

Het PROV onder de loep: een samenvatting

De belangrijkste resultaten van de in 1996 uitgevoerde evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid

R-97-7

Dr. Ch. Goldenbeld

Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-97-7
Titel: Het PROV onder de loep: een samenvatting
Ondertitel: De belangrijkste resultaten van de in 1996 uitgevoerde evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid
Auteur(s): Dr. Ch. Goldenbeld
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 53.166
Projectcode opdrachtgever: BPVL 96.902.50
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Traffic, safety, region, statistics, accident rate, evaluation (assessment), analysis (math), Netherlands.

Projectinhoud: Het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) is een grootschalige, jaarlijks herhaalde schriftelijke enquête onder Nederlandse weggebruikers, die vanaf 1990 zesmaal is uitgevoerd. Dit rapport vat de voornaamste resultaten samen van een onderzoek ter evaluatie van deze enquête. Over dit onderzoek is meer uitgebreid verslag gedaan door Goldenbeld, Hofhuis en Van Gils in het rapport *Het PROV onder de loep* (SWOV-rapport R-96-60). Verder wordt in het kort aangegeven hoe de opzet voor de uitvoering van het volgende PROV eruit ziet.

Aantal pagina's: 45 pp. + 30 pp.
Prijs: f 25,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1997

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

Samenvatting

Dit rapport vat de voornaamste resultaten van een onderzoek ter evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) samen. Over dit onderzoek is meer uitgebreid verslag gedaan door Goldenbeld, Hofhuis en Van Gils in het rapport *Het PROV onder de loep* (SWOV-rapport R-96-60). Verder wordt in het kort aangegeven hoe de opzet voor de uitvoering van de volgende PROV eruit ziet.

De evaluatie richtte zich op drie aspecten van het PROV, namelijk:

- de representativiteit van de steekproef;
- de samenstelling en inhoud van de vragenlijst;
- het gebruik en de gebruikswaarde van het PROV vanuit het perspectief van de gebruikers.

Elk van deze drie aspecten is onderzocht in een apart deelonderzoek.

Conclusies en aanbevelingen representativiteit van de steekproef

De gegevens voor het PROV worden verzameld door middel van een schriftelijke enquête die gebruik maakt van een tweetrapsprocedure.

De uiteindelijke respons na deze twee trappen bedraagt ongeveer 19%.

De toegepaste benaderingswijze en de resulterende lage respons leiden tot de verwachting dat de respons van het PROV selectief zou kunnen zijn en dat het onderzoek dus mogelijk geen representatief beeld van de Nederlandse bevolking biedt. Vergelijking van gegevens uit de CBS-bevolkingsstatistieken en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) met gegevens uit het PROV kan deze zorg om de representativiteit niet definitief bevestigen, maar evenmin wegnemen.

Er zijn manieren van dataverzameling mogelijk die waarschijnlijk tot een hogere respons leiden, een kleiner risico van selectieve respons opleveren en die zonder of tegen geringe meerkosten kunnen worden toegepast.

Aanbevolen wordt om in een vervolg op de evaluatie serieus na te gaan of deze alternatieven haalbaar zijn. Het is zaak om daarbij het belang van de continuïteit van de gegevensreeksen uit het PROV in de gaten te houden, almede ook het belang van goede provinciale representativiteit.

Conclusies en aanbevelingen samenstelling van de vragenlijst

De screening van de vragenlijst en de gehouden interviews hebben geleid tot een aantal concrete aanbevelingen met betrekking tot volgorde en formulering van vragen. Bepaalde aanbevelingen zijn ingrijpender voor het PROV dan andere: voorstellen tot een andere verwoording of het opnemen van een extra antwoordcategorie zijn duidelijk van een andere orde dan voorstellen om vragen niet meer in de huidige vorm in de vragenlijst op te nemen. Duidelijk is geworden dat de vragen over de onderwerpen 'draagvlak voor maatregelen' en 'pakkansen in hypothetische verkeerssituaties' in de huidige vorm geen betrouwbare antwoorden opleveren. Er worden suggesties gedaan voor de oplossing van de problemen met deze vragen.

Conclusies en aanbevelingen gebruikersonderzoek

Gebruikers verwerken informatie uit het PROV in werk- en beleidsplannen. Hierbij is het beeld als volgt: het rapport wordt zelden in zijn geheel gelezen; men gebruikt het als naslagwerk. Veel personen die werken met het PROV gebruiken een provincie-specifieke voorselectie. Ook de eigen-

lijke verwerking van het PROV-materiaal heeft een sterk selectief karakter: het is met name gericht op het vinden van argumenten die extern gebruikt kunnen worden voor het opstarten of voortzetten van bepaalde activiteiten. Vaak ook worden PROV-gegevens naast andere gegevens gebruikt. Uit de gegeven antwoorden valt af te leiden dat men tevreden is over de *monitorfunctie* van het PROV. Over de tweede doel van het PROV, het *in kaart brengen van achtergronden*, zijn de antwoorden wat diffuser. Enerzijds geeft het PROV wel achtergronden en verklaringen; anderzijds blijkt het toch vaak nodig om specifieker in de eigen regio naar doelgroepen en intermediairs te zoeken.

Uit de interviews komt naar voren dat *terugkoppeling naar beleid* en evaluatie van beleid het meest problematische punt is. De relatie tussen beleidsinspanningen en PROV-uitkomsten is zowel op landelijk als provinciaal niveau moeilijk te leggen. Vaak lukt het beter om met regio-specifieke vragen, die ook deel uitmaken van het PROV, inzicht te verkrijgen in deze relatie.

Een aantal zaken rond het PROV is goed geregeld en behoeft geen verandering: centrale aansturing door AVV, consultering van de Regionale Directies bij opzet onderzoek, mogelijkheid tot regio-specifieke vragen en jaarlijkse frequentie. Wat dit laatste punt betreft: handhaving van een éénjaarlijkse frequentie zal bij geen van de gebruikers tot protest leiden en is in overeenstemming met expliciete voorkeuren van sommige gebruikers; invoering van een tweejaarlijkse frequentie zal een aanzienlijke groep gebruikers niet hinderen, maar zal enkele gebruikers duidelijk minder tevreden stellen.

Ten aanzien van de praktische gebruikswaarde van het PROV zijn de volgende wensen het meest frequent geuit: koppeling van PROV-gegevens met objectieve gegevens, een meer direct op de provincie toegeschreven rapportage, een minder omvangrijke, meer toegankelijke rapportage. De meest frequent aangedragen nieuwe onderwerpen voor het PROV waren: bromfietscertificaat, 30 km/uur-gebieden, kennis van en draagvlak voor duurzaam-veilig verkeer, mobiliteitskeuzen (ook genoemd als specifiek onderdeel van duurzaam-veilig verkeer).

Algemene conclusies en aanbevelingen

De belangrijkste aanbevelingen voor de verbetering van het PROV zijn:

- een meer directe manier van steekproeftrekking die een betere garantie biedt voor non-selectieve respons;
- het beter vergelijkbaar maken van vragen naar achtergrondkenmerken in het PROV met dienovereenkomstige vragen in CBS en OVG;
- het vervangen danwel weglaten van vragen over draagvlak voor maatregelen, over ongevallen en over pakkansen in hypothetische situaties;
- het aanpassen van bewoording en antwoordalternatieven van enkele vragen;
- het toevoegen van vragen over de volgende blijvende onderwerpen: 30 km/uur-gebieden en mobiliteitskeuzen;
- het toevoegen van vragen over een voorlopig actueel onderwerp: bromfietscertificaat;
- een meer regio-specifieke vorm van rapportage;
- het containeren van verspreiding van PROV-resultaten in brochure-vorm.

Er zijn ook aanbevelingen gedaan om trendbreuk in de resultaten zoveel mogelijk te voorkomen. Deze aanbevelingen betreffen:

- de opzet van een apart methodisch onderzoek naar de mogelijke consequenties van de veranderingen in het nieuwe PROV;
- het uitvoeren van zowel het oude PROV als het nieuwe (in het kader van genoemd onderzoek), zodat vergelijkingen tussen beide methoden kunnen aangeven in welke mate de resultaten gecorrigeerd moeten worden voor de aangebrachte veranderingen.

Het vervolg: PROV 1997

Gegeven de uitkomsten van de evaluatie is een nieuwe aanpak van het PROV in 1997 noodzakelijk. Als er binnen financiële en organisatorische randvoorwaarden gelegenheid is tot verbetering, dan moet die benut worden. Voor de opzet van PROV-nieuwe-stijl dient nog preciezer te worden nagegaan hoe de gegeven aanbevelingen het beste uitgewerkt kunnen worden.

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer werkt samen met SWOV en Traffic Test aan een uitvoeringsplan voor de vernieuwde opzet van het PROV in 1997 en de rapportage daarover in 1998. Concreet wordt gewerkt aan het uitwerken van de aanbevelingen, te weten de volgende:

- Een nieuwe vragenlijst

Het resultaat zal zijn dat de respondent vragen beter of gemakkelijker kan begrijpen, beter antwoorden kan kiezen die precies zijn mening of situatie beschrijven en dat vragen worden gesteld over nieuwe actuele onderwerpen.

- Een nieuwe steekproeftrekking

Het resultaat zal zijn dat er meer zekerheid zal zijn over de landelijke alsmede de provinciale representativiteit van de gegevens van het PROV.

- Een plan voor overgang PROV oud PROV nieuw

Het resultaat zal zijn dat veranderingen in de steekproeftrekking en vragenlijst het niet onmogelijk maken om trends over de jaren heen vast te stellen.

- Een verbeterde rapportage

Het resultaat zal een PROV-rapport zijn waarin relevante informatie zo helder en zo duidelijk mogelijk is geordend, afgestemd op wensen van gebruikers.

- Een plan voor betere kennisverspreiding en gebruik van het PROV

Het resultaat zal zijn dat inhoud van het PROV op aantrekkelijke wijze wordt geïntroduceerd bij belanghebbende partijen, en dat gebruikmaking van kennis uit het PROV beter wordt.

Kortom: naar verwachting zal het PROV 1997, het PROV-nieuwe-stijl, een betere garantie bieden voor representativiteit en betrouwbaarheid van gegevens. Ook zal de rapportage over en het gebruik van het PROV worden verbeterd. De overgang van 'PROV oud' naar 'PROV nieuw' zal door onderzoek begeleid worden, zodat continuïteit in gegevens zoveel mogelijk gewaarborgd kan worden.

Summary

This report summarises the main results of an investigation to evaluate the Periodic Regional Survey on Road Safety (PROV). In SWOV report R-96-60, 'A close look at the PROV', Goldenbeld, Hofhuis and Van Gils have reported on this research in more detail.

Furthermore, this report sketches the design for the implementation of next year's PROV.

The evaluation focuses on three aspects:

- the representative reliability of the sample;
- the composition and contents of the list of questions;
- the use and practical value of the PROV for the users.

Each of these three aspects was investigated as a separate unit of study.

Conclusions and recommendations as to the sample's representative reliability

The data for the PROV was assembled by means of a written survey that made use of a two-step procedure.

The final response rate following these two steps was approximately 19%. The approach method used and the resulting low response rate led to an expectation that the response from the PROV might be selective and that the research therefore might not provide a representative picture of the Dutch population. Comparing data from the Statistics Netherlands' (CBS) population statistics and the National Travel Survey (OVG) with data from the PROV could not definitely establish the uncertainty about the study's representative reliability, nor could it remove it.

Ways of gathering data exist which probably increase the possibility of a higher response rate, provide a smaller risk of selective response, and can be done either for the same costs or at only slightly more cost. What is being recommended is a follow-up to the evaluation for the purpose of seriously considering whether or not these alternatives would be feasible. In doing so, it would be advisable to consider the importance of the continuity of the series of data coming from the PROV as well as the importance of having the province reliably represented.

Conclusions and recommendations in regard to the composition of the list of questions

The screening of the list of questions and the interviews held has resulted in a number of concrete recommendations involving the sequence and formulation of questions. Certain recommendations are more far-reaching for the PROV than others: proposals for a different wording or the inclusion of an extra answer category are clearly in a different class than proposals involving the exclusion of questions in their present form from the survey. What has become obvious is that the questions regarding the subjects of 'support for measures' and 'risk of arrest in hypothetical traffic situations' as now presented do not provide reliable answers. Suggestions are made regarding how to solve the problems surrounding these questions.

Conclusions and recommendations in regard to the users' study

Users process information originating from the PROV in their action and policy plans. In doing so, the following picture emerges: the report is seldom read in its entirety but is used as reference material. Many people

who work with the PROV use a province-specific pre-selection. The actual processing of the PROV material also displays a highly selective character: it's use is chiefly aimed at finding arguments that can be used externally for implementing or continuing certain activities. Furthermore, PROV data is often used along with other data.

Based on the answers provided, it can be concluded that the users are satisfied with the PROV's *monitoring function*. In regard to the PROV's second goal, the *charting of background information*, the answers are somewhat more vague. On the one hand, the PROV provides background material and explanations, but it is nevertheless frequently necessary to search in one's own region for target groups and intermediaries. Based on the interviews, it appears that *feedback to policy* and the evaluation of policy is the most problematic point. The relationship between policy efforts and PROV results is difficult to establish at both the national and provincial levels. It often works better to obtain insight into this relationship with region-specific questions that are also part of the PROV. Several matters surrounding the PROV are well organised and do not need to be changed: its centralised management provided by the Netherlands Transport Research Centre AVV, the opportunity to consult the Regional Directorates when setting up research studies, and the opportunity to ask region-specific questions and to conduct the written survey on a yearly basis. In regard to frequencies, maintaining a one-year frequency would not be protested by any of the users and agrees with the explicit preferences of some users; the introduction of a two-year frequency would not cause any problems for a considerable group of users but would definitely make a certain number of users less satisfied.

In regard to the practical value of the PROV, the following wishes were most frequently expressed: the linking of PROV data with objective data, reporting that is more directly adapted to the province, and a less sizable but more accessible reporting. The most frequently requested new subjects for the PROV were: moped certificate, 30 km/hour areas, information about and support for sustainably safe traffic, and mobility choices (also listed as a specific element under sustainably safe traffic).

General conclusions and recommendations

The most important recommendations for improving the PROV are:

- using a more direct way of sampling that offers a better guarantee in regard to non-selective response;
- making questions about background characteristics in the PROV easier to compare with corresponding questions in CBS and OVG;
- replacing or omitting questions about support for measures, about accidents, and about risks of arrest in hypothetical situations;
- modifying of the wording and answer alternatives for some questions;
- adding questions about the following structurally relevant subjects: 30 km/hour areas and mobility choices;
- adding questions about a provisionally topical subject: moped certificates;
- having a more region-specific form of reporting;
- continuing the distribution of PROV results in brochure form.

Recommendations were also made in reference to minimising trend deviations in the results. These recommendations involve:

- establishing a separate methodological study into the possible consequences of the changes in the new PROV;
- carrying out both the old as well as the new PROV (within the framework of the previously mentioned research), so that comparisons between both methods can indicate how much the results have to be corrected for the introduced changes.

The future: PROV 1997

The outcomes of the evaluation necessitate a new approach to the PROV in 1997. The recommendations given should be further developed to lay the groundwork for a PROV 'new style'. The Transport Research Centre (AVV) works together with SWOV and Bureau Traffic Test to develop a plan for a new design of the PROV in 1997. This plan entails the following parts:

- A new questionnaire

The result will be that the respondent is more able to understand the questions, and more able to give answers that more precisely describe his or her opinion or behaviour and that there is room/space for questions about new subjects.

- A new sampling design

The result will be that there is a better guarantee for the national and regional representativeness of the outcomes of the PROV

- A plan for the transition from the PROV 'old' to PROV 'new'

The result will be that continuity of results and statistical trend analysis of these results is not endangered, despite certain changes to questionnaire and sampling procedure.

- An improved report

The result will be a PROV-report that logically and clearly presents outcomes, attuned to the wishes of users.

- A plan for better presentation of PROV results and better use of PROV

The result will be that the outcomes of PROV 1997 are presented in an attractive way to users and that correct use of these results is stimulated.

In short, the PROV 1997 - the PROV 'new style' - is expected to offer a better guarantee for reliability and representativeness of outcomes. Further, it is expected that the report about the outcomes as well the use of it will be improved. The transition from PROV 'old' to PROV 'new' will be guided by methodological research so that continuity in results can be ensured.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	10
1. <i>Inleiding</i>	11
1.1. De indeling van het rapport	11
1.2. Achtergronden van het PROV	12
2. <i>De representativiteit van het PROV</i>	15
2.1. Inleiding	15
2.2. Steekproeftrekking en benadering van respondenten	16
2.3. Theoretische verwachtingen omtrent representativiteit	18
2.4. Alternatieve benadering	19
2.5. Het PROV vergeleken met CBS-statistieken en het OVG	21
2.6. Conclusies en aanbevelingen	22
3. <i>Evaluatie van de vragenlijst</i>	24
3.1. Inleiding	24
3.2. Uitvoering van screening en interviews	24
3.3. Uitkomsten van screening en interviews	27
3.4. Analyse van effecten van vermoeidheid en inlegvel	28
4. <i>Gebruik en gebruikswaarde van het PROV</i>	29
4.1. Inleiding	29
4.2. Uitkomsten	30
4.2.1. Feitelijk gebruik van het PROV	30
4.2.2. Beoordeelde gebruikswaarde van het PROV	32
4.2.3. Rapportage, frequentie en verschijningsdatum	33
4.2.4. Wensen en voorstellen voor verbeteringen	35
4.2.5. Wensen ten aanzien van nieuwe onderwerpen	38
4.2.6. Opdrachtverlening en regio-specifieke vragen	38
4.3. Aanbevelingen	39
5. <i>Het vervolg: PROV nieuwe stijl</i>	41
<i>Literatuur</i>	44
<i>Bijlage 1 t/m 4</i>	45

Voorwoord

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft de SWOV een onderzoek opgezet om na te gaan welke verbeteringen in het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) mogelijk zijn, zodat dit onderzoek een grotere gebruikswaarde verkrijgt.

Vanuit AVV is het onderzoek begeleid door de heer ir. H. Derriks. We hebben dankbaar gebruik gemaakt van de inbreng van de begeleidingsgroep van het PROV, die tijdens het onderzoek als klankbord heeft gefunctioneerd. In deze groep hadden zitting:

- mevr. drs. H.M.J. van der Veen, Regionale Directie Oost-Nederland;
- mevr. drs. C.C.A. Klinkenberg, Regionale Directie Noord-Nederland;
- dhr. P. Louwers, Regionale Directie Zuid-Holland.

De SWOV heeft het totale onderzoek gecoördineerd en heeft zelf het onderzoek onder gebruikers verricht. De deelonderzoeken betreffende de representativiteit van het PROV en de samenstelling van de vragenlijst zijn in opdracht van de SWOV uitgevoerd door de Vakgroep Methodenleer & Statistiek van de Universiteit van Utrecht.

Op deze plaats bedanken wij graag de personen die hun medewerking hebben verleend aan dit onderzoek. In de eerste plaats bedanken wij de medewerkers van bureau Traffic Test en in het bijzonder mevr. drs. M. Zeilstra, die de onderzoekers inzage heeft gegeven in de verschillende ins en outs van het PROV-onderzoek. In de tweede plaats bedanken wij de personen die hun medewerking hebben verleend aan de interviews. Dit zijn in (alfabetische) volgorde:

- dhr. R. Altena, Politie Drenthe;
- dhr. C. de Bie, ROV Noord-Holland;
- dhr. D. de Bok, provincie Noord-Brabant;
- dhr. B.P.J. Bouwmeister, ROV Gelderland;
- mevr. M. Brouwer, projectmanager SWOV;
- dhr. R. de Bruijn, Regionale Directie Oost-Nederland;
- dhr. J. van Dalftsen, consulent Rijkswaterstaat;
- dhr. B. van Druten, VVN;
- dhr. Gerritsen, politie Noord-Brabant, portefeuillehouder verkeer;
- dhr. S. Hilarides, provincie Friesland;
- dhr. A. Kranenburg, Regionale Directie Noord-Holland;
- mevr. K. Kusters, Regionale Directie Noord-Brabant;
- mevr. L. Lijkendijk, CBR regio Noord;
- mevr. M. van Loo, CAD Drenthe;
- dhr. P.C. Noordzij, manager SWOV;
- dhr. P. van Lith, secr. POV Noord-Brabant;
- dhr. J. Peters, Politie Brabant Zuid-Oost;
- dhr. G.J. Ridder, gemeente Hoogeveen;
- dhr. H. Scheper, Politie Arnhem;
- dhr. S.H. Tjepkema, adviseur ROV Overijssel;
- dhr. H. Timmer, Regionale Directie Noord-Nederland;
- dhr. J. Tits, secr. ROV Drenthe;
- dhr. J. van Uden, AVV;
- dhr. P. van Vliet, AVV.

1. Inleiding

1.1. De indeling van het rapport

Het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) is een grootschalige, jaarlijks herhaalde schriftelijke enquête onder Nederlandse weggebruikers, die wordt uitgevoerd door bureau Traffic Test. In dit rapport wordt samenvattend verslag gedaan van een evaluatie van dit enquête-onderzoek, dat vanaf 1990 zesmaal is uitgevoerd.

Het PROV is bedoeld als instrument voor het volgen van ontwikkelingen in zowel het verkeersgedrag als de meningen en kennis daarover (algemene monitoring). Meer specifiek worden drie functies onderscheiden voor het PROV (Vissers, Zeilstra & Nägele, 1996: 1).

De eerste functie betreft het identificeren van aandachtspunten voor verkeersveiligheidsbeleid. Aan deze functie wordt invulling gegeven door ontwikkelingen over tijd te volgen en door onderlinge vergelijking van provincies.

