

DE PUBLIEKE BEKENDHEID VAN HET STIMULERINGSPLAN ACTIE MIN 25%

Begeleidende nota bij de resultaten van tien peilingen onder de
Nederlandse bevolking in de periode 1987-1990

R-90-22

Ing. J.A.G. Mulder

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
2. Het bekendheidsonderzoek
3. Resultaten van het enquête-onderzoek
 - 3.1. De spontane bekendheid met verkeersveiligheidsacties
 - 3.2. De geholpen bekendheid
 - 3.3. De bekendheid met de inhoud van de Actie -25%
 - 3.3.1. Naar geslacht
 - 3.3.2. Naar leeftijd
 - 3.3.3. Naar welstand en sociale klasse
 - 3.3.4. Naar gemeentegrootte woonplaats
 - 3.3.5. Naar provincie
4. Conclusies

Literatuur

Afbeeldingen 1 t/m 12

Bijlagen 1 en 2

VOORWOORD

Dagelijks gebeuren er veel verkeersongevallen. De meeste lopen af met alleen materiële schade, maar andere leiden tot letsel bij de betrokken verkeersdeelnemers, bij sommige zijn doden te betreuren. De individuele kans om bij een ongeval betrokken te worden is klein te noemen: gemiddeld iets meer dan 1 dode per miljoen kilometers afgelegd in het verkeer. Maar voor heel Nederland betekent dit jaarlijks ongeveer 1500 doden, 20.000 mensen die in een ziekenhuis worden opgenomen als gevolg van een ongeval en 50.000 minder ernstig gewonden. Deze cijfers zijn af te lezen in de officiële statistieken. Het is bekend dat deze statistieken, waarvan de basis wordt gevormd door de registratie door de politie, niet volledig zijn. Schattingen van SWOV leren dat jaarlijks meer dan 400.000 mensen bij verkeersongevallen verwondingen oplopen.

Voor de regering is de huidige omvang van de verkeersonveiligheid reden geweest met extra inspanningen te proberen het jaarlijks aantal slachtoffers terug te dringen. In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991 ("Meer kilometers, minder ongelukken") is daartoe een groot aantal nieuwe initiatieven, activiteiten en maatregelen afgekondigd. De regering heeft in dit plan een concrete taakstelling geformuleerd: 25% minder slachtoffers in het jaar 2000. Mede om dit te bereiken is het Stimuleringsplan "Actie -25%" in het leven geroepen. Het doel van dat plan is gemeenten aan te moedigen een (nog) actievere rol te spelen in de bestrijding van de verkeersonveiligheid. In dit plan worden gemeenten op een onorthodoxe wijze geprikkeld meer aandacht te besteden aan het bevorderen van de verkeersveiligheid. Een belangrijk onderdeel van het plan bestaat uit het toekennen van een zogenaamde resultaatpremie als het aantal verkeersslachtoffers daalt.

Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is besloten de uitvoering van het Stimuleringsplan "Actie -25%" te laten begeleiden door een evaluatie-onderzoek. De opdracht aan het onderzoek was na te gaan of en in hoeverre ten gevolge van de "Actie -25%" (meer) gemeenten extra inspanningen leverden ter bevordering van de verkeersveiligheid en in hoeverre deze extra inspanningen hebben geleid tot minder verkeersslachtoffers.

Aan de hand van de onderzoekresultaten zou dan kunnen worden nagegaan in hoeverre de vooraf gemaakte kritische kanttekeningen bij het plan - geluiden die o.a. in de Tweede Kamer te horen waren - zich ook in werkelijkheid zouden voordoen. Daarnaast zou van de onderzoekresultaten gebruik gemaakt kunnen worden bij de besluitvorming over een vervolg van de "Actie -25%". Aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is opdracht verleend het evaluatie-onderzoek uit te voeren. Onderdelen van het totale evaluatie-onderzoek zijn uitgevoerd door het NIPO, het Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie en het marktonderzoek b.v., door het Samenwerkingsverband Bestuurswetenschappen Noorden des Lands en het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen, door Bureau Goudappel en Coffeng b.v. en door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. Over de verschillende onderdelen is inmiddels gerapporteerd. Het evaluatie-onderzoek is medio 1987 gestart en begin 1990 afgesloten. Het onderzoek heeft zeer veel resultaten opgeleverd, resultaten die een goed zicht geven op de besluitvorming over en de planvorming en uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen binnen gemeenten.

Te hopen is dat de resultaten hun weg zullen vinden naar Haagse beleidsmakers teneinde "de kloof" tussen Haagse plannenmakerij en de uitvoering van beleid te verkleinen. Maar de resultaten zijn ook zeer interessant voor al degenen die betrokken zijn bij de vormgeving en de uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid binnen gemeenten. Om deze reden zijn de initiatieven zeer toe te juichen verschillende onderdelen van de eindrapportage op grote schaal te verspreiden.

Het evaluatie-onderzoek is begeleid door een begeleidingsgroep. Deze groep adviseerde de SWOV over de opzet en de uitvoering van de verschillende onderdelen en heeft bijgedragen aan de kwaliteit van het onderzoek. De begeleidingsgroep bestond uit:

Ir. F.C.M. Wegman, SWOV (voorzitter)

Mr.drs. L. Beyen, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (vanaf december 1988)

Ir. W.C.A.M van den Boogaard, Rijkswaterstaat

Prof. Dr. A.F.A. Korsten, Open Universiteit

Drs. I.H.K. Lameijer, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Overijssel (tot december 1988)

Ing. J.A.G. Mulder, SWOV

Dr. P.H. Polak, SWOV

Drs. F. Rensen, Vereniging van Nederlands Gemeenten (tot mei 1988)

Drs. C. Sas, Ministerie van Financiën

Drs. Ing. A. van Winden, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Gelderland (vanaf maart 1989)

Te hopen is dat deze publikatie mede een aanzet en een hulp kan zijn bij het tot standkomen en de uitvoering van een effectief en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid in gemeenten en zo een bijdrage zal kunnen zijn in het bereiken van minder verkeersslachtoffers in ons land.

Ir. F.C.M. Wegman,

Voorzitter van de begeleidingsgroep

1. INLEIDING

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991 is door de regering een concrete taakstelling geformuleerd: 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000. Mede om die taakstelling te realiseren is het Stimuleringsplan "Actie -25%" in het leven geroepen. Het doel van dat plan is gemeenten aan te moedigen een (nog) actievare rol te spelen in de bestrijding van de verkeersonveiligheid.

