgen van te hard rijden voor het milieu, de onveiligheid en andere aspecten van leefbaarheid en de wettelijke bepalingen na te volgen. Dat is onvoldoende om de weggebruikers te motiveren. In de voorlichting moeten volgens Heijke niet de limieten maar 'te snel' centraal worden gesteld, ook al blijft combinatie met handhaving nodig.

In het interdepartementale overleg is voorgesteld om de nieuwe aanpak uit te proberen in een regio. Het bureau Heijke is van mening dat inter-

mediaire organisaties (tussen overheid en burger) meer bij het beleid moeten worden betrokken. De voorlichting op wegen buiten de bebouwde kom met een limiet van 80 km/ uur en wegen binnen de bebouwde kom met een limiet van 50 km/uur, wordt uitgevoerd door VVN en de Voetgangersvereniging VBV. Er moet echter meer gebeuren om een maatschappelijke beweging op gang te brengen. Buurtverenigingen, scholen, omwonenden groeperingen, gemeenteraden enzovoort moeten worden gemobiliseerd. Er zal een breed scala van afzenders van boodschappen moeten worden aangeboord.

Twee doelstellingen worden in de notitie van Heijke voorgesteld:

1. Het problematiseren bij de weggebruiker van te hard rijden,
2. Het op gang brengen van discussie over snelheidsmatiging versus te hard rijden.

Onderzoeksthema's zijn volgens de notitie:

- motieven van te hard rijden die zich lenen voor problematiseren
- vertaling van argumenten van de weggebruiker in communicatie met weggebruiker door intermediaire organisaties en de overheid
- inzicht in verschillen tussen weggebruikers, voor doelgroepsegmentatie

1.3. Benadering

Veel weggebruikers vinden te snel rijden voor zichzelf acceptabel (Wittink, 1992). Waarschijnlijk zijn dat gedeeltelijk dezelfde weggebruikers die problemen ondervinden van het gedrag van anderen. Hier kan het ontbreken aan sociaal perspectief of kunnen sociale dilemma's van invloed zijn.

Het is denkbaar dat veel weggebruikers af en toe en meer of minder bewust, hun snelheidsgedrag problematiseren. De uitkomst kan echter nog alle kanten op: minder hard rijden uit een groter verantwoordelijkheidsbesef, maar ook bevestiging van gedrag of verharding ervan door het zoeken naar argumenten ter rechtvaardiging.

In de literatuur wordt nagegaan wat er bekend is over de wijze waarop weggebruikers of omwonenden van wegen, te snel rijden als een toenemend probleem ervaren. Onveiligheid, het milieu, lawaaioverlast, kosten, hinderlijk gedrag (Wittink, 1992) kunnen een motief zijn voor problematiseren, of voor protesten of andere reacties van anderen.

Het ervaren van een probleem is een negatieve emotionele zaak. Men zal moeten 'voelen' als men op het punt staat het gedrag te vertonen. Het gaat dus minder om rationele afwegingen van voor- en nadelen. De negatieve gevoelens: 'het probleem', vinden een oplossing in positieve gevoelens: 'het probleem is verdwenen'. Er moet onderzocht worden welke negatieve affecties mensen van hard rijden af kunnen houden en hoe deze gevoelens gestimuleerd kunnen worden. De gevoelens hebben betrekking op het hard rijden zelf, op het al of niet voldoen aan sociale normen en op de ervaren controle die men over zichzelf en de omgeving heeft.

Het staat niet vast of externe druk of bewustwording van eigen belang bij minder hard rijden eerste aangrijpingspunt kan zijn en evenmin of gedrag als eerste kan veranderen of de attitude en hoe de verdere

uitwisseling daartussen is. Ook is het niet vanzelfsprekend dat iedereen op dezelfde wijze moet worden aangesproken.

Er moet rekening mee worden gehouden dat te snel rijden gewent kan worden wegens de kick, het kan gewoontegedrag zijn of anderszins gedrag waar men zich niet van bewust is (Pol e.a., 1994). Ook kan het gedrag zijn ingegeven door omstandigheden zoals haast wegens tijdverlies en sociaal volggedrag. De vraag is of elke vorm met dezelfde problematiserings-aanpak bereikt kan worden.

De sociale omgeving kan belangrijke invloed uitoefenen op het gedrag: vrienden, werkgever. Nagegaan moet worden welke maatschappelijke instanties in potentie ingeschakeld kunnen worden.

De aard en richting van de beweging die op gang moet worden gebracht is dus afhankelijk van de actoren en de middelen die kunnen worden ingezet.

1.4. **Onderzoeksvragen**

In de literatuur wordt nagegaan:

1. Welke motieven voor en attitudes ten opzichte van snelheidsgedrag hun werk doen, en welke hiervan aangrijpingspunten voor voorlichting zouden kunnen zijn in het kader van problematisering.
2. Welke intermediair organisaties, op welke wijze hun invloed kunnen doen gelden. Dit hoofdstuk is nog niet expliciet op te snel rijden gericht.

2. Motieven voor snelheidskeuzen

Er zijn veel soorten factoren die de snelheidskeuze kunnen beïnvloeden. Een aantal hiervan kunnen gerangschikt worden onder het hoofdje 'attitudes'. Naast attitudes bestaan nog veel andere factoren die een snelheidskeuze beïnvloeden. Te denken valt aan persoonlijkheidskenmerken, waarden, persoonlijke en sociale normen, eerdere ervaringen en gewoontes, de overtuiging dat men een bepaalde keuze al of niet aan kan, barrières vanuit de persoon zelf, vanuit het voertuig en vanuit de weg. Hier zullen vooral die factoren aan de orde komen die door communicatie aan te spreken zijn. De verschillende factoren zijn elk onderdeel van bepaalde theorieën. Deze zullen, wanneer nodig, vermeld worden.

Op dit moment is geen samenhangend overzicht mogelijk over hoe snelheidskeuzen tot stand komen. Daar zijn verschillende oorzaken voor. De attitude-theorieën zijn in ontwikkeling. Elk jaar vinden veranderingen plaats: er worden componenten toegevoegd, accenten verschuiven. In de tweede plaats is er geen overeenstemming over hoe motieven vastgesteld moeten worden. Elke verandering van vraag leidt tot andere resultaten. In de derde plaats is er maar een beperkt aantal studies gedaan naar motieven voor snelheidskeuzen. In de vierde plaats laten deze studies verschillen zien en zelfs tegengestelde resultaten. Men is nog niet in staat deze verschillen op te lossen. Deze stand van zaken overziend lijkt het beste een aantal motieven op een rij te zetten waarvan is gebleken dat ze snelheidsgedrag of intentie beïnvloeden. Steeds zullen enkele mogelijke aangrijpingspunten gemeld worden als antwoord op de vraag van deze studie: hoe is snel rijden te problematiseren. Het gaat dan om motieven voor snel rijden die een problematisch karakter hebben en die gestimuleerd kunnen worden en het gaat om motieven voor hard rijden die tot probleem gemaakt kunnen worden.

Een laatste opmerking betreft het begrip 'te snel rijden'. Terecht wordt erop gewezen dat het hierbij niet in de eerste plaats gaat om 'sneller dan de limiet' rijden. Er zijn twee aspecten. De overheid wil de snelheid omlaag brengen uit milieu-overwegingen. Verder wil men te snel rijden als veroorzaker van ongevallen en van ernstige consequenties bij ongevallen terugdringen. Bij beide gaat het om snelheid, maar ook om een aantal gedragingen gerelateerd aan snelheid. Bij het milieu valt bijvoorbeeld te denken aan lagere snelheid, maar ook aan een meer regelmatige snelheid. Bij veiligheid aan lagere snelheid, maar vooral aan snelheid die aangepast is aan wat mensen kunnen. Hier vallen veel gedragingen onder die niet uitsluitend met lagere snelheid te maken hebben: hard op ander verkeer aanrijden, dicht volgen, snelle baanwisselingen. Voor communicatie is dit relevant omdat blijkt dat diverse aspecten van dit te snel rijden beïnvloed worden door andere factoren. Er zijn bijvoorbeeld aanwijzingen (Parker et al. 1992) dat te snel rijden (10 mph harder dan de limiet van 30 mph) minder negatief wordt beoordeeld en dat ook sociale perceptie daar minder negatief over is dan over dicht volgen. Van de andere kant vond men dat dicht volgen gemakkelijker na te laten was dan te hard rijden en gevaarlijk inhalen van een trage vrachtwagen. In dit rapport ligt het accent op snel rijden. Of er over de andere gevaarlijke gedragingen gekoppeld aan te hoge snelheid veel te zeggen valt, zal later uitgezocht moeten worden.

Achtereenvolgens zullen de volgende factoren aan de orde komen: persoonlijkheidskenmerken, attitudes, (sociale) normen en de overtuiging van eigen kunnen. Onder elke factor zullen ook enkele interacties, of vergelijkingen met de andere factoren aan de orde komen. Steeds zullen tot slot enkele aangrijpingspunten voor problematisering genoemd worden.

2.1. Persoonlijkheidskenmerken

2.1.1. *Sensation seeking*

Mensen verschillen in de mate waarin ze stimulatie zoeken of nodig hebben. Dit kenmerk is door Zuckerman 'Sensation Seeking' genaamd. Het schijnt voor een flink deel een aangeboren, biologisch verankerd kenmerk te zijn. Er worden vier factoren onderscheiden. Eén wordt bepaald door de zin (of juist de weerstand tegen) zich te begeven in opwindende, riskante activiteiten zoals alpinisme en motor rijden. Een ander door de (on)mogelijkheid verveling te doorstaan. Beide factoren zijn relevant als motieven voor snelheidsgedrag. Het is al een aantal malen gebleken dat mensen hoog op de schaal, geneigd zijn om sneller te rijden. Een recent onderzoek (Homant, 1994) laat zien dat politiemensen hoog op deze schaal meer achtervolgingen uitvoeren waarbij uiteindelijk schade wordt opgelopen.

Verschillen in snel rijden die tussen mannen en vrouwen gevonden worden en tussen jongeren en ouderen worden wel toegeschreven aan verschillen op dit kenmerk. Vrouwen en ouderen scoren lager dan respectievelijk mannen en jongeren en zouden daarom langzamer rijden. Ze hebben immers minder last van verveling en hebben minder behoefte aan riskante activiteiten. Eigenlijk is dit niet goed uitgedrukt. Het gaat om *opwindende* activiteiten, waarbij men ernaar streeft het gevaar in de hand te houden. Maar veel opwindende activiteiten zijn nu eenmaal riskant.

Of sekseverschillen inderdaad via dit kenmerk tot snelheidsverschillen leiden is overigens de vraag. Onlangs is in een engels onderzoek gebleken dat jonge vrouwen sneller rijden dan jonge mannen. Dit werd geweten aan het feit dat de positie van vrouwen in de maatschappij aan het veranderen is, implicerend dat snelheidsverschillen eerder gezocht moeten worden in invloeden van de maatschappelijke positie dan in aangeboren kenmerken.

