

FEITELIJK EN BEWEERD GEBRUIK VAN MOTORVOERTUIGVERLICHTING OVERDAG (MVO)  
IN NEDERLAND

Enkele analyseresultaten van metingen naar het gebruik van MVO in Nederland en indicaties uit een kleinschalig onderzoek naar beweegredenen om MVO te gebruiken.

R-90-15

Drs. J.E. Lindeijer

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## SAMENVATTING

Uit een globale analyse van de meetresultaten betreffende het MVO-gebruik in de maanden november 1989 tot en met april 1990 is het volgende naar voren gekomen:

- De belangrijkste variabelen die het in-/uitschakelen van de voertuigverlichting beïnvloeden zijn vooral het lichtniveau en de weersomstandigheden, maar ook seizoen, regio en type weg.
- Om globale MVO-percentages onderverdeeld naar type weg te kunnen geven zijn hier regionale verschillen buiten beschouwing gelaten en de invloed van het lichtniveau zoveel mogelijk constant gehouden. Bij helder daglicht moet wel onderscheid worden gemaakt tussen droog en nat weer. Onder droog weer wordt verstaan: helder zonnig tot zwaar bewolkt weer. Onder nat weer wordt verstaan: nat wegdek maar droog weer en verder alle vormen van regenachtig weer.

Bij helder daglicht worden de laagste MVO-percentages gemeten. Deze percentages zijn als volgt te onderscheiden naar de verschillende typen wegen en voor droog- en nat-weer-situaties.

---

Type weg	Laagste % MVO-gebruik bij helder daglicht	
	droog weer	nat weer
Autosnelwegen	ca. 8%	ca. 27%
Autowegen	ca. 4%	ca. 14%
80 km/uur-wegen	ca. 8%	ca. 26%
Binnen bebouwde kom	ca. 6%	ca. 18%

---

In juni 1990 is overdag een kleinschalig (verkennend) onderzoek uitgevoerd bij tien benzinstations, verspreid over Nederland. Zowel automobilisten die met de verlichting aan het benzinstation binnen reden als degenen die zonder licht aan binnen reden zijn kort geïnterviewd. De voornaamste beweegredenen van de groep die MVO voerde was (in rangorde van vóórkomen):

- de wens om op te vallen in het verkeer;
- zichtbaar te zijn;
- gevoel van veiligheid;
- ervaring met MVO-gebruik in Zweden en/of Finland.

Al dan niet in combinatie met één of meer van de hierboven genoemde redenen werd de beweegreden 'opvallen' het meest genoemd (ca. 60%). Bij de groep 'licht uit' lijkt het aandoen van de verlichting voornamelijk afhankelijk van het lichtniveau (bij schemer en/of donker weer) en/of 'slecht weer' (bij zware regen en dichte mist). Wel meldde een redelijk aantal spontaan dat men in bepaalde situaties MVO voert. Deze situaties zijn o.a. in tunnels, op polderwegen, op de Afsluitdijk, op wegen door bosachtige omgeving.

Ongeveer de helft van de ondervraagden verklaarde bereid te zijn MVO te voeren zonder dat het verplicht is. Slechts één van de ondervraagden zou géén MVO voeren als het verplicht werd.

Het verkennende karakter van deze enquête maakt gekwantificeerde uitspraken niet mogelijk. Ook aan de eisen van representativiteit is hier niet voldaan. Daarom zijn generaliseerbare uitspraken op basis van dit materiaal niet mogelijk. Toch bieden de uitkomsten voldoende houvast om een eerste indruk te geven over het maatschappelijk draagvlak onder automobilisten met betrekking tot het voeren van MVO. Het geeft daarnaast een indicatie dat het belangrijk zal zijn de voorlichting te richten op doelgroepen.

Verder blijkt dat deze informatiebron een zinvolle bijdrage levert aan de interpretatie van een aantal verschillen in de meetresultaten tussen locaties. Aan de andere kant kunnen meetresultaten worden gebruikt om de bruikbaarheid van dit soort informatiebronnen vast te stellen.

Met andere woorden, het interviewen van verkeersdeelnemers blijkt als informatiebron een zinvolle ondersteuning bij het formuleren van hypothesen en het opzetten en begeleiden van voorlichtingscampagnes.

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
  
2. Feitelijk gebruik van MVO
  - 2.1 Lichtniveau en weersomstandigheden
  - 2.2 Seizoen
  - 2.3 Regio
  - 2.4 Type weg
  
3. Motieven achter het feitelijk gebruik van MVO
  - 3.1 Algemeen
  - 3.2 Verlichting aan
  - 3.3 Verlichting uit
  - 3.4 Motieven achter het beweerde gebruik van MVO
  
4. Bereidheid tot het voeren van MVO
  
5. Ter afsluiting

SWOV-literatuur Motorvoertuigverlichting overdag (MVO)

Grafieken 1 t/m 10

Frequentie- en kruistabellen

Bijlage 1. Verantwoording van opzet en uitvoering van de enquête

Bijlage 2. Enquêteformulier

VOORWOORD

De Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wilde de leden van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer tijdens de uitgebreide commissievergadering (UCV) op 2 juli 1990 informeren over het onderwerp "motorvoertuigverlichting overdag" (MVO). Deze informatie diende o.a. te bestaan uit het geven van een aantal percentages van het huidige MVO-gebruik momenteel en beweegredenen van automobilisten om MVO te voeren. De Dienst Verkeerskunde van het Ministerie heeft daarom de SWOV de volgende vragen gesteld:

1. Welk percentage automobilisten voert op dit moment verlichting overdag, uitgesplitst naar:

- autosnelwegen;
- overige wegen buiten de bebouwde kom;
- wegen binnen de bebouwde kom.

2. Geef een indicatie van de beweegreden(en) van deze automobilisten om verlichting overdag te voeren.

In dit consult wordt op beide vragen antwoord gegeven.

## 1. INLEIDING

De SWOV voert vanaf 1 november 1989 maandelijks metingen uit naar het MVO-gebruik. Deze metingen maken deel uit van het evaluatie-onderzoek naar het effect van de MVO-maatregel. Dit onderzoek staat beschreven in het SWOV-rapport "Motorvoertuigverlichting overdag (MVO); Een masterplan voor evaluatie-onderzoek" (Lindeijer, 1989).

In mei 1990 zijn de gebruiksgegevens over de meetperiode november 1989 tot en met april 1990 geanalyseerd. Op basis van deze analyseresultaten kan de vraag naar het percentage automobilisten dat MVO gebruikt, worden beantwoord.

Om een indicatie te kunnen geven van de beweegreden(en) van automobilisten om MVO te voeren is een kleinschalige enquête uitgevoerd bij tien benzine-stations verspreid over Nederland.

Naast de presentatie van een aantal gebruikspercentages (Hoofdstuk 2) wordt in Hoofdstuk 3 een indicatie gegeven van de beweegredenen van automobilisten om nu al MVO te voeren. Het rapport wordt afgesloten met in te gaan op de bereidheid van de ondervraagden, die nu in de meeste gevallen géén MVO voeren, om altijd MVO te voeren (Hoofdstuk 4) en het geven van informatie en/of aanwijzingen die van belang kunnen zijn voor de opzet van de voorlichting (Hoofdstuk 5).

Een verantwoording van opzet en uitvoering van de enquête is gegeven als bijlage.

## 2. FEITELIJK GEBRUIK VAN MVO

Uit de globale analyse van de meetresultaten zijn het voornamelijk de variabelen: lichtniveau, weersomstandigheden, seizoen, regio en bebouwing (binnen of buiten de bebouwde kom) die het gebruik van MVO beïnvloeden, maar tot verschillende gebruikpercentages leiden voor de volgende voertuigcategorieën: personenauto's, bestel-/vrachtwagens, motoren en bromfietsen.

### 2.1. Lichtniveau en weersomstandigheden

In de schemerperiode (bij toenemend of afnemend lichtniveau) wordt de beslissing om de verlichting aan of uit te schakelen sterk bepaald door het lichtniveau. Als het eenmaal volledig daglicht is (met een verlichtingssterkte boven ca. 10 000 lux), wordt het MVO-gebruik ook beïnvloed door weersomstandigheden. In de analyse is de variabele weersgesteldheid onderverdeeld in twee sub-variabelen, nl:

- 'droog weer'; hieronder wordt verstaan: helder zonnig, licht bewolkt en zwaar bewolkt weer;
- 'nat weer'; hieronder wordt verstaan: droog weer maar 'nat' wegdek, lichte regen, motregen, zware regen, mist, hagel, sneeuw en nevel.

Hoe, onder invloed van de weersomstandigheden, de minimale MVO-percentages bij helder daglicht kunnen verschillen voor de verschillende categorieën voertuigen laat het volgende overzicht zien:

- personenauto's : bij droog weer ca. 6%;  
bij nat weer ca. 26%;
- bestel-/vrachtwagens : bij droog weer tussen de 12% en 18%;  
bij nat weer tussen de 26% en 50%;
- motoren : bij droog weer ca. 76%;  
bij nat weer tussen de 76% en 100%;
- bromfietsen : bij droog weer ca. 8%;  
bij nat weer tussen de 18% en 40%.

De verdere beschrijving heeft uitsluitend betrekking op de voertuigcategorie personenauto's, omdat het aandeel van deze categorie in de steekproef groot genoeg is om onderverdelingen te maken (meer dan 300.000 observaties).



## 2.2. Seizoen

In de wintermaanden (november, december en januari) blijken lichtniveau en weersomstandigheden een grotere invloed op het MVO-gebruik te hebben dan in de lentemaanden (februari, maart en april). Zo blijkt bijvoorbeeld in de winter bij zware regen overdag het laagste percentage MVO ca. 90% te zijn, terwijl dat in de lente onder vergelijkbare omstandigheden ca. 36% is (Grafiek 1 en 2).

## 2.3. Regio

Per regio zijn zowel het aantal locaties als de verschillende 'typen' locaties gelijk; in elke regio is gemeten op een autosnelweg, autoweg, 80 km/-uur-weg en binnen de bebouwde kom in grote steden (> 100.000 inw.), middelgrote (> 30.000 tot < 100.000 inw.) en kleine steden (< 30.000 inw.). De regio's bestaan uit:

- Noord : Groningen, Friesland en Drenthe.
- Oost : Overijssel, Gelderland en Flevoland.
- West : Noord- en Zuid-Holland en Utrecht.
- Zuid : Zeeland, Noord-Brabant en Limburg.