Om te kunnen beoordelen of het stimuleren van gemeenten door het Stimuleringsplan Actie -25% succesvol is en beantwoordt aan het gestelde doel moet een aantal vragen worden beantwoord. Zo moet duidelijk zijn of de intentie van de Actie -25% is overgebracht bij de doelgroep: de gemeenten, of die als gevolg daarvan (meer) activiteiten zijn gaan ontwikkelen en of het resultaat van de actie uiteindelijk is tegemoetgekomen aan de doelstelling ervan. Ter beantwoording van die vragen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de SWOV gevraagd een evaluatie-onderzoek uit te voeren. Belangrijke delen van dit evaluatie-onderzoek zijn - uiteraard - gericht op de doelgroep van de Actie -25%: de gemeenten en diegenen die binnen de gemeenten de beslissingen nemen en voorbereiden en op de resultaten: heeft de Actie geleid tot minder verkeersslachtoffers? Het is ook interessant te onderzoeken hoe de Nederlandse bevolking op de actie en haar doelstellingen heeft gereageerd. Bekendheid met de actie en de doelstellingen kan immers niet alleen tot gevolg hebben dat het onderschrijven daarvan een positieve invloed heeft op het individuele verkeersgedrag en zo op het aantal slachtoffers als gevolg van ongevallen. Maar ook dat vanuit de burgerij druk kan ontstaan op de lokale bestuurders om serieuze aandacht te geven aan de verkeersonveiligheid. Het peilen van deze bekendheid maakte vanwege deze twee redenen onderdeel uit van de totale evaluatiestudie.

2. HET BEKENDHEIDSONDERZOEK

Het bekendheidsonderzoek is uitgevoerd in de vorm van een enquête-onderzoek onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking. Het onderzoek vond, gespreid over de totale duur van het Stimuleringsplan, plaats in een serie van tien metingen. De eerste meting vond plaats in augustus 1987 kort na de introductie van het plan, de tiende en laatste meting vond plaats in februari 1990 kort na afloop van de in eerste instantie voorgenomen duur van het plan. Per meting werden ongeveer 2000 personen van 12 jaar en ouder ondervraagd aan de hand van steeds dezelfde vragenlijst.

Het enquête-onderzoek werd door de SWOV uitbesteed aan het NIPO, het Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie en het marktonderzoek b.v. Het onderzoek werd uitgevoerd binnen het kader van de NIPO-weekpeilingen, waarin wekelijks in ca. 2000 (steeds andere) aselekt uit het complete woningbestand getrokken woningen mondelinge ondervraging plaatsvindt. Voor de methode van onderzoek van de weekpeilingen, de gebruikte vragenlijst en een overzicht van de tijdstippen en steekproefaantallen wordt verwezen naar Bijlage 1. Het NIPO heeft de resultaten in tien afzonderlijke verslagen, één na elke enquête, vastgelegd (NIPO, 1987, 1988, 1989, 1990). De vragenlijst voor dit onderzoek kende naast twee persoonsgebonden vragen over geslacht en leeftijd drie op het onderwerp verkeersveiligheid gerichte vragen. Door de inrichting van de weekpeilingen konden voor dit onderzoek de respondenten verder worden onderscheiden naar gemeentegrootte, provincie en sociale klasse.

De eerste vraag over het onderwerp verkeersveiligheid had betrekking op de bekendheid in het algemeen met verkeersveiligheidsacties die naar het oordeel van de respondent op dat moment werden gevoerd. Deze zogenaamde spontane bekendheid liet het geven van meer dan één antwoord toe. Werd bij één van de antwoorden gerefereerd aan de Actie -25%, dan werd vervolgens naar de bedoelingen van deze actie gevraagd. Werd de Actie -25% niet spontaan genoemd, dan werd specifiek gevraagd of men op de hoogte was van het bestaan ervan. Bij een bevestigend antwoord werd wederom naar de bedoelingen van de actie gevraagd. Na een ontkennend antwoord werd op een ander, niet meer op verkeersveiligheid betrekking hebbend, onderwerp overgegaan.

3. RESULTATEN VAN HET ENQUETE-ONDERZOEK

3.1. De spontane bekendheid met verkeersveiligheidsacties

Tijdens de duur van het onderzoek zijn door de respondenten dertien verschillende onderwerpen genoemd waarvan zij van oordeel waren dat er in actievorm aandacht aan werd besteed. De onderwerpen die het meest door de ondervraagden werden genoemd hadden betrekking op alcohol, autogordels en snelheid. Van bekendheid van de bevolking met de Actie -25% is nauwelijks sprake. Zij is gedurende de gehele duur van het onderzoek onveranderlijk laag gebleven; 1 à 2% wist de actie spontaan te noemen.

De bekendheid met acties op het gebied van alcohol in het verkeer is het grootst en vertoont ook pieken tijdens de zesde, zevende en tiende meting. Daarna volgt die met betrekking tot autogordels, die over de hele periode vrijwel constant is, en snelheid. Acties met betrekking tot snelheid gaan door de respondenten vanaf de derde meting in mei 1988 meer genoemd worden; er lijkt sprake van een duidelijke relatie met de veranderingen van snelheidslimieten op autosnelwegen.

Het percentage ondervraagden dat in het geheel geen actie wist te noemen bedraagt ongeveer 50% en neemt gedurende de onderzoeksperiode iets af (Afbeelding 1). Dit heeft te maken met het feit dat alcohol- en snelheidsacties meer genoemd gaan worden.

Incidenteel worden acties genoemd met betrekking tot caravans, wegwerkers, APK, en de televisieprogramma's de Stop en Stapshow en de Familie Oudenrijn.

3.2. De geholpen bekendheid

Op de concreet gestelde vraag of de respondent van de Actie -25% had gehoord antwoordt tussen 7 en 13 % positief (Afbeelding 2). Na een licht stijgende tendens van 7% in het begin tot 13% bij de zevende meting daalt de bekendheid vervolgens weer.

3.3. De bekendheid met de inhoud van de Actie -25%

Respondenten aan wie specifiek werd gevraagd of zij van de Actie -25% hadden gehoord wisten ook in meerderheid iets over de bedoelingen en de inhoud van de actie te vertellen. Maximaal 20% bleef een antwoord schuldig.

Hoewel meer dan één antwoord mogelijk was, werd door verreweg de meeste ondervraagden aangegeven dat het streven naar 25% minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 één van de doelstellingen van de actie was. Het bevorderen van de verkeersveiligheid in het algemeen en het streven naar jaarlijks 5% minder slachtoffers kwamen, in die volgorde, bij de beantwoording ook naar voren.

Het beloningsaspect, zowel voor gemeenten als voor initiatieven, werd minder genoemd. Opvallend is dat een kleine 10% van de ondervraagden nog andere (overigens niet gespecificeerde) doelstellingen noemt, waar de streefgedachte en het beloningsprincipe de beide hoofdkenmerken van de Actie -25% zijn. Hoewel 20% van de ondervraagden het antwoord schuldig bleef betekent het niettemin dat de resterende 80% betrekking had op maximaal 13% van de totale steekproef. Dit betekent weer dat slechts 5 tot 10% van de bevolking op de hoogte is van de essentie van de Actie -25%.

3.3.1. Naar geslacht

De onbekendheid met verkeersveiligheidsacties in het algemeen is bij mannen wat minder dan bij vrouwen (Afbeelding 3). Voor beiden geldt dat die onbekendheid gedurende de loop van het onderzoek iets lijkt af te nemen. De geholpen bekendheid met de Actie -25% is bij mannen gemiddeld ook groter dan bij vrouwen (Afbeelding 4).