Lijken persoonlijkheidskenmerken minder voor beïnvloeding in aanmerking te komen, de wijze waarop ze in gedrag tot uitdrukking komen verschilt van persoon tot persoon, is bijvoorbeeld sterk afhankelijk van de gelegenheid: zonder auto is zelf snel autorijden niet mogelijk. Maar ook kan men een keuze maken voor een of andere manier van bevrediging van de behoefte aan opwindende activiteiten. De een zal zich concentreren op parachute springen, de ander op motor rijden. Zuckerman doet ook de suggestie dat een sterk emotionele ervaring, behoeften gebaseerd op dit persoonlijkheidskenmerk, kan beïnvloeden. Misschien dat men na een ernstig ongeval bij een van de opwindende activiteiten minder behoefte heeft aan dit soort opwinding. Een ander aspect van dit persoonlijkheidskenmerk is dat de behoefte naar opwindende ervaringen in de loop van het leven minder wordt. Misschien dat dit kan verklaren dat De Waard et al. (1992) vonden dat oudere mensen een minder positieve attitude hadden ten opzichte van boven de 120 km/uur-limiet rijden.

Hoe groot de groep hardrijders vanwege sensation seeking is, is niet te zeggen, maar aangenomen kan worden dat er onder hardrijders een aantal zijn die snel rijden omdat ze het, vanuit hun persoonlijkheid, lekker vinden, of omdat ze niet tegen verveling kunnen. Een indicatie is te vinden in resultaten van de PROV-enquête (Pol e.a., 1994). Te snel rijden op autosnelwegen wordt door 20% leuk gevonden, 5% doet het uit verveling. Het eerste duidt op behoefte aan opwindende activiteiten, het tweede op het niet kunnen verdragen van verveling.

Moe en Jensen (1993; in Twisk, 1994) rekenen 25 tot 30% van de jonge mannelijke automobilisten tot de groep hoge sensatie zoekers, tegen 5 tot 10% van de jonge vrouwen. Deze mensen hebben een groter zelfvertrouwen in eigen vaardigheden, vinden activiteiten minder gevaarlijk, worden meer gepakt voor verkeersovertredingen en zijn vaker betrokken bij ongevallen.

2.1.2. *Aangrijpingspunt*

Er zijn mensen, deze zijn op snelwegen te vinden onder de snelste rijders, die snel rijden om de kick en om verveling te verdrijven. Persoonlijkheidskenmerken zijn slecht te beïnvloeden. Deze mensen zoeken niet het gevaar, maar zoeken opwindende. Ze zoeken moeilijke taken en een deel van het plezier zit hem in het beheersen van deze moeilijkheden. Ook zijn er bij deze groep die niet tegen verveling kunnen. Ze maken de rijtaak moeilijker en dus minder saai door sneller te rijden. Of het aanbieden van alternatieve opwindende activiteiten (alpinisme in plaats van snel rijden, racen op een circuit in plaats van op de weg) het snelheidsgedrag op de snelweg kan terugdringen is onduidelijk. Tenslotte kan behoeftebevrediging juist verslavend werken. Het is ook niet duidelijk of deze mensen ook op lagere orde wegen tot de snelste rijders behoren, maar misschien dat snel rijden daar minder bevredigend is voor deze groep. De PROV-enquête (Pol e.a., 1993) vond dat het percentage dat te snel rijden op deze wegen doet omdat men het leuk vindt, of uit verveling, veel kleiner was dan op autosnelwegen. Het is niet bekend of voor hardrijder op lagere ordewegen een alternatief geboden kan worden: snel rijden op de veiligste wegsoort: autosnelwegen.

Hoge snelheid op autosnelwegen is vooral gevaarlijk als het leidt tot korte volgtijden, noodzakelijke snelle stops of baanwisselingen. Het is de vraag of men deze mensen de hoge snelheid kan laten, maar dan zo dat de scherpe kantjes eraf gaan, namelijk: racen als het rustig is op een weg, of met wat terugdringen van de korte volgtijden en TTC's. Als dit korte volgen en snelle inrijden op voorgangers nu juist de kick veroorzaakt wordt het moeilijk. Als het gaat om beheersing van het voertuig bij hoge snelheden, dan zijn er misschien ingangen voor communicatie.

In de *Bijlage* wordt een voorbeeld gegeven van hoe deze behoefte aan hoge snelheden kan samengaan met ergernis over gevaarlijk gedrag van anderen.

2.2. **Attitudes**

Onder attitudes wordt verstaan een interne toestand die een persoon ertoe brengt om gunstig of ongunstig te reageren op een object. De toestand wordt gekenmerkt door een zekere standvastigheid, maar is ook veranderlijk, beïnvloedbaar. Het object heeft een kenmerk en dat kenmerk wordt positief of negatief geëvalueerd. Vaak worden attitudes alleen van

toepassing geacht op gedrag. Het betekent dan een positieve of negatieve evaluatie van consequenties van gedrag. Deze attitude predisponeert iemand om het gedrag dan ook uit te voeren of juist niet uit te voeren. De attitude kent dan twee componenten: een overtuiging dat het gedrag een bepaalde consequentie heeft, en een evaluatie van die consequentie. Sommigen onderscheiden nog een derde component: de kracht van de band tussen attitude-object en evaluatie. Een attitude kan minder of meer toegankelijk (accessible, Fazio,) zijn, op te wekken zijn, zijn werk doen. Heeft men bijvoorbeeld een hekel aan iemand dan kan men hem of haar 10 keer passeren zonder dat dit nare gevoel naar boven komt, of zonder dat men gedreven wordt dit te laten zien. Word er echter gevraagd wat men van hem of haar vindt dan weet men meteen te zeggen: naar mens, wil ik graag ontlopen. Een zeer toegankelijke attitude impliceert een sterkere band met gedrag dan een minder toegankelijke attitude. Er worden manieren gesuggereerd om de toegankelijkheid te versterken: bijvoorbeeld door het herhaald uitspreken of zich realiseren van de attitude. Misschien is hier een onderscheid op zijn plaats tussen rede en gevoel dat door Frijda (VPRO tv-interview, dd.1993, zie *Bijlage*) als volgt is omschreven: 'gevoel is nu en rede is gevoel straks'.

Een zeer toegankelijke attitude betekent waarschijnlijk: 'emotie', een attitude is een beredenering van gevoelens die te verwachten zijn.

Een attitude leidt niet direct tot gedrag. Men schakelt vaak een intentie tussen die gewekt wordt door een attitude. De intentie leidt dan tot gedrag. Maar waarschijnlijk zijn ook dit geen voldoende voorwaarden om tot gedrag aan te zetten. Er moet een gelegenheid zijn. Positief staan tegenover snel rijden kan pas tot snel rijden leiden als men eenmaal in een auto op de weg zit. Maar zelfs dan hoeft de attitude niet tot het gedrag te leiden. Men moet er echt zin in hebben. Sinds kort ontstaat meer belangstelling voor deze motiverende krachten, ook bij attitudes ten opzichte van rijgedrag.

2.2.1. *Consequenties en evaluatie van consequenties*

Zelf te snel rijden, of sneller dan de limiet rijden, of juist langzaam rijden, of binnen de limiet, kunnen allerlei consequenties hebben. In een aantal onderzoeken is ernaar gevraagd of mensen die consequenties zien, en hoe ze deze gevolgen waarderen.

Het is niet altijd duidelijk of mensen vinden dat een bepaalde consequentie een gevolg kan zijn van eigen te snel of juist langzaam rijden, of van snel rijden of langzaam rijden in het algemeen.

Negatieve gevolgen van te snel rijden die aan de orde komen zijn: ongevallen, onveiligheid, ongehoorzaamheid aan wet, kans op aanhouding en bekeuring, milieuschade, brandstofkosten, slechte indruk maken op anderen, slijtage aan auto, geluidshinder.

Positieve gevolgen van te snel rijden zijn: tijdwinst, doorbreken verveling en concentratieverlies, opwindingsplezier, aanpassing aan anderen: sociaal of uit veiligheidsoverwegingen, competentie, macho-gevoel of prestige, zelf snelheid kunnen bepalen.

Vogel en Rothengatter (1984) vonden dat te snel rijden door de attitude bepaald werd ten opzichte van sneller dan 110 km/uur rijden op een 100 km/uur- weg, én door de attitude ten opzichte van snelheidslimieten.

De attitude ten opzichte van snelheid werd vooral bepaald door plezier door snel rijden en verveling, door risico's, de reistijd en de onkosten.

Het zou interessant zijn om te zien in welke mate deze aspecten bepaald worden door het feit dat men overtuigd is van de consequenties en in welke mate door de positieve of negatieve evaluatie hiervan.

In een andere studie (Parker et al., 1992) werd vastgesteld dat er verschillen waren tussen jongere en oudere automobilisten. Jongere hadden sterkere overtuigingen over de consequenties van te snel rijden en hun evaluaties van deze uitkomsten waren minder negatief dan die van ouderen. Ook zijn er verschillen in attitudes gevonden tussen zakelijke rijders en anderen. De Waard et al. (1992) vonden dat zakelijke rijders positiever stonden tegenover hogere snelheden dan andere bestuurders. Ongetwijfeld hebben ze ook andere motieven voor snelheidskeuzen dan niet-zakelijke rijders.

De PROV-enquête (Pol e.a., 1993) vraagt ook naar motieven voor het al of niet volgen van snelheidslimieten, en wel voor drie soorten wegen. Motieven om te snel te rijden zijn vooral het aanpassen van de snelheid aan anderen, vervolgens haast, omdat men het niet in de gaten heeft, en omdat men het leuk vindt. Al eerder is gezegd dat de motieven leuk en verveling aanzienlijk zwaarder gelden voor autosnelwegen dan voor lagere orde wegen. Motieven om zich aan de limiet te houden zijn: veiligheid, wettelijke verplichting, bekeuringen en het ontbreken van haast. Milieu- en brandstofkosten worden door weinig mensen genoemd.

2.2.2. *Attitudes, intentie en gedrag*

Enkele malen is ook gevraagd door welke attitudes men zijn snelheidskeuze laat bepalen. Dit kan een indicatie zijn van intentie, maar ook een rapportage van gedrag, gedrag volgend uit een intentie.

Een andere benadering is verband zoeken tussen attitude ten aanzien van snel rijden en (gerapporteerd) gedrag. Dit soort verbanden is een aantal maal gevonden. De Waard et al. (1992) vonden bijvoorbeeld een verband tussen attitude (goed, plezierig, aantrekkelijk) ten aanzien van sneller dan 120 km/uur rijden (op 120 km/uur-weg) en gerapporteerde snelheid en ook gemeten overtreding van de limiet.

Een nog indirectere relatie tussen attitude ten opzichte van snelheid en gedrag is af te leiden uit een studie van Rothengatter (1993). Hij constateert in diverse Europese landen een relatieve (ten opzichte van andere overtredingen) onderschatting van gevolgen van snelheidsovertredingen door bestuurders en door politiemensen, een onderschatting ten opzichte van de feitelijke ongevalsgevolgen van te snel rijden die in deze landen.