De tweede functie is het analyseren van achtergronden en oorzaken van de gesignaleerde aandachtspunten. Aan deze functie wordt invulling gegeven door na te gaan bij welke groep personen of in welke regio's knelpunten optreden en welke factoren samenhangen met deze knelpunten.

Ten slotte behelst de derde functie het evalueren van verkeersveiligheidsbeleid, respectievelijk terugkoppeling van gevonden resultaten naar beleidsinspanningen.

Door de jaren heen is de vragenlijst van het PROV inhoudelijk bijgesteld (zie *Bijlage 1*), om beter aan te sluiten bij de meer preventieve aanpak van de verkeersveiligheid, gericht op de ontwikkeling van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem.

Met deze inhoudelijke bijstelling is de nadruk sterker komen te liggen op de beschrijving van de gedragsdeterminanten (motieven, afwegingen en dergelijke) die verondersteld worden een duurzame en gewenste invloed te hebben op het uiteindelijke verkeersgedrag.

Nadat het PROV in de periode 1990-1996 zesmaal was uitgevoerd, werd een diepergaande evaluatie van het PROV als instrument van kennisverwerving en -verspreiding van belang geacht. Daarom heeft de SWOV, in opdracht van Adviesdienst Verkeer en Vervoer, een onderzoek opgezet om de het PROV als instrument van kennisverwerving en kennisverspreiding te evalueren. In die evaluatie stonden drie aspecten centraal:

1. de representativiteit van de steekproef;
2. de kwaliteit van de vragenlijst;
3. de gebruikswaarde van het PROV vanuit het perspectief van de actuele gebruikers.

Over de opzet en resultaten van de evaluatie is inmiddels uitvoerig gerapporteerd door Goldenbeld, Hofhuis & Van Gils (1997).

In dit rapport volgt een samenvatting van de belangrijkste resultaten en overwegingen uit de evaluatie. In dit eerste hoofdstuk beschrijven we kort enkele achtergronden van het PROV. De indeling van de overige hoofd-

stukken in dit rapport is als volgt. Hoofdstuk 2 beschrijft uitvoering en resultaten van de studie naar de representativiteit van de steekproef van het PROV. In hoofdstuk 3 wordt beschreven hoe de kwaliteit van de vragenlijst is getoetst en welke resultaten dit heeft opgeleverd. Het onderzoek onder gebruikers van het PROV en de uitkomsten daarvan worden in hoofdstuk 4 beschreven. Ten slotte wordt het rapport afgerond met enkele overwegingen met betrekking tot de voortzetting van het PROV-onderzoek in de toekomst.

Dit rapport dient in eerste instantie als weergave van de resultaten van de evaluatie. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft opdracht gegeven aan SWOV om in nauwe samenwerking met bureau Traffic Test invulling te geven aan de aanbevelingen uit de evaluatie. Daarbij zal ook rekening worden gehouden met wensen en ideeën van gebruikers. Tegen die achtergrond hopen wij dat de lezer door lezing van dit rapport ook beter inzicht verkrijgt in belangrijke achtergronden van het PROV en dat de lezer geprikkeld wordt mee te denken over de toekomst van het PROV.

1.2. Achtergronden van het PROV

Voorgeschiedenis

In 1990 werd de PROV-enquête voor het eerst afgenomen. Er waren eind jaren tachtig twee ontwikkelingen in het verkeersveiligheidsbeleid die hebben geleid tot het idee om een grootschalig enquête-onderzoek onder weggebruikers op te zetten.

In de eerste plaats was er het speerpuntenbeleid in het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* (1989-1993) waarin de aandachtspunten werden genoemd waarop het beleid zich diende te richten.

In de tweede plaats gold ook de eind jaren tachtig ingezette regionalisering van het verkeersveiligheidsbeleid als prikkel om met het PROV te starten. Bij de regionale Directies van Rijkswaterstaat werden regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) opgericht, die tot doel hadden om als overlegplatform te fungeren voor regionaal en lokaal verkeersveiligheidsbeleid. Uiteraard was daarbij van belang dat de Regionale Organen ook over informatie op regionaal niveau konden beschikken.

Afgezien van deze twee ontwikkelingen begon ook het inzicht te ontstaan dat de zogenaamde objectieve gegevens, de ongevalgegevens, beperkingen kenden. Antecedenten van ongevallen zoals gebrekkige kennis van regels, tekens of situaties, onderschatting van bepaalde risico's, negatieve attitudes, kunnen uit ongevalsstatistieken niet of nauwelijks worden afgeleid. Bovendien leveren ongevalsstatistieken ook geen inzicht in hoe maatregelen worden ervaren door de weggebruikers.

Op al deze punten kan een schriftelijke enquête onder weggebruikers in aanvullende informatie voorzien.

Onderwerpen PROV

Bij de aanvankelijke opzet van het PROV in 1990 is aansluiting gezocht bij het door de overheid geformuleerde speerpuntenbeleid. Er werden vragen

gesteld over gedrag en meningen inzake de volgende speerpunten van het landelijke verkeersveiligheidsbeleid:

- verkeersongevallen;
- zelfgerapporteerde ongevalsbetrokkenheid;
- rijsnelheden;
- rijden onder invloed;
- gebruik van autogordels in personenauto's;
- gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenauto's;
- gebruik van de bromfiets en de fiets.

De meest recente PROV-enquête bestaat uit de volgende onderdelen (zie ook *Bijlage 2* voor een overzicht van de wijzigingen):

- algemeen (*nieuw: aantal jaren rijbewijsbezit B*);
- verkeersongevallen, *nieuw: bekeuringen en meningen over verkeersveiligheids(beleid)*;
- rijsnelheden (*nieuw: rijsnelheden 100 km/uur-wegen*);
- rijden onder invloed;
- gebruik van autogordels in personenauto's (*nieuw: vragen over gordelgebruik voor- en achterpassagiers*);
- gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenauto's;
- gebruik van de fiets en - *nieuw - gebruik van bromfiets en snorfiets*;
- draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen en de gewijzigde ... verkeerswetgeving in de loop van 1996 (*nieuw: vraag over bekendheid met veranderingen in verkeer*).

Verspreiding en publiciteit

Elk jaar wordt het PROV-rapport in veelvoud verspreid. Zoals afgesproken na opdrachtverlening zijn in 1996 de PROV-rapporten (over het jaar 1995) toegezonden naar de acht Regionale Directies en twaalf ROV-secretariaten. In 1996 zijn circa 170 PROV-rapporten verstuurd, namelijk naar:

Regionale Directies (acht):	120
ROV-secretariaten (twaalf):	12
Adviesdienst Verkeer en Vervoer:	10
Landelijke en lokale dagbladen:	10
Bibliotheken:	5
Overige (individuele) verzoeken:	10
Totaal:	167 exemplaren

Sinds 1990 zijn er twee gedrukte brochures verschenen over het PROV.

- *PROV Zuid-Holland; Trendanalyse 1990 t/m 1994*. Opdrachtgever is RWS Zuid-Holland. In deze brochure is een toegankelijk overzicht gegeven van de belangrijkste verschillen tussen Zuid-Holland en de rest van Nederland.
- *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1995*. Opdrachtgever zijn de gezamenlijke Regionale Directies. Deze brochure is in mei 1996 verschenen en omvat dertig pagina's. In de brochure is een toegankelijk overzicht gegeven van de belangrijkste gegevens uit het PROV. Verder zijn de zelfgerapporteerde ongevalsgegevens van het PROV vergeleken

met de geregistreerde ongevals cijfers van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Hoofdafdeling Basisgegevens (AVV/BG).

In 1996 is na afronding van de landelijke brochure een persbericht uitgegaan naar circa vijftien lokale en landelijke dagbladen. De inhoud van het persbericht is bijgevoegd (zie *Bijlage 4*). Er zijn meer soortgelijke rapportages verschenen, maar deze zijn niet als brochure gedrukt. Voorbeelden zijn rapportages over trendanalyse en provincie-specifieke vragen in diverse provincies.

Voorts worden door Regionale Directies notities en samenvattingen van PROV-gegevens gemaakt en verspreid onder belangstellenden.

2. De representativiteit van het PROV

2.1. Inleiding

De vraag naar de representativiteit van een onderzoek is de vraag naar de mogelijkheden om op basis van de steekproef van het onderzoek uitspraken te doen over de doelpopulatie van het onderzoek. In het geval van het PROV zijn er ongeveer 8.500 respondenten geënquêteerd. Het is de vraag of en in hoeverre op grond van deze steekproef uitspraken kunnen worden gedaan die geldig zijn voor het gedrag in het verkeer van de Nederlandse bevolking.

De Vakgroep Methodenleer en Statistiek van de Universiteit van Utrecht heeft een evaluatie verricht van de representativiteit van de steekproef van het PROV. In dit hoofdstuk vatten we de voornaamste resultaten en overwegingen uit deze studie samen. Voordat we ingaan op de vraagstellingen van onderzoek geven we eerst een meer algemene toelichting op het onderwerp representativiteit.

Representativiteit op specifieke kenmerken

Een steekproef wordt representatief gemaakt door ervoor te zorgen dat de samenstelling van de steekproef zoveel mogelijk overeenkomt met de samenstelling van de populatie waarover men uitspraken wil doen (de doelpopulatie). Dat kan natuurlijk niet in alle opzichten en meestal wordt ervoor gekozen om de samenstelling wat een aantal algemene persoonskenmerken betreft overeenkomstig te laten zijn. De steekproef voor het PROV is volgens de rapportage van het PROV zodanig samengesteld, dat de steekproef representatief is voor de Nederlandse bevolking wat de variabelen geslacht, leeftijd en rijbewijsbezit betreft.

Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de representativiteit beperkt blijft tot deze algemene kenmerken van personen. Er wordt verondersteld dat wanneer de samenstelling van de steekproef wat geslacht, leeftijd en rijbewijsbezit betreft overeenkomt met de Nederlandse bevolking, dit ook het geval zal zijn voor variabelen die van bijzonder belang zijn voor het onderzoek in kwestie, te weten de variabelen die te maken hebben met verkeersdeelname zoals bijvoorbeeld: bezit en gebruik van voertuigen, mobiliteit en het dragen van autogordels.

De keuze voor representativiteit wat de kenmerken sekse en leeftijd betreft behoeft nauwelijks betoog. De variabelen sekse en leeftijd hangen samen met tal van andere persoons- en gedragskenmerken. Het is bij grootschalig enquête-onderzoek gebruikelijk om te streven dat de verdeling van personen over deze kenmerken gelijk is aan die in de doelpopulatie. Omdat de respondenten in het PROV specifiek over verkeer en verkeersdeelname worden ondervraagd, is ook de keuze voor de variabele rijbewijsbezit als toetsingsvariabele voor representativiteit goed te begrijpen.

Correctie achteraf door weging

Indien de samenstelling op een bepaald kenmerk in de steekproef niet overeenkomt met die in de populatie (bijvoorbeeld de verdeling van sekse in de steekproef is anders dan die in de populatie), dan kan gesproken worden over een steekproef die niet representatief is wat dat kenmerk

betreft. Eventuele vertekeningen in de resultaten als gevolg van een niet-representatieve steekproef, kunnen in sommige gevallen worden gecorrigeerd door weging. In vrijwel elk grootschalig enquête-onderzoek wordt gebruik gemaakt van weging. Zo ook in het PROV.

In het algemeen gaat weging als volgt. Men laat de antwoorden van de ondervertegenwoordigde groep, dat wil zeggen de groep die in de steekproef minder sterk vertegenwoordigd is dan in de populatie, zwaarder 'meewegen' in de berekeningen van de verdeling van verkeersvariabelen dan die van de oververtegenwoordigde groep. Wanneer bijvoorbeeld de respons uit maar 40% mannen bestaat, terwijl uit gegevens over de populatie bekend is, dat er 50% mannen zijn, worden er gewichten toegekend zodanig dat de antwoorden van de mannen in het PROV toch 50% van het totaal aantal antwoorden uitmaken.

Aan elke respondent wordt een gewicht toegekend dat afhankelijk is van de waarden die de respondent heeft op de variabelen waarvoor wordt gewogen. Een weegfactor is een verzameling van dergelijke gewichten. In het PROV wordt gewerkt met twee series weegfactoren:

- één serie weegfactoren die corrigeert voor verschillen in verdeling van sekse, leeftijd of rijbewijsbezit per meetjaar zodat vergelijking van trends over jaren mogelijk is, en:
- één serie provinciale weegfactoren die gebruikt wordt om te corrigeren voor verschillen in provinciegrootte, zodat landelijk representatieve uitspraken gedaan kunnen worden.

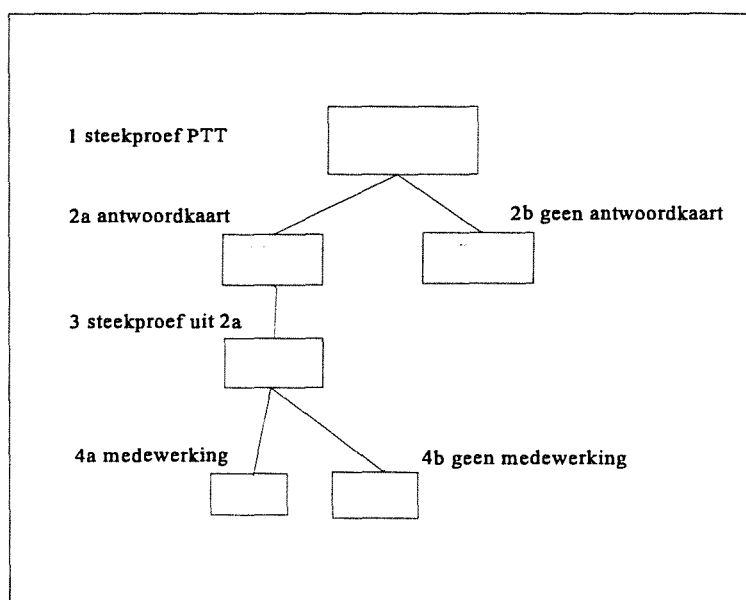
In de navolgende paragrafen worden verschillende vragen omtrent de representativiteit van het PROV behandeld. De volgende vragen komen aan bod:

- Hoe verloopt de steekproeftrekking en hoe worden de respondenten benaderd? (§ 2.2)
- Wat kan gezegd worden over de representativiteit van het PROV gezien de steekproeftrekking en de benadering van de respondenten? (§ 2.3)
- Zijn er alternatieve manieren van steekproeftrekking denkbaar die wellicht representativiteit beter kunnen garanderen? (§ 2.4)
- Wat is de representativiteit van de PROV-steekproef op algemene persoonskenmerken als deze wordt vergeleken met gegevens van het CBS? (§ 2.5)
- Hoe is de representativiteit van het PROV te waarden en welke mogelijkheden tot verbetering zijn er? (§ 2.6)

2.2. Steekproeftrekking en benadering van respondenten

De respondenten voor het PROV worden sinds 1990 geworven door middel van een zogenaamde 'tweetrapsprocedure'. *Afbeelding 1* geeft een overzicht van de tweetrapsprocedure en van de opbouw van de respons.

In de eerste trap wordt elk voorjaar een gelijkelijk over de diverse provincies verdeelde steekproef van 50.000 postafgiftepunten via het PTT-adresbestand benaderd. Aan de huishoudens op deze punten wordt gevraagd, om door inzending van een antwoordkaartje duidelijk te maken of de op het adres woonachtige personen van vijftien jaar en ouder aan een



Afbeelding 1. Totstandkoming respons.

enquête over verkeersveiligheid willen meedoen. Op het antwoordkaartje dient men daartoe de namen van de betreffende personen, hun leeftijden, geslacht, rijbewijsbezit en voertuiggebruik te noteren. Om de motivatie tot deelname aan de enquête te vergroten, wordt een attentie in de vorm van een bloemenbon ter waarde van vijf gulden in het vooruitzicht gesteld voor deelnemers aan de enquête.

Van de verstuurde antwoordkaartjes wordt gemiddeld 22% geretourneerd. Op ieder antwoordkaartje kunnen verscheidene namen vermeld zijn. In 1994 werd op deze manier een steekproefkader opgebouwd van ongeveer 23.000 respondenten.

Gemiddeld werden er dus twee personen op een antwoordkaartje vermeld. In de tweede trap van de procedure wordt uit de groep van 23.000 personen die op de antwoordkaartjes zijn vermeld en die in principe bereid zijn om aan het onderzoek mee te werken een steekproef ten behoeve van de PROV-enquête getrokken. Deze steekproef bestond in de jaren 1994 en 1995 uit ongeveer 12.000 personen.

Bij de steekproeftrekking voor de tweede trap gaat men als volgt te werk. Per provincie wordt een steekproef getrokken van 700 personen uit de geretourneerde antwoordkaartjes van de eerste trap. Daarbij worden de volgende stratificatiecriteria toegepast: leeftijd, geslacht en rijbewijsbezit. Op deze manier is ervoor gezorgd dat er voldoende respondenten in deze strata zijn opgenomen om de samenstelling van de benaderde steekproef voor deze kenmerken in overeenstemming te brengen met de samenstelling van de bevolking per provincie. Een aanvullend criterium is, dat er maar één persoon binnen een huishouden een vragenlijst krijgt toegestuurd. In 1990 en 1991 resulteerde deze benadering in een respons van gemiddeld 80% van het aantal personen dat in de tweede trap werd benaderd. In de jaren 1992 tot en met 1994 viel de respons aanmerkelijk lager uit. In 1994 was de respons van het aantal personen dat in de tweede trap werd benaderd 75%. In 1995 was de respons weer aanmerkelijk hoger, te weten 88%. Ruim 8.200 personen hebben in dat jaar aan het onderzoek deelgenomen.

De benaderde personen worden verzocht om zelfstandig een vragenlijst in te vullen en deze te retourneren. De gegevens in het PROV worden dus geheel schriftelijk verzameld.

2.3. Theoretische verwachtingen omtrent representativiteit

Het PROV is een postenquôte die werkt met de boven beschreven twee-trapsprocedure. Postenquôtes zonder aanvullende maatregelen zoals herhaalde rappels, worden over het algemeen niet in staat geacht om voldoende respons te behalen en daardoor een representatief beeld te geven van de algemene bevolking. Het PROV haalt ook voor postenquôtes geen hoge respons.

De uiteindelijke respons van het PROV na de twee trappen is erg laag, omdat in de eerste trap van de procedure veel uitval optreedt. In 1994 bedroeg de uiteindelijke respons bijvoorbeeld 17% en in 1995 19%.

Deze lage respons is van belang voor het beantwoorden van de vraag of het PROV als representatief voor de Nederlandse bevolking is te beschouwen.

Over het algemeen wordt in de literatuur over steekproefonderzoek de verwachting uitgesproken dat hoe groter de nonrespons is, hoe groter de selectiviteit van de respons zal zijn. De grond van deze verwachting is dat respons geen toevallig proces is, maar een beredeneerde keuze van respondenten die verband houdt met kenmerken van het onderzoek (waarover gaat het, wie geeft de opdracht, hoe worden respondenten benaderd) en met kenmerken van de respondent.

Experts maken zich over het algemeen al zorgen over nonrespons die nog aanmerkelijk kleiner is dan de nonrespons van het PROV. Experts die de afgelopen vijf jaar als eerstverantwoordelijke betrokken zijn geweest bij een of meer (para)universitaire survey-onderzoek, schatten de totale nonrespons van de onderzoeken gemiddeld op 45%. Ruim tweederde van de (67%) ondervraagde experts wijst op het gevaar van selectiviteit bij deze omvang van de nonrespons.

Een lage respons betekent in ieder geval dat de kans groter is dat selectieve respons heeft plaatsgevonden. In aanvulling op deze algemene relatie tussen respons en selectiviteit, kan een kritische beschouwing van de benadering van de respondent aanwijzingen geven over de kans van selectieve respons. Daarom is ook een nadere beschouwing van de in het PROV gehanteerde *benadering van de respondent* van belang.

Wat opvalt aan de benadering van de respondent in het PROV, is dat van hem/haar een eigen initiatief wordt verwacht, te weten het insturen van een antwoordkaartje. De respondent moet zelf actie ondernemen, terwijl het resultaat van die actie, deelname aan het onderzoek, onzeker is.

Een ander belangrijk kenmerk van de benadering is dat deze uitsluitend schriftelijk gebeurt: er komt geen contact met een enquêteur aan te pas. Er worden ook geen rappels verstuurd. Wel wordt een beloning in de vorm van een bloemenbon in het vooruitzicht gesteld. Deze beloning vergroot over het algemeen de respons.

Aan de beloning voor deelname aan het PROV kleven echter ook twee nadelen, die het responsvergroten effect waarschijnlijk beperken.

In de eerste plaats betreft het geen financiële beloning. Cadeautjes werken over het algemeen minder responsvergroten dan financiële beloningen.

In de tweede plaats maken de personen die een antwoordkaartje insturen

alleen (een betrekkelijk kleine) kans op deelname aan het onderzoek en het ontvangen van de beloning.

De feitelijke beslissing van de respondenten om een antwoordkaartje in te sturen is in sterke mate afhankelijk van de inhoud van de introductiebrief die een verkeersonderzoek aankondigt. Deze benadering van de respondenten kan leiden tot selectieve respons, omdat aard van verkeersdeelname en daaruit resulterende interesse voor of betrokkenheid bij verkeer erg belangrijk lijken in de keuze van respondenten om mee te doen aan het onderzoek.

Op grond van de geconstateerde lage respons en de overwegingen betreffende de benaderingen van respondenten is de verwachting uitgesproken dat het PROV geen representatieve steekproef vormt.