3.3.2. Naar leeftijd

De bekendheid met acties in het algemeen is het grootst bij 18 tot 45-jarigen (Afbeelding 5). Datzelfde lijkt terug te vinden, zij het op een aanzienlijk lager niveau, voor de bekendheid met de Actie -25% (Afbeelding 6).

3.3.3. Naar welstand en sociale klasse

In het algemeen zijn de hoger opgeleiden (zie Bijlage 2) beter bekend met acties die op het gebied van verkeersveiligheid worden gevoerd dan respondenten in de overige klassen (Afbeelding 7). Met uitzondering van de laagst opgeleiden is het onderscheid tussen de verschillende klassen bij de bekendheid met de Actie -25% veel minder groot (Afbeelding 8).

3.3.4. Naar gemeentegrootte woonplaats

De relatie van bekendheid met acties in het algemeen en gemeentegrootte van de woonplaats van de respondent is niet erg duidelijk (Afbeelding 9). In de grootste gemeenten (100.000 en meer inwoners) is er minder bekendheid met de Actie -25% dan in de overige gemeenten, die zich daarbij nauwelijks van elkaar onderscheiden (Afbeelding 10).

3.3.5. Naar provincie

In negen van de twaalf provincies is de onbekendheid met verkeersveiligheidsacties groter dan 50% (Afbeelding 11). De provincies Utrecht en Flevoland onderscheiden zich in positieve zin, doordat meer dan de helft van de ondervraagden wel één of andere actie weet te noemen. Bij de bekendheid met de Actie -25% onderscheiden Gelderland, Noord-Brabant en Limburg zich in positieve zin van de overige provincies (Afbeelding 12).

4. CONCLUSIES

Het Stimuleringsplan Actie -25% was bedoeld gemeenten aan te zetten om zich meer in te spannen bij de bestrijding van de verkeersonveiligheid. De Actie -25% zou de 'drager' moeten zijn van 'meer en beter' verkeersveiligheidsbeleid met als symbool het 'zuiltjes-vignet'. Een voor de hand liggende gedachte is dan dat als het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid inhoud en vorm krijgt onder de vlag van de Actie -25% het Stimuleringsplan als zodanig ook onder de Nederlandse bevolking een aanzienlijke bekendheid zou moeten krijgen. Van actief gevoerd of gepropageerd gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid zou de burger iets moeten merken.

In dit opzicht is het teleurstellend dat de bekendheid met de Actie -25% onder de bevolking toch betrekkelijk gering is gebleven. De bekendheid met acties op het gebied van de verkeersveiligheid blijft toch voornamelijk gericht op de traditionele drie aandachtspunten: alcohol, autogordels en snelheid.

De gedachte om de strijd tegen de verkeersonveiligheid te voeren met de hulp van een symbool, een slagzin, een motto of iets dergelijks is een zeer begrijpelijke. Verwerken daarin van de '-25% -taakstelling' ligt dan voor de hand. Streeft men daarnaar dan zal de associatie tussen '-25% -taakstelling' en concrete verkeersveiligheidsactiviteiten steeds gelegd moeten worden. Pas dan mag men verwachten dat de bekendheid met de Actie -25% onder Nederlanders meer dan een paar procent zal bedragen. Of men daarnaar moet streven dan wel de nu kennelijk bestaande associatie tussen bevordering van de verkeersveiligheid en de bekende drie aandachtspunten (alcohol, gordels en snelheid) zou moeten versterken is een andere vraag.

LITERATUUR

- NIPO (1987) AKTIE "MIN 25%" 1ste meting. No: M-103. 11 augustus 1987
NIPO (1987) AKTIE "MIN 25%" 2de meting. No: M-108. 22 september 1987
NIPO (1988) AKTIE "MIN 25%" 3de meting. No: M-721. mei 1988
NIPO (1988) AKTIE "MIN 25%" 4de meting. No: M-721. augustus 1988
NIPO (1988) AKTIE "MIN 25%" 5de meting. No: M-721. november 1988
NIPO (1989) AKTIE "MIN 25%" 6de meting. No: M-721. maart 1989
NIPO (1989) AKTIE "MIN 25%" 7de meting. No: M-721. mei 1989
NIPO (1989) AKTIE "MIN 25%" 8ste meting. No: M-721. augustus 1989
NIPO (1989) AKTIE "MIN 25%" 9de meting. No: M-721. november 1989
NIPO (1990) AKTIE "MIN 25%" 10de meting. No: M-721. februari 1990

AFBEELDINGEN 1 T/M 12

Afbeelding 1. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 2. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 3. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar geslacht (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 4. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar geslacht (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 5. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar leeftijd (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 6. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar leeftijd (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 7. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar welstand en sociale klasse (gemiddeld over de tien metingen).

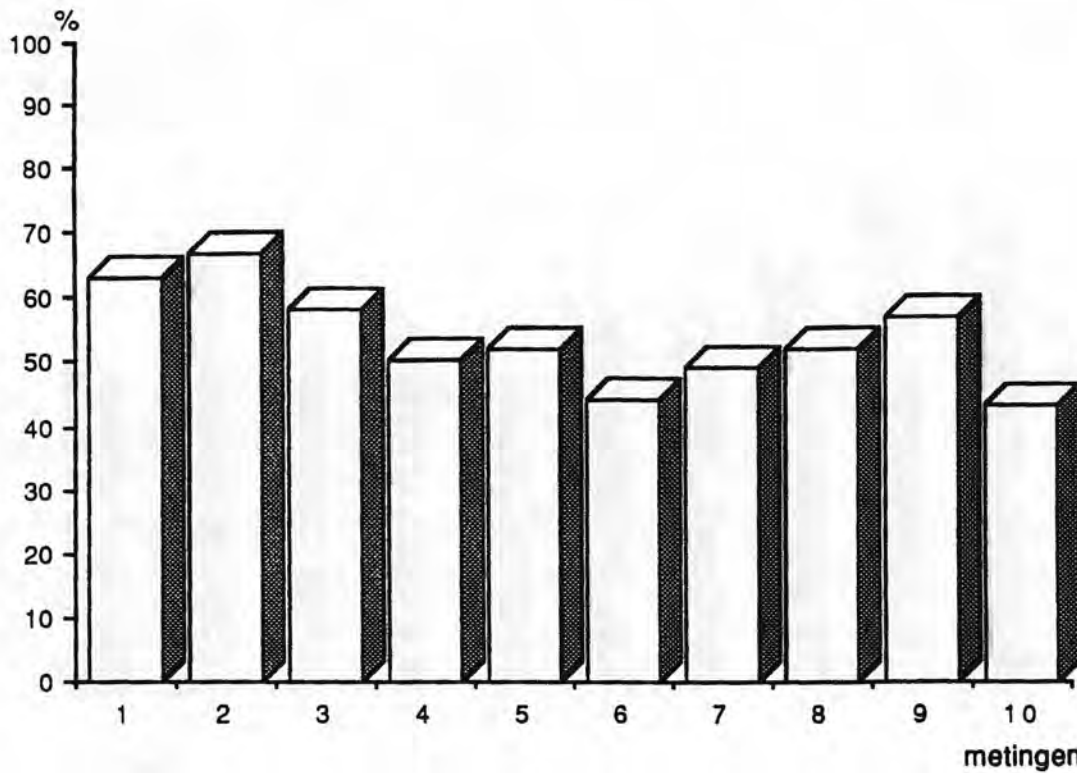
Afbeelding 8. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar welstand en sociale klasse (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 9. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar gemeentegrootte woonplaats (gemiddeld over de tien metingen).