Regelmatig duikt de discussie op van de kip en het ei: is attitude nu de oorzaak voor gedrag of is gedrag de oorzaak van de attitude? Deze discussie is niet afgelopen. Overtuigende onderzoeksresultaten zijn er nauwelijks. Maar ook al zou in veel gevallen blijken dat verandering van gedrag tot attitudeverandering leidt, dan sluit dat niet uit dat verandering van attitude tot gedragsverandering kan leiden. Mensen kunnen zich weliswaar 'ongewenst' (door zichzelf) gedragen, maar daar moeten dan goede argumenten voor zijn. Misschien kan het een troost zijn dat de discussie vooral gaat over de relatie die men aantreft tussen attitude en gedrag. Gaat het om gedragsverandering door attitudeverandering dan ligt het voor de hand te veronderstellen dat de kans dat men iets doet wat men graag wil groter is dan de kans dat men iets doet wat men niet wil.

Er is in de literatuur over attitudes een groot aantal verwijzingen naar de discussie over de band tussen attitudes, intentie en gedrag. Ook deze discussie is nog weinig doorgedrongen in onderzoek naar snelheden. Deze discussie is van belang omdat er suggesties in voorkomen over hoe de band te versterken is, maar ook omdat er suggesties in te vinden zijn over omstandigheden waarbij in onderzoek een sterker verband verwacht kan worden dan onder andere omstandigheden. Als vragen bijvoorbeeld over specifiekere situaties gaan: in tijd en plaats, dan kan de relatie tussen attitude, intentie en gedrag sterker worden dan wanneer minder specifieke situaties aan de orde zijn. Een intentie kan ook variëren in stabiliteit. Het tijdsinterval tussen vaststellen van een intentie en van feitelijk gedrag bepaalt ook de samenhang.

Een verdere complicatie wordt gevormd door de relatie tussen gerapporteerd gedrag en feitelijk gedrag. Een zekere scepsis ten aanzien van gerapporteerd gedrag lijkt op zijn plaats. Als een bepaald gedrag als sociaal onwenselijk wordt beschouwd is onder-rapportering te verwachten.

Dat zien we op het ogenblik misschien gebeuren bij de resultaten van de PROV-enquête ten aanzien van drinken en rijden. Er is een toename in feitelijk gevonden aangeschoten bestuurders, maar de resultaten van de enquête blijven dalen. Wat snelheid betreft, voelt de Nederlandse weggebruiker minder sociale druk om zich aan de wet te houden want menervaart dat de massa automobilisten zich niet aan de limiet houdt. Men kan dan uitkomen voor de overtredingen die men maakt. Er worden vaak flinke correlaties gevonden tussen gerapporteerd en gevonden gedrag (Fildes en Leening, 1989). De absolute hoogte van de rapportage kan nog wel afwijken, de perceptie van het werkelijke gedrag is niet altijd goed.

2.2.3. *Aangrijpingspunten*

Men kan attitudes veranderen door mensen te overtuigen van consequenties van gedrag of door de evaluatie van consequenties te beïnvloeden. Men kan dit laten afhangen van de positie van een doelgroep op deze aspecten. Jongeren schijnen wat minder negatief te staan tegenover negatieve consequenties waarvan ze overigens meer overtuigd zijn dan ouderen.

Een derde mogelijkheid, maar daar is nog weinig kennis over, is het toegankelijk maken van een attitude. Bij gordelgebruik en rijden onder invloed kent men een aanpak waarbij mensen zich committeren door een openlijke belofte. Dit is een manier om een reeds bestaande attitude toegankelijker te maken. Dit kan bijdragen aan veilig gedrag. Het problematiseren zit er dan in dat men, geconfronteerd met een gelegenheid en onder invloed van andere motieven dan de attitude, moeilijker een keus kan maken tegen de attitude, omdat deze zich opdringt.

Deze zienswijze heeft nog een consequentie. Het zou kunnen dat posters en andere wat minder aansprekende communicatie wel effect hebben op het toegankelijk maken van bestaande attitudes, maar minder leiden tot verandering van de attitude.

2.3. Normen en waarden

De studies over normen ten aanzien van te snel rijden houden zich vooral bezig met sociale perceptie of sociale normen. Daaronder wordt dan meestal verstaan de invloed van wat iemand denkt dat iemand anders, die belangrijk is voor hem of haar, van te snel rijden zal vinden. Uiteraard heeft men ook zelf een norm ten aanzien van snel rijden, maar dit concept komt meestal onder attitude terecht. Een deel van wat mensen denken dat anderen belangrijk, goed of fout vinden, komt via opvoeding in het geweten terecht: het wordt dan een kracht op zich, onafhankelijk van wat anderen vinden. Deze persoonlijke normen: 'Ik moet dit of dat doen dan wel laten', kunnen zelfs de vorm van waarden aannemen: 'Niemand zou dit of dat mogen doen; iedereen zou dat moeten doen'. De rol van deze waarden moet niet onderschat worden. Ze worden vaak met sterke emoties verbonden, en zijn daarbij soms een vreemde eend in de bijt van de emotie-theorie (Frijda, 1986) omdat het directe eigen belang dat bij emoties een rol speelt hier minder duidelijk is. Woede over gedrag van anderen op de weg kan worden veroorzaakt doordat men dwars gezeten wordt, maar ook doordat anderen zich niet aan waarden houden.

Sociale perceptie kan sterke emoties wekken en zelfs het primaat van andere acute emoties onderdrukken. In de *Bijlage* wordt hier een voorbeeld van gegeven.

Wat men denkt dat belangrijke anderen vinden van bepaald gedrag kan overeenstemmen met of juist tegengesteld zijn aan de attitude. De theorie voorspelt niet wat het resultaat zal zijn. Ook dat is een zaak van empirie. Sociale normen gerelateerd aan snelheids-intenties of gedrag zijn een aantal maal onderzocht. Bij snelheidskeuze kan de opvatting over wat andere weggebruikers ervan vinden een rol spelen, evenals wat men denkt dat naasten, de overheid of passagiers ervan vinden.

2.3.1. *Aanpassing aan snelheid van anderen*

Vraagt men naar redenen voor snelheidskeuzen dan wordt vaak verwezen naar aanpassing aan de snelheid van anderen. Men zou hierbij kunnen handelen vanuit (on)veiligheidsgevoelens (onaangepaste snelheid leidt tot onveilige gevoelens doordat anderen dicht achter op rijden en men steeds ingehaald wordt; rustig in de groep blijven rijden geeft een gevoel van veiligheid). Men kan ook handelen op grond van sociale perceptie: de mensen om iemand heen zijn nu belangrijk en zij vinden blijkbaar deze snelheid goed. De mogelijkheid van deze laatste soort motieven blijkt uit onderzoek naar de rol van imitatie bij verkeersgedrag. Er is evidentie (Mullen, 1990; Zaidel, 1992) dat men anderen nadoet, of veiligheid er nu door bevorderd wordt of niet, en of die anderen gevaarlijk doen of zich juist veilig gedragen, en of men er nu tijdwinst of juist verlies door heeft (Echterhoff, 1989).

In de sociale psychologie gebeurt onderzoek naar groepsprocessen waarbij meerderheids- en minderheidsstandpunten met elkaar geconfronteerd worden. Als een meerderheid een bepaald standpunt heeft, leiden dit soort groepsprocessen tot een vergroting van deze meerderheid, maar ook tot een verharding van de standpunten van meerderheid en nu sterk geslonken minderheid. Bovendien kan de minderheid zijn standpunt slechts overeind houden door naar de rand van de sociale ruimte te verhuizen.

Hierbij kan gedacht worden aan de werking van de theorie van 'social impact' (Nowak et al., 1990), waarbij de invloed van anderen op het

individu bepaald wordt door de kracht, de directheid en het aantal anderen. Deze principes werken vooral als de informatie perifeer (Petto et al., 1988) verwerkt wordt, dat wil zeggen als het voor iemand niet om een erg belangrijke topic gaat. De theorie voorspelt dat er polarisatie optreedt, waarbij de minderheid kleiner wordt en de meerderheid groter tot een bepaald evenwicht is bereikt. De verhouding wordt dus onder andere bepaald door de verdeling bij de aanvang van het communicatieproces. Bij een gelijke verdeling is de richting van de uitkomst onvoorspelbaar. Te verwachten is dat men zich dus aanpast aan de snelheid van anderen. Een kleine groep zal sneller of langzamer rijden. Dit vindt vooral plaats als er een redelijk intensieve communicatie plaatsvindt. Vertaald naar de weg betekent dit dat er veel verkeer is. Dit kan misschien verklaren dat op de drukke autosnelwegen de snelheid homogener is dan op de wat minder drukke autowegen (T. Heijer, persoonlijke mededeling). Connolly en Aberg (1993) hebben een vergelijkbaar imitatiemodel waarbij er twee groepen zijn die altijd, respectievelijk nooit te hard rijden. De rest gaat te snel rijden als een bepaalde drempel met betrekking tot hardrijder wordt overschreden. Deze drempel is individueel verschillend en kan ook situatie-afhankelijk zijn. Een mogelijke voorspelling uit dit model is dat handhaving slechts blijvend effect kan hebben als meer dan 50% niet meer te snel rijdt. De auteurs vonden resultaten die een andere voorspelling uit dit model bevestigde: vrij rijdende auto's passen hun snelheid aan bij die van voorgangers. Ze vonden dit op een 30 mph-weg.

2.3.2. *Bekenden, vrienden en familie*

Mensen die veel op de weg zijn hebben soms een foto van het gezin of van de partner op het dashboard. Dit kan de sociale perceptie activeren en aldus het gedrag beïnvloeden. Het is me niet bekend of dat ook het geval is. Wel is een enkele maal gebleken dat sociale normen een rol spelen bij snelheidskeuzen.

Parker (1994) vond dat degenen die zeiden dat ze te snel reden binnen de bebouwde kom (limiet 30 m/h) ook meldden dat ze weinig afkeuring van zulk gedrag merkten bij partners en vrienden. Vogel en Rothengatter vonden dat 60% zich veel tot iets aantrokken van de mening van deze categorie anderen, maar dat minder dan een derde van deze familie en vrienden dit sneller rijden dan 110 km/uur op een 100 km/uur weg afkeurden. Hiermee zakt de invloed van deze categorie onder die van de politie. In een ander onderzoek (Parker et al., 1992) wordt gemeld dat jongere automobilisten meer goedkeuring ondervonden van belangrijke anderen voor hun te hard rijden dan oudere automobilisten. Welke van de referenten hier vooral aan de orde waren (politie, vriend van hetzelfde geslacht, partner, gezin, of andere bestuurders), is niet uit het artikel op te maken, maar van belang is hier dat dus ook de leeftijd van invloed is op sociale perceptie.