In de volgende paragraaf (§ 2.4) besteden we nogmaals aandacht aan steekproeftrekking en benadering van respondenten door een vergelijking tussen het PROV en een ander grootschalig verkeersonderzoek. Deze paragraaf dient primair als illustratie van verschillen die er kunnen zijn bij steekproeftrekking, en is niet bedoeld om een ideale oplossingsrichting te suggereren.

Tot nu toe is de theoretische verwachting dat het PROV niet representatief zou kunnen zijn. Het is zinvol om deze verwachting verder te onderzoeken door PROV-gegevens te vergelijken met gegevens uit andere bronnen. Daarvan wordt verslag gedaan in § 2.5.

2.4. Alternatieve benadering

Gegeven de in vorige paragraaf uitgesproken twijfels omtrent de representativiteit van het PROV dringt zich de vraag op of een alternatieve manier van steekproeftrekking met een andere benadering van respondenten wellicht een betere garantie kan bieden voor representativiteit.

In het voorbereiding op de uitvoering van het PROV in 1997 zal worden nagegaan welke verbeteringen in de steekproeftrekking mogelijk zijn (zie hoofdstuk 5). Daarbij zal naar verschillende onderdelen van de steekproeftrekking worden gekeken.

Om te illustreren om welke onderdelen het gaat en welke verschillen daarin mogelijk zijn, wordt in deze paragraaf een voorbeeld gegeven van een manier van steekproeftrekking die verschilt van die van het PROV en die een hogere respons oplevert. Het voorbeeld wordt hier gegeven om de lezer een idee te geven van de verschillende onderdelen van steekproeftrekking en verschillen die hierin mogelijk zijn. Het voorbeeld is bedoeld als een illustratie ter verduidelijking van achtergronden van de problematiek.

Het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG), een door het Centraal Bureau Statistiek jaarlijks uitgevoerde schriftelijk onderzoek, beoogt net als het PROV representatieve uitspraken te doen over de verkeersdeelname van de Nederlandse bevolking.

Het OVG werkt met een directere benadering, die voor een deel telefonisch en voor een deel schriftelijk is. Het onderzoek wordt schriftelijk aangekondigd bij een steekproef van huishoudens. De steekproef wordt vervolgens telefonisch om medewerking aan de enquête gevraagd. Indien medewerking aan de enquête wordt toegezegd, worden in datzelfde telefoongesprek gegevens gevraagd over grootte en samenstelling van het huishouden. Van iedere persoon wordt voorts gevraagd naar geslacht, leeftijd,

burgerlijke staat, vervoermiddelenbezit, rijbewijsbezit en plaats in het huishouden. Tevens wordt aangekondigd dat aan alle personen van twaalf jaar en ouder een dagboekje zal worden gezonden met het verzoek om alle verplaatsingen van een bepaalde dag in te noteren. De dagboekjes worden binnen twee dagen na de telefonische enquête toegestuurd, met het verzoek het zo snel mogelijk te retourneren. Zonodig wordt tot tweemaal toe (telefonisch) gerappelleerd, waarbij telkens een nieuw boekje wordt toegezonden.

In onderstaand schema worden de verschillende stappen van de benadering van de respondenten en de resultaten in termen van respons van PROV en OVG weergegeven.

PROV	n	%	STAPPEN	%	n	OVG
<i>jaar 1995</i>						
EERSTE TRAP						
PTT-postafgiftepuntenbestand	50.000 adressen	100	<i>startbestand</i>	100	162.500 adressen	PTT-postafgiftepuntenbestand + telefoonnummers
		ca. 1.2	<i>Onbruikbare adressen (bedrijven)</i>	1.2		
		100	<i>bruikbare woonadressen</i>	100	160.557 adressen	
schriftelijk (antwoordkaartje insturen)			<i>werving respondenten</i>			telefonisch (met schriftelijke vooraankondiging)
				24.9		telefonisch niet te benaderen, waarvan:
				23.3		geen telefoon
				21		nonrespons-werving
		22	<i>respons werving</i>	54.1	86.832 huishoudens	
TWEDE TRAP						
	9.380 personen	100	<i>uitgezette enquêtes</i>	100		
geen			<i>rappels</i>			maximaal 2 telefonisch
	8.246 personen	88	<i>(bruikbaar) retour</i>	75.5	68.4338 huishoudens	
		ca 19.6	<i>overall respons (van bruikbare adressen)</i>	42.6		
Opmerking: over de resultaten van een aantal stappen in de benadering van de respondenten in het PROV zijn geen cijfers bekend. De percentages van de respons zijn daarom een benadering.						

Benadering en respons OVG en PROV, 1995: aantallen (adressen, huishoudens of personen) en percentages.

Wanneer we de benaderingsprocedure van het PROV vergelijken met die van het OVG wordt een essentieel verschil duidelijk. Beide onderzoeken werken weliswaar met een tweetrapsprocedure, maar de eerste trap voor het OVG wordt telefonisch uitgevoerd, terwijl de respondenten voor het PROV in de eerste trap alleen schriftelijk worden benaderd en zelf het initiatief moeten nemen om een antwoordkaartje in te vullen en op te sturen. Het verschil komt neer op het verschil tussen iets moeten doen om mee te werken (besluiten mee te werken, het antwoordkaartje invullen en het antwoordkaartje opsturen in het geval van het PROV) en niet weigeren om mee te werken bij een aan de telefoon gestelde vraag (in het geval van het OVG). Theorieën over deelname aan enquêtes voorspellen een lagere respons naarmate een respondent meer moeite moet doen om aan een

onderzoek deel te nemen. Een ander belangrijk verschil is dat in het OVG wordt gewerkt met twee (telefonische) rappels, terwijl bij het PROV niet wordt gerappelleerd. Ook dit draagt bij aan een hogere respons voor het OVG.

De beschreven benaderingswijze heeft tot gevolg dat het OVG een hogere respons kent dan het PROV. In 1995 werd 75.5% van de verzonden dagboekjes in een bruikbare staat terug ontvangen. In procenten van de benaderde steekproef bedraagt de netto-respons in 1994 en 1995 dan ruim 42%. Voor het PROV is dit percentage nog geen 20%. De kans op selectieve respons is in het PROV dus duidelijk groter dan in het OVG.

2.5. Het PROV vergeleken met CBS-statistieken en het OVG

Tot nu toe is alleen op grond van theoretische overwegingen de verwachting uitgesproken dat er een kans bestaat dat de steekproef van PROV niet representatief is. Uiteraard is van belang te proberen die verwachting nader met gegevens te onderzoeken. Dat kan door de uitkomsten van het PROV te vergelijken met uitkomsten uit andere onderzoeksbronnen, die evenals het PROV aanspraak maken op landelijke representativiteit van gegevens. Om beter inzicht te krijgen in de representativiteit van de uitkomsten van het PROV, is een vergelijking gemaakt met algemene statistieken van het Centraal Bureau voor de Statistiek en met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag, eveneens van het CBS. De algemene statistieken van het CBS geven betrekkelijk algemene kenmerken weer van de Nederlandse bevolking. Zij vormen het belangrijkste ijkpunt voor sociaal en economisch onderzoek in Nederland. Het OVG beoogt net zo als het PROV representatieve uitspraken te doen over de verkeersdeelname van de Nederlandse bevolking.

Methodes

Het PROV 1995 is met het CBS 1995 vergeleken op variabelen: geslacht, leeftijd, burgerlijke staat, opleiding en het wel of niet verrichten van betaalde arbeid, en met het OVG 1994¹ vergeleken op de variabelen: rijbewijsbezit en autobezit. Voor alle duidelijkheid: de *gewogen* uitkomsten van het PROV zijn vergeleken met CBS-gegevens en met *gewogen* uitkomsten van het OVG.

Een methodologisch probleem bij de vergelijkingen was het verschil in formulering van vragen in PROV, CBS en OVG. Er is voor gezorgd dat de vergeleken variabelen zo vergelijkbaar mogelijk zijn. Soms is een aantal categorieën van een variabele samengevoegd, in een ander geval zijn twee of meer variabelen omgezet in één nieuwe. Ook zijn de vergelijkingen uitgevoerd voor zo vergelijkbaar mogelijke subgroepen van de onderzoekspopulatie.

Uitkomsten van de vergelijkingen

De belangrijkste conclusie naar aanleiding van de uitgevoerde vergelijkingen is: de vergelijking van gegevens uit de CBS-bevolkingsstatistieken en het OVG met gegevens uit het PROV kan de zorg om de representativiteit niet definitief bevestigen, maar evenmin wegnemen.

¹ Ten tijde van het onderzoek waren gegevens OVG 1995 niet beschikbaar.

In het geval van de variabele leeftijd blijkt het PROV niet representatief te zijn. Hetzelfde geldt voor maatschappelijke participatie van groepen die vergelijkbaar zijn en voor rijbewijsbezit. De verschillen voor leeftijd en rijbewijsbezit zijn echter klein. Ook bij de variabelen opleiding en autobezit worden verschillen aangetroffen. Maar bij deze variabelen kan niet geheel worden uitgesloten dat de verschillen moeten worden toegeschreven aan verschillen in vraagstelling.

De gemaakte vergelijkingen tussen het PROV en het OVG maken niet duidelijk welk van de twee onderzoeken de norm stelt en het beste de kenmerken van de Nederlandse bevolking weergeeft. Elk onderzoek wordt wel geplaagd door grotere of kleinere vertekeningen en de vraag is welk onderzoek de beste kansen maakt om de populatie goed te beschrijven. Er zijn twee samenhangende redenen om het OVG als representatiever te beschouwen dan het PROV: de benadering van de respondenten en de daaruit resulterende hogere respons (beschreven in § 2.3 en 2.4).

2.6. Conclusies en aanbevelingen

De gegevens voor het PROV worden verzameld door middel van een schriftelijke enquête die gebruik maakt van een tweetrapsprocedure. In de eerste trap wordt een ruime steekproef aangeschreven van personen die een antwoordkaartje kunnen opsturen als zij bereid zijn om aan het onderzoek mee te werken. Uit deze groep wordt een nieuwe (gestratificeerde) steekproef getrokken die wordt verzocht om de vragenlijst van het PROV in te vullen. De uiteindelijke respons na deze twee trappen bedraagt ongeveer 19%.

Het feit dat van de respondent een eigen initiatief wordt verwacht (het insturen van een antwoordkaartje), om deel te nemen aan het onderzoek, gevoegd bij het feit dat de respons klein is, maken het waarschijnlijk dat de respons ook selectief is. Met deze aanpak loopt men een groter risico vooral personen te interesseren die toch al gemakkelijk aan een (schriftelijke) enquête deelnemen of meer interesse hebben voor vraagstukken van verkeersproblematiek. De door het PROV gehanteerde aanpak wordt in de literatuur over surveys afgeraden indien men een algemeen bevolkingsonderzoek verricht dat representatieve resultaten op het oog heeft.

De vergelijking van gegevens uit de CBS-bevolkingsstatistieken en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) met gegevens uit het PROV kan deze zorg om de representativiteit niet definitief bevestigen, maar evenmin wegnemen.

Aan de *provinciale representativiteit* van de gegevens van het PROV is geen aparte studie gewijd. De gerezen twijfel over de landelijke representativiteit impliceert echter dat ook de provinciale representativiteit onvoldoende gewaarborgd is. Een betere garantie voor representativiteit, zowel landelijk als provinciaal, zal een belangrijk doel zijn voor het nieuwe PROV.

Er zijn manieren van steekproeftrekking mogelijk die waarschijnlijk tot een grotere respons leiden, een kleiner risico van selectieve respons opleveren en die volgens ingewonnen informatie zonder of tegen geringe meerkosten kunnen worden toegepast. Gezien het belang van het PROV moet serieus nagegaan worden of deze alternatieven haalbaar zijn. Het is zaak om daarbij het belang van de continuïteit van de gegevensreeksen uit het PROV in de gaten te houden. Op dit punt komen wij terug in hoofdstuk 5, dat handelt over een nieuwe aanpak van het PROV.

Voor verbetering van representativiteit van het PROV en controle daarop worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Een meer directe benadering van respondenten kiezen en respondenten telefonisch werven of door middel van periodiek herhaalde onderzoeken van grotere marktonderzoeksbureaus.
- Met vaste regelmaat nonrespons-onderzoek uitvoeren. Daarbij moeten voldoende respondenten worden benaderd om in elk geval over de algemene persoonskenmerken duidelijke uitspraken te kunnen doen.
- Om de representativiteit van het PROV naar behoren te kunnen toetsen is het noodzakelijk dat in de toekomst algemene kenmerken van persoon en huishouden op dezelfde manier worden gemeten als door het CBS ten behoeve van de algemene bevolkingsstatistiek. Het betreft variabelen als samenstelling van het huishouden, stedelijkheidsgraad van de woonplaats, voltooide opleiding en maatschappelijke participatie. Verkeersgerelateerde variabelen zullen zo veel mogelijk op dezelfde wijze moeten worden gemeten als in het OVG. Het betreft variabelen die betrekking hebben op het gebruik en bezit van auto's.

3. Evaluatie van de vragenlijst

3.1. Inleiding

Door de Vakgroep Methodenleer en Statistiek van de Universiteit te Utrecht is een aparte studie verricht naar de samenstelling en de inhoud van de vragenlijst in het PROV. Om de kwaliteit van de vragenlijst te toetsen is gekeken naar de volgende punten:

- Zijn de vragen en antwoordalternatieven in het PROV duidelijk genoeg?
- Sluiten de antwoorden elkaar waar nodig uit?
- Is de respondent altijd in staat om een goed antwoord te geven, dat wil zeggen een antwoord dat zo waarheidsgetrouw en nauw mogelijk aansluit bij feitelijk gemaakte keuzen, aanwezige gedragsmotieven of vertoond gedrag van de respondent?

Deze vragen zijn onderzocht door de vragenlijst te onderwerpen aan een systematische screening volgens wetenschappelijke criteria (§ 3.2) en door onder gecontroleerde laboratoriumomstandigheden interviews te houden met personen die kort voor het interview de vragenlijst hebben beantwoord (§ 3.2). Paragraaf 3.3 beschrijft de belangrijkste resultaten en aanbevelingen op basis van screening en interviews.

Overige vragen in de studie naar de vragenlijst waren:

- Zijn er aanwijzingen dat op het einde van de vragenlijst vermoeidheid een rol speelt, zodat vragen slordiger worden ingevuld?
- In sommige provincies wordt bij de vragenlijst van het PROV een extra inlegvel gevoegd met een aantal voor die regio-specifieke vragen. In 1995 was dat het geval in de provincie Noord-Brabant en in Walcheren, provincie Zeeland. Heeft een inlegvel gevolgen voor de beantwoording van de vragenlijst in zijn geheel?

Deze vragen zijn nader bestudeerd door statistische analyse van de PROV-gegevens. Daarover wordt gerapporteerd in § 3.4.

3.2. Uitvoering van screening en interviews

Screening van de vragenlijst

Voor het opstellen van vragenlijsten bestaat een aantal vuistregels: deze vuistregels - hieronder nader aangegeven - hebben betrekking op de volgorde van vragen in een vragenlijst, de vorm en de verantwoording van vragen². Indien niet aan deze regels wordt voldaan kunnen fouten ontstaan in de beantwoording door respondenten. Mogelijke foutenbronnen in vragenlijsten zijn vragen die door respondenten anders worden opgevat dan de bedoeling was als gevolg van de vragen die vooraf werden gesteld. Ook onduidelijke of dubbelzinnige vragen en vragen die bedreigend zijn of uitnodigen tot sociaal-wenselijk antwoorden kunnen tot fouten bij de beantwoording leiden. Het doel van de screening van de vragenlijst van het

² Literatuur: Tanur (1992); Billiet, Loosveldt en Waterplas (1995).

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 1995 was om mogelijke bronnen van fouten op te sporen.

Bij de uitgevoerde screening is eerst aandacht besteed aan de algemene opbouw van de vragenlijst; vervolgens aan de volgorde van de vragen binnen een onderwerp, aan de verwoording van de vragen, de inhoud van de vragen en aan de antwoordalternatieven bij de meerkeuzevragen.

De genoemde vuistregels waar het om gaat, worden hieronder nader verduidelijkt. De kern van alle vuistregels is dat voor de respondent bij elk onderdeel van de vragenlijst en bij elke vraag duidelijk is wat er van hem of haar wordt verwacht.

Bij de beoordeling van de opbouw van de vragenlijst is op de volgende punten gelet:

- Is de vragenlijst saai, eentonig of te lang? Indien dat het geval is, is dat slecht voor de motivatie van de respondent, en het zal gevolgen hebben voor de kwaliteit van de beantwoording door de respondent.
- Voor een goed begrip van de vragen is het eveneens van belang dat er duidelijke introducties zijn, zodat duidelijk is wat van de respondent wordt verwacht. Introducties zijn eveneens van belang om overgangen naar een nieuw onderwerp te markeren. De vragenlijst wordt hierdoor voor de respondent overzichtelijk, en prettiger om te beantwoorden, de respondent raakt minder snel geïrriteerd, en zal de vragenlijst consciëntieuzer en vollediger beantwoorden.

Ten aanzien van de volgorde van onderwerpen die in een vragenlijst worden behandeld is gelet op:

- Begint de vragenlijst met enkele makkelijke, niet-bedreigende vragen? Door te beginnen met makkelijke vragen wordt de respondent op zijn gemak gesteld, en kan hij of zij wennen aan het beantwoorden van vragen.
- Bedreigende vragen kunnen het beste worden gesteld in het midden van de vragenlijst, of meer naar het einde: de respondent heeft dan kunnen wennen aan het onderwerp van de vragen en zal eerder bereid zijn deze vragen te beantwoorden dan wanneer ze direct aan het begin van de vragenlijst worden gesteld.
- Belangrijke vragen kunnen het beste in het midden van de vragenlijst worden gesteld. Naar het einde toe kunnen vermoeidheidseffecten op gaan treden die gevolgen kunnen hebben voor de kwaliteit van de beantwoording (bijvoorbeeld random antwoorden, vragen niet beantwoorden).
- De vragenlijst kan het beste worden beëindigd met enkele makkelijke vragen.

In vervolg op de beoordeling van de opbouw van de vragenlijst, waarbij gekeken werd naar de volgorde van de onderwerpen, is in de screening aandacht geschonken aan de volgorde van de vragen binnen een bepaald onderwerp. Er is daarbij gelet op de volgende punten:

- Voorafgaande vragen kunnen een beoordelingsnorm verschaffen voor volgende vragen. Dit betekent dat vragen die volgen op een vraag die een beoordelingsnorm verschaft, in het licht van deze vraag worden beantwoord.
- Zijn vragen die over eenzelfde onderwerp gaan bij elkaar gegroepeerd?

Na aandacht te hebben geschonken aan de opbouw van de vragenlijst en aan de volgorde van de vragen, is in de screening stilgestaan bij de verwoording van de vragen. Er is gekeken naar:

- Is de vraag duidelijk? Onduidelijkheid kan tot gevolg hebben dat een vraag door respondenten verkeerd geïnterpreteerd wordt. Het antwoord van een respondent betreft dan de vraag zoals de respondent deze opgevat heeft, en niet de vraag zoals de onderzoeker deze bedoeld heeft. Duidelijkheid betekent ook dat er geen (te) moeilijke woorden moeten worden gebruikt.
- Vragen mogen niet dubbelzinnig zijn. Indien een vraag voor meer dan een uitleg vatbaar is, is te verwachten dat een deel van de respondenten de vraag op de ene wijze opvat, en een deel van de respondenten op een andere wijze.
- Vragen moeten niet suggestief zijn.

De aandachtspunten bij de inspectie van de inhoud van de vragen zijn:

- Wordt er gevraagd naar gedrag uit het verleden? In die gevallen waarbij dat zo is kan een falend geheugen een rol bij de beantwoording spelen. Zo lijken belangrijke gebeurtenissen vaak minder lang geleden dan ze in werkelijkheid waren, dit wordt telescoping genoemd. Ondersteunende vragen om het tijdstip van gebeurtenissen vast te stellen kunnen bijdragen tot een betere beantwoording.
- Geeft de vraag aanleiding tot het gokken of schatten van een antwoord? Onderschaten en overschatten kunnen invloed hebben op het uiteindelijke antwoord. Ook hier kunnen ondersteunende vragen leiden tot meer exacte antwoorden.
- Worden bedreigende vragen gepast geformuleerd, bijvoorbeeld door middel van een korte inleiding? Dit vermindert de nonrespons en onjuiste antwoorden op dergelijke vragen.
- Geeft de vraag aanleiding tot het geven van sociaal wenselijke antwoorden?

De punten waarop werd gelet bij het beoordelen van de verwoording en de inhoud van de vragen zijn ook van toepassing bij het beoordelen van de antwoordalternatieven, namelijk:

- Sluiten de alternatieven op elkaar aan? Sluiten ze elkaar uit?
- Is het duidelijk wat er wordt bedoeld met de diverse antwoordmogelijkheden?
- Zijn er ontbrekende alternatieven? Zijn de antwoordalternatieven onduidelijk, dubbelzinnig of suggestief?

Aan de hand van de screening van de vragenlijst zijn vragen geselecteerd die in de interviews aan bod komen. Deze vragen zijn geselecteerd vanwege het feit, dat bij de beantwoording van deze vragen moeilijkheden, problemen of onduidelijkheden kunnen worden verwacht. In een interviewstudie is aan deze vragen apart aandacht besteed. Het betreft de volgende vragen: 4, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 29, 30, 31, 34, 37, 42, 46, 47, 50, 51, 52 en 57.