Dat weersomstandigheden bij vergelijkbare lichtniveaus overdag per regio tot een ander MVO-gebruik aanleiding geven, is te zien in de volgende tabel:

Regio	Laagste % MVO-gebruik bij helder daglicht	
	droog weer	nat weer
Noord	13% - 15%	37% - 45%
Oost	6% - 8%	22% - 28%
West	1% - 3%	0% - 5%
Zuid	5% - 7%	2% - 14%

In het Noorden is het laagste percentage bij droog weer ca. 14%, maar bij nat weer ligt dat ongeveer een factor 3 hoger.

In het Oosten rijdt onder dezelfde omstandigheden ongeveer de helft minder met MVO dan in het Noorden. Bij nat weer is dit percentage een factor 3 à 4 hoger dan bij droog weer.

Het Westen en Zuiden hebben de laagste percentages bij droog weer, zij het dat deze in het Zuiden iets hoger liggen. Daarnaast blijkt de invloed van nat weer in het Westen en Zuiden minder tot verhoging van de percentages MVO-gebruik te leiden dan in het Noorden en Oosten.

#### 2.4. Type weg

Ook het type weg waarop men rijdt blijkt een ander gebruik van MVO te geven en wel onder invloed van weersomstandigheden.

Omstreeks 9.00 uur 's morgens en omstreeks 15.30 uur 's middags zijn in de meetperiode lichtniveaus gemeten die niet lager kwamen dan 10 000 lux (ongeveer bij 10 000 lux vindt de overgang plaats van schemer naar vol daglicht). In de tussenliggende periode, dus met hogere lichtniveaus, zijn de laagste gebruikspercentages gemeten (Grafieken 3 t/m 10). In onderstaande tabel zijn de laagste gebruikspercentages bij helder daglicht, onderscheiden naar droog en nat weer, op autosnelwegen, autowegen en 80 km/uur-wegen buiten de bebouwde kom en op wegen binnen de bebouwde kom naast elkaar gezet:

Type weg	Laagste % MVO-gebruik bij helder daglicht	
	droog weer	nat weer
Autosnelwegen	ca. 8%	ca. 27%
Autowegen	ca. 4%	ca. 14%
80 km/uur-wegen	ca. 8%	ca. 26%
Binnen bebouwde kom	ca. 6%	ca. 18%

Met andere woorden, op autosnelwegen rijdt overdag bij droog weer al ca. 8% met MVO. Op de overige wegen buiten de bebouwde kom, onder vergelijkbare omstandigheden, ligt dit percentage tussen de 4% en 8%.

Bij nat weer overdag is het gebruik van MVO op wegen buiten de bebouwde kom met een factor 3,5 hoger dan bij droog weer.

Ook binnen de bebouwde kom blijkt al een redelijk percentage personenauto's overdag met MVO te rijden. Dit percentage blijkt bij droog weer binnen de bebouwde kom zelfs iets hoger dan op autowegen buiten de bebouwde kom. Op wegen binnen de bebouwde kom is het MVO-gebruik bij nat weer een factor 3 hoger dan bij droog weer.

### 3. MOTIEVEN ACHTER HET FEITELIJK GEBRUIK VAN MVO

#### 3.1. Algemeen

Bij tien benzinestations, verspreid over Nederland, is in de tweede en/of derde week van juni één dag van 's morgens 8.00 uur tot 's middags 13.00 uur en één dag van 13.00 uur tot 18.00 uur geënquêteerd. De meeste enquêtes hebben plaats gevonden overdag bij droog, bewolkt weer.

Er zijn 1195 mensen ondervraagd, onderverdeeld naar de voertuigcategorieën: personenauto's (1124), vrachtwagens (66) en motoren (5).

#### 3.2. Verlichting aan

Ongeveer een kwart van de automobilisten had het licht aan op het moment dat men het benzinestation binnen reed, binnen de bebouwde kom 72 mannen en 13 vrouwen en buiten de bebouwde kom 205 mannen en 29 vrouwen.

In de groep met 'licht aan' beschikten 59 mensen over een standaard MVO-uitvoering in de auto (voornamelijk vrachtwagens, motoren, Volvo en Saab) of hadden een MVO-schakelaar ingebouwd. De anderen (262) hadden MVO handmatig ingeschakeld. Aan deze groep is de vraag gesteld: "waarom rijdt u met verlichting aan?"

De antwoorden die zijn gegeven, zijn in twee rubrieken te splitsen, nl:

● Mensen die uit overtuiging MVO voeren:

- ik wil graag opvallen (60%);
- het geeft me een veilig gevoel (10%);
- dan ben ik beter zichtbaar;
- je valt op en dat is veilig;
- ervaring met MVO in Zweden en/of Finland;
- automatisme;
- omdat het straks verplicht wordt;
- voorzorgsmaatregel.

● Mensen die toevallig MVO voerden:

- ik ben het vergeten uit te doen (in de ochtend geënquêteerd);
- ik zag een sticker met 'dimdag vandaag';
- ik vind het donker weer;
- ik heb in een file gestaan, daar doe ik mijn lichten aan.

### 3.3. Verlichting uit

Ongeveer drie kwart (74%) van de ondervraagden had de voertuigverlichting niet aan op het moment dat men het benzinestation binnen reed, binnen de bebouwde kom: 279 mannen en 63 vrouwen; buiten de bebouwde kom: 433 mannen en 82 vrouwen.

Aan deze groep is de vraag gesteld: "waarom rijdt u zonder verlichting?" De antwoorden op deze vraag zijn in drie rubrieken onderverdeeld, waarvan de eerste twee rubrieken het meest voorkwamen. Binnen deze rubrieken zijn vervolgens citaten, in de mate waarin ze voorkwamen (van veel naar weinig), gerangschikt:

● Géén noodzaak voor het voeren van MVO:

- het is licht genoeg (78%);
- het is niet nodig (78%);
- het is nog niet verplicht (2%);
- uit gewoonte;
- ik zou het niet weten waarom ik mijn licht niet aan heb;
- waarom zou ik?;
- wat een onzin!;
- de weg is veilig genoeg;
- als men je overdag al niet ziet, is men blind!;
- ik moet maar een klein stukje

● Verontschuldiging:

- ben ik vergeten (10%);
- daar heb ik niet eens aangedacht!;
- ik ben vandaag in de war, daarom ben ik het vergeten.
- kan niet, verlichting werkt automatisch op lichtcel;
- ik heb géén daglichtlamp.

● Milieu-/kostenaspect/nadelen:

- bang voor lege accu (3%);
- extra kosten (1%);
- kapotte lampen;
- slecht voor het milieu;
- ik vind het hinderlijk/storend;
- alleen bij hoge snelheden/haast.

Een redelijk aantal mensen uit deze groep reageerde op de gestelde vraag met "dat ben ik vergeten". Het is niet duidelijk wat men met dit antwoord bedoelde. Waar denkt men aan als men dit antwoordt? Denkt men bijvoorbeeld dat het al verplicht is? Vindt men misschien uit ervaring dat het de auto's beter doet opvallen en wil men ook MVO voeren, maar vergeet dat nog vaak?

De automobilisten die het voeren van MVO niet nodig vinden, betrekken kennelijk de verlichting alleen in het handelen op grond van de functie bij duisternis. Men legt géén verbinding tussen verlichting overdag en het beter zichtbaar (herkenbaar) zijn. Als daarbij in aanmerking wordt genomen dat mensen vaak niet verbaasd waren dat deze vraag overdag werd gesteld, mag worden verwacht dat deze groep door een goede voorlichting kan worden overgehaald vrijwillig MVO te voeren. Door het verkennende karakter van het onderzoek kan géén schatting gemaakt worden van de omvang van deze groep.

#### 3.4. Motieven achter het beweerde gebruik van MVO

Aan de groep 'licht uit' is vervolgens gevraagd onder welke omstandigheden men wél MVO voert, zowel binnen als buiten de bebouwde kom en hoe vaak men onder die omstandigheden MVO voert.

Vooraf bij 'slecht weer' (zware regen en dichte mist) en/of schemer/donker buiten de bebouwde kom zegt iedereen MVO te voeren. Binnen de bebouwde kom blijkt dat te variëren tussen altijd, vaak en soms. Lichte regen en mot-regen zijn omstandigheden waar men eerder antwoordt met 'vaak' of soms'. Deze antwoorden vertonen een zekere mate van overeenstemming met wat aan feitelijk MVO-gebruik is gemeten. Het is daarom aannemelijk te veronderstellen dat voor deze groep mensen het voeren van MVO voornamelijk afhankelijk wordt gesteld van lichtniveau en/of weersomstandigheden en dat de frequentie van het voeren van MVO eerder afhankelijk lijkt of men binnen of buiten de bebouwde kom rijdt.

Naast deze hoofdeffecten op het gebruik van MVO werd nog een redelijk aantal verschillende omstandigheden spontaan genoemd, waarbij men beweert tóch MVO te voeren; dus een uitzondering werd gemaakt op het normale verlichtingsgedrag. Deze omstandigheden kunnen ook weer in drie rubrieken worden onderverdeeld, nl.:

● **Omgevingsfactoren:**

- tunnels;
- polderwegen;
- Afsluitdijk;
- op wegen door bosachtige omgeving;
- bij felle zon;

● **Snelheid in relatie tot het voeren van licht:**

- als ik haast heb;
- bij hoge snelheden;

● **Opvallendheid:**

- als ik in een auto rij met een onopvallende kleur.

#### 4. BEREIDHEID TOT HET VOEREN VAN MVO

Het verkennende karakter van het onderzoek heeft er toe geleid dat er twee typen vraagstellingen zijn gehanteerd bij de vraag naar de bereidheid tot het altijd voeren van voertuigverlichting overdag.

Begonnen is met aan iedereen te vragen of men bereid was altijd MVO te voeren (uitgezonderd de mensen met een standaard MVO-uitvoering). Ongeveer drie kwart antwoordde daar positief op, zonder voorwaarden waaronder. Dus in ieder geval bij verplichting, maar misschien ook eerder. Dit mag zo worden geïnterpreteerd, want een kwart verbond aan het antwoord 'ja' de restrictie dat dit alleen zou worden gedaan als de maatregel verplicht werd.

Vervolgens is deze vraagstelling bij twee benzinestations (één binnen en één buiten de bebouwde kom) uitgebreid met: wel en niet verplicht. Uit deze groep bleek méér dan de helft bereid óók MVO te voeren als het niet verplicht zou worden. Vaak met de toevoeging: als werd bewezen dat het veiliger zou zijn. De anderen zouden alleen MVO voeren als het verplicht werd.