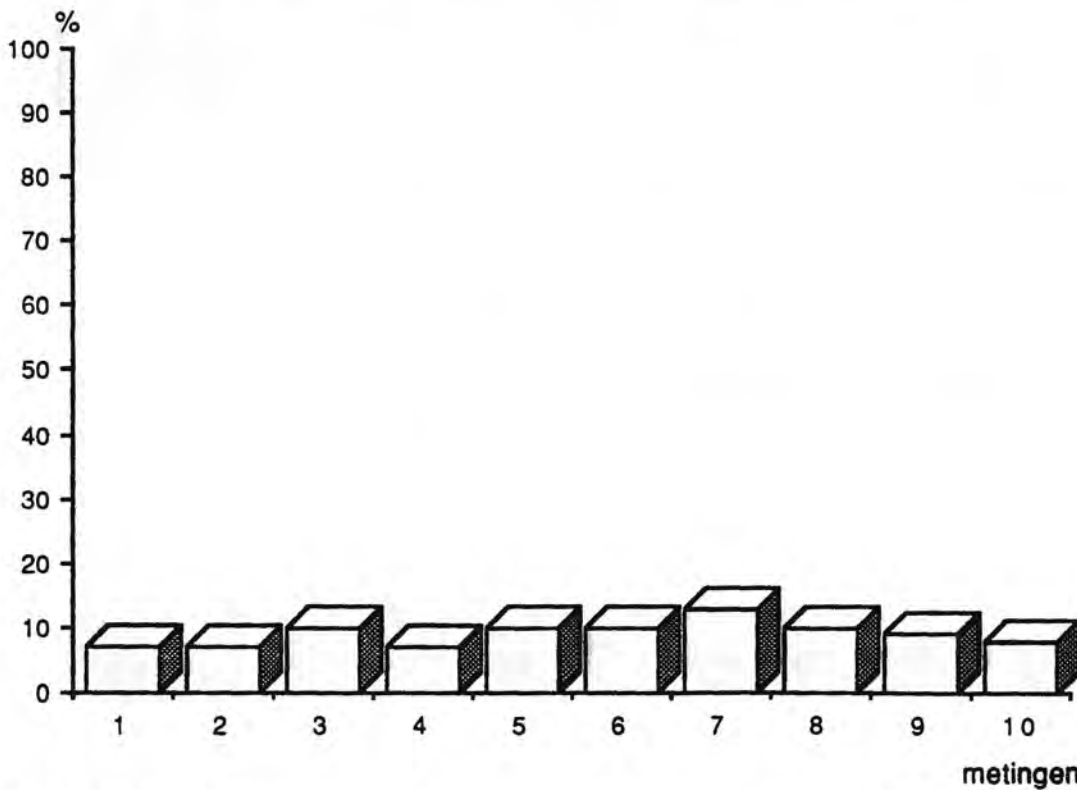
Afbeelding 10. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar gemeentegrootte woonplaats (gemiddeld over de tien metingen).

Afbeelding 11. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar provincie (gemiddeld over de tien metingen).

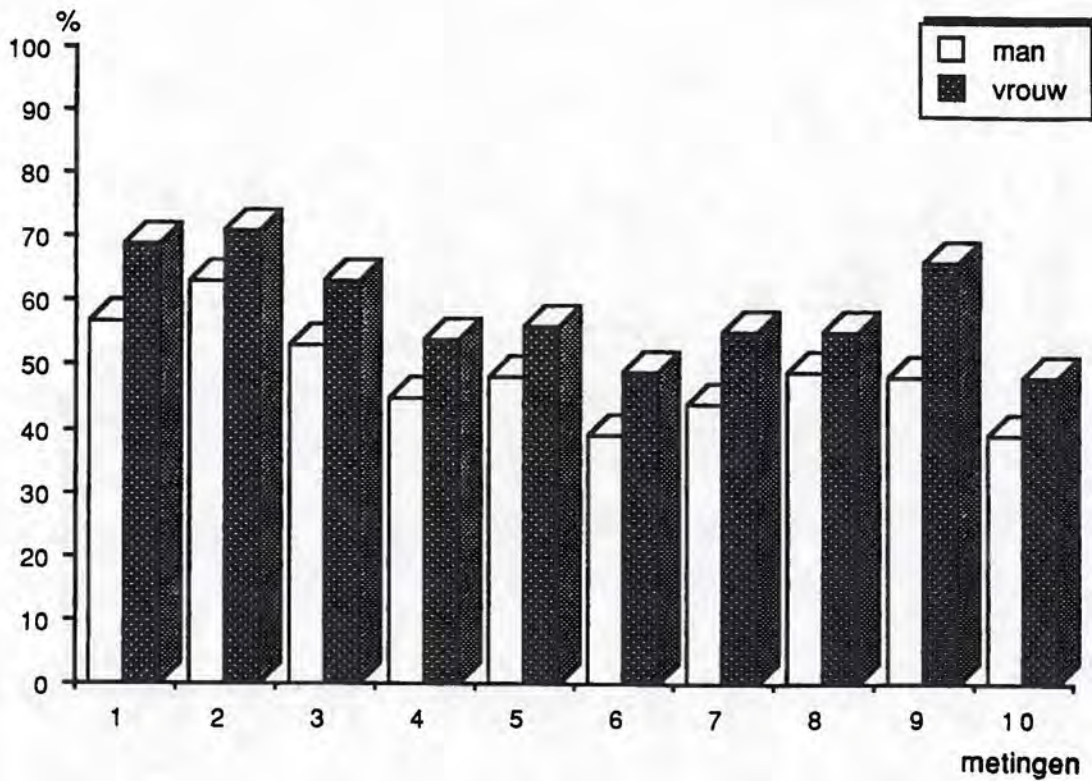
Afbeelding 12. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar provincie (gemiddeld over de tien metingen).