Opzet interview-studie

Behalve via systematische screening is de inhoud van de vragenlijst ook onderzocht aan de hand van een kwalitatief onderzoek bestaande uit interviews met personen die de vragenlijst hebben ingevuld. Het doel van het

kwalitatieve onderzoek was om na te gaan hoe de vragen door respondenten worden opgevat, en hoe zij tot hun antwoordkeuze komen.

Er is gekozen voor een onderzoeksopzet waarin respondenten wordt gevraagd de vragenlijst van het PROV 1995 in te vullen in een laboratoriumsetting, om vervolgens in diezelfde ruimte te worden geïnterviewd. Voor dit deel van deze deelstudie zijn twintig respondenten benaderd die op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingsniveau een heterogene groep vormen; de groep omvat zowel brommer- als autorijders.

Op de dag van het interview werd de respondent ontvangen, een korte toelichting op wat er zou gaan gebeuren werd gegeven, waarna de respondent alleen werd gelaten om de vragenlijst in te vullen. Na ongeveer tien minuten werd geïnformeerd of er problemen waren, waarna de respondent de vragenlijst verder invulde. Direct na afloop vond het interview plaats; de interviews zijn op cassetteband opgenomen. Alle interviews zijn volgens een vast protocol afgenomen.³

In de volgende paragraaf staan de gezamenlijke resultaten van de screening en de interviews.

3.3. Uitkomsten van screening en interviews

Vanwege het technische karakter van de resultaten van screening en interviews is gekozen om deze in detail weer te geven in bijlage 4 van dit rapport. Op deze plek wordt volstaan met een toelichting op de hoofdlijnen van resultaten. Uit de screening en interviews is naar voren gekomen dat de betrouwbaarheid van een aantal vragen verbeterd kan worden. In feite hebben alle resultaten te maken met twee kernvragen:

- Is voor de respondent volledig duidelijk wat van hem of haar verwacht wordt?
- Heeft de respondent de mogelijkheid om precies dat antwoord te geven op de vraag dat overeenkomt met zijn eigen mening of situatie?

Ten eerste moet de opbouw van de vragenlijst voor de respondent helder, logisch en inzichtelijk zijn. In dat kader is voorgesteld om een aantal vragen een andere plaats te geven in de vragenlijst. De redenen daarvoor zijn wat verschillend: verandering van plaats in de vragenlijst zorgt ervoor dat vragen beter passen bij een groep vragen, of dat ze beter worden ingeleid door voorgaande vragen of tekst, of dat ze op een plek staan waarbij de kans op vermoeidheid van respondent gering is. Eindresultaat is dat de vragenlijst beter is gestructureerd en met meer gemak is te begrijpen en te beantwoorden.

Ten tweede moet elk van de afzonderlijke vragen duidelijk zijn voor de respondent. Voor een aantal vragen is voorgesteld om duidelijkheid te verbeteren door een andere formulering van de vraag, of door een betere introductietekst op de vraag of door de vraag te laten voorafgaan door een introductievraag. Vaak behelst dit slechts kleine wijzigingen zoals bijvoorbeeld weglating van een woord. Bij een enkele vraag is meer diepgaande aanpassing van het totale vraagformaat (introductie + vraagformulering + antwoordalternatieven) gewenst, om de vraag minder moeilijk te maken.

³ Voor het opstellen van het interviewprotocol is gebruik gemaakt van ideeën en begrippen uit Baarda, De Goede & Van der Meer (1996) en Belson (1981). Het protocol is getest in een proefinterview.

Ook is voorgesteld om enkele vragen te laten vervallen, omdat de kans groot is dat respondenten verschillende ideeën hebben over betekenis van vraag of van antwoordalternatieven. Het gaat hierbij om vragen waarbij een oplossing voor verbetering van de vraag niet direct voor de hand ligt.

Ten derde moet de respondent in staat worden gesteld om *elk antwoord te geven dat zijn of haar eigen mening of situatie het beste beschrijft*. Voor een aantal vragen is voorgesteld om antwoordalternatieven te splitsen, antwoordalternatieven samen te voegen of nieuwe antwoordalternatieven toe te voegen.

Bepaalde aanbevelingen zijn ingrijpender voor het PROV dan andere: voorstellen tot een andere verwoording of het opnemen van een extra antwoordcategorie zijn duidelijk van een andere orde dan voorstellen om vragen niet meer in de huidige vorm in de vragenlijst op te nemen. Alle aanbevelingen zijn echter gedaan met als oogmerk tot een betere vragenlijst te komen: duidelijker voor respondenten en leidend tot beter interpreteerbare resultaten voor de onderzoekers en bruikbaarere resultaten voor de gebruikers.

3.4. Analyse van effecten van vermoeidheid en inlegvel

Inleiding

Ter beantwoording van de vragen over de mogelijke rol van vermoeidheid bij het invullen en het inlegvel, is een aantal statistische analyses uitgevoerd op de gegevens van het PROV onderzoek in 1995.

De analyses werden uitgevoerd om een indicatie te verkrijgen van eventuele vermoeidheidseffecten en van eventuele effecten van het inlegvel. Aan de hand van de nonrespons per vraag is nagegaan wat mogelijk slechte vragen zijn. In het algemeen geldt: hoe slechter een vraag, hoe minder respondenten haar beantwoorden. Bij lange vragenlijsten kan vermoeidheid een rol gaan spelen bij de beantwoording van vragen. Dat kan tot gevolg hebben dat naarmate een vraag dichterbij het einde van een vragenlijst ligt, de nonrespons voor deze vraag hoger wordt. Het nonrespons-onderzoek is tevens gebruikt om na te gaan of een inlegvel gevolgen heeft voor de beantwoording van de overige vragen in de vragenlijst. Door een inlegvel wordt een vragenlijst langer, waardoor de invloed van vermoeidheidseffecten, en dus de nonrespons, groter zou kunnen worden.

Uitkomsten

Er kon niet worden aangetoond dat vragen aan het einde van de vragenlijst slordiger werden ingevuld dan vragen aan het begin. Er was wel sprake van een hogere nonrespons voor vragen aan het einde van de vragenlijst. Naarmate de respondent vordert bij het invullen gaan vermoeidheidseffecten een grotere rol spelen.

Een inlegvel met extra vragen maakt een vragenlijst langer, en misschien ook gevoeliger voor vermoeidheidseffecten. In 1995 werd in Noord-Brabant en in Walcheren een inlegvel bij de vragenlijst gevoegd. Er kon niet worden aangetoond dat dit een negatief effect had op de beantwoording van de vragenlijst van het PROV. In gebieden met een inlegvel was het aantal vragen waarop een antwoord werd gegeven even groot als in gebieden zonder inlegvel.

4. Gebruik en gebruikswaarde van het PROV

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk doen we verslag van een door de SWOV uitgevoerde interviewstudie onder gebruikers van het PROV. In deze studie stonden de volgende vragen centraal:

- Heeft het PROV voldaan aan de oorspronkelijke doeleinden?
- Zijn de oorspronkelijke doeleinden nog steeds van kracht? Zo nee: hoe dienen die doeleinden dan geformuleerd te worden?
- Welke actoren maken op welke manier gebruik van de resultaten van het PROV?
- Welke wensen en opmerkingen hebben gebruikers?

Er zijn 24 interviews gehouden met gebruikers van het PROV. In *Tabel 4.1* wordt een overzicht gegeven van de steekproef. In de eerste interviewronde werden acht interviews gehouden met gebruikers waarvan verondersteld mag worden dat ze regelmatig en ook vrij intensief te maken hebben (gehad) met het PROV. Het betreft dan de secretarissen van de Regionale Organen Verkeersveiligheid en de beleidsmedewerkers verkeersveiligheid bij de Regionale Directies. Vaak zijn dit de actoren die het PROV als eerste ontvangen en die zorg dragen voor verdere verspreiding van de rapporten zelf of van informatie hieruit. Ook zijn deze actoren vanuit hun hoedanigheid als opdrachtgever of vanuit de mogelijkheid tot het stellen van regio-specifieke vragen, nauwer betrokken bij de voorbereiding en de uitvoering van het PROV.

Overzicht primaire interviews (N = 8)		
Noord	Secretaris ROV Drenthe	Medewerker RD Noord
Oost	Secretaris ROV Gelderland	Medewerker RD Oost
West	Secretaris ROV Noord-Holland	Medewerker RD Zuid-Holland
Zuid	Secretaris ROV Noord-Brabant	Medewerker RD Noord-Brabant
Overzicht secundaire interviews (N=16)		
Sector	Geïnterviewden	
Landelijk beleid	- twee medewerkers AVV - één consulent Rijkswaterstaat	
Onderzoek	- twee medewerkers SWOV	
Politie	- twee portefeuillehouders verkeer - één districtshoofd	
Provincie	- twee verkeersveiligheidsconsulenten provincie - één adviseur ROV	
Gemeente	- twee gemeente-ambtenaren	
CBR	- één voorlichter regiokantoor	
VVN	- één beheerder regiokantoor	
Gelders Centrum voor verslavingszorg	- één medewerker	

Tabel 4.1. Een overzicht van geïnterviewde actoren.

De onderwerpen voor de primaire interviews waren:

- werk en gebruik gegevens;
- gebruik van PROV;
- mening over rapportage PROV;
- frequentie van verschijnen PROV;
- gewenste verschijningsdatum PROV;
- verspreiding/publiciteit;
- voorkeuren ten aanzien van opdrachtverlening;
- regio-specifieke vragen;
- wensen en aanbevelingen voor de toekomst.

De secundaire interviews waren in opzet wat korter en richtten zich voornamelijk op de volgende onderwerpen:

- kennis van het PROV (binnen eigen organisatie);
- verspreiding en publiciteit PROV;
- wensen en aanbevelingen voor de toekomst

4.2. Uitkomsten

4.2.1. *Feitelijk gebruik van het PROV*

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en de afdelingen verkeersveiligheid van de Regionale Directies Rijkswaterstaat zijn de primaire gebruikers van het PROV. Vaak vormen de secretarissen van de ROV's en de medewerkers van de Regionale Directies 'het filter' via welke het PROV-rapport, of een samenvatting hiervan of stukken informatie hieruit worden verder geleverd aan anderen. De verwerking van PROV-gegevens of PROV-aanbevelingen in termen van het trekken van conclusies voor eigen provincie of regio gebeurt vooral in de verschillende werkgroepen van de ROV's.

Bij de verwerking van de informatie uit het PROV is het volgende algemene beeld te schetsen:

- Het rapport wordt zelden in zijn geheel gelezen.
- Het rapport wordt door velen gebruikt als naslagwerk, dat wil zeggen, men gebruikt het als de gelegenheid zich voordoet.
- Voor veel personen die werken met het PROV, is door ROV-secretarissen of door medewerkers van Regionale Directies al een voorselectie gemaakt. Die voorselectie houdt in dat pagina's uit het rapport worden gekopieerd of dat een eigen provincie-specifieke samenvatting van de inhoud van het rapport wordt gemaakt.
- Afgezien van de voorselectie heeft ook de eigenlijke verwerking van het PROV-materiaal een sterk selectief karakter; men is met name gericht op het vinden van bevestiging voor eigen activiteiten of argumenten die extern gebruikt kunnen worden voor het opstarten of voortzetten van bepaalde activiteiten. Het PROV wordt in dat laatste geval ook gebruikt als gezaghebbende bron waaraan overtuigingskracht kan worden ontleend.
- Vaak worden PROV-gegevens naast andere gegevens gebruikt. De ongevallengegevens van AVV/BG zijn primair wat het vastleggen van prioriteiten betreft, maar de gegevens van het PROV spelen een belangrijke aanvullende rol, die zeker ook richtinggevend is.

- Alle vier ROV-secretarissen en alle vier medewerkers van Regionale Directies hebben verklaard dat het PROV wordt gebruikt voor het opstellen van werkplannen of beleidsplannen voor het komend jaar.
- Gegevens uit het PROV worden wel regelmatig in de publiciteit gebracht door ROV's, maar dan met name als onderdeel van meeromvattende publiciteit over een specifiek project of een plan voor de provincie.

De gegeven kenschets van het feitelijk gebruik van het PROV maakt duidelijk dat een optimaal gebruik van de informatie nog niet is gerealiseerd.

Het feitelijk gebruik behelst:

- het lezen van samenvattingen en deelstukken, soms door anderen aangemaakt;
- selectief gebruik van de informatie;
- gebruik als naslagwerk wanneer een probleem zich voordoet;
- gebruik van ter bevestiging van eigen ideeën en zienswijzen.

Het lijkt van belang dat de informatie uit het PROV meer structureel wordt verwerkt ten behoeve van het *beleid*. De in onderstaand kader genoemde aanbevelingen betreffen dan ook niet de producenten van het PROV, maar de gebruikers ervan.

Ten aanzien van *beleidsvoorbereiding* ziet een optimaal gebruik van het PROV er als volgt uit:

- Het PROV wordt in zijn geheel doorgenomen.
- Er wordt nagegaan wat de mogelijke betekenis is van de PROV-resultaten voor de provincie of regio.
- Er wordt niet alleen bevestiging gezocht voor eigen denkbeelden of wensen. Indien bepaalde informatie vraagtekens oproept, wordt dat ook expliciet vermeld.
- Er wordt indien nodig aanvullende informatie verzameld om te controleren of de afleidingen uit het PROV gerechtvaardigd zijn.
- Er wordt hierover een korte notitie geschreven die tezamen met het PROV as input dient voor het te ontwikkelen beleidsplan. Bij voorkeur ontvangt ook bureau Traffic Test een exemplaar van deze notitie, zodat Traffic Test een schriftelijke terugkoppeling heeft welke vragen sommige resultaten oproepen, welke resultaten verwerkt worden, en welke verklaring in de regio wordt gegeven voor bepaalde bevindingen.

Een andere belangrijke beleidsfase is *beleidsevaluatie*. "Om een beleids-effect te kunnen vaststellen moet in de eerste plaats kunnen worden uitgegaan van een gekwantificeerde doelstelling die is vertaald in een of meer meetbare grootheden. In dat verband moeten ook de instrumenten beschikbaar zijn en worden ingezet om de grootheden te meten. Aanbevolen wordt

om niet alleen zoveel mogelijk beleidsdoelstellingen te kwantificeren, maar ook voldoende aandacht te besteden aan het meetinstrumentarium.” (Mulder, 1995; p. 62)

Ten aanzien van beleidsevaluatie is optimaal gebruik van het PROV als volgt te omschrijven:

- In het beleids- of werkplan wordt een verkeersproblematiek mede omschreven in termen van PROV-indicatoren.
- In het beleids- of werkplan worden tussen-indicatoren voor de effectiviteit van een maatregel ontleend aan het PROV.

4.2.2. *Beoordeelde gebruikswaarde van het PROV*

Vrijwel alle ondervraagden geven een positief oordeel over de gebruikswaarde van het PROV. De volgende punten spelen daarbij een rol:

- Het PROV maakt het mogelijk landelijke en provinciale ontwikkelingen over de tijd te volgen: de term ‘monitoring’ die in het PROV-rapport wordt genoemd, wordt in dit verband ook door enkele respondenten expliciet genoemd.
- Het PROV maakt de vergelijking tussen provincie en landelijk mogelijk, zodat snel een beeld ontstaat hoe goed of slecht de eigen provincie scoort. Sommige respondenten spreken hierover in termen van een jaarlijks ‘ijkpunt’.
- Het PROV geeft een overzicht van de stand van zaken wat de verschillende speerpunten van verkeersveiligheid betreft.
- Het PROV is voor sommige onderwerpen de enige bron van informatie.
- Door middel van het PROV heeft men een idee van wat er leeft onder de weggebruikers; het PROV brengt de beleidsmaker nauwer in het contact met het publiek, wat in de ongevals cijfers en de gedragsmetingen ontbreekt.

De praktische gebruikswaarde van het PROV blijkt ook uit het feit dat informatie uit het PROV wordt gebruikt door medewerkers Regionale Directies, door ROV's, door politie-ambtenaren en door VVN-coördinatoren om werkplannen en beleidsplannen op te stellen. Het algemene oordeel over de gebruikswaarde van het PROV is dus zonder meer positief. Het positieve oordeel wordt door ondervraagden nog wel omkleed met nodige kanttekeningen en nuanceringen (zie ook hieronder). Volgens gebruikers voldoet het PROV zeker aan twee van de drie oorspronkelijke doeleinden: (1) identificatie van aandachtspunten voor beleid door monitoring van ontwikkelingen en verschillen en (2) analyse van achtergronden van aandachtspunten.

De kracht van het PROV is vooral het aangeven van belangrijke aandachtspunten voor beleid. De PROV-gegevens leveren dan een voorlopige indicatie van wat er aan de hand zou kunnen zijn.

Over achtergronden zijn de antwoorden wat diffuser. Enerzijds geeft het PROV wel achtergronden en verklaringen; anderzijds is toch vaak nodig om specifieker in de eigen regio naar doelgroepen en intermediairs te zoeken. Er is dus vaak wel een vertaalslag nodig van algemene landelijke achtergronden naar provinciale achtergronden en aangrijpingspunten voor een provinciale aanpak.

Uit de interviews komt naar voren dat terugkoppeling naar beleid en evaluatie van beleid het meest problematische punt is. Bij het doel 'terugkoppeling naar beleid, aantonen van effecten van beleid' worden door verschillende partijen kanttekeningen geplaatst. De belangrijkste zijn:

- De vragen in het PROV zijn vaak te algemeen om landelijke of regionale beleidsprocessen of activiteiten mee te kunnen evalueren. Dit geldt niet voor de regio-specifieke vragen, die vaak wel een goed beeld kunnen geven van de werking van specifieke regionale activiteiten.
- Het is bijzonder moeilijk om de effecten van beleid en die van andere maatschappelijke autonome ontwikkelingen van elkaar te scheiden.
- Gerapporteerd gedrag en gerapporteerde ongevallen kunnen niet zonder meer worden aanvaard als indicatoren voor effectiviteit van gevoerd beleid.

Het PROV is vooral door de mogelijkheid van regio-specifieke vragen in staat om aan te geven in hoeverre regionale activiteiten door het publiek zijn opgemerkt. Verder kunnen veranderingen in zelf-gerapporteerd gedrag, kennis en motieven ook een voorlopige indicatie geven voor het succes van deze activiteiten.

Aan de ondervraagden is ook de vraag voorgelegd wat het eigenlijke doel van het PROV zou moeten zijn. Het meest gegeven antwoord op deze vraag is: het PROV moet aangeven hoe weggebruikers in Nederland denken over tal zaken en maatregelen die te maken hebben met verkeersveiligheid.

De slotconclusie is dat het PROV zonder meer voldoet aan twee geformuleerde doeleinden: signaleren van aandachtspunten en aangeven van achtergronden. Terugkoppeling naar beleid in de betekenis van beleidsevaluatie is slechts in beperkte mate door het PROV realiseerbaar - en dan met name via de mogelijkheid van regiospecifieke vragen. Terugkoppeling naar beleid in de betekenis dat een beeld wordt verkregen van hoe weggebruikers denken over verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen is volgens vele gebruikers hoofddoel van het PROV.

4.2.3. *Rapportage, frequentie en verschijningsdatum*

De meeste ondervraagden vinden de rapportage over de het PROV duidelijk en leesbaar, maar vrijwel alle ondervraagden voegen daaraan toe dat de omvang van de rapportage een obstakel vormt tot het lezen. Het nodigt niet uit tot lezen. De achtergrond die hierbij speelt is dat zonder uitzondering alle ondervraagden worden overspoeld met informatie, zodat men noodgedwongen zeer selectief moet omgaan met de toch al beperkte leestijd. Jarenlang heeft het PROV bestaan uit één hoofdrapportage (het hoofdrapport), aangevuld met specifieke rapportages voor provincies.

Die hoofdrapportage moest uiteenlopende groepen gebruikers bevredigen:

- landelijke beleidmakers;
- regionale beleidmakers;
- wetenschappelijke onderzoekers.

Het resultaat is een tamelijk omvangrijk rapport, waarin zoveel mogelijk informatie wordt gezet die eventueel van belang kan zijn voor verschillende gebruikers. De omvang van de rapportage heeft tot gevolg, dat veel gebruikers niet de moeite nemen of zichzelf niet de tijd gunnen om het gehele rapport door te lezen. Mede door de omvang heeft het rapport voor

gebruikers ook het karakter van 'naslagwerk': op het moment dat je informatie nodig hebt, zoek je het op.

Feitelijk is er behoefte aan verscheidene rapportagevormen van de gegevens uit het PROV. Dat blijkt uit de afzonderlijke provinciale PROV-rapportages die bureau Traffic Test maakt (zie *Bijlage 3*) en ook uit de in 1996 verschenen brochure van het PROV, die tot doel had in bredere kring bekendheid te geven aan de resultaten van het PROV.

ROV's en Regionale Directies, die een zo volledig mogelijk beeld moeten hebben, kunnen de uitgebreide rapportagevorm niet missen. Maar voor allerlei instanties daarbuiten - politie, VVN, CBR, ANWB, CAD's enzovoort - is de brochurevorm wellicht een beter middel om de resultaten van het PROV kenbaar te maken. Voor deze organisaties geldt ook dat het budget om boeken en rapporten aan te schaffen, erg beperkt is. Ook in dat opzicht is de brochurevorm een uitkomst.

Ten tijde van de uitvoering van de interviews hadden slechts enkele ondervraagden de speciaal vervaardigde PROV-brochure over de resultaten 1995 gelezen. De enkele ondervraagden die deze brochure hadden gekregen, waren unaniem enthousiast over deze vorm van rapportage.