De algemene tedeus bij de mensen die MVO alleen zouden voeren als het verplicht zou worden gesteld, kan het beste worden beschreven met het citaat: "Het zal dan wel moeten". Vaak werd er aan toegevoegd: "maar dan zal ik wel wat moeten inbouwen".

De vraag naar de bereidheid lokte vaak spontane reacties uit.

Positieve reacties werden vooral gegeven door mensen die al permanent met MVO rijden, maar ook door een redelijk aantal mensen die dat (nog) niet doen. Hier volgt een aantal citaten:

- Stom van de mensen die niet met licht rijden, je bent véél opvallender met licht aan, dus veiliger (rijdt altijd met MVO, handmatig).
- Met géén licht rijden moet strafbaar gesteld worden, ook bij zonnig weer! (rijdt altijd met MVO, handmatig).
- De overheid zou het verplicht moeten stellen! (rijdt altijd met MVO, handmatig).
- Ik vind het fijn om gezien te worden, maar vind het nog belangrijker om anderen te zien, ook in mijn achteruitkijkspiegel (motorrijder).
- Geeft me een veiliger gevoel (rijdt altijd met MVO, handmatig).
- Géén probleem hoor! (voert nu géén MVO).
- Héél goede maatregel! (voert nu géén MVO).

Vrij neutrale reacties werden aangetroffen bij de groep mensen die nog niet vaak MVO voeren. Een aantal citaten:

- Als anderen het doen, doe ik wel mee.
- Ik doe het nu als ik haast heb, dat zal moeilijk zijn als iedereen MVO voert.
- Als het bewezen wordt dat het veiliger is, heb ik er géén bezwaar tegen.
- Wat maakt het uit, het kost toch géén moeite!

Bedenkingen en/of bezwaren werden geuit door mensen die óf een negatieve ervaring met MVO hadden opgedaan óf argumenten betreffende milieu en/of kosten aandroegen.

- Als iedereen licht gaat voeren dan vallen de fietsers helemaal in het niet.
- Ik vind het hinderlijk dat iedereen naar je seint als je licht aan is. Maar ja, als iedereen licht gaat voeren wordt dat misschien anders.
- Zal het misschien juist gevaarlijker worden als niet iedereen licht voert? Ik geloof dat het onveiliger wordt.
- Wat is nou het nut van zo 'n maatregel!?
- Als het licht aan is overdag is het onderscheiden van de remlichten moeilijker.



## 5. TER AFSLUITING

Hoewel het onderzoek kleinschalig was en exploratief van opzet, zijn er toch verschillende aanwijzingen die als informatie van belang kunnen zijn bij de opzet van de voorlichting.

- Mensen die veel op de weg zitten lijken verhoudingsgewijze positiever tegenover de maatregel te staan dan degenen die incidenteel rijden. In deze groep zaten ook vrachtwagenchauffeurs en mensen die veel van de auto gebruik maken (wellicht allemaal beroepschauffeurs).

- Het aandeel van vrouwen in de steekproef was vrij klein. Toch lijkt de indruk gerechtvaardigd dat vrouwen verhoudingsgewijze positiever tegenover het voeren van MVO staan dan mannen.

- Onder de ondervraagden was een rij-instructeur die opperde dat de overheid zo'n maatregel vooral via de rij-opleidingen moest propageren.

- Er zijn slechts vijf motorrijders ondervraagd; alle vijf stonden positief tegenover de maatregel om alle motorvoertuigen met licht overdag te laten rijden.

- In het Zuiden (Sittard) werd het kostenaspect verhoudingsgewijze vaker genoemd om géén licht te voeren en werden in het Noorden meer MVO-schakelaars aangetroffen.

- Het feit dat alle ondervraagden (op één na) met 'ja' antwoordden op de vraag over de bereidheid om MVO te voeren als het verplicht werd gesteld, kan wijzen op het feit dat men zich realiseert dat het niet opvolgen van deze maatregel gemakkelijk te constateren en dus te controleren is. Een andere verklaring kan zijn dat men bang is zelf minder op te vallen als de meerderheid MVO voert en zij niet, waardoor men zich gedwongen voelt toch mee te doen.

Het verkennende karakter van de enquête maakt gekwantificeerde uitspraken niet mogelijk. Ook aan de eisen van representativiteit is hier niet voldaan. Daarom zijn generaliseerbare uitspraken op basis van dit materiaal niet mogelijk. Toch bieden de uitkomsten voldoende houvast om een eerste indruk te geven over het maatschappelijk draagvlak onder automobilisten met betrekking tot het voeren van MVO. Het geeft daarnaast een indicatie dat het belangrijk zal zijn de voorlichting te richten op doelgroepen.

Verder blijkt dat deze informatiebron een zinvolle bijdrage levert aan de interpretatie van een aantal verschillen in de meetresultaten tussen lo-

caties. Aan de andere kant kunnen meetresultaten worden gebruikt om de bruikbaarheid van dit soort informatiebronnen vast te stellen.

Met andere woorden, het interviewen van verkeersdeelnemers blijkt als informatiebron een zinvolle ondersteuning bij het formuleren van hypothesen en het opzetten en begeleiden van voorlichtingscampagnes.

SWOV-LITERATUUR MOTORVOERTUIGVERLICHTING OVERDAG (MVO)

- Roszbach, R. (1974). Het voeren van verlichting overdag door motorvoertuigen en de verkeersveiligheid. R-74-4. SWOV, 1974.
- Polak, dr. P.H. (1986). Verlichting overdag van motorvoertuigen: Het attentielicht; Een literatuurstudie naar het effect van het voeren van motorvoertuigverlichting overdag op de verkeersveiligheid in Nederland. R-86-27. SWOV, Leidschendam.
- Schreuder, dr.ir. D.A. (1988). Motorvoertuigverlichting overdag (MVO). R-88-4. SWOV, Leidschendam.
- Schreuder, dr.ir. D.A. (1988). Daytime running lights. Consultative document commissioned by the Road Safety Directorate. R-88-54. SWOV, Leidschendam.
- Koornstra, drs. M.J. (1989). Road safety and daytime running lights; A concise overview of the evidence. R-89-4. SWOV, Leidschendam.
- Lindeijer, J.E. (1989). Motorvoertuigverlichting overdag (MVO); Een masterplan voor evaluatie-onderzoek. R-89-23. SWOV, Leidschendam.
- Lindeijer, J.E. (1989). Daytime running lights (DRL); A masterplan for an evaluation study in The Netherlands. R-89-49. SWOV, Leidschendam.

The following information was obtained from the records of the  
 Department of the Interior, Bureau of Land Management, on the  
 subject of the above-captioned land. The land is situated in  
 the County of [County Name], State of [State Name]. The land  
 is described as follows: [Description of land, including acreage,  
 location, and any other relevant details]. The land is owned  
 by [Owner Name], who is the [Relationship] of [Person Name].  
 The land is being offered for sale to the public by the  
 Department of the Interior, Bureau of Land Management, on the  
 date of [Date]. The land is being offered for sale at a  
 price of [Price]. The land is being offered for sale in  
 accordance with the provisions of the [Act Name], which  
 provides that the land shall be sold to the highest bidder.  
 The land is being offered for sale in accordance with the  
 provisions of the [Act Name], which provides that the land  
 shall be sold to the highest bidder. The land is being  
 offered for sale in accordance with the provisions of the  
 [Act Name], which provides that the land shall be sold to  
 the highest bidder. The land is being offered for sale in  
 accordance with the provisions of the [Act Name], which  
 provides that the land shall be sold to the highest bidder.

GRAFIEKEN 1 T/M 10

Grafiek 1. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, februari, maart, april, bij zware regen.

Grafiek 2. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, november, december, januari, bij zware regen.

Grafiek 3. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autosnelwegen bij droog weer.

Grafiek 4. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autowegen bij droog weer.

Grafiek 5. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op 80 km/uur-wegen bij droog weer.

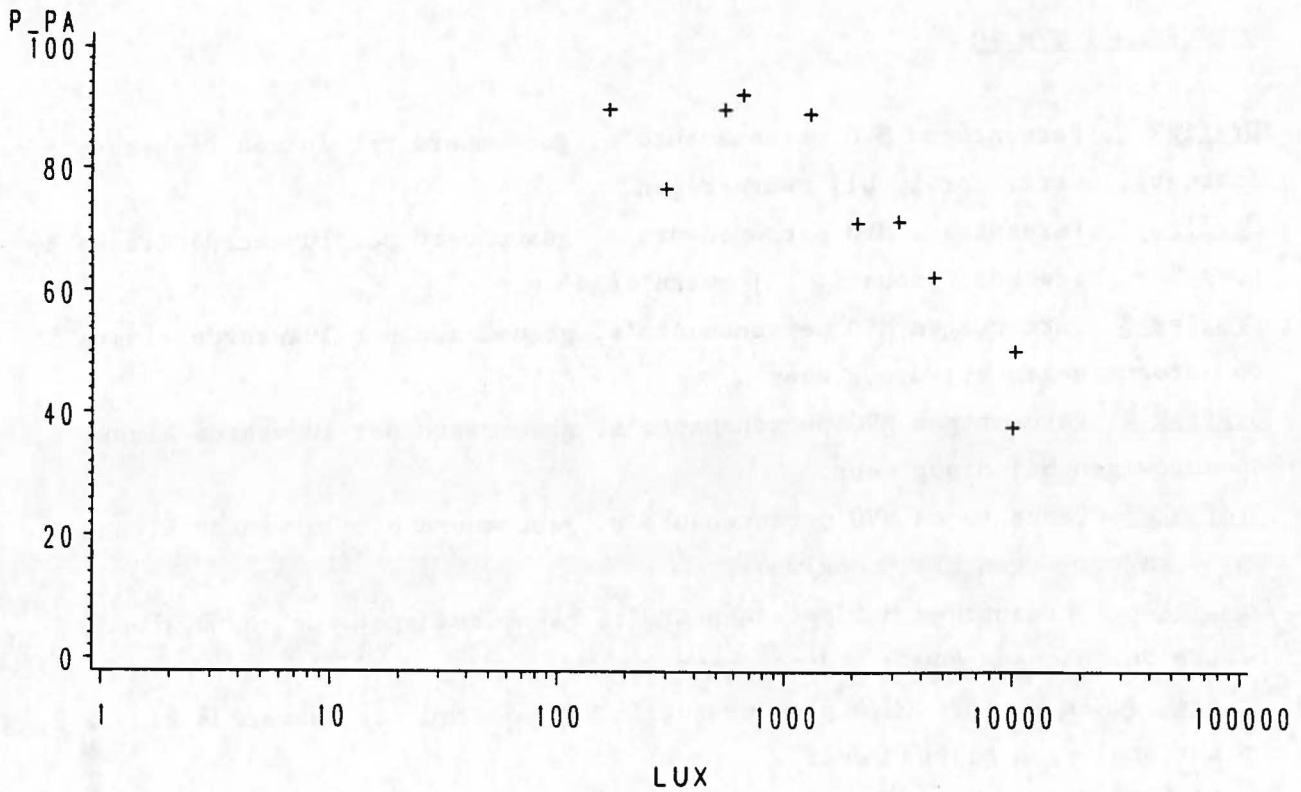
Grafiek 6. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, binnen de bebouwde kom bij droog weer.