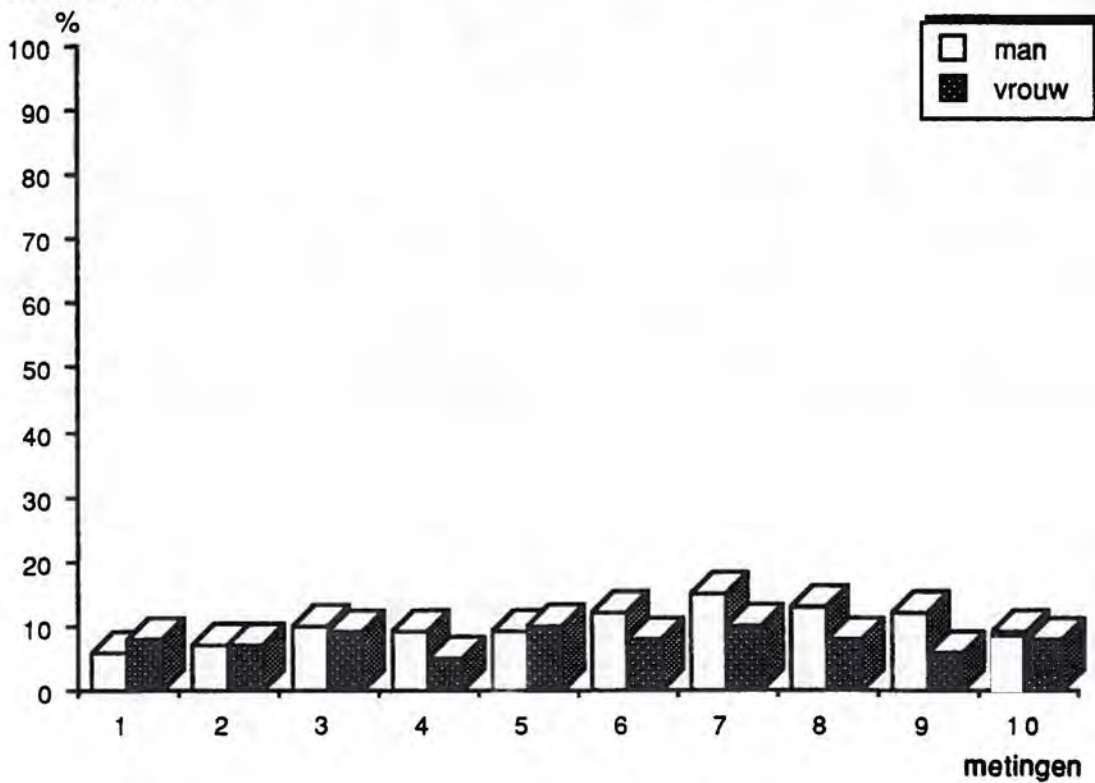
Afbeelding 1. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen (gemiddeld over de tien metingen).



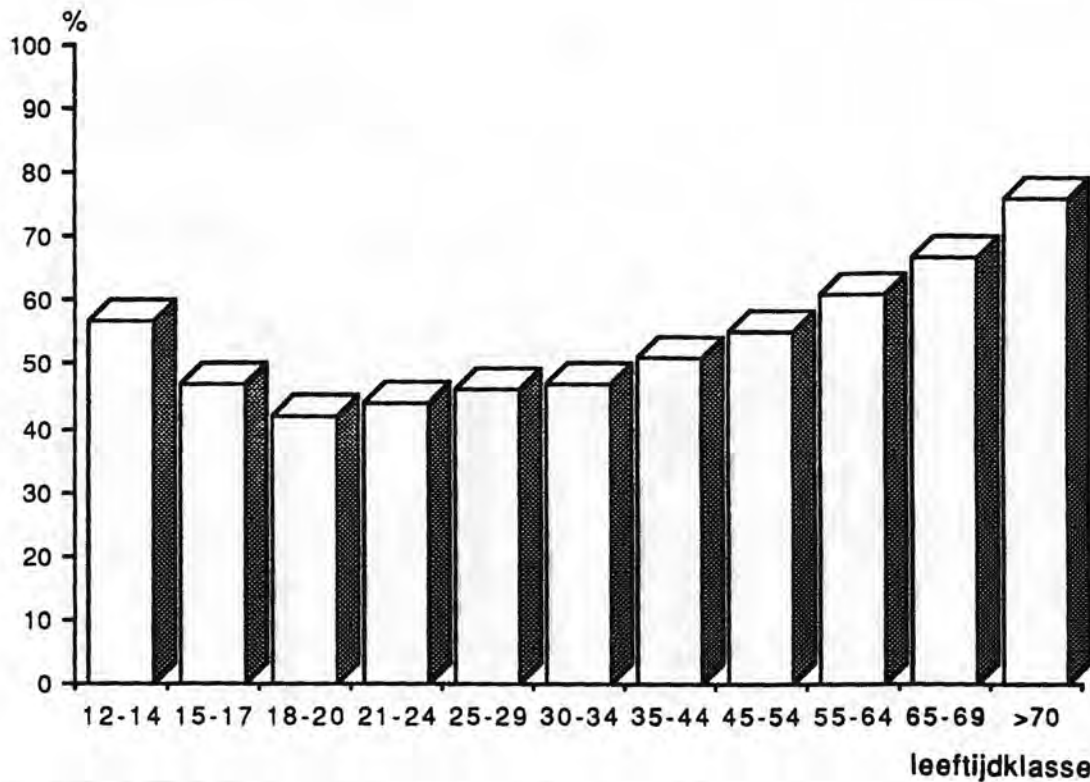
Afbeelding 2. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord (gemiddeld over de tien metingen).



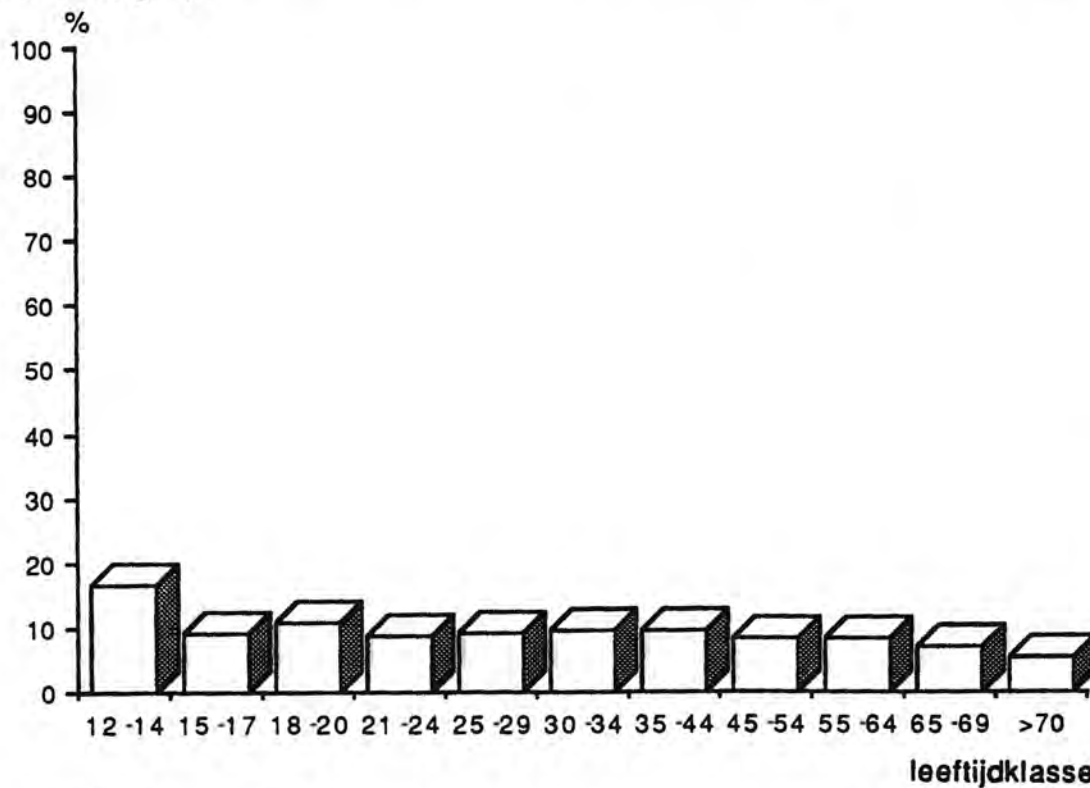
Afbeelding 3. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar geslacht (gemiddeld over de tien metingen).