Aanbevolen wordt om de overdracht van de PROV-informatie als volgt te regelen:

- een volledige PROV-rapport voor ROV's en Regionale Directies;
- een verkorte brochure speciaal bestemd voor politiekorpsen, VVN, CBR, CAD's enzovoort; en

Het lijkt gewenst om voor de brochure-uitgave van het PROV structureel financiële ruimte te creëren.

De ondervraagden zijn het erover eens dat het PROV ten minste eens in de twee jaar moet verschijnen. Een aantal ondervraagden zou er geen moeite mee hebben als het PROV om de twee jaar verschijnt. De argumenten hiervoor zijn:

- er worden kosten bespaard;
- sommige ontwikkelingen gaan zo langzaam dat tweejaarlijkse monitoring hiervan voldoende is.

Er is een klein aantal ondervraagden met duidelijke voorkeur voor jaarlijkse uitvoering van het PROV. Hun argumenten zijn:

- Het is toch belangrijk om bij te houden wat er jaarlijks gebeurt in de provincie, met name ook in verband met het feit dat de werkplannen ook een jaarlijkse cyclus hebben.
- Elk jaar zijn er wel nieuwe interessante onderwerpen (bijvoorbeeld bromfietscertificaat, mobiliteitskeuze) die het verdienen om jaarlijks bijgehouden te worden.

De ideale verschijningsdatum van het PROV is aan het begin van het nieuwe jaar, maar de ondervraagden onderkennen dat het niet reëel is om

deze snelheid van rapportage te verwachten. Alle ondervraagden zijn van oordeel dat het PROV in ieder geval vóór de zomer moet verschijnen. Op die manier kan worden gegarandeerd dat gegevens en aanbevelingen uit het PROV worden verwerkt in werk- en beleidsplannen voor het komende jaar. Vanuit het perspectief van ROV's en Regionale Directies zou dus eind mei, begin juni een goede verschijningsdatum zijn. De politie begint al eerder in april met het voorbereiden van werkplannen.

Indien de politie de resultaten van het PROV ook nog wil verwerken, zou het PROV-rapport dus in april al aan de politieregio's moeten worden geleverd - of een subdeel van het PROV-rapport dat betrekking heeft op de resultaten die voor de politie van het grootste belang zijn. Deze resultaten zijn vooral:

- bekeuringen;
- subjectieve pakkansen;
- zelfgerapporteerd gedrag snelheid, gordelgebruik, rijden onder invloed.

Aanbevolen wordt om de informatie uit het PROV-onderzoek als volgt te ordenen:

1. per speerpunt of onderwerp
2. per provincie afgezet tegen landelijk, regio en buurprovincie
3. naar de richting van verschillen: positief, negatief geen verschil
4. naar de grootte van de verschillen
5. naar de mogelijkheid om een betekenis te verbinden aan de resultaten

4.2.4. *Wensen en voorstellen voor verbeteringen*

Een aantal wensen ter verbetering van het PROV heeft betrekking op het opnemen van nieuwe onderwerpen. Dat wordt in de volgende paragraaf aan de orde gesteld.

Een aantal andere wensen en voorstellen heeft betrekking op zaken waarover verschillende gebruikers vermoedelijk met elkaar zullen overeenstemmen, of althans elkaar niet zullen tegenspreken. Deze wensen of voorstellen geven wij hieronder eerst weer. Vervolgens zijn er ook wensen van gebruikers die tegengesteld aan elkaar lijken te zijn.

Wensen en voorstellen waarin verschillende gebruikers zich vinden

Vanuit het gezichtspunt van de praktische gebruikswaarde van het PROV zijn de volgende wensen het meest frequent geuit:

- Koppeling van PROV-gegevens met objectieve gegevens.⁴
- Een meer direct op de provincie toegeschreven rapportage.
- Een minder omvangrijke, meer toegankelijke rapportage.

Minder frequent genoemd zijn:

- Uitvoering PROV op lager schaalniveau, bijvoorbeeld per politieregio.
- Aanlevering PROV-gegevens en PROV-teksten op floppy met mogelijkheid om eigen subselecties te maken.

Vele gebruikers zullen kunnen instemmen met deze wensen. De vraag is alleen of deze wensen in de praktijk haalbaar zijn en of ze ook haalbaar zijn binnen het kader van het produkt 'PROV'.

Tegengestelde wensen

Een tegenstelling in het wensenpatroon rondom het PROV centreert zich rond de vraag in welke mate beleidsmatige uitspraken gedaan moeten worden in het PROV. Een aantal beleidsmakers in de praktijk wil dat in het PROV stelliger uitspraken worden gedaan over de effectiviteit van landelijk of provinciaal beleid en over de kant waar dit beleid op moet gaan. Vanuit de SWOV wordt het verlangen geuit dat het PROV juist wat terughoudender is in het doen van beleidsuitspraken en dat in het PROV juist meer aandacht wordt besteed aan de interpretatie van het zelfgerapporteerde gedrag.

Het draait bij deze tegenstelling om de principiële vraag of het verantwoord is om enkel op basis van zelfgerapporteerd gedrag tot vergaande beleidsuitspraken te komen. De onderzoekers van de SWOV menen dat dit niet mogelijk is, omdat de relatie tussen gerapporteerd gedrag en geregistreerd gedrag met de nodige voetangels en klemmen omgeven is.

Voor alle duidelijkheid: de SWOV twijfelt geenszins aan het belang van regelmatige ondervraging van weggebruikers over gedrag en motieven in verkeer en over houding ten opzichte van verkeersmaatregelen zoals dat via het PROV plaatsvindt. Volgens de SWOV biedt regelmatige ondervraging van weggebruikers een nuttige aanvulling op ongevallen- en gedragsgegevens en is dat terecht te beschouwen als een onmisbaar basisprodukt in de totale informatievoorziening.

Maar het standpunt van de SWOV is dat uitspraken over effectiviteit van beleid pas gedaan kunnen worden nadat verschillende bronnen van informatie, objectief en subjectief, naast elkaar zijn gelegd en kritisch zijn bekeken. In sommige gevallen kan gerapporteerd gedrag een redelijke indicator zijn van geregistreerd gedrag, maar in sommige gevallen ook niet.

Een belangrijke stap om van PROV-cijfers tot beleidsuitspraken te komen is, dat - indien mogelijk - een duidelijke betekenis wordt toegekend aan de geconstateerde verschillen. Indien bijvoorbeeld een vermindering in het zelfgerapporteerde rijden onder invloed wordt geconstateerd, moet iets worden gezegd over de mogelijke betekenis van dit gegeven: is er sprake van een verandering in feitelijk gedrag of lijkt er iets anders aan de hand te zijn?

⁴ De wens tot koppeling van objectieve en subjectieve gegevens komt overeen met een aanbeveling in diezelfde richting van bureau Traffic Test.

Gegevens over beweerd gedrag behoeven - evenals de zogenaamde 'objectieve gegevens' overigens - in feite nadere interpretatie. Met name wanneer er verschillen of verschuivingen optreden, is interpretatie vereist. Bij wijzigingen in zelfgerapporteerd gedrag zijn in principe vier verklaringen mogelijk:

1. Het onderliggende gedragspatroon is werkelijk gewijzigd. Dan zijn er nog twee mogelijkheden: het is een kleine groep mensen die vrij drastisch het gedrag hebben gewijzigd, of: er is een grote groep mensen die het gedrag een beetje hebben gewijzigd.
2. Het onderliggende gedragspatroon is eigenlijk niet gewijzigd, maar is door toevallige omstandigheden in het betreffende jaar of in het betreffende gebied niet uit de verf gekomen (bijvoorbeeld door een uitzonderlijk koude winter is het uitgaan en daarmee drankgebruik verminderd).
3. Het onderliggende gedragspatroon is niet gewijzigd, maar wel de openheid waarmee de mensen erover vertellen. Bij vragenlijst-onderzoek speelt altijd het probleem van *sociale wenselijkheid*: sommige respondenten proberen een beeld van zichzelf te schetsen dat positiever is dan de werkelijkheid. De manier waarop sociale wenselijkheid zich manifesteert kan veranderen over tijd, al naar gelang sociale normen ten aanzien van gewenst gedrag zich wijzigen.
4. Het onderliggende gedragspatroon is niet gewijzigd, maar wel de zelf-observatie of zelfkennis van het gedrag. Het is mogelijk dat een groep mensen exact hetzelfde gedrag vertoont als voorheen, maar daarover toch anders rapporteert, doordat ze een beter beeld verkrijgen van hun eigen gedrag. Personen kunnen niet altijd snel een antwoord kunnen geven op vragen waar, wanneer, hoe vaak en waarom ze bepaald verkeersgedrag hebben vertoond. Vaak is voor de beantwoording van dergelijke vragen een herinneringsproces nodig, waarbij een antwoord wordt 'geconstrueerd' aan de hand van soms zeer selectieve geheugeninformatie. Indien personen systematischer hun eigen gedrag 'monitoren' en opslaan in het geheugen, kunnen antwoorden vaak sneller en betrouwbaarder gegeven worden. Met name intensieve publiciteit of controversie rondom een onderwerp kan personen ertoe brengen hun eigen gedrag beter in de gaten houden, waardoor ze een beter beeld krijgen van dat gedrag.

Uiteraard is het niet mogelijk om bij elk afzonderlijk gegeven in het PROV uitgebreid in te gaan op de mogelijke betekenis ervan. Met name bij de grote verschillen en bij de belangrijke risico-gedragingen is enige aandacht voor de betekenis van de zelfrapportage van belang. Indien niet duidelijk is wat de betekenis is van een resultaat, moet dat ook expliciet vermeld worden.

De mogelijkheid moet bestaan dat het PROV ook opmerkelijke bevindingen rapporteert zonder dat daaraan meteen een verklaring wordt verbonden. Vaak is nader onderzoek, extra cijfermateriaal of consultatie van deskundigen nodig om tot goede betekenisverlening te komen. Het is belangrijk dat in het PROV dan aangegeven wordt welke informatie nog gewenst is om verdergaande uitspraken te doen.

4.2.5. *Wensen ten aanzien van nieuwe onderwerpen*

De meest frequent gesuggereerde nieuwe onderwerpen in het PROV zijn:

- bromfietscertificaat;
- 30 km/uur-gebieden;
- duurzaam-veilig verkeer algemeen, met name kennis van duurzaam-veilig verkeer en draagvlak ervoor;
- mobiliteitskeuzen (ook genoemd als specifiek onderdeel van duurzaam-veilig verkeer).

Aanbevolen wordt te overwegen om vragen over deze onderwerpen op te nemen in het vernieuwde PROV. Wellicht heeft het onderwerp bromfietscertificaat een tijdelijk actueel karakter, terwijl bij de onderwerpen 30 km/uur-gebieden, duurzaam-veilig verkeer en mobiliteitskeuzen van weggebruikers eerder gedacht moet worden aan blijvende toevoegingen in het PROV.

Bij voorkeur dienen de nieuwe vragen in het PROV te worden verkregen via pre-testing. Door middel van interviews dient te worden nagegaan in welke mate de gestelde vragen betrouwbare zijn, dat wil zeggen: duidelijk, eenduidig interpreteerbaar, niet bedreigend enzovoort. Traffic Test heeft door middel van het Periodiek Regionaal Onderzoek Mobiliteit (PROM) al ervaring opgedaan met vragen over mobiliteit en kan die ervaring wellicht benutten voor het PROV.

Veel minder frequent zijn genoemd:

- de ervaring van agressie in het verkeer;
- het draagvlak voor verkeersveiligheid bij lokale wethouders;
- het gedrag en de motieven bij bestuurders van zwaar verkeer;
- het draagvlak bij het bedrijfsleven voor verbetering van verkeersveiligheid;
- bijzondere omstandigheden bij verkeer (mist, gladheid, regen);
- verkeersopleidingen en de tekorten die mensen daarin ervaren;
- de relatie wegomgeving en gedrag.

Opmerkelijk is dat de begrippen 'subjectieve verkeersonveiligheid' en 'leefbaarheid' niet expliciet zijn genoemd. Sommige ondervraagden scharen alle gegevens uit het PROV onder de algemene noemer 'subjectieve verkeersonveiligheid'. Dat kan verklaren waarom het onderwerp 'subjectieve veiligheid' door deze en andere ondervraagden niet expliciet is genoemd als apart, nieuw onderwerp. Het belang van subjectieve verkeersveiligheid als apart onderwerp komt wel expliciet naar voren in ander recent onderzoek (Brouwer & Mulder, te verschijnen).

4.2.6. *Opdrachtverlening en regio-specifieke vragen*

Vrijwel alle respondenten stemmen overeen dat de opdrachtverlening van het PROV centraal moet gebeuren. De voor de hand liggende instantie om dit te doen is dan de AVV.

Daarnaast wordt er nog een aantal partijen genoemd die een belangrijke rol behoren te spelen bij de totstandkoming van het PROV. De Regionale Directies moeten bij de voorbereiding van het PROV geconsulteerd worden over de inhoud van het PROV en moeten hun wensen kunnen inbrengen. De uit het POC samengestelde begeleidingsgroep van het PROV zou

wellicht een continu structureel karakter kunnen verkrijgen en kunnen fungeren als link tussen Regionale Directies en de gezamenlijke producenten van het PROV. Volgens één van de ondervraagden is de behandeling van de PROV-resultaten als één van de agendapunten op een toch al overvolle POC-vergadering niet zo effectief. Daarvoor zou een betere vorm gevonden moeten worden. Door sommige AVV-medewerkers en sommige medewerkers van Regionale Directies wordt aan de SWOV een rol toebedacht als wetenschappelijke kwaliteitscontroleur van het PROV.

Regio-specifieke vragen

Bij de opdrachtverlening aan Traffic Test worden de Regionale Directies en ROV's in de gelegenheid gesteld extra regio-specifieke vragen te bedenken die als het ware kunnen 'meeliften' met het hoofdonderzoek. Dat meeliften gebeurt dan via een apart inlegvel in de vragenlijst. In hoofdstuk 3 werd geconstateerd dat er geen aanwijzingen zijn dat dit inlegvel een storend effect heeft op de beantwoording van de vragenlijst.

Alle ondervraagden die ervaring hebben opgedaan met regio-specifieke vragen zijn enthousiast over deze mogelijkheid. Het zijn vaak de regio-specifieke vragen, meer dan de algemene PROV-vragen, waaruit afgeleid kan worden dat specifieke projecten of inspanningen door het plaatselijke publiek zijn opgemerkt en gewaardeerd.

Eén van de ondervraagden merkt op dat het belangrijk is dat men bij het ROV de nodige bedenktijd of voorbereidingstijd hiervoor krijgt. In het verleden is de tijdspanne tussen aankondiging van de mogelijkheid en de deadline voor de feitelijke aanvraag wel eens zo kort geweest, dat het ROV niet zo snel een goed idee kon leveren voor de regio-specifieke vragen. Het verdient aanbeveling om aan alle betrokkenen een schema van tijdstippen te geven wat betreft de verschillende fasen van voorbereiding, uitvoering en rapportage van het PROV. In dit schema staan dan alle partijen vermeld die iets te maken hebben met het PROV en staat kort aangegeven welke procedures (invullen opdrachtbonnen) van belang zijn.

4.3. **Aanbevelingen**

Op grond van de uitkomsten van het gebruikersonderzoek doen wij de volgende aanbevelingen:

- De gebruikswaarde van het PROV dient vergroot te worden door het rapport in sterkere mate toe te schrijven naar de regio.
- De gebruikswaarde van het PROV dient vergroot te worden door in het rapport meer aandacht te besteden aan de mogelijke betekenis van gerapporteerde gedrag.
- De in 1996 verschenen brochure vormt wellicht een beter instrument dan het volledige rapport, om de resultaten van het PROV toegankelijk te maken voor de groepen diverse gebruikers. De aanmaak van een dergelijke brochure in bepaalde oplage zou een vast jaarlijks onderdeel moeten zijn van de totale PROV-rapportage.
- Het verdient overweging om de volgende onderwerpen op korte termijn in het PROV te introduceren: bromfietscertificaat, 30 km/uur-gebieden, mobiliteitskeuzen. Het onderwerp bromfietscertificaat is wellicht slechts tijdelijk actueel en kan voorlopig meegenomen worden in het PROV; de onderwerpen 30 km/uur-gebieden en mobiliteitskeuzen zijn blijvende onderwerpen.

Er zijn aanwijzingen gevonden dat vermoeidheidseffecten een rol spelen bij het invullen van de vragenlijst (zie § 3.4). Daarom is belangrijk dat de opname van nieuwe vragen in de vragenlijst niet leidt tot uitbreiding van lengte.

5. Het vervolg: PROV nieuwe stijl

Steekproeftrekking: meer zekerheid over representativiteit gewenst

De evaluatie van het PROV heeft uitgewezen dat het mogelijk is om de kwaliteit van het PROV op een aantal punten te verbeteren. Een belangrijke constatering is dat de huidige manier van steekproeftrekking selectieve respons in de hand lijkt te werken. Een principiële punt is dat selectieve respons zoveel mogelijk vermeden moet worden. Als er binnen redelijke praktische en organisatorische grenzen mogelijkheden zijn om selectieve respons te vermijden, dan moeten die mogelijkheden benut worden. Er dient in ieder geval meer zekerheid te komen over de landelijke en provinciale representativiteit van de PROV-gegevens. Dat kan waarschijnlijk gerealiseerd door een betere opzet van de steekproeftrekking en een andere benadering van de respondenten.

Vragenlijst: goed, maar kan beter

De kwaliteit van de vragenlijst is goed, maar kan zeker nog verbeterd worden. Veel verbeteringen zijn relatief eenvoudig uit te voeren door (vaak kleine) aanpassingen in vraagvolgorde, vraaginhoud en antwoordalternatieven. De gegeven aanbevelingen over de samenstelling van de vragenlijst zijn op korte termijn tegen geringe kosten uitvoerbaar. Bureau Traffic Test heeft zelf in de loop der jaren ervaring opgedaan met wijzigingen in de samenstelling van de vragenlijst. De kennis die men daarbij heeft opgedaan, is een belangrijke aanvullende bron van informatie en kan aanleiding zijn om van sommige van deze aanbevelingen af te wijken.

Kennisverspreiding: meer op maat

Ten slotte is ook de kennisverspreiding door het PROV voor verbetering vatbaar. Dat kan gebeuren door een rapportage die meer op maat aansluit op de wensen van gebruikers (bijvoorbeeld andere indeling van het hoofd-rapport; extra PROV-brochure).

De primaire aanbevelingen voor de verbetering van het PROV zijn:

- Kies een meer directe manier van steekproeftrekking die een betere garantie biedt voor non-selectieve respons.
- Maak de vragen naar achtergrondkenmerken in het PROV expliciet vergelijkbaar met dienovereenkomstige vragen in CBS en OVG.
- Verduidelijk de vragenlijst door het aanpassen van bewoording en antwoordalternatieven van een aantal vragen alsmede door het aanpassen van de vraagvolgorde.
- Voeg vragen toe over de volgende nieuwe onderwerpen: 30 km/ur-gebieden, mobiliteitskeuzen, bromfietscertificaat.
- Rapporteer in een meer op de regio toegesneden vorm.
- Verspreid de resultaten van het PROV in brochure-vorm.

Het vervolg: PROV 1997

Gegeven de uitkomsten van de evaluatie is een nieuwe aanpak van het PROV in 1997 noodzakelijk. Als er binnen financiële en organisatorische randvoorwaarden gelegenheid is tot verbetering, dan moet die benut worden. Voor de opzet van PROV-nieuwe-stijl dient nog preciezer te worden nagegaan hoe de gegeven aanbevelingen het beste uitgewerkt kunnen worden.

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer werkt samen met SWOV en Traffic Test aan een concreet uitvoeringsplan voor de vernieuwde opzet van het PROV in 1997 en de rapportage daarover in 1998. Concreet wordt gewerkt aan het volgende:

- Een nieuwe vragenlijst

Het resultaat zal zijn dat de respondent vragen beter of gemakkelijker kan begrijpen, beter antwoorden kan kiezen die precies zijn mening of situatie beschrijven en dat vragen worden gesteld over nieuwe actuele onderwerpen.

- Een nieuwe steekproeftrekking

Het resultaat zal zijn dat er meer zekerheid bestaat over de landelijke alsmede provinciale representativiteit van de gegevens van het PROV.

- Een plan voor overgang PROV oud PROV nieuw

Het resultaat zal zijn dat het, ondanks veranderingen in de steekproeftrekking en vragenlijst, mogelijk blijft om trends over de jaren heen vast te stellen.

- Een verbeterde rapportage

Het resultaat zal een PROV-rapport zijn waarin relevante informatie helder en duidelijk is geordend, afgestemd op wensen van gebruikers.

- Een plan voor betere kennisverspreiding en gebruik

Het resultaat zal zijn dat inhoud van het PROV op aantrekkelijke wijze wordt geïntroduceerd bij belanghebbende partijen en dat gebruik van PROV beter wordt.

Kortom: naar verwachting zal het PROV 1997, het PROV-nieuwe-stijl, een betere garantie bieden voor representativiteit en betrouwbaarheid van gegevens. Ook zal de rapportage over en het gebruik van het PROV worden verbeterd. De overgang van 'PROV oud' naar 'PROV nieuw' zal door onderzoek begeleid worden, zodat continuïteit in gegevens zoveel mogelijk gewaarborgd kan worden.

Literatuur

Baarda, D.B., Goede, M.P.M. de & Meer-Middelburg, van der (1996). *Open interviewen*. Houten: Educatieve Partners Nederland: Stenfert Kroese.

Belson, W.A. (1981) *The design and understanding of survey questions*. Aldershot, England: Gower.