Grafiek 7. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autosnelwegen bij nat weer.

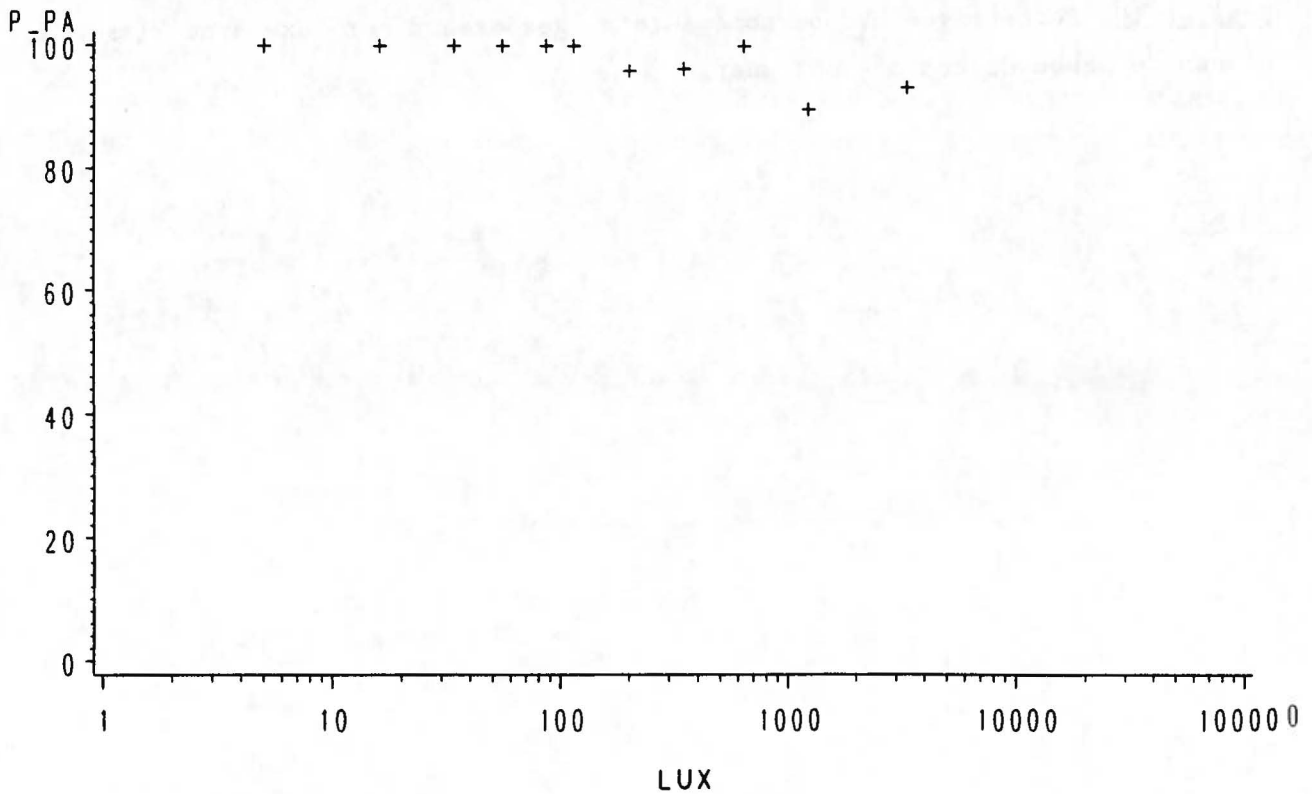
Grafiek 8. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autowegen bij nat weer.

Grafiek 9. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op 80 km/uur-wegen bij nat weer.

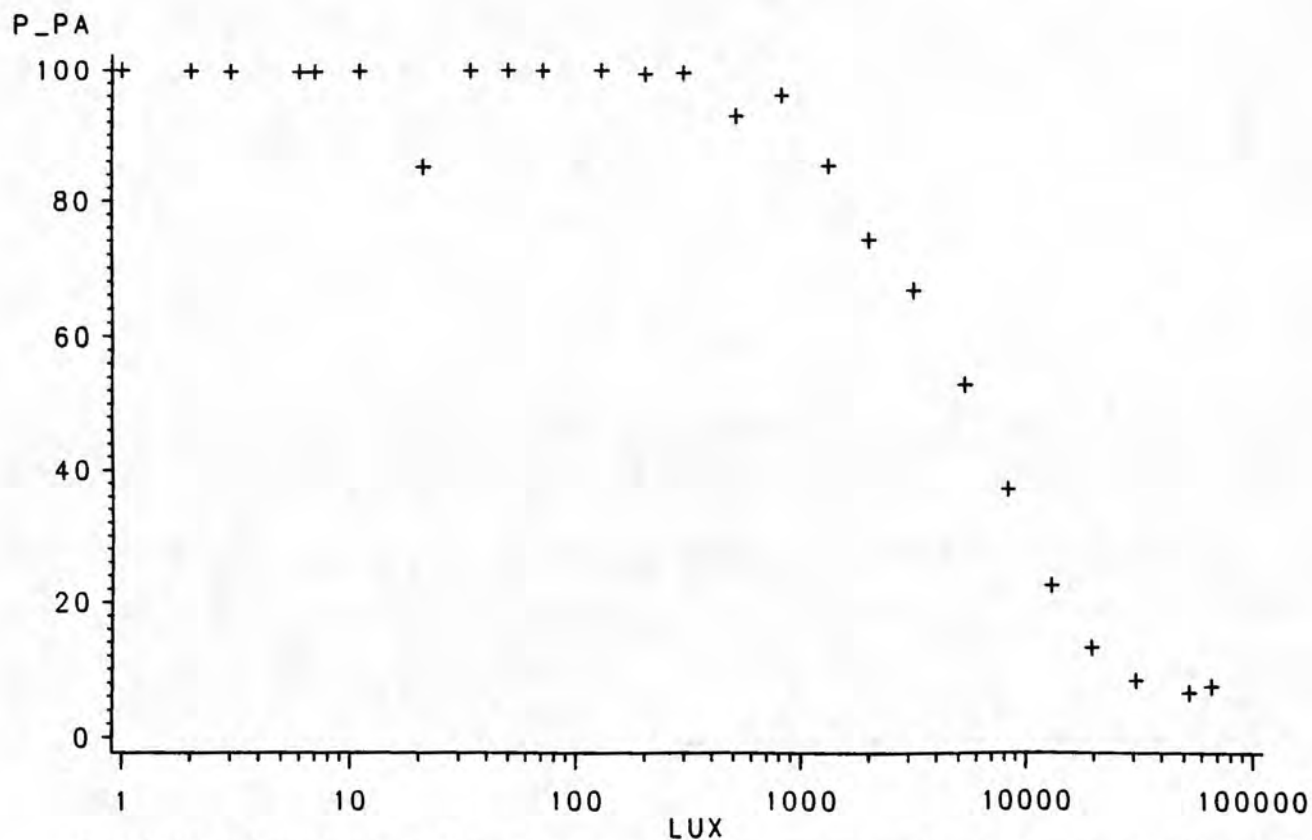
Grafiek 10. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, binnen de bebouwde kom bij nat weer.



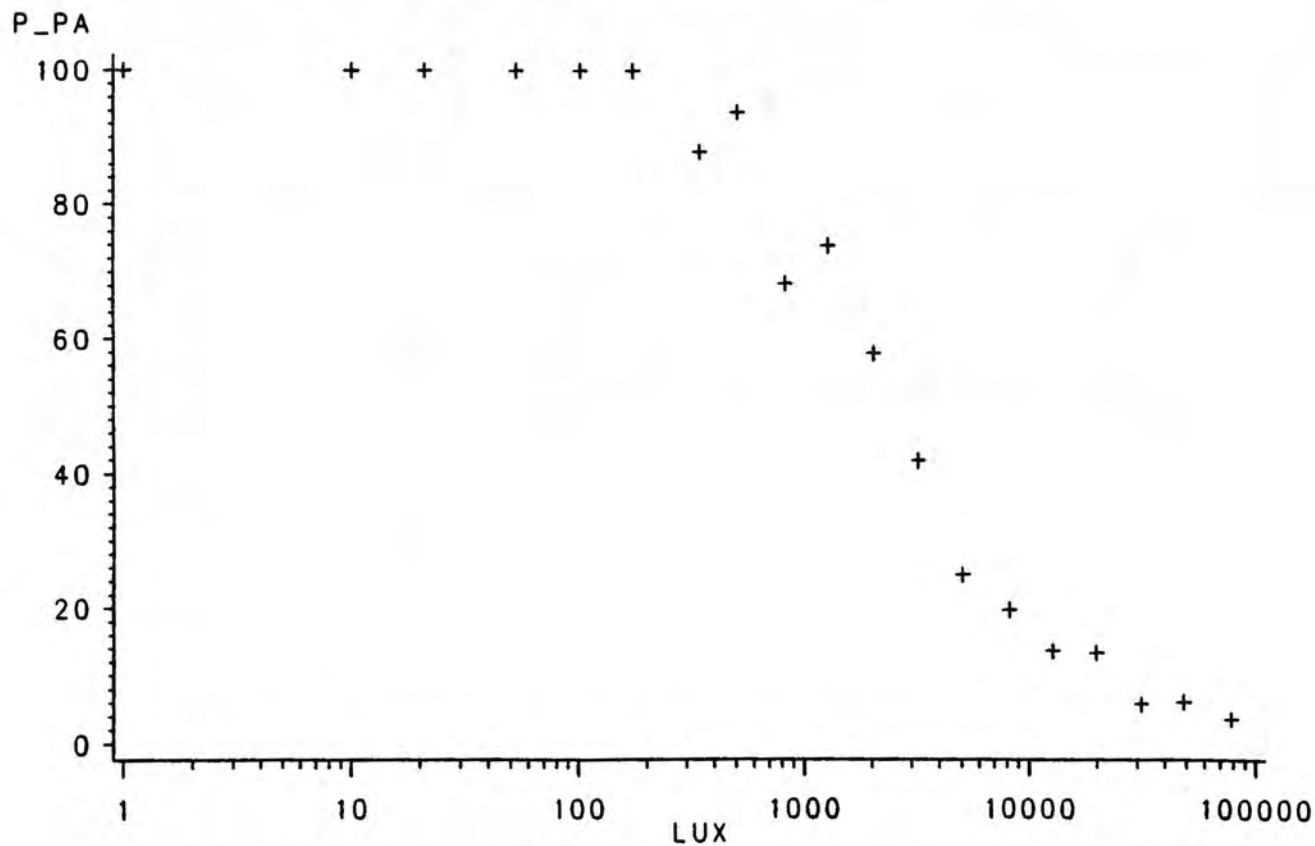
**Grafiek 1.** Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, februari, maart, april, bij zware regen.