2.3.3. *Overheid*

Een aparte categorie anderen vormt de overheid onder andere vertegenwoordigd door politie. Gevoelens waardoor men zich van snel rijden af laat houden of stimuleren zijn in het geval van de meeste andere belangrijke personen gevoelens van schaamte, angst voor afkeuring of streling van eigenwaarde juist door goedkeuring. Bij politie is angst voor materiële straf aan de orde. Er is al vaak gebleken dat toename van de subjectieve

pakkans de snelheid kan verlagen. Blijkbaar is de politie een 'belangrijke andere', waarmee rekening wordt gehouden. Dit werd ook door Vogel en Rothengatter (1984) gevonden. Politie was de belangrijkste referent. Helaas vond maar 59% dat mensen van de politie sneller dan 110 km/uur rijden op een 100 km/uur-weg afkeurde. Meer mensen vonden dat de overheid dit gedrag afkeurde, maar de overheid was weer een minder belangrijke referent.

Het belang van de politie als referent wordt versterkt door zijn of haar straffende hand en ook door zijn deskundigheid. De frequentie waarmee men hem of haar kan tegenkomen, beïnvloedt ook de belangrijkheid.

2.3.4. *Passagiers*

Er is wel gedacht dat passagiers, publiek in het algemeen, de dominante respons activeren. Is men geneigd rustig te rijden dan zou publiek dit gedrag versterken, is men geneigd te jakkeren, ook dan zou publiek dit weer aanwakkeren.

Baxter en al. (1990) hebben echter aangetoond dat mensen zich aanpassen aan wat ze denken dat hun passagier(s) ervan vinden. In een onderzoek werd gevonden dat jonge mannen met een mannelijke passagier sneller reden dan zonder passagier. Jonge vrouwen reden juist langzamer met een vrouwelijke passagier.

Fildes en Leening (1989) vonden dat auto's met twee personen langzamer reden dan auto's zonder passagier. Auto's met meer dan twee personen reden juist sneller. Men kan gissen over de sociale processen in deze auto's. Schulze (1990) heeft beschrijvingen gegeven van hoe jonge bestuurders samen auto rijden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, zowel vanwege het feit dat deze jongeren de kenmerken van een zwaar beladen auto niet kennen, als ook vanwege de afleiding die het veroorzaakt. Maar de sociale perceptie speelt ook een belangrijke rol: men laat zich op basis van wat men denkt dat de anderen verwachten (en die hebben vaak ook sterke verwachtingen) tot gevaarlijk gedrag verleiden.

2.3.5. *Perceptie en realiteit*

Wat men vindt dat anderen belangrijk vinden hoeft niet met de werkelijkheid overeen te stemmen. Fildes en Leening (1983) vonden dat mensen die veel te hard reden, beoordeelden dat anderen ook veel te hard reden. Ze veronderstellen dat deze hardrijders hun eigen gedrag hiermee legitimeren. Langzame rijders beoordeelden de snelheid van anderen meer volgens de realiteit.

Parker (1994) wijst ook op de 'Overestimate of consensus': overtreders denken dat zeer velen overtreden. Maar ook op 'Underestimate of consensus': niet overtreders onderschatten het aantal mensen dat niet overtreedt. Het is hierbij niet altijd duidelijk of de schatting het eigen gedrag beïnvloedt of de schatting gebruikt wordt om andere psychologische winst te halen, zoals: anderen doen het ook: het is dus niet zo erg, of: kijk mij eens, ik ben beter dan anderen. Of het beïnvloeden van deze schattingen gedrag zal beïnvloeden is dus niet te voorspellen. Maar er kan toch verwacht worden dat sjoeren aan dit soort overtuigingen moet leiden tot nieuwe mentale activiteiten, een begin van verandering.

2.3.6. *Attitudes en normen*

Attitude-theorieën zeggen meestal niets over de interactie, afweging tussen sociale normen en attitudes. Ze gaan ervan uit dat nu eens het ene zwaarder weegt, dan weer het andere. De empirie moet uitmaken hoe het uitpakt. En helaas is het niet zo dat voor iets algemeen als 'te snel rijden' een vaste afweging wordt gemaakt die ook nog eens voor iedereen zou gelden.

Vogel en Rothengatter (1984) vroegen naar de sociale norm en attitude ten opzichte van snel rijden op een bepaalde 100 km/uur-weg, naar de intentie om snel te rijden, en naar gerapporteerd gedrag. Voorkeursnelheid kon voorspeld worden op basis van intentie en intentie op basis van attitude en norm. Het gewicht van de attitude ten opzichte van te snel rijden was drie keer het gewicht van de sociale norm. Ging Rothengatter er op basis van deze en andere studies van uit dat vooral attitudes belangrijk waren voor snelheidskeuzen, Parker vond dat de sociale norm allesoverheersend was. De eerste baseert zijn onderzoek op snelheid op autosnelwegen en 80 km/uur-wegen, de tweede op wegen binnen de bebouwde kom. Dit zou de zaak kunnen verklaren. In het tweede geval heb je meer met andere mensen te maken dan in het eerste geval en je bent minder anoniem en ook wordt het idee van 'thuis' daar eerder geactiveerd: men woont zelf immers ook in een dergelijke buurt en weet hoe vervelend de familie dat gejakker door de buurt vindt. In Berlijn zijn de prijzen van de huizen in een woonerf-gebied sterk gestegen na deze aanpassing. Fishbein en Sutton vonden in een studie naar attitudes ten aanzien van gordel gebruik dat de sociale norm relatief sterker woog ten opzichte van de attitude als men in gevaarlijker situaties reed. Deze verklaring is hier waarschijnlijk niet aan de orde: over het algemeen vindt men hogere orde wegen gevaarlijker (juist daar gaat men vaker gordels gebruiken). De moraal is dat bij voorlichting onderscheid gemaakt moet worden tussen verschillende soorten wegen (binnen- en buiten de bebouwde kom) en verschillende soorten (min of meer gevaarlijke) situaties: elk benadrukt verschillende factoren die snelheidskeuzen beïnvloeden.

2.3.7. *Attitudes, normen en emoties*

Bij dit alles moet niet vergeten worden dat mensen gevraagd wordt naar attitudes en sociale normen. Het gaat dus om redelijk bewuste overwegingen. Er zijn bij het vormen en activeren van attitudes en sociale percepties allerlei emotionele processen die waarschijnlijk niet eenvoudig bewust te maken zijn. Het gaat om positieve en negatieve gevoelens ten aanzien van consequenties van snelheidskeuzen, gevoelens ten aanzien van het belang van anderen, de anticipatie van consequenties van eigen gedrag voor gevoelens van anderen en het gaat om tegenstrijdige gevoelens; zowel binnen attitudes en binnen sociale percepties, als tussen deze motiverende krachten. Introspectie over emoties is moeilijk en zeker voor leken. Pas met zeer goed opletten tijdens het rijden wordt duidelijk welke gevoelens werkelijk een rol spelen. De een zal bijvoorbeeld bij inhalen een gevoel van competentie hebben: 'kijk mij eens', de ander een gevoel van 'sorry, maar het gaat wel erg langzaam'. Weer een ander voelt niets ten opzichte van de ingehaalde persoon. Er zal nog veel verkeer over de A2 stromen voor we inzicht krijgen in deze feitelijke emotionele invloeden. Laat staan wegen te vinden om deze gevoelens enigszins in positieve richting te laten werken.

2.3.8. Normen opdringen

Mensen laten zich beïnvloeden door wat anderen vinden van hun snelheidsgedrag. De keerzijde is: mensen beïnvloeden anderen in hun snelheidsgedrag door goed- en afkeuring. Op het gebied van snelheidsbeheersing is tot nu vooral gekeken naar de beïnvloedingsmogelijkheid van één categorie anderen: de politie. Veel van de handavingsliteratuur gaat juist over hoe de politie zijn invloed zo effectief mogelijk kan uitoefenen. Ook hier zijn weer twee aspecten te onderscheiden: hoe kan de politie een belangrijker referent worden. Dit kan worden bereikt door aanwezigheid, zowel controlerend als bestraffend. Het andere aspect: de opinie van de politie, is blijkbaar onderbelicht. Veel mensen zijn er niet van overtuigd dat politie snelheidsbeheersing belangrijk vindt.

Op het gebied van rijden onder invloed zijn er een aantal experimenten gedaan waarbij leeftijdgenoten de rol kregen om invloed uit te oefenen. Hetzelfde wordt uitgeprobeerd, niet helemaal zonder succes, met verschaffers van drank. De resultaten zijn bemoedigend. Ook op het gebied van het dragen van autogordels zijn voorbeelden van geslaagde acties: wederzijdse beïnvloeding van bestuurder en passagiers. Op het gebied van snelheidsbeheersing zijn geen acties bekend waarbij ernaar gestreefd wordt vrienden, familie, passagiers, andere bestuurders invloed uit te laten oefenen. In Nederland vond een experiment plaats om het snelheidsgedrag van postbestellers te veranderen (Siero en al. 1985). De managers legden uit wat voor belang zij hechten aan een gematigde snelheid. De chauffeurs hadden altijd gedacht dat het juist belangrijk was om snel de post af te leveren. Het lukte de routine te doorbreken door uitleg te geven over de mening van de managers en een uiteenzetting over de diverse voordelen voor de chauffeur zelf en voor het bedrijf.

Op een indirecte wijze gebeurt sociale beïnvloeding door collectieve feedback borden langs de weg. Een bestuurder kan door netjes te rijden invloed uitoefenen op het gemelde resultaat wat weer invloed kan uitoefenen op andere bestuurders.

Verhalen over agressief gedrag van mensen op de weg gaan vaak vergezeld van maatregelen die andere bestuurders nemen om hier iets aan te doen. In feite zijn zij het dan die agressief gedrag vertonen, namelijk een handeling voortkomend uit frustratie door een ander die deze frustratie had kunnen voorkomen. De frustratie kan zowel een directe schade van het eigen belang zijn: rijdt iemand te lang door bij een wegversmalling dan moet de gefrustreerde inderdaad langer wachten, maar de frustratie kan, zoals we gezien hebben, ook een frustratie van waarden zijn zonder dat men direct in een belang wordt geschaad: 'Dat mogen mensen niet'. In ieder geval is het moeilijk om een reactie voor te stellen, als reactie op te hard rijden, die zinvol én veilig is. Er moet dus gedacht worden over groepsdruk op de weg die niet uitgaat van frustratie. Collectieve feedback is zoiets: het melden van het percentage bestuurders dat niet te snel rijdt.

2.3.9. Aangrijpingspunten

Er zijn aanwijzingen dat snelheidsgedrag op verschillende wegen en misschien ook in verschillende gevaarlijke situaties op een verschillende manier door referenten wordt beïnvloed. Een eerste suggestie is dat op hogere orde wegen de politie een belangrijker referent is dan op lagere orde wegen, maar een probleem is dat men er niet zo van overtuigd is dat

de politie het ernstig meent wat te snel rijden betreft. Het belang van politie kan worden vergroot door pakkans. Het oordeel over de houding van de politie kan worden verbeterd door pakkans, maar zeker ook door publiciteit en voorbeeld. Het imago van 'snelheid' kleeft waarschijnlijk aan gedrag en uitrusting van de politie op autosnelwegen. Een tweede suggestie is dat op de hogere orde wegen de sociale component een ondergeschikte rol speelt ten opzichte van attitudes, op lagere orde wegen een bovengeschiedte rol.