Billiet, J., Loosveldt, G. & Waterplas, L. (1995) *Het Survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden*. Leuven: Sociologisch Onderzoeksinstituut KU.

Brouwer, M. en J.A.G. Mulder (te verschijnen). *Kennis op maat voor regio en rijk; Beschikbare en benodigde informatie ter ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid*. SWOV, Leidschendam.

Goldenbeld, Ch. Hofhuis, H. en G. van Gils (1997). *Het PROV onder de loep. Evaluatie van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid op de aspecten representativiteit, inhoud en gebruikswaarde*. Leidschendam: SWOV-rapport 96-60.

Mulder, J.A.G., (1995). *Beleidseffectrapportage verkeersveiligheid 1993, deel 1*. Leidschendam: SWOV-rapport 95-56A.

Tanur, J.M. (1992) *Questions about questions*. New York: Russell Sage Foundation.

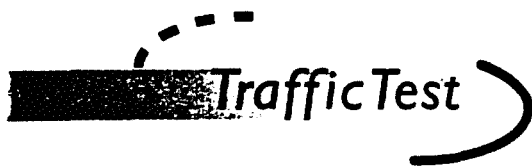
Bijlage 1 t/m 4

1. *Bijstelling van de vragenlijst van het PROV van 1990 tot 1995.*
2. *De vragenlijst van het PROV anno 1996.*
3. *Overzicht uitbreidingen PROV.*
4. *Aanbevelingen ten behoeve van verbetering van de vragenlijst.*

Bijlage 1

Bijstelling van de vragenlijst van het PROV van 1990 tot 1995

	PROV 1990	PROV 1995
Algemeen	Hoe vaak maakt u gebruik van het openbaar vervoer?	-
Rijbewijs	Hoeveel jaar heeft u rijervaring met de auto?	Hoeveel jaar heeft u al een B-rijbewijs?
	Hoofddoel auto en motor: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en privé-doeleinden.	Hoofddoel auto en motor: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer, privé-doeleinden en vakantie(s).
Ongevallen	Hoeveel verkeersongevallen waarbij u zelf de schuld en/of zelf het slachtoffer was, heeft u in 1990 in totaal gehad?	Hoeveel verkeersongevallen heeft u in 1995 als bestuurder van een voertuig of als voetganger gehad?
	Oorzaken ongevallen (interne en externe attributie)	-
Rijsnelheden	Rijsnelheid op vier wegtypen	Rijsnelheid op vijf wegtypen (ook autoweg waar maximaal 100 km/uur mag worden gereden).
	Hoe groot is volgens u de afstand die nodig is om tot stilstand te komen met de auto/motor bij de volgende snelheden?	-
	Hoeveel afstand moet u veilig bewaren tussen u en uw voorganger bij de volgende snelheden?	-
Rijden onder invloed	Gebruik van alcohol buiten de deur.	-
Gordelgebruik	Gordelgebruik alleen voor bestuurders.	Gordelgebruik voor bestuurders, voorpassagiers en achterpassagiers.
Kinderbeveiligingsmiddelen	Onderscheid naar vervoer kinderen voorin en achterin de auto, jonger en ouder dan acht jaar	Onderscheid naar vervoer kinderen voorin en achterin de auto, per kind en voor iedere leeftijdsgroep
Bekeuringen	-	Bent u in 1995 wel eens bekeurd (via een acceptgiro) zonder dat u door de politie bent staande gehouden?
Gebruik van de bromfiets	-	Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de bromfiets afgelegd?
	-	Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de fiets afgelegd?
Gebruik van de snorfiets	-	Heeft u ooit op een snorfiets gereden?
	-	Is dit een spartamet?
	-	Hoe vaak gebruikte u in 1995 de snorfiets/spartamet?
	-	Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de snorfiets/spartamet afgelegd?
	-	Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de snorfiets/spartamet?
Draagvlak voor maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid	Kunt u voor elk van de onderstaande maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid aangeven of de overheid hier volgens u voldoende aandacht aan besteed (5-puntschaal)?	Hieronder zijn maatregelen opgesomd die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Geef u in het onderstaande schema door een rapportcijfer tussen 1 en 10 aan: - of u ze nodig vindt; - of de overheid er volgens u voldoende aan doet.
	Heeft u de afgelopen week met iemand gesproken over het onderwerp verkeersveiligheid?	-
	Over welke onderwerpen met betrekking tot verkeersveiligheid ging het?	-
	Wat was de aanleiding tot het gesprek?	-
Verlichting	MVO onderscheiden naar situatie.	MVO onderscheiden naar frequentie.
Actuele onderwerpen	-	In de loop van 1996 gaat er voor de Nederlandse verkeersdeelnemer een aantal zaken veranderen. Welke van de onderstaande veranderingen kent U?



Traffic Test bv Instituut voor onderzoek
en beleidsadvisering op gebied van
verkeer en vervoer

november 1995

Periodiek regionaal onderzoek verkeersveiligheid 1995

Geachte heer/mevrouw,

Enige tijd geleden heeft u zich, door het insturen van een antwoordkaartje, opgegeven om mee te doen aan een verkeersenquête. Voor u ligt het enquêteboekje.

In dit boekje vindt u allerlei vragen over het verkeer. De vragen gaan over verkeersveiligheid, over wat u heeft meegemaakt in het verkeer, wat uw mening is over bepaalde verkeerszaken enzovoort.

De vragen worden gesteld op verzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie wil daarmee meer te weten komen over uw gedrag in het verkeer en wat volgens u belangrijke maatregelen zijn om het verkeer veiliger te maken.

Wij willen graag dat degene aan wie het enquêteboekje is geadresseerd de vragen zelf beantwoordt. **Het maakt niet uit of u in het bezit bent van een (auto)rijbewijs want er staan ook allerlei vragen in de enquête voor mensen die geen rijbewijs hebben.** Verder verzoeken wij u vriendelijk alle vragen goed te lezen voor u ze beantwoordt en de vragenlijst zo volledig mogelijk in te vullen. Als u alle vragen heeft beantwoord dan kunt u het ingevulde enquêteboekje, het liefst zo snel mogelijk, aan Traffic Test terug sturen in de bijgesloten enveloppe (een postzegel is niet nodig). Als dank voor uw medewerking hebben wij een bloemenbon ter waarde van f 5, ingesloten.

De meeste vragen kunt u beantwoorden door het omcirkelen van de letter of het cijfer dat voor het antwoord staat. Het is de bedoeling dat u één antwoord per vraag geeft. Alleen als er staat "U mag meerdere antwoorden omcirkelen", mag u meerdere antwoorden geven (bijv. bij vraag 10). Daar waar een stippellijn staat, is het de bedoeling dat u zelf uw antwoord invult (bijv. bij vraag 1 en 3). Bij een aantal vragen moet u een kruisje zetten in één van de vijf hokjes achter die vragen. Zet dan een kruisje in het hokje dat uw mening het beste weergeeft. Wat de hokjes betekenen staat er telkens boven.

Als u één of meer vragen niet begrijpt kunt u altijd met Traffic Test telefoneren (0318-527438). Vraagt u dan naar Ingrid Huijser.

De gegevens die u ons verstrekt zullen strikt vertrouwelijk worden behandeld. Wij danken u heel hartelijk voor uw medewerking aan dit onderzoek.

Hoogachtend,

Drs. I.H. Veling, directeur Traffic Test bv

1. Wat is uw postcode? (U hoeft alleen de cijfers te vermelden.)
.....
2. Wat is uw geslacht?
 1. man
 2. vrouw
3. Hoe oud bent u?
..... jaar
4. Welke opleiding heeft u gevolgd of volgt u nu? **Omcirkelt u alleen de hoogste opleiding!**
 1. lager onderwijs, basisonderwijs
 2. lager beroepsonderwijs (b.v. LTS, LEAO, LHNO, VBO)
 3. MAVO (MULO, ULO)
 4. HAVO (3-jarige HBS)
 5. middelbaar beroepsonderwijs (b.v. MTS, MEAO, handelsschool)
 6. VWO (HBS, Atheneum, Gymnasium, MMS)
 7. hogere beroepsopleiding (b.v. HTS, HEAO)
 8. universitaire opleiding
 9. anders, namelijk
5. Bent u gehuwd?
 1. ja
 2. nee
6. Heeft u thuiswonende kinderen in de leeftijd tot 18 jaar (t/m 17 jaar)?
 1. ja
 2. nee
7. Heeft u op dit moment betaald werk?
 1. ja
 2. nee
8. In wat voor omgeving woont u?
 1. dorp
 2. kleine stad
 3. middelgrote stad
 4. centrum van een grote stad
 5. buitenwijk van een grote stad
 6. anders, namelijk
9. In welke provincie woont u?
 1. Groningen
 2. Friesland
 3. Drenthe
 4. Overijssel
 5. Gelderland
 6. Flevoland
 7. Utrecht
 8. Noord-Holland
 9. Zuid-Holland
 10. Zeeland
 11. Noord-Brabant
 12. Limburg

10. Bent u in het bezit van één of meer van de volgende rijbewijzen? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

1. A-rijbewijs (motor)
2. B-rijbewijs (personenauto)
3. C-rijbewijs (vrachtwagen)
4. D-rijbewijs (bus)
5. E-rijbewijs (aanhanger)
6. ik heb geen rijbewijs

11. Van welke vervoermiddelen heeft u in 1995 tenminste eenmaal als bestuurder gebruik gemaakt? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

1. personenauto
2. vrachtwagen
3. bus
4. fiets
5. snorfiets (spartamet)
6. bromfiets (bromscooter)
7. motor (scooter)
8. geen van deze

12. Hoeveel verkeersongevallen heeft u in 1995 als bestuurder van een voertuig of als voetganger gehad?

aantal verkeersongevallen: (bij nul ongevallen, ga verder naar vraag 14).

13. Om welke verkeersongevallen in 1995 ging het? Vergeet u niet aan te geven met welk vervoermiddel u het ongeval heeft gehad en, indien aanwezig, het vervoermiddel van de tegenpartij. Als u lopend was, kunt u bij vervoermiddel "lopend" vermelden.

	1 ^e ongeval	2 ^e ongeval	3 ^e ongeval
a. met welk vervoermiddel
b. vervoermiddel tegenpartij
c. materiële schade	ja / nee	ja / nee	ja / nee
d1. gewonden	ja / nee	ja / nee	ja / nee
d2. zijn gewonden opgenomen in ziekenhuis	ja / nee	ja / nee	ja / nee
e1. bent u zelf gewond raakt	ja / nee	ja / nee	ja / nee
e2. bent u zelf opgenomen in het ziekenhuis	ja / nee	ja / nee	ja / nee
f. doden	ja / nee	ja / nee	ja / nee

14. Heeft u in 1995 één of meer bekeuringen gekregen? Waarvoor kreeg u die bekeuring? Vergeet u niet het aantal bekeuringen te vermelden en met welk vervoermiddel u die bekeuring heeft gekregen! (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

	AANTAL	VERVOERMIDDEL
a. niet dragen autogordel
b. te snel rijden op een autosnelweg
c. te snel rijden op een provinciale weg
d. te snel rijden binnen de bebouwde kom
e. fout parkeren
f. rijden onder invloed van alcohol
g. door rood licht rijden
h. geen verlichting op vervoermiddel
i. niet dragen valhelm
j. geen voorrang verlenen
k. anders, namelijk
l. ik heb in 1995 geen bekeuring gekregen		

15. Hieronder zijn maatregelen opgesomd die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. Geeft u in het onderstaande schema door een rapportcijfer tussen 1 en 10 aan:
- of u ze nodig vindt (1^e kolom)
 - of de overheid er volgens u voldoende aan doet (2^e kolom)

	ZIJN ZE VOLGENS U NODIG? (helemaal niet nodig=1; absoluut nodig=10)	DOET DE OVERHEID ER VOLGENS U VOLDOENDE AAN? (ruim onvoldoende=1; ruim voldoende=10)
a. oplossen van files		
b. verbeteren van wegen		
c. inrichten van woonerven/ 30 km-zones		
d. aanleggen van fietspaden		
e. verbeteren van oversteekvoor- zieningen		
f. geven van verkeerslessen op scholen		
g. verbeteren van de rijopleidin- gen		
h. geven van verkeersvoorlichting		
i. snelheidsbegrenzers in vracht- auto's		
j. meer politiecontroles en sneller bekeuren		
k. verhogen van boetes/straffen		
l. een strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen		
m. minirotondes/verkeerspleinen		

16. Bent u in 1995 wel eens door de politie staande gehouden en gecontroleerd? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. ja, snelheidscontrole
 2. ja, alcoholcontrole
 3. ja, controle op het dragen van autogordels
 4. ja, controle op het dragen van valhelmen
 5. ja, controle op verlichting
 6. ja, controle op iets anders, namelijk
 7. nee
17. Bent u in 1995 wel eens bekeurd (via een acceptgiro) zonder dat u door de politie bent staande gehouden?
1. ja, voor te snel rijden
 2. ja, voor door rood licht rijden
 3. ja, voor foutparkeren
 4. ja, voor een andere overtreding, namelijk
 5. nee
18. Hoe vaak gebruikte u in 1995 de bromfiets?
1. iedere dag
 2. een paar keer per week
 3. eenmaal in de week
 4. een paar keer in de maand
 5. minder dan één keer per maand
 6. nooit (**ga verder naar vraag 25**)
19. Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen **jaar** met de bromfiets afgelegd?
- kilometers afgelopen **jaar**
20. Waarvoor gebruikt u de bromfiets meestal? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. om van huis naar school/opleiding te rijden (en andersom)
 2. voor woon-werkverkeer
 3. voor vakantie/recreatie
 4. voor boodschappen (levensmiddelen e.d.)
 5. om te winkelen (kleren, cadeautjes kopen e.d.)
 6. om te crossen/sporten
 7. om naar het station en/of de bushalte te rijden
 8. voor plezierritjes
 9. anders, namelijk
21. Hoe vaak heeft u op de bromfiets de valhelm gedragen?
- a. op de laatste 10 ritten die **korter** dan 5 minuten duurden keer
 - b. op de laatste 10 ritten die **langer** dan 5 minuten duurden keer
22. Als u de valhelm **wel** draagt, wat is daarvan dan de reden? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. vooral uit gewoonte
 2. het is verplicht
 3. vanwege de kans op een bekeuring
 4. omdat ik het gevaarlijk vind zonder valhelm te rijden
 5. om een andere reden, namelijk
 6. ik draag nooit een valhelm

23. Als u de valhelm **niet** draagt, wat is daarvan dan de reden? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)
1. ik vind het dragen van een valhelm niet prettig
 2. het maakt bij een ongeval niets uit of ik een helm draag of niet
 3. ik krijg toch nooit een ongeval
 4. mijn vrienden doen het ook niet
 5. mijn haar wordt vies en/of vet
 6. om een andere reden, namelijk
 7. ik draag altijd een valhelm
24. Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de bromfiets?
- a. op wegen **binnen** stad of dorp km/uur
 - b. op wegen **buiten** stad of dorp km/uur
25. Hoe vaak gebruikte u in **1995** de snorfiets? (Let op: een spartamet, de fiets met hulpmotor, is ook een snorfiets!)
1. iedere dag
 2. een paar keer per week
 3. eenmaal in de week
 4. een paar keer in de maand
 5. minder dan één keer per maand
 6. nooit (ga verder naar vraag 29)
26. Is dit een spartamet?
1. ja
 2. nee
 3. weet ik niet
27. Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen **jaar** met de snorfiets/spartamet afgelegd?
..... kilometers afgelopen **jaar**
28. Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de snorfiets/spartamet?
- a. op wegen **binnen** stad of dorp km/uur
 - b. op wegen **buiten** stad of dorp km/uur
29. Hoe vaak gebruikte u in **1995** de fiets?
1. iedere dag
 2. een paar keer per week
 3. eenmaal in de week
 4. een paar keer in de maand
 5. minder dan één keer per maand
 6. ik heb in 1995 niet op een fiets gereden (ga verder naar vraag 36)
30. Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen **jaar** met de fiets afgelegd?
..... kilometers afgelopen **jaar**
31. Als het donker is, heeft u dan de fietsverlichting aan? Zet een kruisje in het juiste hokje.
- | | nooit | bijna nooit | soms | bijna altijd | altijd |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a. op wegen binnen stad of dorp | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. op wegen buiten stad of dorp | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

32. Als u in het donker de verlichting **wel** aan heeft, wat is daarvan dan de reden? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. vooral uit gewoonte
 2. het is verplicht
 3. vanwege de kans op een bekeuring
 4. ik vind het gevaarlijk zonder verlichting te rijden
 5. ik kan dan beter de weg overzien
 6. ik fiets nooit in het donker
 7. òm een andere reden, namelijk
 8. ik fiets nooit met de verlichting aan
33. Als u in het donker de verlichting **niet** aan heeft, wat is dan de reden? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. dynamo is kapot
 2. verlichting is kapot
 3. ik vind het fietsen met verlichting niet prettig
 4. ik krijg toch nooit een ongeval
 5. ik fiets nooit in het donker
 6. om een andere reden, namelijk
 7. ik fiets altijd met de verlichting aan
34. Waarvoor gebruikt u de fiets meestal? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. om van huis naar school/opleiding te rijden (en andersom)
 2. voor woon-werkverkeer
 3. voor vakantie/recreatie
 4. voor boodschappen (levensmiddelen e.d.)
 5. om te winkelen (kleren, cadeautjes kopen e.d.)
 6. om te crossen/sporten
 7. om naar het station en/of de bushalte te rijden
 8. voor plezierritjes
 9. anders, namelijk
35. Als u de fiets gebruikt, waarom doet u dat dan? (**U mag meerdere antwoorden omcirkelen.**)
1. het is handig en gemakkelijk
 2. het is beter voor het milieu
 3. het is goedkoper dan bijvoorbeeld de auto of het openbaar vervoer
 4. het is gezond; veel beweging en frisse lucht
 5. omdat ik dan niet afhankelijk ben van het openbaar vervoer
 6. omdat ik dan sneller op mijn plek van bestemming ben
 7. omdat ik een fiets gemakkelijk kan stallen
 8. omdat ik geen auto heb en/of de auto niet beschikbaar is
 9. omdat ik dan alcohol kan drinken
 10. andere reden, namelijk

36. Als u de fiets niet gebruikt, wat is daarvan dan de reden? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)

1. op de fiets ben ik erg kwetsbaar
2. het is ongemakkelijk met boodschappen doen en/of bagage
3. de afstand is te ver om met de fiets te gaan/te tijdrovend
4. het weer is erg slecht (veel wind en/of regen)
5. de kans op diefstal en/of beschadiging
6. de kans dat iemand mij bedreigt of besteelt
7. andere reden, namelijk
8. omdat ik geen fiets heb/fiets niet beschikbaar is
9. ik rijd altijd op de fiets

37. Stel dat u zich in onderstaande situaties zou begeven, hoewel u dat misschien in werkelijkheid nooit doet. Geeft u per situatie (a t/m h) aan hoe groot de kans is dat u door de politie "gepakt" wordt. Stelt u zich bij alle situaties voor dat u overdag nog zo'n 10 kilometer naar huis moet rijden! Zet bij elke situatie een kruisje in het hokje dat uw mening het beste weergeeft.

kans om gepakt te worden door de politie:	zeer klein	klein	noch groot/ noch klein	groot	zeer groot
a. u rijdt met de auto of motor op een auto-snelweg (waar max. 100 km/uur mag worden gereden) harder dan 130 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. u rijdt met de auto of motor op een auto-snelweg (waar max. 120 km/uur mag worden gereden) harder dan 150 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. u rijdt met de auto of motor op een provinciale weg (waar max. 80 km/uur gereden mag worden) harder dan 110 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. u rijdt met de auto of motor binnen de bebouwde kom (waar max. 50 km/uur gereden mag worden) harder dan 80 km/uur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. u heeft wettelijk te veel alcohol gedronken en daarna rijdt u zelf met de auto of motor naar huis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. u draagt gedurende een week tijdens geen enkele rit uw autogordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. u draagt op de bromfiets geen valhelm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. u rijdt met de fiets door een rood verkeerslicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

38. Hoeveel jaar heeft u al een rijbewijs?

- a. auto-rijbewijs jaar (bij geen rijbewijs vul nul jaar in)
- b. motor-rijbewijs jaar (bij geen rijbewijs vul nul jaar in)

39. Heeft u in 1995 tenminste eenmaal een auto of een motor bestuurd?

1. ja, een auto
2. ja, een motor
3. ja, beide
4. nee (ga verder naar vraag 56)

40. Is de personenauto waarin u **het meest** rijdt van uzelf?
1. ja, de auto is van mij alleen en/of van mij en mijn partner
 2. ja, ik heb de auto privé geleased
 3. nee, ik rijd in een auto van de zaak
 4. nee, ik rijd in een lease-auto van de zaak
 5. nee, ik rijd in een auto van iemand anders (b.v. ouders, kennis)
 6. nee, ik huur meestal een auto
 7. gedeeld autobezit (deel samen met anderen een auto/call a car)
 8. ik rijd alleen op een motor

41. Wat is de topsnelheid van de auto/motor waarmee u het meest rijdt?

AUTO**MOTOR**

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 130 km/uur of lager 2. tussen 130 en 150 km/uur 3. tussen 150 en 180 km/uur 4. hoger dan 180 km/uur 5. ik rijd geen auto | <ol style="list-style-type: none"> 1. 130 km/uur of lager 2. tussen 130 en 150 km/uur 3. tussen 150 en 180 km/uur 4. hoger dan 180 km/uur 5. ik rijd geen motor |
|---|--|

42. Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder in totaal per jaar met de auto/motor?
(Vult u a.u.b. deze vraag zo nauwkeurig mogelijk in.)