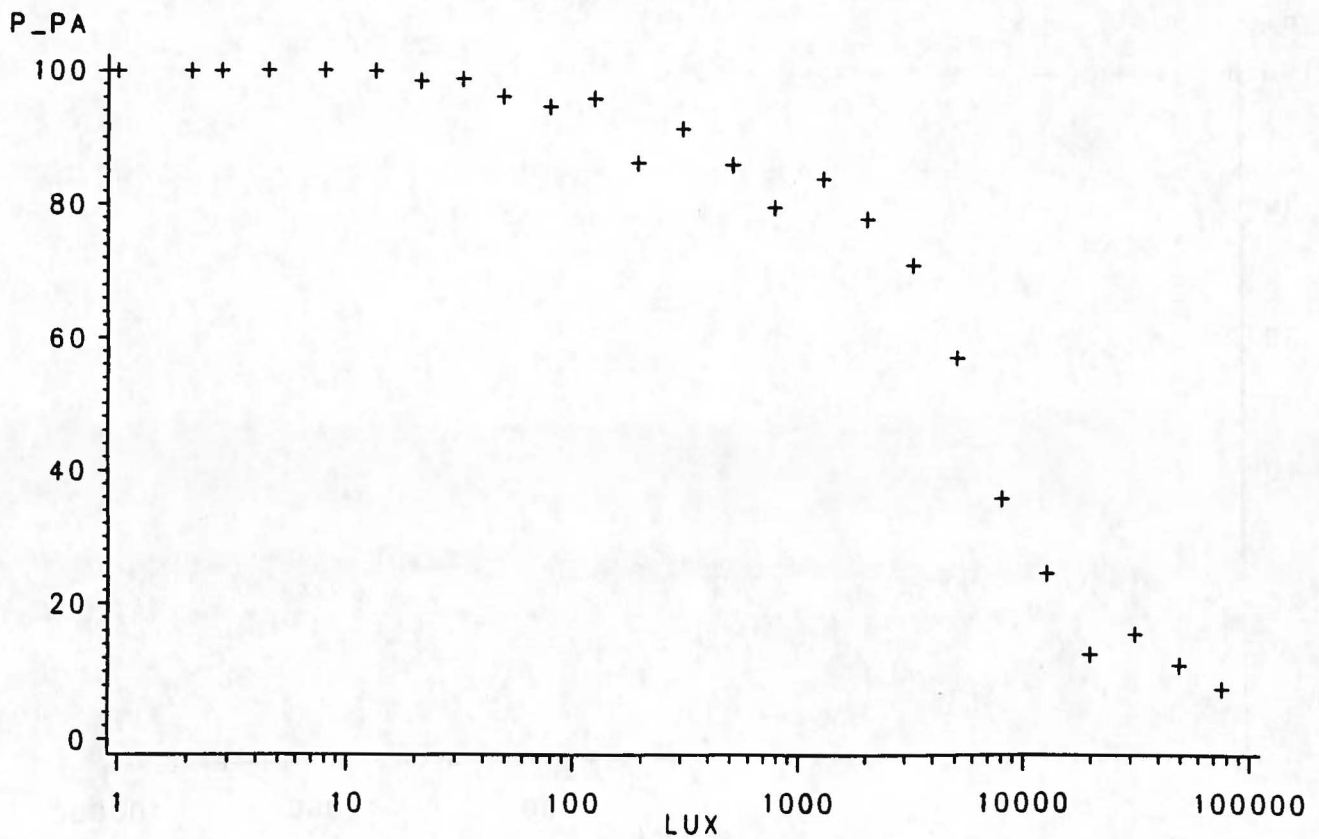
**Grafiek 2.** Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, november, december, januari, bij zware regen.



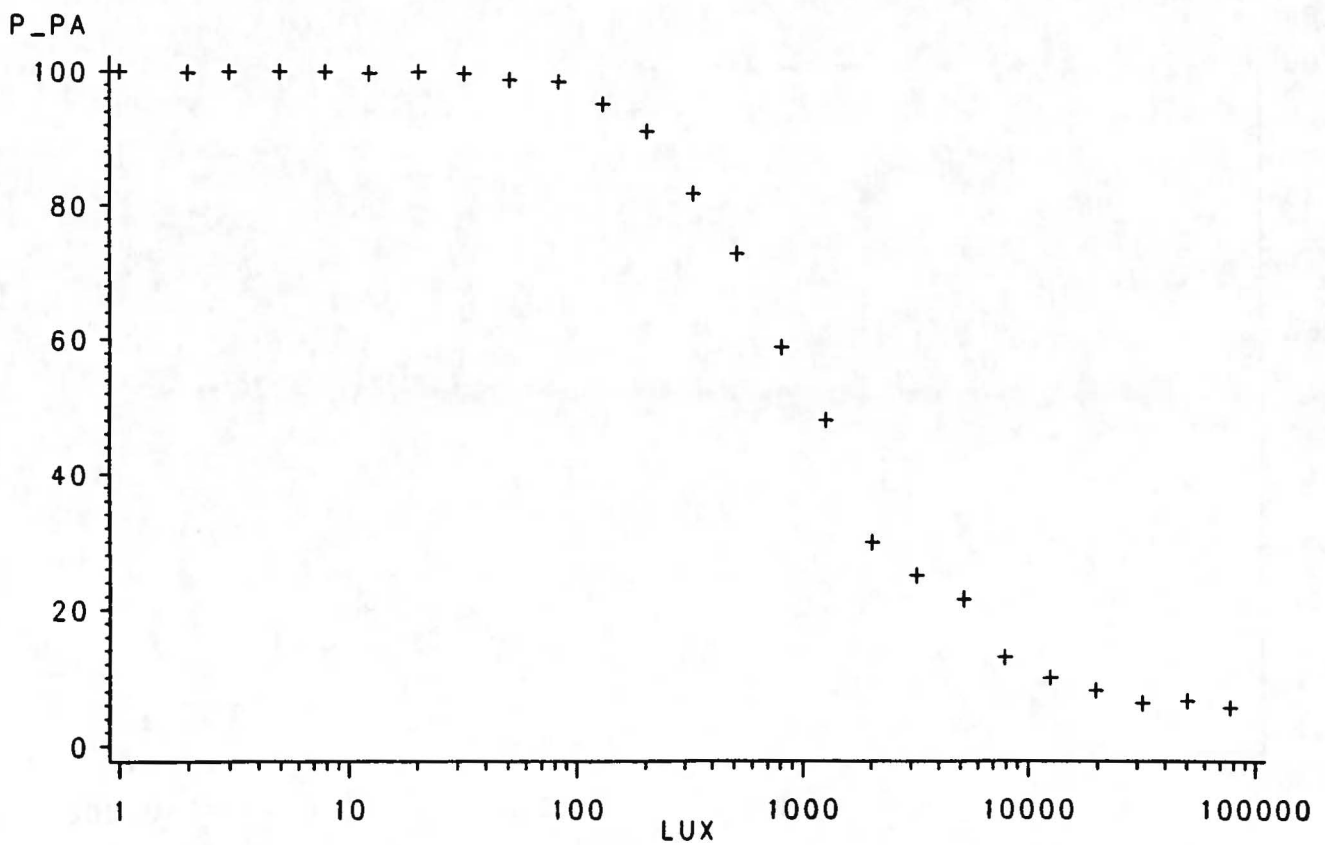
Grafiek 3. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autosnelwegen bij droog weer.



Grafiek 4. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autowegen bij droog weer.