Het is van groot belang dat het imago van de politie verandert. Het moet duidelijk worden dat ze te snel rijden op hogere orde wegen afkeuren, en op lagere orde wegen moeten ze bovendien een belangrijker referent worden (de agent op straat!).

Sociale perceptie blijkt ook door leeftijd te worden beïnvloed. Er is een aanwijzing dat jongere automobilisten bij te snel rijden meer goedkeuring ervaren van belangrijke anderen dan ouderen. Te vrezen is dat deze perceptie een redelijk waarheidsgehalte heeft waar het leeftijdgenoten betreft. Dit kan worden aangepakt door de rol van sociale perceptie te verminderen, de groepsdruk te problematiseren: 'Men beslist zelf!', het benadrukken van de groei in eigen waarde door zelf beslissingen te nemen, de mening van anderen trotserend. Een andere manier is: in groepsprocessen het positieve oordeel ten opzichte van snelheid te problematiseren: samen tot betere oordelen te komen.

De belangrijke rol van sociale perceptie met betrekking tot lagere orde wegen kan op verschillende manieren worden gebruikt. In communicatie moet het gezin aan de orde komen, het belang van kinderen, het eigen belang als men uit de auto is gestapt, de leefbaarheid, de last die burens wordt aangedaan. Kortom, het problematiseren van het ongemak en het gevaar voor burens en gezin.

Anderzijds wordt het tijd te proberen of men andere mensen dan politie druk kan laten uitoefenen. Als is gevonden dat mensen de perceptie van de opinie van anderen een rol laten spelen, dan kan men deze perceptie beïnvloeden door de doelgroep aan te spreken, maar ook door de feitelijke invloed van die anderen te versterken.

Het versterken van de rol van sociale perceptie kan ook leiden tot versterking van zijn gewicht ten opzichte van attitudes. Dit kan een bijkomend voordeel zijn.

2.4. Perceptie van eigen kunnen

2.4.1. *Beheersbaarheid*

Men kan er ten onrechte van overtuigd zijn dat men een zeer ervaren bestuurder is en dat kan leiden tot gevaarlijk verkeersgedrag. Spreken we hier over wat mensen denken dat ze zelf kunnen dan wordt bedoeld: kan ik het gedrag wat ik bedoel te vermijden, of juist nastreef, op basis van mijn attitudes en sociale perceptie, ook vermijden of uitvoeren? In onderzoek van Parker en al. (1992) bleek de overtuiging dat men de snelheid kan beheersen sterk negatief te correleren met de intentie om te snel te rijden. Deze overtuiging voegt veel toe aan verklaring van de intentie, boven attitude en subjectieve norm. Er was ook een bijdrage aan het voorspellen van de intentie om dicht te volgen en gevaarlijk in te halen, maar deze was kleiner.

Verder bleek dat jonge bestuurders en mannen moeilijker vonden om geen overtredingen te begaan dan ouderen en vrouwen. Vrouwen vonden het gemakkelijker om snelheid te controleren dan mannen. Mannen vonden het gemakkelijker om volgfstand te controleren.

Het overschatten van de eigen vaardigheden in vergelijking met die van anderen kan het gevolg zijn van een positieve zelfinschatting of een negatieve inschatting van anderen. Een Engels onderzoek (McKenna et al., 1991) constateerde dat er vooral sprake is van een overdreven zelfinschatting. Hij concludeert dit op basis van het gegeven dat de inschatting van anderen niet negatief was, maar ergens midden op de schaal uitkwam. Er zijn bovendien verschillen in zelfoverschatting voor verschillende onderdelen van de rijtaak waaronder enkele te maken hebben met aangepaste snelheden, en er zijn hierin ook verschillen tussen mannen en vrouwen. In het algemeen overschatten mannen zichzelf sterker dan vrouwen, maar dit is grotendeels toe te schrijven aan verschillen in ervaring.

Opvallend was het verschil in oordeel over het enige scenario van de 20 waarin zwakke verkeersdeelnemers genoemd werden: ruimte geven aan fietsers en paarden (sic!). Hierin bleef de invloed van sekse overeind, ook na rekening houden met ervaring. Vrouwen plegen hierbij een grotere overschatting van zichzelf. Dit scenario liet ook het grootste verschil zien tussen wat vrouwen denken dat ze zelf kunnen in vergelijking met andere bestuurders. De algemene opvatting: zelfoverschatting leidt tot gevaarlijk gedrag verdient hier misschien een kanttekening. Het zou kunnen zijn dat vrouwen over het algemeen meer rekening houden met zwakkere verkeersdeelnemers en daar ook echt een punt van maken. Misschien is deze zelfoverschatting dus een uitdrukking van bewustzijn van deze zorg.

2.4.2. *Attitudes en eigen kunnen*

In de literatuur over beïnvloeding van gezondheid wordt de nadruk gelegd op het belang van het gevoel van beheersing als het gaat om het wekken van negatieve attitudes. Stelt men gedragingen of consequenties ervan als zeer negatief voor dan kan men met deze negatieve emoties twee kanten uit. Ziet men de mogelijkheid het gevaar te ontlopen dan zal men adequaat reageren. Dit is wat men in emotie-theorieën probleemgericht 'coping' noemt. Ziet men geen kans het gevaar te keren dan zal men de negatieve emotie te lijf gaan door mechanismen als ontkenning, weerstand. Dit wordt emotie-gericht 'coping' genoemd en is uiteraard inadequaat, zo niet averechts, tenminste wat het bereiken van het gewenste gedrag betreft. Natuurlijk haalt men er wel psychische winst mee binnen.

2.4.3. *Attitudes, sociale norm, eigen kunnen en geanticiperde spijt*

Parker (1993) onderzocht het effect van verschillende video's op attitude en intenties ten opzichte van te snel rijden. De vier video's waren zo ontwikkeld dat ze verschillende aspecten benadrukten, namelijk: gedrags-overtuigingen (vergroot kans op ongeval, bekeuring), normatieve overtuigingen (nadruk op overtuigingen passagiers), eigen kunnen (weerstand kunnen bieden aan de verleiding en aan de druk door anderen: men doet het zelf), en geanticiperde spijt (vanwege het feit dat men iets doet wat echt fout is of er nu al of niet nare consequenties aan zitten). De vier video's hadden elk een positieve invloed op de attitude ten opzichte van te

snel rijden. De spijt en de sociale norm video het sterkst. De invloed op intentie bereikte geen significantie.

2.4.4. *Aangrijpingspunten*

Het is zaak zelfoverschatting tegen te gaan, meer dan mensen ervan te overtuigen dat anderen beter rijden dan men denkt. Van de andere kant is het noodzakelijk mensen te overtuigen dat men wat kan doen aan het voorkomen van nare consequenties van te snel rijden, door langzamer, maar ook door meer aangepast aan de mogelijkheden van de rijtaak te rijden, situaties te voorkomen waarbij gevolgen van snel rijden onbeheersbaar worden. Veel mensen vinden te snel rijden blijkbaar een noodlot. Zij moeten leren dat aangepaste snelheden een effectieve wijze zijn om onaangename zaken te vermijden, en dat zij ook in staat zijn om dit zelf in de praktijk te brengen.

Misschien rapporteren mensen hun onvermogen om daarmee hun onwil te verbloemen. Dit kan met name gebeuren bij sociaal ongewenst gedrag. In dat geval heeft communicatie over 'eigen kunnen' natuurlijk weinig zin. Maar we hebben eerder gezien dat te snel rijden niet erg hoog scoort op sociale onwenselijkheid. Het waarheidsgehalte van het gerapporteerde onvermogen stijgt daardoor.

2.5. **Het problematiseren van te hard rijden**

Op dit moment is het niet mogelijk in het algemeen uitspraken te doen over factoren die mensen ertoe brengen om onder bepaalde omstandigheden te snel te rijden of juist aangepast te rijden. Er zijn grote verschillen tussen mensen en mensen hebben weer verschillende motieven in verschillende situaties. Dit zou vragen naar uitgebreider onderzoek. Toch is van een aantal factoren bekend dat ze hun invloed kunnen doen gelden. Hiervan kan gebruik gemaakt worden bij het zoeken in concrete situaties naar relevante factoren. Ook biedt het inzicht dat er reeds is, aanknopingspunten om op een verstandige manier aan het werk te gaan om acties te sturen: een educated guess is een beter uitgangspunt dan de duim.

Bij communicatie zal rekening mee moeten worden gehouden met een aantal factoren:

Te snel rijden wordt verschillend gemotiveerd onder verschillende omstandigheden: verschillende typen wegen vragen om een verschillende weging tussen de factoren; andere factoren zullen het te snel rijden bepalen in een situatie van vrij-rijden dan in die van volggedrag.

Te snel rijden heeft betrekking op verschillende aspecten van de rijtaak; het controleren van de auto, het aanhouden van een aangepaste volgtijd, het beheersen van de TTC (conflictsituaties) enzovoort. Niet elk aspect wordt bepaald door dezelfde factoren.

Te snel rijden wordt verschillend gemotiveerd bij verschillende mensen. Persoonlijkheidskenmerken, ervaring, sociale netwerken, leeftijd, met seks samenhangende rol in de maatschappij, accentueren verschillende factoren. Hetzelfde geldt voor verschillen in ritmotieven: rijdt men voor het plezier, voor meer noodzakelijke verplaatsingen, of voor zakelijke doeleinden.

Te snel rijden wordt bepaald door persoonlijkheidsfactoren, attitudes, sociale perceptie en door perceptie van waartoe men in staat is. De invloed van deze factoren, hun onderlinge verhoudingen, verschillen weer naar omstandigheden, rijtaak en persoon.

Bij de factoren die leiden tot aangepast rijden, zijn er die al bestaan uit een antwoord op een probleem. Men rijdt bijvoorbeeld aangepast omdat men nare gevoelens door onveiligheid wil vermijden of schuldgevoelens voor wat men anderen kan aandoen. Deze factoren kunnen worden versterkt en bij mensen die deze gevoelens nog niet hebben kunnen ze gestimuleerd worden.

Bij de factoren die leiden tot onaangepaste snelheid zijn er die geproblematiseerd kunnen worden. Is het wel zo dat de passagier wil dat men sneller rijdt dan goed is? Is het wel zo leuk de power van de wagen uit te proberen in een woonstraat, kan dat niet beter op een snelweg op een rustig moment?

Bij de factoren die leiden tot onaangepast rijden, zijn er ook die voortkomen uit een probleem. Zo beschouwt men zich niet goed in staat om de snelheid binnen de perken te houden. Hier moet men juist het probleem problematiseren: mensen overtuigen van hun vermogen om zich wel in te houden: wat een sukkel dat men dat niet zou kunnen.

In al deze gevallen gaat het om het versterken of het bevorderen van een probleem.

Een andere categorie beïnvloeders zijn snelheidsremmende maatregelen (adviezen, regelingen, controle, dwang) zoals limieten, snelheidsbegrenzers, drempels, uitritten, cruise controls, adviessnelheden enzovoort. Het is van belang te laten voelen dat deze maatregelen een antwoord kunnen bieden op een ervaren probleem. Weerstand tegen deze maatregelen kunnen weer worden geproblematiseerd.