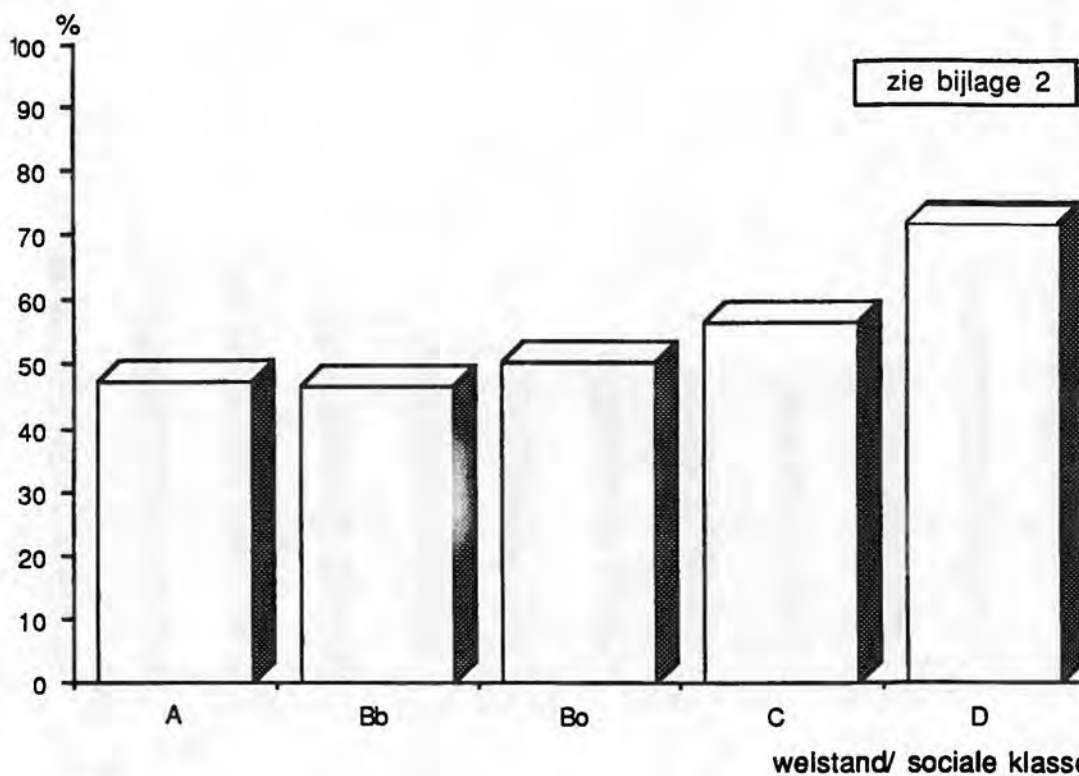
Afbeelding 4. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar geslacht (gemiddeld over de tien metingen).



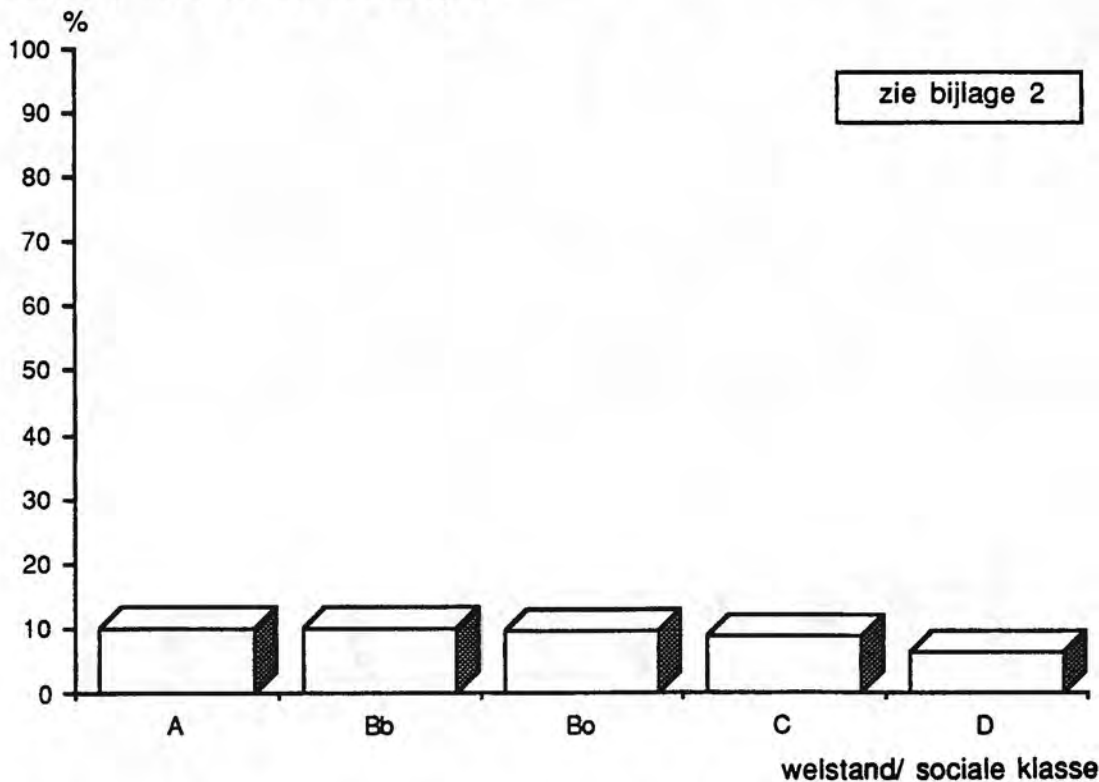
Afbeelding 5. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar leeftijd (gemiddeld over de tien metingen).