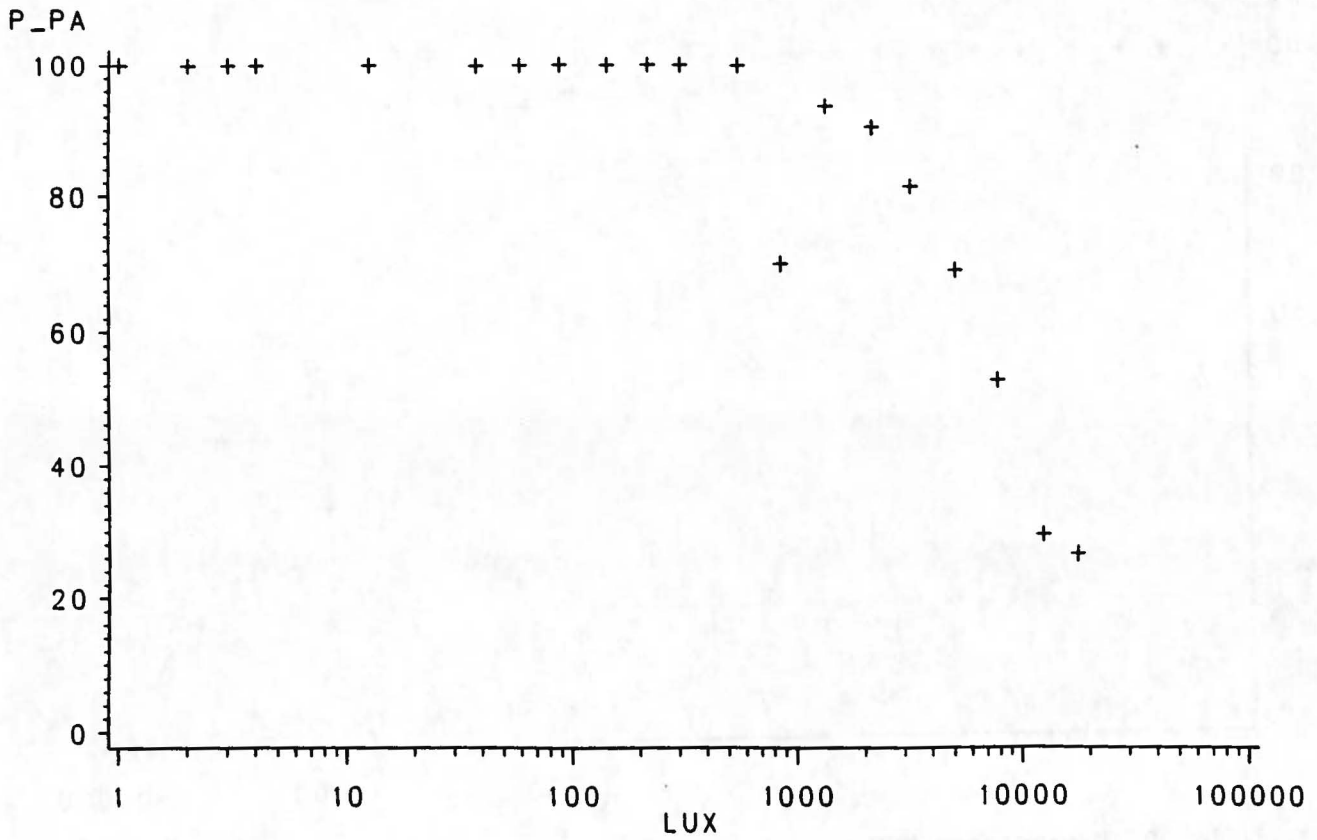


**Grafiek 5.** Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op 80 km/uur-wegen bij droog weer.

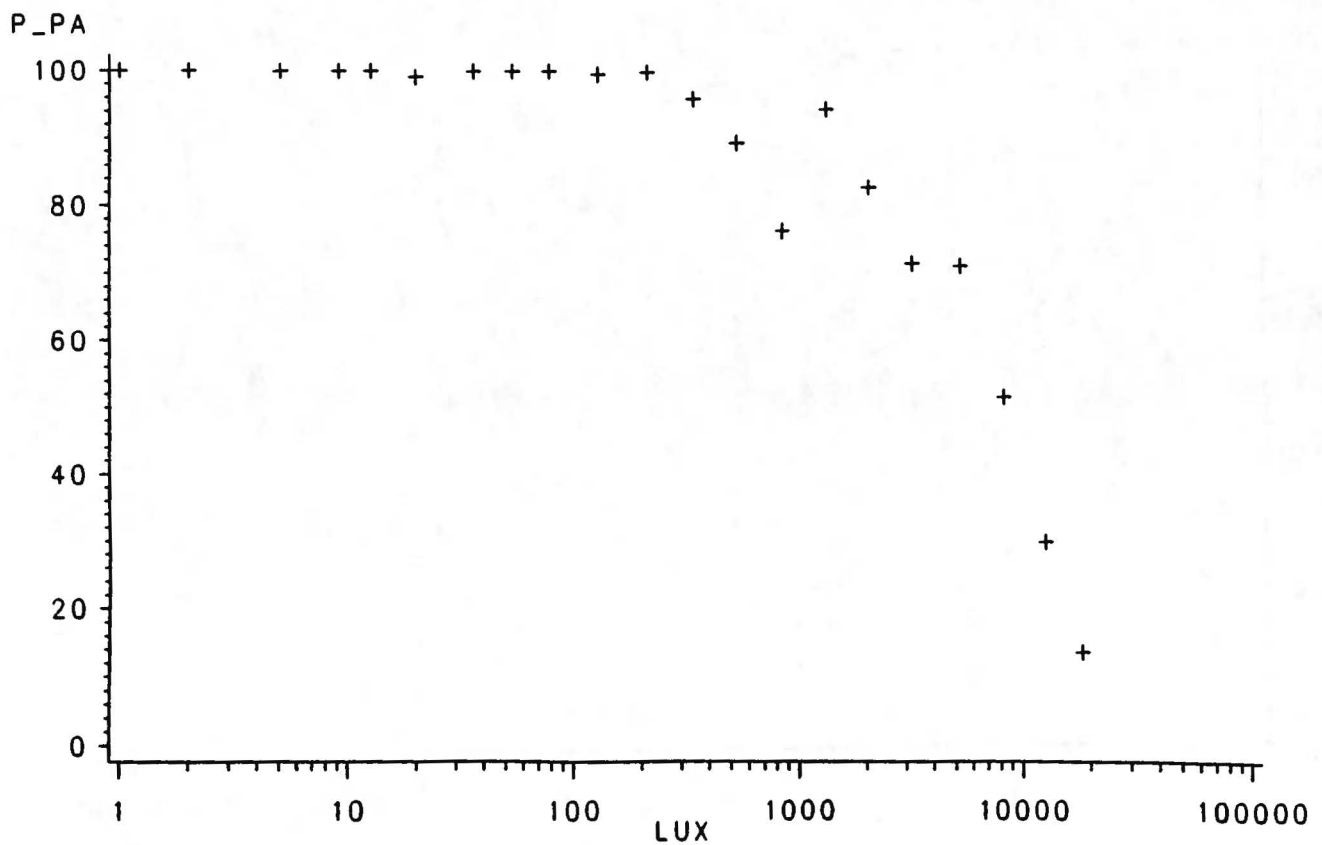


**Grafiek 6.** Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, binnen de bebouwde kom bij droog weer.

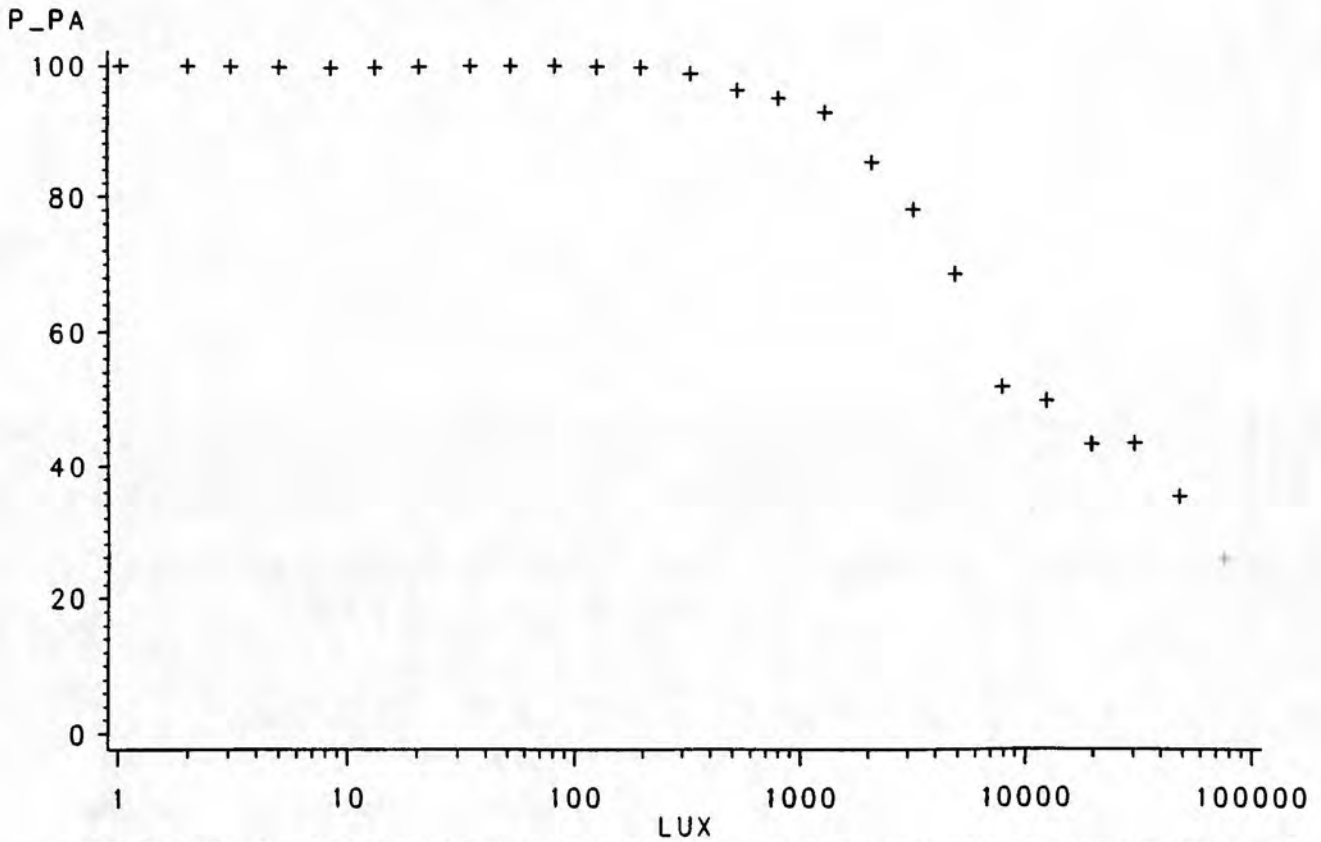




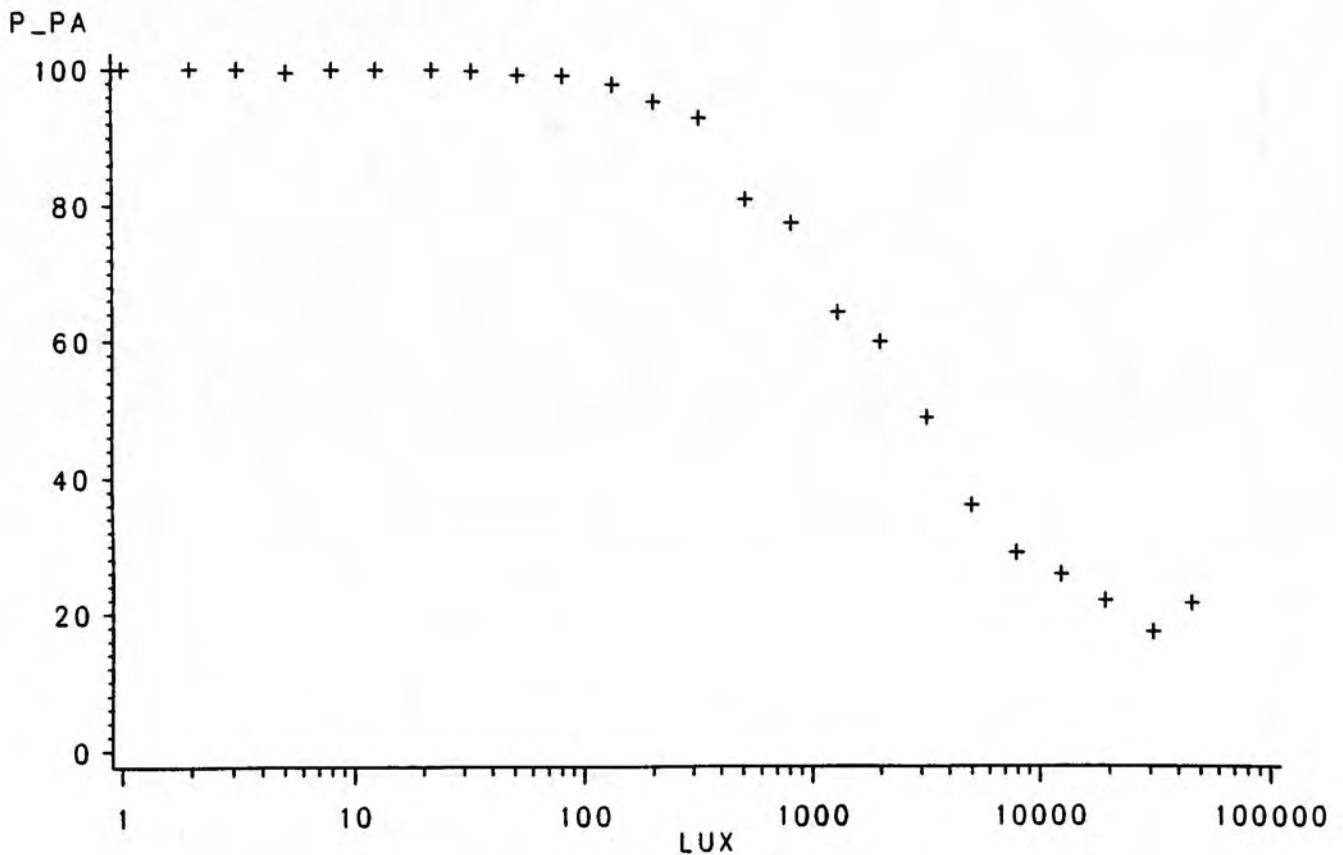
Grafiek 7. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autosnelwegen bij nat weer.



Grafiek 8. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op autowegen bij nat weer.



Grafiek 9. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, op 80 km/uur-wegen bij nat weer.



Grafiek 10. Percentages MVO personenauto's, gesommeerd per luxwaarde klasse 5, binnen de bebouwde kom bij nat weer.

FREQUENTIE- EN KRUISTABELLEN

PLAATS	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
Groningen	144	12.1	144	12.1
Arnhem	105	8.8	249	20.8
Sittard	61	5.1	310	25.9
Leidschdam	124	10.4	434	36.3
Heerenveen	136	11.4	570	47.7
A 28	148	12.4	718	60.1
A 1	117	9.8	835	69.9
Alkmaar	92	7.7	927	77.6
A 67	104	8.7	1031	86.3
A 13	143	12.0	1174	98.2
A 13	21	1.8	1195	100.0

WEER	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
droog	1190	99.6	1190	99.6
regen	5	0.4	1195	100.0

ZICHT	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
goed	1195	100.0	1195	100.0

WEGDEK	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
droog	1169	97.8	1169	97.8
nat	26	2.2	1195	100.0

BOUWJ	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
62	1	0.1	1	0.1
71	1	0.1	2	0.2
72	1	0.1	3	0.3
73	4	0.3	7	0.6
74	2	0.2	9	0.8
75	5	0.4	14	1.2
76	10	0.8	24	2.0
77	5	0.4	29	2.4
78	26	2.2	55	4.6
79	36	3.0	91	7.6
80	49	4.1	140	11.7
81	35	2.9	175	14.6
82	57	4.8	232	19.4
83	62	5.2	294	24.6
84	71	5.9	365	30.5
85	83	6.9	448	37.5
86	115	9.6	563	47.1
87	137	11.5	700	58.6
88	152	12.7	852	71.3
89	202	16.9	1054	88.2
90	122	10.2	1176	98.4
99	19	1.6	1195	100.0

VVM	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
pers. auto	1123	94.0	1123	94.0
vrachtwagen	66	5.5	1189	99.5
motorfiets	5	0.4	1194	99.9
lesauto	1	0.1	1195	100.0

DAGDEEL	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
7 - 9	125	10.5	125	10.5
9 - 12	369	30.9	494	41.3
12 - 16	454	38.0	948	79.3
17 - 18	247	20.7	1195	100.0

BEBOUW	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
binnen	434	36.3	434	36.3
buiten	761	63.7	1195	100.0

LICHT AAN	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
n.v.t.	874	73.1	874	73.1
standaard	44	3.7	918	76.8
hulpmiddel	9	0.8	927	77.6
opvallend	191	16.0	1118	93.6
veiligheid	34	2.8	1152	96.4
handmatig	12	1.0	1164	97.4
beter zichtb	3	0.3	1167	97.7
opv + veilig	3	0.3	1170	97.9
erv buitenl	1	0.1	1171	98.0
verpl transp	2	0.2	1173	98.2
daglichtlamp	6	0.5	1179	98.7
zomaar	4	0.3	1183	99.0
voorzorgsmaatr	1	0.1	1184	99.1
automaties	2	0.2	1186	99.2
donker	6	0.5	1192	99.7
file	1	0.1	1193	99.8
sticker gezien	1	0.1	1194	99.9
slecht weer	1	0.1	1195	100.0

LICHT UIT	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
n.v.t.	320	26.8	320	26.8
niet nodig/genoe	679	56.8	999	83.6
vergeten	85	7.1	1084	90.7
kosten	13	1.1	1097	91.8
korte afstand	13	1.1	1110	92.9
onzin	11	0.9	1121	93.8
afh. weer	1	0.1	1122	93.9
afh. weg	1	0.1	1123	94.0