3. De rol van intermediair organisaties

3.1. Inleiding

In de probleemstelling van het communicatiebureau is voorgesteld om intermediaire organisaties meer bij het beleid te betrekken. Daar is reden voor. De overheid kan niet alleen het gedrag dat collectief wenselijk wordt geacht bij individuen afdwingen. Bovendien zijn er al diverse organisaties bij het beleid ingeschakeld, zoals VVN en VBV en zijn er vele organisaties die ingeschakeld kunnen worden. Inhoudelijk moet dit echter ook consequenties hebben. Het verkeersveiligheidsbeleid naar de burger heeft tot nu toe een sterk 'top-down'-karakter. Ook intermediaire organisaties laten zich soms hier voor gebruiken. Het maakt soms voor een campagne inhoudelijk maar weinig verschil wanneer zij door de overheid wordt uitbesteed aan maatschappelijke organisaties. Inschakelen van intermediaire organisaties moet betekenen dat met deze organisaties wordt overlegd over hun probleempceptie en hun mogelijkheden voor een aanpak. De overheid kan haar sturing op deze organisaties richten en door middel van overleg nagaan hoe zij voorwaarden kan scheppen voor beleid om de problemen van te snel rijden aan te pakken. Deze organisaties moeten op hun beurt trachten om het gedrag van de individuele burger te beïnvloeden. Zij zullen veel beter maatwerk voor de burger kunnen verrichten dan de overheid dat kan.

Deze andere aanpak is theoretisch uitgewerkt in de bestuurskunde (zie Reyn en de Vroom, 1993). Deze benadering is weergegeven in § 3.2. en vervolgens enigszins geconcretiseerd. Uit een inventarisatie van Recht en Beleid bleek dat 85 organisaties konden worden gevonden die initiatieven zouden kunnen nemen inzake verkeersgedrag-regulering. Van 45 organisaties werd informatie ontvangen. Hieruit kwamen 26 organisaties die activiteiten ondernemen. Deze bevindingen zijn samengevat in § 3.3.

3.2. Theoretische benadering

Een duidelijk kenmerk in overheidsbeleid om gedrag van individuele burgers te beïnvloeden, is externe gedragsbeheersing. De burger wordt niet bij beleid betrokken maar is er doelwit van. Zo komt van een internalisering van nieuwe gedragsnormen echter niet veel terecht.

Toch is er betrokkenheid van de individuele burger bij de collectieve problematiek. Maar het is van belang om meer te doen dan alleen betrokkenheid aan te boren. Ook individuele behoeften en voorkeuren zijn van belang. Er moet een koppeling worden gelegd tussen die behoeften en voorkeuren en de collectieve problematiek.

Tegenover de 'top-down'-benadering van de overheid kan een 'bottom-up'-structuur worden voorgesteld. Hierin worden eigen ervaringen, voorkeuren en keuzes van individuele burgers als aanknopingspunt voor beleidsmaatregelen genomen. Problemen hiervan zijn echter dat de overheid zijn democratische sturing teveel uit handen geeft.

Bovendien is de pluriformiteit van behoeften en voorkeuren erg groot en is de optelsom van individuele belangen nog niet hetzelfde als het collectieve belang.

Een synthese wordt gezocht op het meso-niveau van de samenleving, bij maatschappelijke organisaties, profit en non-profit, overheidsinstanties en particuliere organisaties. Hier wordt gezocht naar een institutioneel kader om individuele belangen, voorkeuren en keuzes te richten naar gedrag-alternatieven. De weggebruiker heeft naast zijn voorkeuren voor zijn eigen gedrag ook problemen met het collectieve gedrag. De intermediaire organisaties moeten proberen met de weggebruikers in onderhandeling te treden zodanig dat de individuele voorkeuren met de problemen over het collectieve gedrag worden gecombineerd.

De overheid krijgt hierin een andere, maar wellicht meer effectieve sturingsmogelijkheid wanneer zij deze institutionele kaders bindt aan de collectieve doelstellingen. Zij moet zich dan op gelijkwaardige basis opstellen in onderhandelingen en een aanbod doen aan de maatschappelijke organisaties, opdat deze beleid ontwikkelen om op hun beurt in onderhandeling te treden met de individuele burgers.

Anders dan via het vrije marktprincipe kan de overheid door onderhandeling en ruil op het meso-niveau processen controleren. De overheid scheidt randvoorwaarden en neemt zondig initiatieven tot horizontaal overleg. Op het meso-niveau wordt de koppeling gelegd tussen collectieve problemen en individuele behoeften en voorkeuren. De mix van beleidsinstrumenten die wordt ontwikkeld richting de individuele burger, wordt aangewend in één, herkenbare, beleidscontext. De instrumenten zijn onderwerp van ruil en onderhandeling waarbij de burgers direct en indirect bij betrokken kunnen zijn.

Vragen zijn of er een zodanig onderhandelingsnetwerk op meso-niveau bestaat of gevormd kan worden, in hoeverre de maatschappelijke organisaties in staat zijn tot een gemeenschappelijke probleemoplossing te komen en in hoeverre en met welke middelen deze gemeenschappelijke probleemoplossing tot nieuwe gewenste individuele gedrag-keuzen kunnen worden gemaakt.

Deze benadering is theoretisch. De praktische mogelijkheden moeten worden onderzocht, per problematiek.

- Er is een inventarisatie nodig van maatschappelijke organisaties die relevant zijn en een analyse van mogelijk te vormen (belangen) organisaties gericht op het issue.
- Er is inventarisatie en analyse nodig van de netwerken van deze organisaties.
- Er is analyse nodig van de wijze waarop in deze netwerken of (op te richten) platforms probleemgericht wordt geopereerd en of belangen gemeenschappelijk zijn of kunnen worden gemaakt.
- Er is analyse nodig van afhankelijkheidsrelaties en ruilmogelijkheden op het meso-niveau en tussen het macro- (rijksoverheid) en meso-niveau.
- Er is analyse nodig van de onderhandeling- en ruilmogelijkheden tussen meso- en micro-niveau.

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid zijn een goed voorbeeld van een horizontaal platform. Hier komen overheden en particuliere

organisaties samen om probleemgericht beleid te formuleren. Meer en meer maatschappelijke organisaties zijn en worden bij dit beleid betrokken (bijv. GGD, scholen, rijwielbranche, sportverenigingen, horeca).

Er wordt echter nog veel te weinig inhoudelijk gestuurd.

In de ROV's wordt weliswaar meer en meer beleid op elkaar afgestemd tot een effectieve mix van maatregelen, echter de regie is nog niet erg sterk. Bijvoorbeeld Politie-toezicht en voorlichting over rijden onder invloed worden wel gecombineerd, maar geheel los daarvan zijn er schenkprojecten in de horeca, bij sportverenigingen of gewoon bij de mensen thuis, zijn er vervoers-alternatieven ontwikkeld, wordt er door een ander ministerie alcoholmatigingsbeleid gevoerd en wordt er commercieel alcoholvrij bier of andere alcoholvrije alternatieven gepromoot.

Ten aanzien van snelheid moet worden nagegaan hoe het bedrijfsleven in de netwerken kan worden betrokken, hoe cursussen in de mix van beleids-instrumenten kunnen worden ingepast, hoe bewoners, pressiegroepen, scholieren, de directe sociale omgeving kan worden ingezet om tegenwicht te bieden, hoe verzekeringsmaatschappijen sancties of beloningen kunnen toepassen, welke in-car instrumenten in de aanbieding voor de auto-gebruiker kunnen worden gedaan.

De wijze van onderhandelen en ruil is nog volop in ontwikkeling: veel werkzaamheden van particuliere organisaties die worden gesubsidieerd komen nog niet voort uit gemeenschappelijk geformuleerd beleid. De activiteiten van de organisaties hebben nog veelal een vrijblijvend karakter. Richting de weggebruiker is er nog heel duidelijk sprake van een 'top-down'-benadering. Er wordt nog weinig ingespeeld op individuele behoeften en voorkeuren.

3.3. Activiteiten intermediair organisaties

In het rapport van Recht en Beleid is van 26 organisaties beschreven wat zij voor activiteiten hebben die relevant zijn voor gedragsbeïnvloeding inzake snelheid.

Hier worden de typen activiteiten weergegeven.

Aard van activiteiten:

1. Geven van cursussen; van anti-slip-cursussen (KNAC, ANWB) is het de vraag of de huidige opzet in de gewenste richting werkt; rijvaardigheidskursussen zijn echter een mogelijkheid om snelheidsgedrag te reguleren. Er is een cursus energiebewust rijden (ANWB, NOVEM) (Mogelijkheden verder uitzoeken bij rij scholen)
2. Beïnvloeding gedrag zonder specificatie; leaseautorijders, m.b.v. VVN, politie en ANWB, apart NOVEM beroepsgoederenchauffeurs, met imagocampagne NOB Wegtransport
3. Reclamecode; Gedragscode is ontwikkeld (RAI) inzake adverteren met voertuigeigenschappen (naleving laat te wensen over).
4. Advisering en informatieverschaffing; Video (Stichting Les Routiers Europeëns) Handboek verkeersveiligheid (NOB-Wegtransport) Tips voor zuinig rijden (ANWB)
5. Beloningen; Onderscheidingsactie voor chauffeurs (VVN), (Stichting Les Routiers Europeëns) Certificaten voor bedrijven die met handboek verkeersveiligheid van NOB werken en premiekorting op verzekering krijgen. Chauffeursopleiding voor taxi's ter verbetering rijgedrag, waarna hogere salarisschaal.

6. Campagnes en acties tegen rijgedrag, VVN, VBV, Stop de Kinder moord, ENFB, ANWB, NOVEM Verzekeringen steunen verk.v. projecten, bijv, op N34
7. Onderwijs; NOVEM (Maar ook in kader van NME via V&W)
8. Via bedrijven; Beloningen respectievelijk sancties bij TTG en Shell. Differentiatie verzekeringspremies, sociale controle en cursussen bij PTT Post.

De conclusie van Recht en Beleid is dat de meeste vormen van gedragsregulering verlopen via cursussen, voorlichting en richtlijnen omtrent gedragscodes. Sancties zijn grotendeels positief, meestal in de vorm van een certificaat of diploma, gevolgd door lagere premie, beloningen, gratis softwarepakket en verder allerlei zoals bekendmaking in media, voorkeursbehandeling of speciale voorzieningen. Maar deze sancties hebben een betrekkelijk vrijblijvend karakter. Geadviseerd wordt meer met negatieve sancties te laten werken. Voorbeelden die worden genoemd zijn intrekking vergunning, boete, verplichte cursus, sociale controle en hogere premie.

Geconstateerd wordt verder dat er een grote organisatie-graad is maar dat er nog weinig sprake is van integratie en coördinatie. Voorbeelden zijn ROV's, terwijl ook VVN en NOVEM een platformfunctie worden toegerekend.