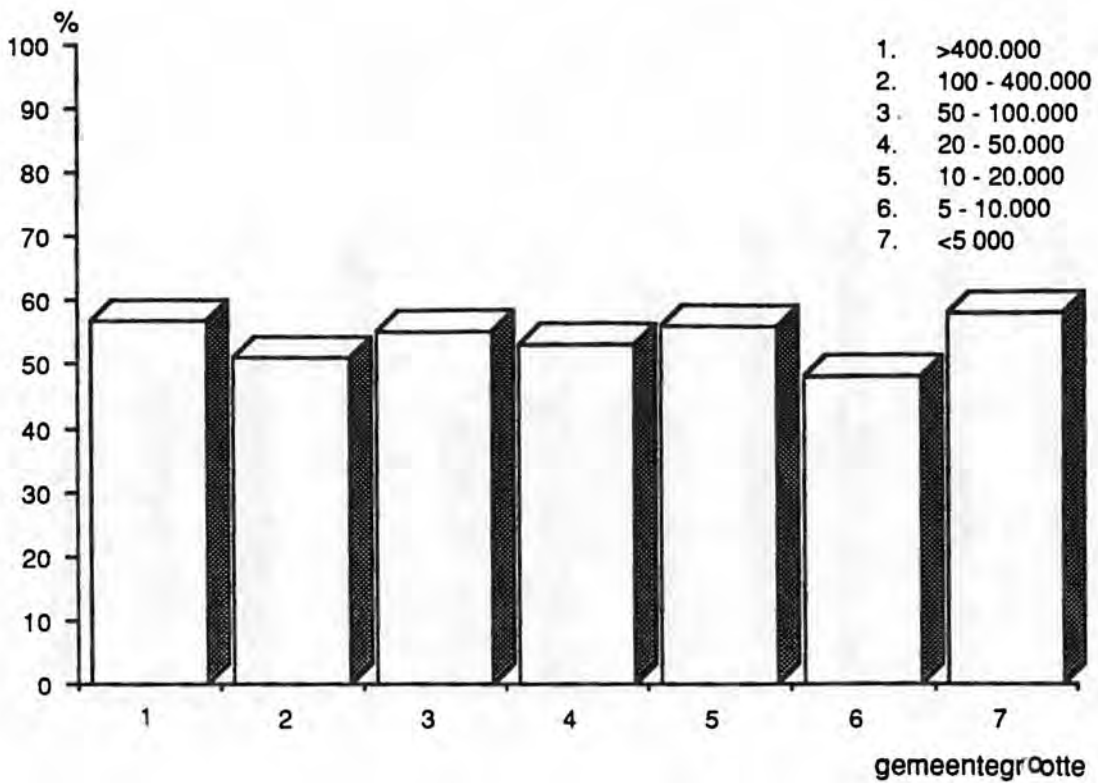
Afbeelding 6. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar leeftijd (gemiddeld over de tien metingen).



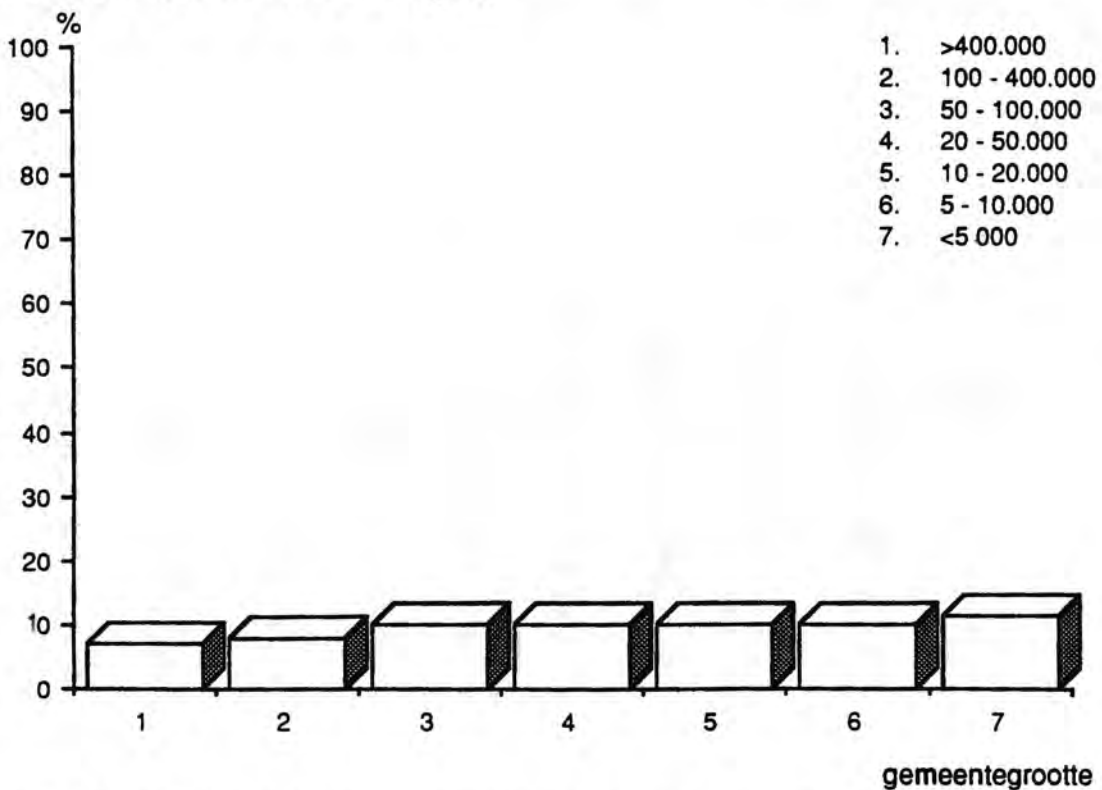
Afbeelding 7. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar welstand en sociale klasse (gemiddeld over de tien metingen).