hinderlijk	13	1.1	1136	95.1
haast	1	0.1	1137	95.1
gewoonte	4	0.3	1141	95.5
angst accu	24	2.0	1165	97.5
veilige weg	1	0.1	1166	97.6
millieu	2	0.2	1168	97.7
alleen hoge sn	1	0.1	1169	97.8
niet verpl.	19	1.6	1188	99.4
geen daglichtl	1	0.1	1189	99.5
weigering	1	0.1	1190	99.6
opvallend kleur	1	0.1	1191	99.7
wat is nut	2	0.2	1193	99.8
verhoogd veil.ni	1	0.1	1194	99.9
reml. beter zien	1	0.1	1195	100.0

LEEFTYD	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
18-24	130	10.9	130	10.9
25-50	845	70.7	975	81.6
> 50	220	18.4	1195	100.0

SEXE	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
man	989	82.8	989	82.8
vrouw	188	15.7	1177	98.5
onb.	18	1.5	1195	100.0

EIGENAAR	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
0	1	0.1	1	0.1
bestuurder	716	59.9	717	60.0
fam/kennis	56	4.7	773	64.7
zaak	291	24.4	1064	89.0
verhuur	7	0.6	1071	89.6
leasing	113	9.5	1184	99.1
overig	11	0.9	1195	100.0

RYERVAR	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
0	1	0.1	1	0.1
< 12	189	15.8	190	15.9
12-22	271	22.7	461	38.6
23-32	181	15.1	642	53.7
33-52	251	21.0	893	74.7
> 52	261	21.8	1154	96.6
onb.	41	3.4	1195	100.0

ALTYDAAN	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
	1	0.1	1	0.1
ja	732	61.3	733	61.3
neen	138	11.5	871	72.9
geen mening	55	4.6	926	77.5
als voorz. aanw.	2	0.2	928	77.7
ja / ja	178	14.9	1106	92.6
neen / ja	82	6.9	1188	99.4
neen / neen	1	0.1	1189	99.5
ja / onb.	2	0.2	1191	99.7
neen / onb.	4	0.3	1195	100.0

RITMOTIE	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
0	1	0.1	1	0.1
werk/school	855	71.5	856	71.6
boodschappen	98	8.2	954	79.8
recreatie	151	12.6	1105	92.5
overig	90	7.5	1195	100.0

RITLENGT	FREQUENCY	PERCENT	CUMULATIVE FREQUENCY	CUMULATIVE PERCENT
0	1	0.1	1	0.1
0 - 15	198	16.6	199	16.7
15 - 30	261	21.8	460	38.5
30 - 60	187	15.6	647	54.1
> 1 uur	548	45.9	1195	100.0



GROEP LICHT AAN	N				PCIN			
	SEXE			ALL	SEXE			ALL
	man	vrouw	onb.		man	vrouw	onb.	
BEBOUW								
binnen	72	13	.	85	22	4	.	26
buiten	205	29	2	236	64	9	1	74
ALL	277	42	2	321	86	13	1	100

GROEP LICHT AAN	N			PCIN		
	BEBOUW		ALL	BEBOUW		ALL
	binn-en	buit-en		binn-en	buit-en	
Waarom heeft u licht aan?						
standaard	14	30	44	4	9	14
hulpmiddel	1	8	9	0	2	3
opvallend	25	166	191	8	52	60
veiligheid	24	10	34	7	3	11
handmatig	4	8	12	1	2	4
beter zichtb	3	.	3	1	.	1
opv + veilig	2	1	3	1	0	1
erv buitenl	1	.	1	0	.	0
verpl transp	.	2	2	.	1	1
daglichtlamp	1	5	6	0	2	2
zomaar	4	.	4	1	.	1
voorzorgsmaatr	1	.	1	0	.	0
automaties	2	.	2	1	.	1
donker	1	5	6	0	2	2
file	.	1	1	.	0	0
sticker gezien	1	.	1	0	.	0
18	1	.	1	0	.	0
ALL	85	236	321	26	74	100

GROEP LICHT AAN	N				PCIN			
	VVM			ALL	VVM			ALL
	pers. auto	vrac-htwa-gen	moto-rfie-ts		pers. auto	vrac-htwa-gen	moto-rfie-ts	
Waarom heeft u licht aan?								
standaard	39	2	3	44	12	1	1	14
hulpmiddel	8	1	.	9	2	0	.	3
opvallend	182	9	.	191	57	3	.	60
veiligheid	34	.	.	34	11	.	.	11
handmatig	11	.	1	12	3	.	0	4
beter zichtb	3	.	.	3	1	.	.	1
opv + veilig	3	.	.	3	1	.	.	1
erv buitenl	1	.	.	1	0	.	.	0
verpl transp	.	2	.	2	.	1	.	1
daglichtlamp	1	5	.	6	0	2	.	2
zomaar	4	.	.	4	1	.	.	1
voorzogsmaatr	1	.	.	1	0	.	.	0
automaties	2	.	.	2	1	.	.	1
donker	6	.	.	6	2	.	.	2
file	1	.	.	1	0	.	.	0
sticker gezien	1	.	.	1	0	.	.	0
18	1	.	.	1	0	.	.	0
ALL	298	19	4	321	93	6	1	100