3.4. Conclusies

De overheid moet maatschappelijke organisaties gebruiken om het gedrag van individuele weggebruikers te beïnvloeden.

De overheid moet met deze maatschappelijke organisaties in overleg en onderhandeling treden om tot een gemeenschappelijke probleemstelling te komen en zij moet het voor de organisaties aantrekkelijk maken om maatregelen te treffen voor snelheidsbeheersing.

De overheid moet nagaan hoe de voorkeuren en behoeften van de individuele weggebruikers vertaald kunnen worden in een aanbod door maatschappelijke organisaties.

Op basis van deze bestuurlijke opzet wordt invulling gegeven aan een maatregelenmix gericht op de weggebruiker. De plaats van voorlichting kan dan scherpere contouren krijgen.

4. Evaluatie-opzet

In dit rapport is nagegaan wat van invloed is op het snelheidsgedrag van weggebruikers, welke aangrijpingspunten er zijn voor problematisering van dit gedrag en welke sociale invloeden daarbij kunnen worden aangewend.

Als doelstellingen voor het voorlichtingsbeleid kunnen gelden:

- het versterken van de attitude dat snel rijden negatief is en het verzwakken van de attitude dat hard rijden positief is
- het vergroten van de perceptie dat beheerst rijden onder eigen controle staat
- het versterken van sociale normen voor niet hard rijden
- het vergroten van de invloed van maatregelen die gericht zijn op het tegengaan van snel rijden
- het vergroten van de sociale invloed gericht op minder snel rijden.

Te snel rijden moet niet alleen worden geproblematiseerd vanwege de snelheid op zich. Het gedrag wordt nog onveiliger en irritanter wanneer snel rijden wordt gecombineerd met bijvoorbeeld korte volgafstanden en het snel inrijden op anderen.

Hieruit wordt de vraagstelling voor evaluatie afgeleid.

4.1. Attitudes

Het is gebruikelijk om een enquête te houden en te vragen naar onder andere de attitude over snel rijden, gespecificeerd naar aspecten die de attitude bepalen. De vraagstelling is meestal sterk cognitief en rationaliserend. Het wordt zo toch niet scherp duidelijk waardoor de attitude en het gedrag bepaald worden omdat emoties onderbelicht blijven, terwijl deze een sterke rol spelen in de kracht van een attitude. Het lijkt daarom aangewezen om voor een scenario-achtige aanpak te kiezen en te vragen wat een bepaalde verkeerssituatie oproept.

Op auto(snel)wegen en waarschijnlijk alle wegen buiten de bebouwde kom, zijn twee scenario's van het grootste belang. De ene is de situatie waarin de weg zodanig vrij is van ander verkeer dat men de eigen wensnelheid kan kiezen. De ander is dat er zoveel verkeer is dat er maar weinig ruimte is voor het kiezen van de wensnelheid. De vraag is wat voor behoefte de ene en de andere situatie oproept. Bij de beantwoording kan enige voorprogrammering nuttig zijn, zowel om voldoende antwoord te krijgen, als voor de analyse. Welke antwoorden relevant zijn, moet een vooronderzoek uitwijzen. Dergelijk vooronderzoek is zeer aan te bevelen om de validiteit van het onderzoek te bevorderen. In een belevingsstudie met een beperkte groep automobilisten is te achterhalen welke reacties de scenario's kunnen oproepen.

Bij het eerste scenario is het denkbaar dat snel rijden plaatsvindt vanwege de opwindende, het plezier te laten zien hoe snel men kan, te laten zien dat men de auto goed kan beheersen, om de mogelijkheden van de auto uit te buiten, vanwege de wens om zelf de snelheid te bepalen, vanwege het doorbreken van verveling en concentratieverlies, vanwege tijdwinst en omdat argumenten tegen te snel rijden hier niet tegenop wegen. Wanneer snel rijden niet plaatsvindt, is het denkbaar dat hierop van invloed is de

kans op een ongeval, omdat men zich aan de wet wil houden, vanwege brandstofkosten, slijtage aan de auto, vanwege het milieu, vanwege geluidsoverlast en omdat argumenten voor snel rijden hier niet tegenop wegen.

Bij het tweede scenario is het denkbaar dat snel rijden plaatsvindt om tijdverlies te beperken, ruimte te forceren en anderen zoveel mogelijk naar de rechterrijstrook te dwingen en verder enkele aspecten die ook bij het eerste scenario zijn genoemd, zoals de opwinding en het plezier, te laten zien hoe snel men kan, om te laten zien dat men de auto goed beheerst, alsmede omdat argumenten tegen te snel rijden hier niet tegenop wegen. Wanneer snel rijden niet plaatsvindt, zal gedwongen aanpassing aan anderen een belangrijke rol kunnen spelen en zal ook de angst voor een ongeval van grote invloed kunnen zijn. Een bewuste afweging van andere argumenten, die in het eerste scenario van belang zijn zoals brandstofkosten en milieu, is in dit scenario weinig aan de orde omdat er al genoeg reden is om niet snel te rijden.

Op wegen binnen de bebouwde kom zijn waarschijnlijk andere scenario's belangrijker. Hier wordt men veel meer geconfronteerd met langzaam verkeer en met de leefbaarheid van woongebieden. Het uitproberen van de snelheidsmogelijkheden van de auto is hier eigenlijk niet aan de orde, noch het doorbreken van verveling en concentratieverlies, maar men kan zich wel uitleven in manoeuvres. Ook hier kan snel rijden worden bevorderd door de opwinding, het plezier, te laten zien hoe snel men kan, om te laten zien dat men de auto goed kan beheersen, vanwege tijdwinst en de wens om zelf snelheid te bepalen. Maar waarschijnlijk is de groep die zich binnen de bebouwde kom in snelheidsgedrag wil uitleven kleiner dan de groep buiten de bebouwde kom. Niet snel rijden zal nog sterker dan buiten de bebouwde kom worden bepaald door de kans op een ongeval en omdat men zich aan de wet wil houden. De limieten binnen de bebouwde kom vinden meer steun dan buiten de bebouwde kom. Het milieu zal binnen de bebouwde kom minder van invloed zijn op de snelheidskeuze, maar de leefbaarheid van de woonomgeving meer.

Bij dit alles moet meegenomen worden dat de ervaring aan weggebruikers leert dat hun gedragingen bijna nooit aanleiding geven tot een ongeval. Maar er zijn wel vaak irritaties.

Het vooronderzoek zal beter moeten uitwijzen welke aspecten van belang zijn en hoe de vraagstelling het beste kan worden gekozen. Dergelijk onderzoek heeft tot nu toe nog niet plaatsgevonden. Een belevingsonderzoek is relatief goedkoop uit te voeren.

4.2. De perceptie dat de snelheidskeuzen onder eigen invloed staan

Snelheidskeuzen kunnen in grote mate uit vrije wil worden gemaakt, maar aanpassing aan het overige verkeer is ook aangeleerd en van belang. Met name in mist lijkt het erop dat velen zich door anderen hun snelheid laten opdringen. Het gedrag van anderen kan echter ook als rechtvaardiging worden gebruikt voor het eigen gedrag, zonder dat dit echt nodig is. Verder is te vragen naar gedragingen die anderen onder druk zetten.

Vragen die hier van belang zijn betreffen:

- in welke mate rijdt men ongemerkt te snel
- in welke mate roept de weg een snelheid op boven de limiet
- in welke mate laat men zich meeslepen door anderen
- het idee dat men zich niet meer bewust is van de snelheid wanneer men in een groep achter elkaar rijdt
- in welke mate voelt men zich gedwongen tot aanpassing aan anderen
- in welke mate denkt men snel te moeten rijden omdat anderen voor-kruipen
- hoe bewust is men zich ervan op korte afstand van een voorligger te rijden
- in welke mate voelt men zich gedwongen dicht op een ander te rijden om in te kunnen halen
- in welke mate is men geneigd snel op anderen in te rijden om deze naar een rechterrijstrook te dwingen
- hoe goed denkt men de verkeerssituatie te kunnen beheersen ook al rijdt men dicht op een voorligger.

4.3. **Het versterken van sociale normen door medeweggebruikers**

Bij de perceptie over beheersing van de eigen snelheidskeuze speelt de sociale omgeving een belangrijke rol. Daar ging het om situaties waarin men beperkt werd in de eigen keuze door die sociale omgeving. Bij sociale normen gaat het om de vrije wil om zich aan te sluiten bij wat anderen vinden en doen.

De sociale norm voor snelheid is momenteel niet geheel in overeenstemming met de wettelijke limiet. Op wegen buiten de bebouwde kom is er naast een groot percentage dat de limieten accepteert een groot percentage dat hogere limieten (onder diverse omstandigheden) aanvaardbaar vindt. Het lijkt er op dat men tijdens het rijden sterk ervaart wat anderen doen en dat de groep die de limieten niet automatisch accepteert in grote mate onderling de snelheid bepaalt. Binnen de bebouwde kom is de sociale norm meer in overeenstemming met de limieten.

Vragen die hier van belang zijn betreffen:

- aanpassing aan anderen die niet snel rijden vanwege sociale navolging
- perceptie rijsnelheid andere weggebruikers
- ergernis over snelheidsgedrag van anderen die te snel rijden - ergernis over snelheidsgedrag van anderen die te langzaam rijden
- de indruk die men wil maken op anderen
- de mate waarin men zich van anderen wil onderscheiden (niet willen rijden als een 'oudje' of als een 'vrouw').

4.4. **Het vergroten van de invloed van maatregelen**

Voorlichting zal altijd voor een deel betrekking hebben op maatregelen van de overheid, die al getroffen zijn of worden getroffen. Verder kan ze betrekking hebben op middelen of maatregelen die buiten de overheid omgaan.

Het is uiteraard van belang hierover ook vragen te stellen:

- attitude over de verschillende limieten, te specificeren naar verschillende omstandigheden zoals naar hoeveelheid verkeer, weersomstandigheden, lichtomstandigheden, woonomgeving, verkeerssituaties en verkeersknooppunten enzovoort.
- kans op aanhouding en bekeuring,
- attitude over toezicht
- attitude over voorlichting
- attitude over snelheidsbegrenzers, onder verschillende voorwaarden
- opinie naar aanleiding van maatregel om mensen een belofte te laten maken voor niet hard rijden

4.5. **Het vergroten van de sociale invloed gericht op minder snel rijden**

Hierbij gaat het om de invloed die de overheid en maatschappelijke organisaties kunnen uitoefenen. Hoe gevoelig is men voor de verschillende instanties, wat vindt men dat die moeten doen. Daarnaast is de directe sociale omgeving van groot belang.