AUTO: kilometers per jaar
MOTOR: kilometers per jaar

43. Hoe zijn deze kilometers verdeeld over de onderstaande gebruiksdoelen:

	AUTO	MOTOR	
a. woon-werkverkeer (van huis naar werk en terug rijden)	km/jaar
b. zakelijk verkeer (dienstreizen in het kader van mijn werk)	km/jaar
c. privé-doeleinden (b.v. familiebezoek, boodschappen)	km/jaar
d. vakantie(s)	km/jaar
e. dat weet ik niet			

44. Heeft u overdag wel eens de lichten van de auto of motor aan?

	nooit	bijna nooit	soms	bijna altijd	altijd
a. autoverlichting overdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. motorverlichting overdag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

45. Heeft de auto waarmee u het meest rijdt autogordels op de achterbank?

1. ja
2. nee
3. ik rijd alleen op een motor (ga verder naar vraag 47)

46. Vervoert u wel eens kinderen in de leeftijd tot 12 jaar (tot en met 11 jaar) in de auto?

1. ja, alleen eigen kinderen
2. ja, alleen kinderen van anderen
3. ja, zowel eigen kinderen als kinderen van anderen
4. nee (ga verder naar vraag 47)

Wilt u hieronder voor de kinderen tot 12 jaar die u wel eens in de auto vervoert, omcirkelen binnen welke leeftijdscategorie ze zich bevinden en op welke manier u ze **meestal** in de auto vervoert? Als er sprake is van meer dan 3 kinderen, dan kunt u volstaan met de drie jongste.

vervoer in de auto			
kind	leeftijd	voarin	achterin
1	kind 1 1. 0 tot 1 jaar 2. 1 tot 3 jaar 3. 3 tot 5 jaar 4. 5 tot 12 jaar	kind 1 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergagenbak 4. babyzitje 5. kindergagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel	kind 1 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergagenbak 4. babyzitje 5. kindergagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel
2	kind 2 1. 0 tot 1 jaar 2. 1 tot 3 jaar 3. 3 tot 5 jaar 4. 5 tot 12 jaar	kind 2 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergagenbak 4. babyzitje 5. kindergagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel	kind 2 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergagenbak 4. babyzitje 5. kindergagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel
3	kind 3 1. 0 tot 1 jaar 2. 1 tot 3 jaar 3. 3 tot 5 jaar 4. 5 tot 12 jaar	kind 3 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergagenbak 4. babyzitje 5. kindergagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel	kind 3 1. los 2. op schoot 3. reiswieg, kindergagenbak 4. babyzitje 5. kindergagenzitje 6. zittingverhoger + gordel 7. alleen autogordel

In de komende vragen wordt gevraagd naar het rijgedrag op verschillende wegtypen.

Met **autosnelwegen** worden wegen bedoeld die met bord A worden aangeduid. Op autosnelwegen geldt een maximumsnelheid van 120 km/uur of 100 km/uur.

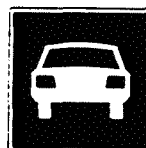
Met **autowegen** worden wegen bedoeld die met bord B worden aangeduid. Op autowegen geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur.

Met **provinciale wegen** worden alle andere wegen buiten stad of dorp bedoeld waar een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt.

A:



B:



Als er vanaf nu in een vraag 'auto/motor' staat vermeld en u heeft het afgelopen jaar zowel een auto als een motor bestuurd, wilt u dan de vraag invullen als automobilist. Heeft u alleen een motor bestuurd, dan kunt u de vraag als motorrijder beantwoorden.

47. Hoe hard rijdt u gewoonlijk op de volgende typen wegen (als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht)?
- autosnelweg (maximumsnelheid 120 km/uur) km/uur
 - autosnelweg (maximumsnelheid 100 km/uur) km/uur
 - autoweg (maximumsnelheid 100 km/uur) km/uur
 - provinciale weg (maximumsnelheid 80 km/uur) km/uur
 - weg binnen stad of dorp (maximumsnelheid 50 km/uur) km/uur
48. Als u zich als automobilist/motorrijder aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (U mag bij iedere situatie (A, B en C) meer dan één antwoord omcirkelen.)

SITUATIES

A. binnen stad of dorp
(max. 50 km/uur)

B. provinciale weg
(max. 80 km/uur)

C. autosnelweg
(max. 100 of 120 km/uur)

- het is verplicht
- uit veiligheid
- om het milieu
- kans op bekeuring
- om de verbruikskosten
- geen haast
- anders, nl.....
- overschrijd altijd limiet

- het is verplicht
- uit veiligheid
- om het milieu
- kans op bekeuring
- om de verbruikskosten
- geen haast
- anders, nl.....
- overschrijd altijd limiet

- het is verplicht
- uit veiligheid
- om het milieu
- kans op bekeuring
- om de verbruikskosten
- geen haast
- anders, nl.....
- overschrijd altijd limiet

49. Als u als automobilist/motorrijder sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (U mag bij iedere situatie (A, B en C) meer dan één antwoord omcirkelen.)

SITUATIES

A. binnen stad of dorp (max. 50 km/uur)	B. provinciale weg (max. 80 km/uur)	C. autosnelweg (max. 100 of 120 km/uur)
1. uit haast	1. uit haast	1. uit haast
2. leuk/prettig	2. leuk/prettig	2. leuk/prettig
3. uit verveling	3. uit verveling	3. uit verveling
4. aanpassen aan anderen	4. aanpassen aan anderen	4. aanpassen aan anderen
5. geen echte reden (ik let er niet zo op)	5. geen echte reden (ik let er niet zo op)	5. geen echte reden (ik let er niet zo op)
6. anders, nl.....	6. anders, nl.....	6. anders, nl.....
7. overschrijd nooit limiet	7. overschrijd nooit limiet	7. overschrijd nooit limiet

50. Hoeveel glazen alcohol drinkt u **gemiddeld** wanneer u nog zelf met de auto/motor naar huis rijdt na bijvoorbeeld een cafébezoek, een feestje of avondje bij vrienden?
1. 7 glazen of meer
 2. 5 à 6 glazen
 3. 3 à 4 glazen
 4. 2 glazen
 5. 1 glas
 6. niets
51. Hoe vaak komt het voor dat u zelf gaat auto-/motorrijden na het drinken van drie of meer glazen alcohol?
1. een paar keer per week
 2. één keer per week
 3. een paar keer per maand
 4. één keer per maand
 5. een paar keer per jaar
 6. één keer per jaar
 7. ik drink niet/ik rijd nooit zelf na het drinken van drie of meer glazen alcohol
52. Als u drie of meer glazen alcohol buitenshuis heeft gedronken, hoe gaat u dan naar huis? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)
1. lopend
 2. met de fiets of bromfiets en ik rijd dan zelf
 3. met de fiets of bromfiets maar dan rijdt iemand anders
 4. met de bus, tram, trein, metro of taxi
 5. met de auto/motor maar dan rijdt iemand anders
 6. met de auto/motor en ik rijd dan zelf
 7. ik blijf zo mogelijk slapen
 8. anders, namelijk
 9. ik drink nooit drie glazen alcohol of meer

53. Als u niets drinkt of hooguit 1 à 2 glazen alcohol omdat u nog moet auto/motorrijden, waarom doet u dat dan? **(U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)**
1. omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind
 2. omdat je wettelijk niet meer glazen alcohol mag drinken
 3. vanwege de kans op een bekeuring
 4. omdat ik slaperig word van alcohol
 5. omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag willen
 6. omdat het een gewoonte is
 7. om een andere reden, namelijk
 8. omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik
 9. ik rijd ook als ik meer dan twee glazen alcohol gedronken heb
54. Kunt u zich voorstellen dat er situaties zijn waarin u drie glazen alcohol of meer drinkt en u zelf nog met de auto/motor naar huis moet rijden?
1. ja
 2. nee **(ga verder naar vraag 56)**
55. Waarom zou dat dan gebeuren? **(U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)**
1. omdat ik rijden onder invloed van alcohol niet gevaarlijk vind
 2. omdat het mijn rijvaardigheid niet beïnvloedt
 3. omdat ik het ongezellig vind om geen alcohol te drinken
 4. omdat mijn vrienden het ook doen
 5. omdat iedereen het doet
 6. omdat het een gewoonte is
 7. omdat ik geen keus zou hebben; ik heb gedronken en moet nog naar huis rijden
 8. om een andere reden, namelijk
56. Kunt u voor elk van de onderstaande stellingen aangeven of deze "waar" of "niet waar" zijn? **(Omcirkel bij elke stelling het antwoord van uw keuze.)**
- | | | |
|----|--|------------------|
| a. | in een glas jenever zit meer alcohol dan in een glas bier | waar / niet waar |
| b. | als je alcohol hebt gedronken, kun je minder goed afstanden schatten | waar / niet waar |
| c. | na gebruik van alcohol reageer je trager | waar / niet waar |
| d. | per glas alcohol heb je één tot anderhalf uur nodig om de invloed ervan kwijt te raken | waar / niet waar |
| e. | kalmerende middelen heffen de schadelijke werking van alcohol op | waar / niet waar |
| f. | veel koffie drinken helpt tegen de werking van alcohol | waar / niet waar |
57. Hoe vaak heeft u bij de laatste 10 ritten **binnen** of **buiten** stad of dorp de autogordel gedragen? Als u nooit bestuurder, voorpassagier of achterpassagier bent, moet u die kolom **leeg** laten!
- | | Bestuurder | Voorpassagier | Achterpassagier | |
|----|---|----------------------|------------------------|------------|
| a. | bij de laatste 10 ritten binnen stad of dorp | keer | keer | keer |
| b. | bij de laatste 10 ritten buiten stad of dorp | keer | keer | keer |

58. Is het voor de veiligheid nodig om in de auto een autogordel te dragen? Zet een kruisje in het hokje dat uw mening het beste weergeeft.

	ja, is altijd nodig	ja, is alleen boven 10 km/u nodig	ja, is alleen boven 50 km/u nodig	nee, is niet nodig	nee, is zelfs gevaarlijk
a. als bestuurder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. als voorpassagier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. als achterpassagier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

59. Als u als bestuurder of passagier de autogordel wel draagt, wat is daarvan dan de reden?
(U mag bij iedere situatie (A, B en C) meerdere antwoorden omcirkelen.)

A. bestuurder**B. passagier voorin****C. passagier achterin**

- | | | |
|---|---|---|
| 1. uit gewoonte | 1. uit gewoonte | 1. uit gewoonte |
| 2. het is verplicht | 2. het is verplicht | 2. het is verplicht |
| 3. kans op bekeuring | 3. kans op bekeuring | 3. kans op bekeuring |
| 4. het is veiliger | 4. het is veiliger | 4. het is veiliger |
| 5. omdat mijn partner,
vriend en/of familie dat
wil | 5. omdat mijn partner,
vriend en/of familie dat
wil | 5. omdat mijn partner,
vriend en/of familie dat
wil |
| 6. anders, nl..... | 6. anders, nl..... | 6. anders, nl..... |
| 7. ik draag de gordel nooit | 7. ik draag de gordel nooit | 7. ik draag de gordel nooit |
| 8. ik bestuur nooit een auto | 8. ik zit nooit voorin | 8. ik zit nooit achterin |

60. Als u als bestuurder of passagier de autogordel niet draagt, wat is daarvan dan de reden?
(U mag bij iedere situatie (A, B en C) meerdere antwoorden omcirkelen.)

A. bestuurder**B. passagier voorin****C. passagier achterin**

- | | | |
|--|--|--|
| 1. ik vergeet het | 1. ik vergeet het | 1. ik vergeet het |
| 2. gordel is onprettig | 2. gordel is onprettig | 2. gordel is onprettig |
| 3. bij een ongeval heeft
een gordel toch geen zin | 3. bij een ongeval heeft
een gordel toch geen zin | 3. bij een ongeval heeft
een gordel toch geen zin |
| 4. bij een ongeval zorgt gor-
del juist voor meer letsel | 4. bij een ongeval zorgt gor-
del juist voor meer letsel | 4. bij een ongeval zorgt gor-
del juist voor meer letsel |
| 5. bij rijden langs water is
gordel gevaarlijk | 5. bij rijden langs water is
gordel gevaarlijk | 5. bij rijden langs water is
gordel gevaarlijk |
| 6. bij korte ritten (5 à 10
min.) is gordel niet
nodig | 6. bij korte ritten (5 à 10
min.) is gordel niet
nodig | 6. bij korte ritten (5 à 10
min.) is gordel niet
nodig |
| 7. anders, nl..... | 7. anders, nl..... | 7. auto heeft achterin geen gordel |
| 8. ik draag de gordel altijd | 8. ik draag de gordel altijd | 8. anders, nl..... |
| 9. ik bestuur nooit een auto | 9. ik zit nooit voorin | 9. ik draag de gordel altijd |
| | | 10. ik zit nooit achterin |

61. In de loop van 1996 gaat er voor de Nederlandse verkeersdeelnemer een aantal zaken veranderen. Welke van de onderstaande veranderingen kent U? (U mag meerdere antwoorden omcirkelen.)
1. invoering van een apart theorie-examen voor het motorrijbewijs
 2. invoering van een theorie-certificaat voor bromfietzers
 3. invoering van een strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen
 4. invoering van verplichte bijscholingscursussen (educatieve maatregelen) voor verkeersovertreders

Het is een lange enquête geweest en wij willen u heel hartelijk bedanken voor uw medewerking. Wanneer u nog opmerkingen heeft, dan kunt u deze hieronder opschrijven.

Hierna wordt weergegeven welke PROV-uitbreidingen de afgelopen jaren gebruikt zijn.

PROV 1991

- Groningen (TT92-7; opdrachtgever RWS Groningen)
Aan de landelijke enquête is een inlegvel toegevoegd met specifieke vragen (zie *Bijlage 1*).

PROV 1992

- Gelderland (TT93-10; opdrachtgever ROV Gelderland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar acht subregio's (Samenwerkingsgebieden Verkeersveiligheid Gelderland).

PROV 1993

- Gelderland (TT94-10; opdrachtgever ROV Gelderland)
Inlegvel met provincie-specifieke vragen (zie *Bijlage 2*).
- Noord-Brabant (TT94-37; opdrachtgevers RWS Noord-Brabant en POV Noord-Brabant)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar zes subregio's (WGR-gebieden).
- Drenthe (TT94-28; opdrachtgever ROV Drenthe)
Inlegvel met provinciespecifieke vragen (zie *Bijlage 3*).
- Groningen, Friesland en Drenthe (TT94-41, TT94-42 en TT94-43; opdrachtgever RWS Noord-Nederland)
Beschrijving PROV-trends van 1990 tot en met 1993 op belangrijkste speerpunten en vergelijking provincie versus rest van Nederland.
- Flevoland (TT94-53; opdrachtgever RWS Flevoland)
Trendanalyse 1990 tot en met 1993.
- Zeeland (TT94-52; opdrachtgever RWS Zeeland)
Trendanalyse 1990 tot en met 1993.
- Friesland (TT94-85; opdrachtgever RWS Noord-Nederland)
Inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 4*).

PROV 1994

- Noord-Brabant (TT95-15; RWS Noord-Brabant)
Trendanalyse 1990 tot en met 1994 en inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 5*).
- Zeeland (TT95-19; RWS Zeeland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar vier subregio's.
- Noord-Holland (TT95-21; RWS Noord-Holland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar vier subregio's en inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 6*).
- Gelderland (TT95-24; RWS Oost Nederland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar vijf subregio's.
- Overijssel (TT95-16; RWS Oost Nederland)
Oversampling en beschrijving PROV-gegevens naar drie subregio's.
- Stadsregio Rotterdam (opdrachtgever Stadsregio Rotterdam)
Oversampling en vergelijking PROV-gegevens Stadsregio met provincie Zuid-Holland en rest van Nederland en inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 7*).

- Zuid-Holland (TT95-51; RWS Zuid-Holland)
Vergelijking PROV-gegevens zelfgerapporteerde ongevallen en geregistreerde ongevallen uit AVV-ongevallenbestand.
- Limburg (TT95-53; RWS Limburg)
Trendanalyse 1990 tot en met 1994.

PROV 1995

- Zeeland (TT96-7 RWS Zeeland)
Inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 8*).
- Noord-Brabant (TT95-73 RWS Noord-Brabant)
Inlegvel met specifieke vragen (zie *Bijlage 9*).
- Stadsregio Rotterdam (TT96-8; Stadsregio Rotterdam)
Oversampling en vergelijking PROV-gegevens 1995 met provincie Zuid-Holland en rest van Nederland.
- Overijssel (TT96-19; RWS Oost Nederland)
Oversampling gebied 'Kop van Overijssel' en vergelijking met provincie Overijssel en rest van Nederland.

Deze bijlage bestaat uit twee delen: in het eerste delen worden de resultaten van screening en interviews wat betreft afzonderlijke vragen gepresenteerd. In deel 2 worden de resultaten inzake de opbouw van de vragenlijst gepresenteerd.

Deel 1. Resultaten afzonderlijke vragen

In deze bijlage zijn de resultaten van de screening en interviews samengevoegd, zodat per vraag een duidelijk en compleet overzicht kan worden gepresenteerd. Onderstaand volgen puntsgewijs de resultaten met de daaraan gekoppelde aanbevelingen. Alle aanbevelingen zijn gedaan met als oogmerk tot een betere vragenlijst te komen, dat wil zeggen: duidelijker voor respondenten en leidend tot beter interpreteerbare resultaten voor de onderzoekers en bruikbaarere resultaten voor de gebruikers. De vragen staan steeds in cursief aangegeven. Soms wordt achter de vraag nog enkele antwoordmogelijkheden genoemd die verband houden met de geconstateerde problematiek.

Vraag 4: *Welke opleiding heeft u gevolgd of volgt u nu?*

Uit de antwoorden van de respondenten kan niet worden opgemaakt of zij een opleiding hebben afgerond of niet. Dit kan gevolgen hebben voor het opleidingsniveau waarop de respondenten worden ingeschaald.

Voorgestelde oplossing:

“Welke opleidingen heeft u gevolgd en met een diploma afgerond?”

[antwoordalternatieven ongewijzigd, zie *Bijlage 1*]

Toevoegen:

“Volgt u op dit moment nog een opleiding?” [ja/nee]. “Zo ja, welke?”

[antwoordalternatieven: zie vraag 4], of [ja, namelijk]

Vraag 5: *Bent u gehuwd? 1. ja 2. nee*

Bij deze vraag ontbreekt een aantal antwoordmogelijkheden: samenwonen, gescheiden of weduwe/weduwnaar zijn. Het niet opnemen van deze antwoordmogelijkheden kan nonrespons in de hand werken.

Voorgestelde oplossing:

“Welke van de volgende situaties is op u van toepassing?” [gehuwd/samenwonend/alleenstaand/weduwe, weduwnaar/thuiswonend kind/anders, namelijk.....]

Vraag 8: *In wat voor omgeving woont u? 1. dorp 2. kleine stad etc.*

De criteria op basis waarvan respondenten bepalen in wat voor omgeving zij wonen verschillen sterk. Zo kan eenzelfde plaats beoordeeld worden als dorp of bijvoorbeeld als middelgrote stad. Deze informatie voegt bovendien weinig toe aan de informatie die beschikbaar komt door de vragen 1 (postcode) en 9 (provincie).

Voorgestelde oplossing:

Laten vervallen.

Vraag 12: *Hoeveel verkeersongevallen heeft u in 1995 als bestuurder van een voertuig of voetganger gehad?*

Deze vraag wordt gesteld alsof iedereen wel eens een verkeersongeval heeft. Een andere formulering kan er voor zorgen dat deze vraag als minder bedreigend wordt opgevat. De nonrespons is bovendien heel hoog voor deze vraag, omdat velen die 0 ongelukken hebben gehad, geen 0 invullen.

De beoordelingscriteria voor wat men als verkeersongeval beschouwt kunnen met name verschillen voor gebeurtenissen waarbij slechts één partij betrokken is. In een persoonlijk interview kunnen deze criteria worden nagevraagd; het opnemen van een vraag in de vragenlijst over dit onderwerp zou echter veel ruimte innemen. Het overzicht van het aantal ongevallen dat met deze vraag wordt verkregen is dus een overzicht van datgene wat de respondenten (subjectief) als ongeval *ervaren*.

Een probleem bij de vraag naar verkeersongevallen is dat mensen verschillen in hun definiëring van datgene wat zij verstaan onder een verkeersongeval. Een gebeurtenis die sommigen wel aanmerken als verkeersongeval wordt door anderen niet als verkeersongeval aangemerkt. Dit probleem speelt vooral een rol bij gebeurtenissen waarbij slechts één partij betrokken is.

Voorgestelde oplossing:

Indien de resultaten van deze vraag beschouwd en in rapportage gepresenteerd worden als een subjectieve beoordeling van wat men heeft meegemaakt in het verkeer, dan kan deze vraag zonder problemen worden gehandhaafd. Indien de resultaten echter worden gebruikt als benadering van een objectieve ongevallenregistratie, dan levert deze vraag niet de gewenste informatie op.

Vraag 13: *Om welke verkeersongevallen in 1995 ging het? d1. gewonden d2. zijn gewonden opgenomen in ziekenhuis?*

De antwoordalternatieven d1 en e1 sluiten elkaar niet uit (d1: gewonden, e1: zelf gewond): is bij gewonden de respondent zelf ook inbegrepen?