GROEP LICHT AAN	N				PCIN			
	SEXE			ALL	SEXE			ALL
	man	vrouw	onb.		man	vrouw	onb.	
Bereid altijd MVO te voeren?								
ja	200	31	.	231	62	10	.	72
neen	18	1	.	19	6	0	.	6
geen mening	18	7	.	25	6	2	.	8
als voorz. aanw.	1	1	.	2	0	0	.	1
ja / ja	36	2	2	40	11	1	1	12
neen / ja	4	.	.	4	1	.	.	1
ALL	277	42	2	321	86	13	1	100

GROEP LICHT AAN	N															
	SEXE													ALL		
	man					vrouw					onb.					
	RITLENGT					RITLENGT					RITLENGT			RITLENGT		
	0 - 15	15 - 30	30 - 60	> 1 uur	ALL	0 - 15	15 - 30	30 - 60	> 1 uur	ALL	15 - 30	30 - 60	ALL	0 - 15	15 - 30	30 - 60
Bereid altijd MVO te voeren?																
ja	21	31	32	116	200	6	7	7	11	31	.	.	.	27	38	39
neen	2	3	3	10	18	.	1	.	.	1	.	.	.	2	4	3
geen mening	1	2	2	13	18	1	3	1	2	7	.	.	.	2	5	3
als voorz. aanw.	.	.	.	1	1	.	.	.	1	1	.	.	.	.	.	.
ja / ja	4	10	5	17	36	.	2	.	.	2	1	1	2	4	13	6
neen / ja	1	1	2	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	2
ALL	29	47	44	157	277	7	13	8	14	42	1	1	2	36	61	53

GROEP LICHT UIT	N				PCIN			
	SEXE			ALL	SEXE			ALL
	man	vrouw	onb.		man	vrouw	onb.	
BEBOUW								
binnen	279	63	6	348	32	7	1	40
buiten	433	82	10	525	50	9	1	60
ALL	712	145	16	873	82	17	2	100

GROEP LICHT UIT	N			PCIN		
	BEBOUW		ALL	BEBOUW		ALL
	binn-en	buit-en		binn-en	buit-en	
Waarom heeft u licht uit?						
niet nodig/genoeg	240	438	678	27	50	78
vergeten	40	45	85	5	5	10
kosten	9	4	13	1	0	1
korte afstand	6	7	13	1	1	1
onzin	8	3	11	1	0	1
afh. weer	.	1	1	.	0	0
afh. weg	.	1	1	.	0	0
hinderlijk	9	3	12	1	0	1
haast	.	1	1	.	0	0
gewoonte	1	3	4	0	0	0
angst accu	17	7	24	2	1	3
veilige weg	.	1	1	.	0	0
milieu	1	1	2	0	0	0
alleen hoge sn	.	1	1	.	0	0
niet verpl.	16	3	19	2	0	2
geen daglichtl	.	1	1	.	0	0
weigering	.	1	1	.	0	0
opvallend kleur	1	.	1	0	.	0
wat is nut	.	2	2	.	0	0
verhoogd veil.niet	.	1	1	.	0	0
reml. beter zien	.	1	1	.	0	0
ALL	348	525	873	40	60	100

GROEP LICHT UIT	N					PCIN				
	VVM				ALL	VVM				ALL
	pers. auto	vrac- htwa- gen	moto- rfie- ts	lesa- uto		pers. auto	vrac- htwa- gen	moto- rfie- ts	lesa- uto	
Waarom heeft u licht uit?										
niet nodig/genoeg	636	41	.	1	678	73	5	.	0	78
vergeten	84	1	.	.	85	10	0	.	.	10
kosten	13	.	.	.	13	1	.	.	.	1
korte afstand	13	.	.	.	13	1	.	.	.	1
onzin	11	.	.	.	11	1	.	.	.	1
afh. weer	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
afh. weg	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
hinderlijk	12	.	.	.	12	1	.	.	.	1
haast	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
gewoonte	4	.	.	.	4	0	.	.	.	0
angst accu	23	1	.	.	24	3	0	.	.	3
veilige weg	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
milieu	1	.	1	.	2	0	.	0	.	0
alleen hoge sn	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
niet verpl.	16	3	.	.	19	2	0	.	.	2
geen daglichtl	.	1	.	.	1	.	0	.	.	0
weigering	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
opvallend kleur	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
wat is nut	2	.	.	.	2	0	.	.	.	0
verhoogd veil.niet	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
renl. beter zien	1	.	.	.	1	0	.	.	.	0
ALL	824	47	1	1	873	94	5	0	0	100

GROEP LICHT UIT	N			PCIN		
	BEBOUW		ALL	BEBOUW		ALL
	binn- en	buit- en		binn- en	buit- en	
Bereid altijd MVO te voeren?						
0	.	1	1	.	0	0
ja	185	316	501	21	36	57
neen	37	82	119	4	9	14
geen mening	10	20	30	1	2	3
ja / ja	69	69	138	8	8	16
neen / ja	42	35	77	5	4	9
neen / neen	1	.	1	0	.	0
ja / onb.	2	.	2	0	.	0
neen / onb.	2	2	4	0	0	0
ALL	348	525	873	40	60	100

GROEP LICHT UIT	N															
	SEXE															
	man					vrouw					onb.					
	RITLENGT					RITLENGT					RITLENGT					
	0 - 15	15 - 30	30 - 60	> 1 uur	ALL	0 - 15	15 - 30	30 - 60	> 1 uur	ALL	0	0 - 15	15 - 30	30 - 60	> 1 uur	ALL
ALTYDAAN																
0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
ja	88	70	57	205	420	21	17	13	25	76	.	1	.	2	2	5
neen	14	19	12	53	98	3	7	3	5	18	.	.	2	.	1	3
geen mening	5	9	6	7	27	1	1	1	.	3	.	.	.	.	.	.
ja / ja	13	32	22	42	109	4	12	5	5	26	.	.	1	1	1	3
neen / ja	8	20	8	19	55	2	9	2	6	19	.	1	.	1	1	3
neen / neen	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	.	.
ja / onb.	.	.	.	1	1	.	.	1	.	1	.	.	.	.	.	.
neen / onb.	.	.	.	2	2	1	.	.	.	1	.	.	.	.	1	1
ALL	128	150	105	329	712	32	47	25	41	145	1	2	3	4	6	16





## BIJLAGE 1

### VERANTWOORDING VAN OPZET EN UITVOERING VAN DE ENQUETE

Bij tien benzinestations verspreid over Nederland is in de tweede week van juni 1990, een ochtend (van 8.00 uur tot 13.00 uur) en een middag (van 13.00 tot 18.00 uur) geënquêteerd. Er is bij de keuze van de benzinestations zoveel mogelijk rekening gehouden met locaties in de buurt van meetplaatsen waar de gebruiksmetingen worden verricht.

Het betreft vier benzinestations binnen de bebouwde kom (in Groningen, Leidschendam, Arnhem en Sittard), twee aan de rand van de bebouwing (bij Alkmaar en Heerenveen) en vier langs autosnelwegen (A28, A1, A13 en de A67).

De enquêtes zijn afgenomen door tien externe enquêteurs, waarvan er acht in opdracht van de SWOV maandelijks tellingen uitvoeren naar het gebruik van MVO. Gezien de korte tijd voor opzet en uitvoering van de enquête was het niet mogelijk alle enquêteurs te instrueren. Dit had tot gevolg dat er verschillen zijn ontstaan in de wijze waarop men de mensen heeft onder-vraagd, met als resultaat bij de ene enquêteur méér en bij de andere minder uitgebreide antwoorden of spontane reacties op belangrijke vragen. Daar het bij de vraagstelling van de opdrachtgever primair om een indicatie ging, is bij de opzet van het onderzoek géén rekening gehouden met de representativiteit van de steekproef. Wel is getracht zoveel mogelijk informatie te verzamelen uit verschillende streken in Nederland.

Met andere woorden, het verkennende karakter van deze enquête maakt gekwantificeerde antwoorden niet mogelijk. Ook aan de eisen van representativiteit is hier niet voldaan. Daarom zijn generaliseerbare uitspraken op basis van dit materiaal niet mogelijk.

BIJLAGE 2

ENQUETEFORMULIER MOTIEVEN-ONDERZOEK MOTORVOERTUIGVERLICHTING OVERDAG (MVO)

\* locatie:.....

\* datum: .....

\* tijdstip enquête:.....uur

\* weersomstandigheden: droog [1] \* zicht: goed [1] \* wegdek: droog [1]
regen [2] nevel [2] nat [2]
mist [3]

1. Waarom heeft u nu licht aan? standaard [1] -> vraag 1a
hulpmiddel [2] -> vraag 1a
handmatig [3] -> vraag 3
opvallend [4] -> vraag 3
veilig gevoel [5] -> vraag 3
..... [ ]

1a. Waarom heeft u hiervoor gekozen?..... -> vraag 1b

1b. Wat is uw ervaring met dit systeem?..... -> vraag 5

2. Waarom heeft u het licht uit? niet nodig/licht genoeg [1] -> vraag 3
..... [2] -> vraag 3

3. Onder welke omstandigheden voert u licht en hoe vaak?

Table with columns: BUBEKO, hoe vaak?, BIBEKO, hoe vaak?, codering. Rows include donker, regen, mist, snelweg, als anderen, het ook doen, etc.

4a. Zoudt u bereid zijn altijd overdag licht te voeren? (zonder dat het verplicht wordt) ja [1], neen [2]

4b. Zoudt u bereid zijn altijd overdag licht (met verplichting) ja [1], neen [2]

5. Ritmotief: werk/school [1] recreatie [3], (wat is uw bestemming) boodschappen [2] overig [4]

6. Ritlengte: (hoe lang bent u onderweg) 0-15 minuten [1] 30-60 minuten [3], 15-30 minuten [2] > 1 uur [4]

7a. Leeftijd bestuurder: .... jaar 7b. Geslacht M [1] V [2]

8. Eigenaar: bestuurder [1] fam./kennis [2], zaak [3] verhuur [4], leasing [5] overig [6]

9. Rijervaring: < 12 [1] 32-52 [4], (per jr.km/1000) 12-22 [2] > 52 [5], 22-32 [3] onbekend [6]

10. Bouwjaar auto: .....

11a. Merk en type auto: ..... 11b. Kenteken auto:.....