Vragen kunnen worden gespecificeerd naar:

- overheid
- de politiek
- politie
- partner
- gezin
- vrienden (van zelfde geslacht) en kennissen
- burens (vooral met betrekking tot rijden in de woonomgeving)
- werkrelaties/werkgever,
- passagiers
- organisaties als de ANWB
- verzekeringsmaatschappijen

4.6. **Het eigen gerapporteerd gedrag**

Vragen over het eigen gerapporteerde gedrag zijn gewenst. Het is noodzaak onderscheid te maken tussen wegtypen, omdat gedrag en attitudes verschillend kunnen zijn naar gelang wegtype. Vastgesteld moet worden of er verandering optreedt. Die verandering kan een gevolg zijn van daadwerkelijke verandering van gedrag maar ook daar niet helemaal gelijk mee op gaan. Het is mogelijk dat een attitudeverandering optreedt maar dat die nog niet in gedrag wordt verzilverd. Het is ook mogelijk dat de attitudeverandering een gevolg is van een andere sociale normstelling zodat de sociale wenselijkheid in de beantwoording toeneemt.

Voor beleidsevaluatie is het daarom noodzakelijk het daadwerkelijke gedrag ook te meten. Gedurende enkele jaren wordt reeds gemeten op auto(snel)wegen, terwijl ook een meetnet voor 80 km/uur-wegen is ontwikkeld. Hieraan moeten standaardmetingen binnen de bebouwde kom worden toegevoegd.

Voor de totale evaluatie is het nuttig om trends in geobserveerd gedrag, gerapporteerd gedrag, attitudes, sociale normen en perceptie van de eigen beheersing over snelheidskeuzen, met elkaar te vergelijken. Dat vergroot het inzicht in het proces van verandering dat plaatsvindt.

5. Literatuur

- Baxter, J. S. & Manstead, A. S. R. (1990). *Social facilitation and driver behaviour*. British Journal of Psychology, 81, 351-360.
- Connolly, T & Åberg, L. (1993). *Some contagion models of speeding*. Accid. Anal. & Prev., 25(1), 57-66.
- Echterhoff, W. (1989). *Lernen im Strassenverkehr durch gezielt angebotenes Modell-Verhalten - Ein Feldexperiment*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 35(4), 156-159.
- Fazio, R. H. *Attitudes as Object-evaluation associations: determinants, consequences, & correlates of attitude accessibility*. In: R E. Petty; J.A. Krosnick, Attitude strength: Antecedents and consequences. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Fildes, B. & Leening, A. (1989). *Speed behaviour and drivers' attitudes to speeding*. In: Proceedings of the Road Safety Researchers Conference, 13-15 November 1989
- Frijda, N. H. (1988). *De emoties*. Een overzicht van onderzoek en theorie. Amsterdam: Bert Bakker.
- Goldenbeld, Ch (1994). *Differences and similarities between European drivers in opinions about traffic measures : a cross-national study of the results of the SARTRE-survey*. Leidschendam, SWOV Institute for Road Safety Research, 29 + 42 p., 13 ref. SWOV, R-94-9
- Homant, R. J. et al. *Risk taking and police pursuit*. Journal of Social Psychology, 213-221.
- Manstead, A.S.R., Parker, D., Stradling, S.G., Reason, J.T., Baxter, J.S. & Kelemen, D. (1990). *False consensus in estimating the prevalence of driving errors and violations*. In: Behavioural research in road safety : proceedings of a seminar held at Nottingham University, 26-27 September 1990, p. 91-98, 10 ref.
- Mckenna, F.P. (1991). *Factors underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females*. Accident analysis and prevention 1991-02 e 23 1 p. 45-52.
- McKenna, F.P. & Lewis, C. (1990). *Illusory judgements of driving skill and safety*. In: Behavioural research in road safety : proceedings of a seminar held at Nottingham University, 26-27 September 1990, p. 124-130
- Meijers Research (1990). *Koncept-test billboards snelheidscampagne*. Rijksvoorlichtingsdienst.
- Mullen, B., Copper, C. & Driskell, J. E. (1990). *Jaywalking as a function of model behavior*. Personality and Social Psychological Bulletin, 16(2), 320-330.

Nowak, A. (1990). *From private attitude to public opinion: a dynamic theory of social impact*. Psychological Review, 97(3), 362-376.

Parker, D. et al. (1992). *Intention to commit driving violations: an application of the theory of planned behavior*. Journal of Applied Psychology, 77(1), 94-101.

Parker, D. (1992). *Intention to commit driving violations: an application of the theory of planned behaviour*. Journal of Applied Psychology. 1992-02 p. 94-101

Parker, D. (1990). *Intentions to violate*. In: Behavioural research in road safety : proceedings of a seminar held at Nottingham University, 26-27 September 1990, p. 118-123

Parker, D. (1992). *Determinants of intention to commit driving violations*. Accident Analysis and Prevention 1992-04 e24 2 pag:117-31

Parker, D., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. (1992). *The role of personal norm in attitudes towards driving violations*.

In: Behavioural research in road safety III : proceedings of a seminar at the University of Kent, 22-23 September 1992, p. 28-37, 8 ref.

Petty, R. E. (1993). *Positive mood and persuasion: different roles for affect under high- and low-elaboration conditions*. Journal of Personality and Social Psychology, 64(1), 5-20.

Petty, R. E., Cacioppo, J. T., & Kasmer, J. A. (1988). *The role of affect in the elaboration likelihood model of persuasion* In: L. Donohew; H. E. Sypher; E. T. Higgins (Eds.), Communication, social cognition, and affect. (Communication). (p.117-146). Hillsdale (New Jersey): Lawrence Erlbaum Associates, Publishers.

Pol, M., Vissers, J.A.M.M., Nägele, R.C. & Lindeijer, J.E. (1994). *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid*. Traffic Test 94-24.

Reyn, L. & de Vroom, B. (1993). *Theo en de chihuahua ' Zelfregulering' van verkeersgedrag*, onderzoekscentrum Recht en Beleid, Juridische Fakulteit RU Leiden.

Rooijers, A.J., Waard, D. de & Söder, J.C.M. (1992). *De effectiviteit van maatregelen ter beheering van de rijsnelheid: een overzicht*. In opdracht van het Ministerie van Justitie. Haren, Rijksuniversiteit Groningen RUG, Verkeerskundig Studiecentrum VSC, VK 92-09

Rothengatter, J.A. (1993). *Attitudes towards traffic law violations and enforcement*. In: Proceedings of the 37th Annual Conference of the Association for the Advancement of Automotive Medicine AAAM, San Antonio, Texas, November 4-6, p. 27-36, 19 ref.

Schulze, H. (1990). *Nächlige Freizeitunfälle junger Fahrer. Disco-Unfälle*. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 36(3), 139-141.

Senior, V., Parker, D., Manstead, A.S.R. & Stradling, S.G. (1992). *Changing drivers' attitudes towards speeding following the induction of cognitive tuning set*. In: Behavioural research in road safety III : proceedings of a seminar at the University of Kent, 22-23 September 1992, p. 48-55, 8 ref.

Siero, S., Boon, M.E., Kok, G.J., Siero F. & Veen, P. (1985). *Een programma ter bevordering van brandstofbesparend rijgedrag bij de PTT; een evaluatie-onderzoek*. In: Tijdschrift voor de Psychologie, 40.

Stradling, S.G., Manstead, A.S.R. & Parker, D.(1991). *Motivational correlates of violations and errors on the road*. In: Behavioural research in road safety II : proceedings of a seminar, Manchester University, 17-18 September 1991, p. 13-24, 30 ref.

Sutton, S. R. & Eiser, J. R. (1990). *The decision to wear a seat belt: The role of cognitive factors, fear and prior behaviour*. Psychology and Health, 4, 111-123.

Vogel, R. & Rothengatter, J. A. (1985). *Motieven van snelheidsgedrag op autosnelwegen; een attitude onderzoek*. (VK 84-09). Haren: Verkeerskundig Studiecentrum RU Groningen.

Wittink, R.D. (1992). *Enquête onder rijbewijshouders*. De Nederlandse bijdrage voor een internationale vergelijkende studie. SWOV, R-92-07.

Zaidel, D. (1992). *A modeling perspective on the culture of driving*. Accid. Anal. & Prev., 24(6), 585-597.

Zuckerman, M. (1985). *Biological foundation of the sensation-seeking temperament*. In: J. Strelau; F. H. Farley; A. Gale ((eds.)), The biological bases of personality and behavior. I. Theories, measurement techniques, and development(pp. 97-113). Washington: Hemisphere Publishing Corporation.

Zuckerman, M. *Sensation seeking and risk taking: cognition and biology*. paper presented at the SWOV.

Bijlage

Voorbeeld van Sensation seeking

Het volgende voorval laat zien dat ergernis over last door gevaarlijk gedrag van andere weggebruikers kan samengaan met het najagen van opwinding onder zo veilig mogelijke omstandigheden. Ik sprak met een directeur groenvoorzieningen van een middelgrote plaats in het oosten van het land. Hij vertelde dat er in het westen zo agressief gereden werd. Het ergerde hem duidelijk. Hij vertelde van een vrachtwagen die zich de snelweg opdrong zodat hij op zijn rem moest staan.

Het volgende ogenblik vertelde hij me dat hij 's nachts graag 180 reed. Hij had nog steeds niet de grens van zijn auto bereikt. Hij zat verlekkerd te kijken toen hij het vertelde. Ik repliceerde: 'Dat vinden andere mensen agressief gedrag en die mensen ergeren zich eraan. Bovendien is het nog gevaarlijk ook'. Hij: 'Maar ik doe het alleen 's nachts: dan is er in het oosten weinig verkeer. Bovendien is er dan geen controle'. Misschien is deze man geholpen met het uittesten van zijn wagen op het circuit.

Frijda over relatie gevoel en rede

(VPRO tv-interview, dd.1993). '..Die tegenstelling is aan het oplossen. Aan de ene kant omdat we er achter komen hoe grote mate van redelijkheid in emoties is. Als er dit en dat met mij gebeurt is eigenlijk het meest redelijke wat ik kan doen om daar dit of dat..als alle zin van mijn bestaan is weggevallen doordat mijn kind dood is is het enige redelijke wat ik kan doen is bij de pakken neerzitten, want wat kan ik nog anders? Goed, het aspect redelijkheid aan emoties zelf. Wat aanhalingstekens redelijkheid en emoties onderscheidt is dat de zogeheten redelijkheid rekening houdt met aspecten, consequenties van gebeurtenissen die ik niet nu zien, horen, voelen of ruiken kan, maar in de toekomst emoties zullen wekken..(voorbeeld van verliefdheid).....gevoel is nu en rede is gevoel straks. Nou, dat vind ik een oplossing van het probleem..... De kern van emoties is: zo snel mogelijk handelen om het doel van die emotie te bereiken. Dat 'zo snel mogelijk' staat haaks op rationele overwegingen, maar die zijn niet noodzakelijk tegengesteld aan de emotie.'

Voorbeeld van kracht van sociale perceptie

Gijs zag een ongeluk gebeuren: een man reed 's nachts tegen een paal. Hij ging ernaar toe en er bleek een gewonde man in te zitten met een vrouw op zijn schoot hangend. Zij was blijkbaar een hoer en hij kermde: 'oh wat heb ik gedaan: mijn vrouw, mijn kinderen'. De emotie voortkomend uit anticipatie van reacties van zijn gezin (sociale perceptie) leek zelfs voorrang te hebben op emoties van pijn en verdriet over schade aan zichzelf en de vrouw.