Voorgestelde oplossing:

De formulering van de vraag, en van de antwoorden a, b, c en f blijven hetzelfde. d1, d2, e1 en e2 worden:

d1: bent u zelf gewond geraakt

d2: bent u zelf opgenomen in het ziekenhuis

e1: zijn er ook anderen gewond geraakt

e2: zijn die personen opgenomen in het ziekenhuis

Vraag 15: *Hieronder zijn maatregelen opgesomd die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. geeft u in het onderstaande schema door een rapportcijfer tussen 1 en 10 aan: of u ze nodig vindt (1ste kolom) en, of de overheid er volgens u voldoende aan doet (2de kolom).*

Dit is een moeilijke vraag. Niet alle respondenten weten wat alle verkeersmaatregelen betekenen, terwijl zij wel een beoordeling geven. De criteria om een bepaald cijfer te geven verschillen zo sterk, dat door berekening van gemiddelde cijfers geen beeld wordt gekregen van de mening van respondenten.

Over het onderwerp 'draagvlak' worden in de PROV-vragenlijst in feite zesentwintig vragen gesteld. Van dertien maatregelen wordt gevraagd of de

respondent ze nodig vindt en of de overheid er wel voldoende aan doet. Maar deze zesentwintig vragen worden in één tabel-formaat aan de respondent voorgelegd. Het probleem voor de respondent is dat hem of haar een groot aantal vragen ‘en bloc’ worden gesteld, en dat het vraagformaat uitnodigt de dertien maatregelen met elkaar te vergelijken. Dat is een moeilijke taak. Bovendien heeft de respondent geen mogelijkheid om aan te geven dat hij over bepaalde maatregelen geen mening heeft.

De moeilijkheid bij het vergelijkenderwijs beoordelen van de verschillende maatregelen hangt waarschijnlijk samen met het feit dat de genoemde maatregelen op meerdere vergelijkingsdimensies kunnen verschillen.

Om enkele dimensies van onderscheid te noemen:

- gerealiseerde maatregelen (snelheidsbegrenzers in vrachtauto’s) en (nog) niet gerealiseerde maatregelen (strafpuntenstelsel);
- maatregelen waarmee de respondent waarschijnlijk direct ervaring mee heeft (bijvoorbeeld minirotondes), en maatregelen waarbij die directe ervaring ontbreekt (bijvoorbeeld snelheidsbegrenzers in vrachtauto’s);
- maatregelen die directe gevolgen kunnen hebben voor de respondent zelf (meer politiecontroles, verhogen van boetes/straffen), en maatregelen die de respondent zelf niet meemaakt of kan negeren (verkeerslessen op school, verkeersvoorlichting).

Verder is nog de vraag of de respondenten bij bepaalde maatregelen wel hetzelfde in gedachten hebben. De respondenten kunnen zeer verschillende voorstellingen hebben van een in Nederland nog niet gerealiseerde maatregel als ‘een strafpuntenstelsel voor verkeersovertredingen’.

Ten slotte is ook problematisch dat sommige formuleringen van maatregelen zoals ‘het oplossen van files’ en ‘verbeteren van de rijopleidingen’ eigenlijk niet naar een concrete maatregel maar naar het einddoel van een maatregel verwijzen.

In de draagvlak-meting in het PROV worden twee aspecten onderscheiden: de vraag naar de noodzaak van maatregelen en of de overheid er voldoende aan doet. Voor veel respondenten zullen deze aspecten waarschijnlijk nauw verbonden met elkaar zijn: hoe meer men een maatregel nodig vindt, des te meer zal men neigen tot de mening dat de overheid er eigenlijk niet voldoende aan doet. Volgens Traffic Test leveren de vragen of de overheid voldoende aan maatregelen doet, geen betrouwbare informatie op; reden waarom de behandeling van de resultaten van deze vragen in het rapport achterwege blijft.

Voorgestelde oplossing:

Verbetering van de vragen over draagvlak kan gerealiseerd worden door vereenvoudiging van het vraagformaat. In concreto betekent dat het volgende:

1. Laat maatregelen beoordelen op één aspect: de noodzaak of belangrijkheid van de maatregel voor de verkeersveiligheid. Dat leidt tot een halvering van het aantal vragen. Het tweede aspect (of de overheid er voldoende aan doet) maakt de vraagstelling voor de respondenten nog ingewikkelder, en levert geen aanvullende informatie op.
2. In de vraag moet expliciet de koppeling van de maatregel met verkeersveiligheid genoemd worden. Dit kan bereikt worden door elke maatregel volgens een vast stramien te behandelen. Eerst nagaan of er een probleem is en vervolgens de relatie leggen met verkeersveiligheid.

Bijvoorbeeld:

“Vindt u dat er voldoende fietspaden zijn?”

“Vindt u fietspaden belangrijk met het oog op de verkeersveiligheid?”

3. De einddoelen van maatregelen, bijvoorbeeld ‘oplossen van files’, ‘verbeteren van rijopleiding’, ‘verbeteren van oversteekvoorzieningen’ worden genoemd naast concrete maatregelen ‘snelheidsbegrenzers in vrachtauto’s’, ‘minirotondes/verkeerspleinen’. Het is beter indien consequent wordt verwezen naar concrete maatregelen of indien consequent wordt verwezen naar einddoelen van maatregelen.
4. Bij voorkeur moeten respondenten ongeveer hetzelfde denken bij verschillende soorten maatregelen. Alleen dan zijn antwoorden onderling vergelijkbaar. Dit kan bereikt worden door de maatregelen zoveel mogelijk te specificeren. De vraag “Vindt u dat er voldoende fietspaden zijn?” zou gespecificeerd kunnen worden tot “Vindt u dat er in het dorp/de stad waar u woont voldoende fietspaden zijn?”

Vraag 16: *Bent u in 1995 wel eens door de politie staande gehouden en gecontroleerd?*

Soms wordt iemand eerst gecontroleerd en dan staande gehouden (snelheidscontrole), soms is de volgorde andersom (alcoholcontrole). Soms wordt men bij een dergelijke gelegenheid wel bekeurd, andere keren niet. Het is niet duidelijk of met deze vraag controles worden bedoeld waarbij men *niet* werd bekeurd.

Voorgestelde oplossing:

“Bent u in 1995 ook wel eens door de politie staande gehouden in verband met een controle, zonder dat u werd bekeurd?”

Vraag 17: *Bent u in 1995 wel eens bekeurd (via een acceptgiro) zonder dat u door de politie bent staande gehouden?*

Deze vraag vertoont een gedeeltelijke overlap met vraag 14. Door middel van een korte introductie kan de reden hiervoor duidelijk worden gemaakt.

Vraag 18/25/29: *Hoe vaak gebruikte u in 1995 de bromfiets? Hoe vaak gebruikte u in 1995 de snorfiets? Hoe vaak gebruikte u in 1995 de fiets?*

Veel mensen die van de bromfiets, fiets of spartamet gebruik maken gebruiken dit vervoermiddel *vrijwel* iedere dag. Indien die antwoordmogelijkheid ook wordt opgenomen geeft dit de respondent de mogelijkheid naar waarheid te antwoorden.

Voorgestelde oplossing:

“Hoe vaak gebruikte u in 1995 de bromfiets/snorfiets/fiets?”

Geadviseerd wordt tevens om een introductievraag toe te voegen: “Heeft u in 1995 gebruik gemaakt van een bromfiets (snorfiets, fiets)?” [ja/nee].

Vraag 19/27/30: *Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de bromfiets afgelegd? Hoeveel kilometers heeft u het afgelopen jaar met de snorfiets afgelegd? Hoeveel kilometers heeft u afgelopen jaar met de fiets afgelegd?*

De respondenten moeten een exact antwoord geven, terwijl zij dit in de meeste gevallen onmogelijk kunnen weten. Het niet weten is zelfs in veel

gevallen aanleiding tot nonrespons. Bij het navragen in de interviews werden grote afwijkingen gevonden ten opzichte van het aantal opgegeven kilometers.

Voorgestelde oplossing:

“Geeft u zo nauwkeurig mogelijk aan hoeveel kilometers u het afgelopen jaar heeft afgelegd met de bromfiets (snorfiets, fiets).

Vraag 20/34: *Waarvoor gebruikt u de bromfiets meestal? Waarvoor gebruikt u de fiets meestal? 3. voorvakantie/recreatie 8. voor plezierritjes*
Respondenten hebben verschillende interpretaties van recreatie en plezierritjes, deze categorieën kunnen beter worden samengevoegd.

Vraag 21: *Hoe vaak heeft u op de bromfiets de valhelm gedragen?*

Door naar aantallen te vragen wordt een soort schijnzekerheid verkregen. Respondenten gebruiken de valhelm altijd, vrijwel nooit, of af en toe. Als zij dan een getal moeten vullen weerspiegelt dat getal vooral een *gevoel*. Indien een getal tussen de 0 en 10 wordt ingevuld, is dit bijna altijd een schatting.

Vraag 24: *Hoe hard rijdt u gewoonlijk met de bromfiets?*

Bij de geïnterviewde brommerrijders was de opgegeven snelheid vooral een maximum.

Voorgestelde oplossing:

Het woord ‘gewoonlijk’ weglaten: “Hoe hard rijdt u met de bromfiets, als het niet druk is in het verkeer?”

Vraag 37: *Stel dat u zich in onderstaande situaties zou begeven, hoewel u dat misschien in werkelijkheid nooit zou doen. Geeft u per situatie (a t/m h) aan hoe groot de kans is dat u door de politie "gepakt" wordt. Stelt u zich bij alle situaties voor dat u overdag nog zo'n 10 kilometer naar huis moet rijden!*

Bij de middelste antwoordcategorie zou ‘noch klein/noch groot’ moeten staan, in plaats van andersom. Respondenten vullen soms niets in omdat zijzelf die overtreding nooit plegen. Respondenten hebben zeer uiteenlopende interpretaties voor de diverse antwoordalternatieven. De resultaten van deze vraag zijn daardoor niet eenduidig te interpreteren. De vraag heeft bovendien een hoge nonrespons. Een dergelijke vraag zou in een persoonlijk interview uitvoerig kunnen worden behandeld, maar in een schriftelijke vragenlijst levert deze vraag geen bruikbare resultaten.

De antwoorden die op deze vraag worden verkregen weerspiegelen vooral een subjectieve beleving van de pakkans, een ‘gevoel’. Voor dat doel, het meten van de subjectieve beleving, kan deze vraag daarom wel worden gebruikt. Het probleem van de grote nonrespons wordt daarmee echter niet opgelost.

De vraag is in ieder geval niet geschikt om de pakkans te kwantificeren. Indien de vraag wel met die bedoeling wordt gesteld zou er gedacht kunnen worden aan de mogelijkheid om respondenten een antwoord te laten geven door middel van een kruisje op een balk die loopt van 0% tot 100%. Gezien de ervaringen in de interviews moet echter ook in dat geval rekening gehouden worden met een grote nonrespons.

Voorgestelde oplossing:

Laten vervallen. Indien de vraag wel wordt gehandhaafd, zou er bij de middelste antwoordcategorie “noch klein/noch groot” moeten staan. Wellicht is een goed alternatief om de kwantificering van de pakkans achterweg te laten, en eenvoudig te vragen aan respondenten of de pakkans groter of kleiner is geworden, of gelijk is gebleven.

Vraag 42: Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder in totaal per jaar met de auto/motor?

Indien de vraag wordt gesteld hoeveel kilometers men in totaal per jaar rijdt, gaat men er van uit dat dit aantal ieder jaar hetzelfde is. Respondenten die niet in een eigen auto rijden, of die een auto met iemand anders delen, hebben schattingsmoeilijkheden met betrekking tot het aantal gereden kilometers.

Vraag 46: Vervoert u wel eens kinderen in de leeftijd tot 12 jaar (tot en met 11 jaar) in de auto?

In de vraag wordt gevraagd naar wat respondenten meestal doen. Uit de interviews bleek dat respondenten kinderen meestal, dat wil zeggen meer dan 80% van de tijd, veilig vervoeren. Uit de interviews bleek ook dat de kinderen al die anderen keren niet veilig worden vervoerd.

Indien de antwoordcategorie "nooit" opgenomen zou worden in de kolommen, sluit de vraag beter aan bij de overige vragen in de vragenlijst.

Het wordt dan ook duidelijker dat van de respondent wordt verwacht dat elke kolom wordt ingevuld.

Het is niet voor alle respondenten duidelijk in welke leeftijdscategorie een kind van 1 jaar, 3 jaar of 5 jaar valt.

Voorgestelde oplossing:

Antwoordcategorie ‘nooit’ opnemen in de kolommen waar ingevuld moet worden hoe kinderen in de auto worden vervoerd.

Leeftijdsindeling in de eerste kolom: ‘0 jaar, 1 of 2 jaar, 3 of 4 jaar, 5 jaar en ouder’.

Met deze vraag zal door de gekozen formulering “hoe vervoert u de kinderen meestal”, geen onveilig worden gerapporteerd. Indien men wel wil weten of kinderen ook wel eens onveilig vervoerd worden, moeten daarover extra vragen worden gesteld.

Vraag 47: Hoe hard rijdt u gewoonlijk op de volgende typen wegen (als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht)?

‘Gewoonlijk’ heeft voor respondenten een uiteenlopende betekenis. Sommige respondenten vullen allemaal gemiddelden in. Andere respondenten allemaal maxima (die bij inhalen ook wel worden overtreden).

Veel respondenten vullen een paar gemiddelden in, en een paar maxima. De antwoorden op deze vraag zijn dus moeilijk te interpreteren.

Voorgestelde oplossing:

Hoe hard rijdt u op de volgende typen wegen, als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht, en u haalt op dat moment geen andere auto’s in?

De antwoordcategorie ‘e’ eventueel splitsen in: ‘doorgaande weg binnen stad of dorp’ en ‘weg in een woonwijk’.

Vraag 50: *Hoeveel glazen alcohol drinkt u gemiddeld wanneer u nog zelf met de auto/motor naar huis rijdt na bijvoorbeeld een cafébezoek, een feestje of avondje bij vrienden?*

Gemiddeld is een moeilijk begrip indien er geen vast gedragspatroon is. Het opgegeven aantal glazen is in veel gevallen een maximum.

Voorgestelde oplossing:

Het woord 'gemiddeld' kan beter worden vervangen door 'maximaal', de antwoorden zullen dan een exacter beeld geven dan nu het geval is.

Vraag 51: *Hoe vaak komt het voor dat u zelf gaat auto-/motorrijden na het drinken van drie of meer glazen alcohol? 1. een paar keer per week 2. één keer per week etc.*

De antwoordcategorieën sluiten niet op elkaar aan, er hoort nog een categorie tussen, namelijk 'vrijwel dagelijks'.

Voorgestelde oplossing:

Antwoordcategorie 'vrijwel dagelijks' toevoegen.

Vraag 56: *Kunt u voor elk van de onderstaande stellingen aangeven of deze 'waar' of 'niet waar' zijn? waar/niet waar*

Door de vraag op deze manier te presenteren oogst je onderlijners, doorstreppers en omcirkelaars.

Vraag 57: *Hoe vaak heeft u bij de laatste 10 ritten binnen of buiten de stad of dorp de autogordel gedragen?*

Door te vragen naar exacte aantallen wordt schijnzekerheid verkregen. Respondenten die tien keer of niets invullen zijn waarschijnlijk consequent in hun gedrag. Respondenten die niet consequent zijn vullen wel een getal in, maar dat getal is meestal een schatting. Tien keer achterin zitten kan soms wel vijf jaar duren! Respondenten zie zelden voor- of achterin zitten vullen deze kolommen meestal niet in.

Soms wordt deze vraag verkeerd geïnterpreteerd. Er wordt dan nagegaan op welke plaats in de auto de respondent bij de laatste tien ritten zat: bijvoorbeeld acht keer als bestuurder, één keer als voorpassagier en één keer als achterpassagier. Het gebeurt ook wel dat met de voorpassagier en de achterpassagier de rijder wordt bedoeld, en niet de respondent zelf. De nonrespons op deze vraag is niet interpreteerbaar: verkeert de respondent nooit in de genoemde situaties, of heeft hij de vraag overgeslagen.

Voorgestelde oplossing:

"... Als u nooit bestuurder, voorpassagier of achterpassagier bent, zet u dan een streepje in die kolom!" Verder kan de vraag ongewijzigd blijven.

Er wordt dan echter geen exacte schatting verkregen met de antwoorden. Er kan ook gevraagd worden: "Heeft u de laatste keer dat u bestuurder was de autogordel gedragen?" (zo ook voor voorpassagier en achterpassagier, eventueel met het onderscheid 'binnen de bebouwde kom' en 'buiten de bebouwde kom') (zie ook vraag 21).

Vraag 61: *In de loop van 1996 gaat er voor de Nederlandse verkeersdeelnemer een aantal zaken veranderen. Welke van de onderstaande veranderingen kent u?*

De nonrespons op deze vraag is niet interpreteerbaar: kent de respondent de maatregelen niet, of heeft de respondent de vraag, om wat voor reden dan ook, overgeslagen?

Voorgestelde oplossing:

Antwoordcategorie 'Ik ken geen van deze veranderingen' toevoegen.

De vraag kan ook als ja/nee vraag worden geformuleerd: "Welke van de onderstaande veranderingen kent u?"

1. invoering van een apart theorie-examen voor het motorrijbewijs

0 ja 0 nee

2. (et cetera)

Deel 2. Aanbevelingen ten behoeve van opbouw vragenlijst

Algemeen

De respondenten van het PROV vullen de vragenlijsten aan het einde van 1995. Dat jaar heeft op het moment van invullen niet voor elke respondent even lang geduurd omdat nog niet is afgelopen. Hierdoor worden het aantal verkeersongelukken, bekeuringen, en hoeveelheid gereden kilometers niet goed geschat. De respondenten vragen om de vragenlijst pas aan het begin van het nieuwe jaar in te vullen zou hier een oplossing voor bieden.

Om mogelijke fouten in de beantwoording als gevolg van telescoping en schatten te voorkomen, zou in de introductie voor op de vragenlijst de volgende zinsnede kunnen worden opgenomen:

"In de vragenlijst die u zo meteen gaat invullen wordt soms gevraagd hoe vaak u een bepaalde gebeurtenis in 1995 heeft meegemaakt. Indien u dit niet meer precies weet, kan het u misschien helpen om iets op te zoeken in een agenda, betalingsbewijzen, een rijbewijs of andere papieren waarin de benodigde informatie zou kunnen staan".

Aanbevelingen ten aanzien van vraagvolgorde

De screening van de vragenlijst heeft tot een aantal aanbevelingen geleid ten aanzien van de opbouw van de vragenlijst. Bedreigende vragen kunnen beter niet aan het begin van de vragenlijst worden gesteld, maar beter in het midden of aan het einde.

Belangrijke vragen kunnen het beste in het midden van de vragenlijst worden gesteld: de respondenten zijn dan nog geïnteresseerd en niet vermoeid. Om irritatie bij respondenten te voorkomen kunnen nieuwe onderwerpen het beste worden geïntroduceerd. Deze introducties kunnen kort zijn, het gaat er om dat respondenten snel kunnen merken dat er overgegaan wordt op een nieuw onderwerp. Dit zou zelfs kunnen betekenen dat de overgang naar een nieuw onderwerp gemarkeerd wordt door de layout van de vragenlijst, in plaats van een korte tekst.

Bij de vragen over het aantal gereden kilometers in 1995 (vragen 19, 27, 30 en 42) zouden eigenlijk extra vragen moeten worden gesteld om nauwkeuriger informatie te verkrijgen⁵. Verandering in de volgorde van de bestaande vragen zou er ook toe kunnen leiden dat deze vragen nauwkeuriger worden beantwoord. Zo zou aan een fietser eerst kunnen worden

⁵ Bijvoorbeeld voor de fiets: "Voor welke doeleinden wordt de fiets gebruikt?", "Hoe groot is de afstand die dan wordt afgelegd?", "Hoe vaak per jaar wordt die afstand afgelegd?"

gevraagd voor welke doeleinden de fiets wordt gebruikt, en vervolgens hoeveel kilometers in 1995 werden gefietst. Op deze manier is de kans kleiner dat de respondent bepaalde doeleinden vergeet bij het berekenen van het aantal kilometers. Vraag 34 zou dus beter vóór vraag 30 kunnen worden gesteld. Dit geldt eveneens voor de vragen 19 en 20 (bromfiets) en 42 en 43 (auto).

Deze aanbevelingen hebben de volgende consequenties voor de volgorde van de vragen in de vragenlijst van het PROV (zie onderstaande tabel). In deze tabel is voor de duidelijkheid nog de bestaande nummering van vragen gehanteerd.

vragen	onderwerp
1 t/m 9	algemene achtergrondgegevens van de respondent
10-11	achtergrondgegevens m.b.t. verkeersdeelname van de respondent: rijbewijsbezit en vervoermiddelen/bestuurder
38 t/m 41, 43, 42, 44 t/m 46	autogebruik, autogordelgebruik voor vervoer van kinderen
47 t/m 49	rijgedrag auto/motor
50 t/m 56	gebruik van alcohol en verkeersdeelname, gedrag in hypothetische situaties, kennis
57 t/m 60	gebruik van autogordels door respondent zelf
12-13	verkeersongevallen
14, 17, 16	bekeuringen, politiecontroles
15	beoordeling van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid
18, 20, 19, 21 t/m 24	bromfietsgebruik, valhelm, snelheid
29, 34, 30, 31, 32, 33, 35, 36	fietsgebruik, fietsverlichting
25 t/m 28	snorfiets/spartametgebruik, snelheid
37	inschatting 'pakkans' in hypothetische situaties
61	kennis van nieuwe maatregelen m.b.t. het verkeer, rijbewijzen

Geadviseerde volgorde van vragen in het PROV 1995.