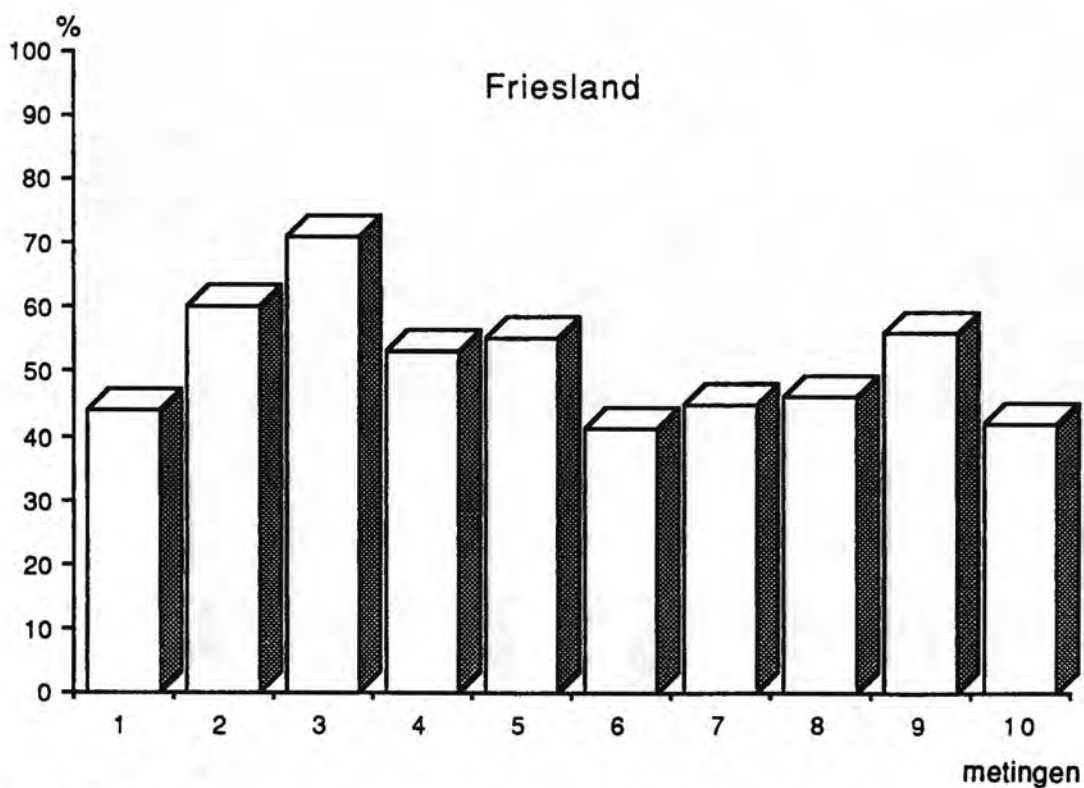
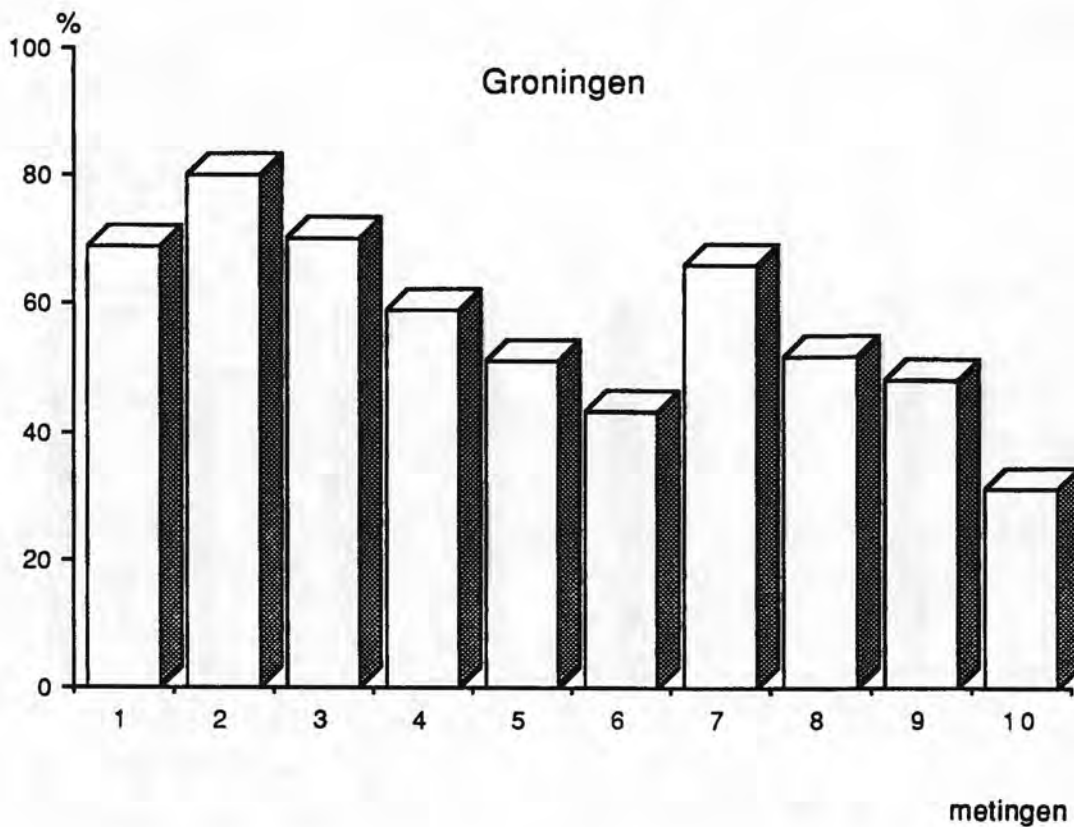
Afbeelding 8. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar welstand en sociale klasse (gemiddeld over de tien metingen).



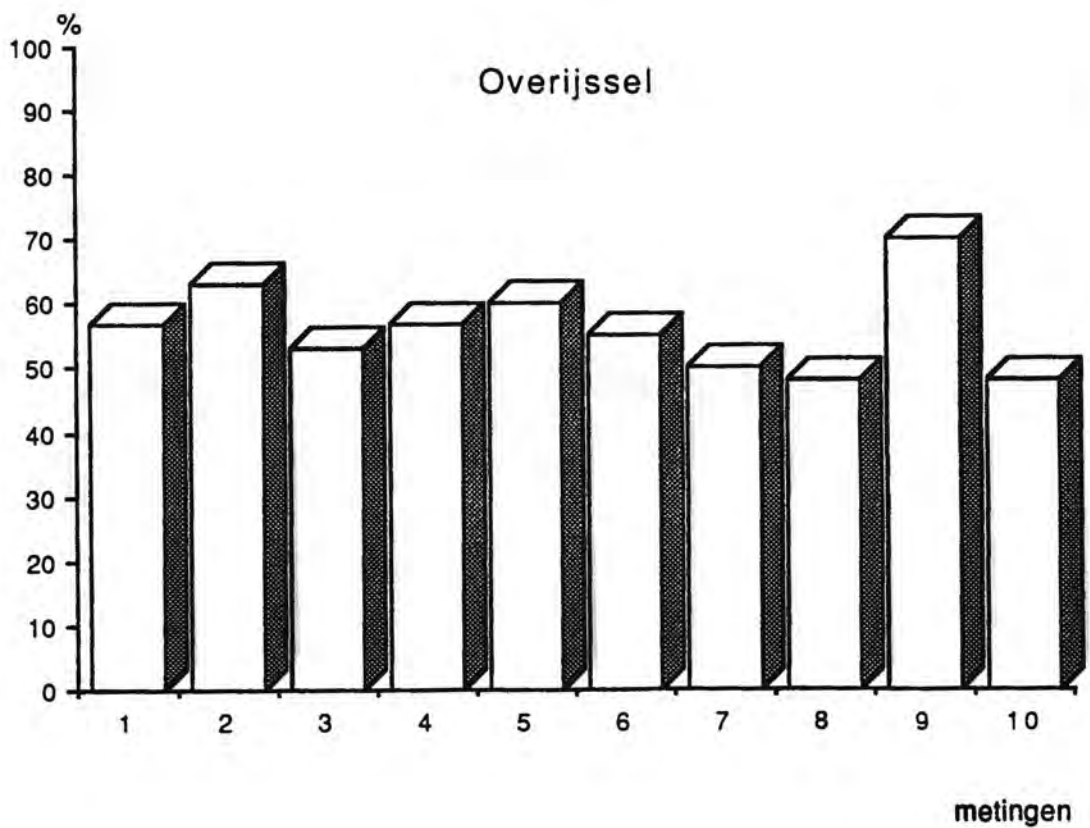
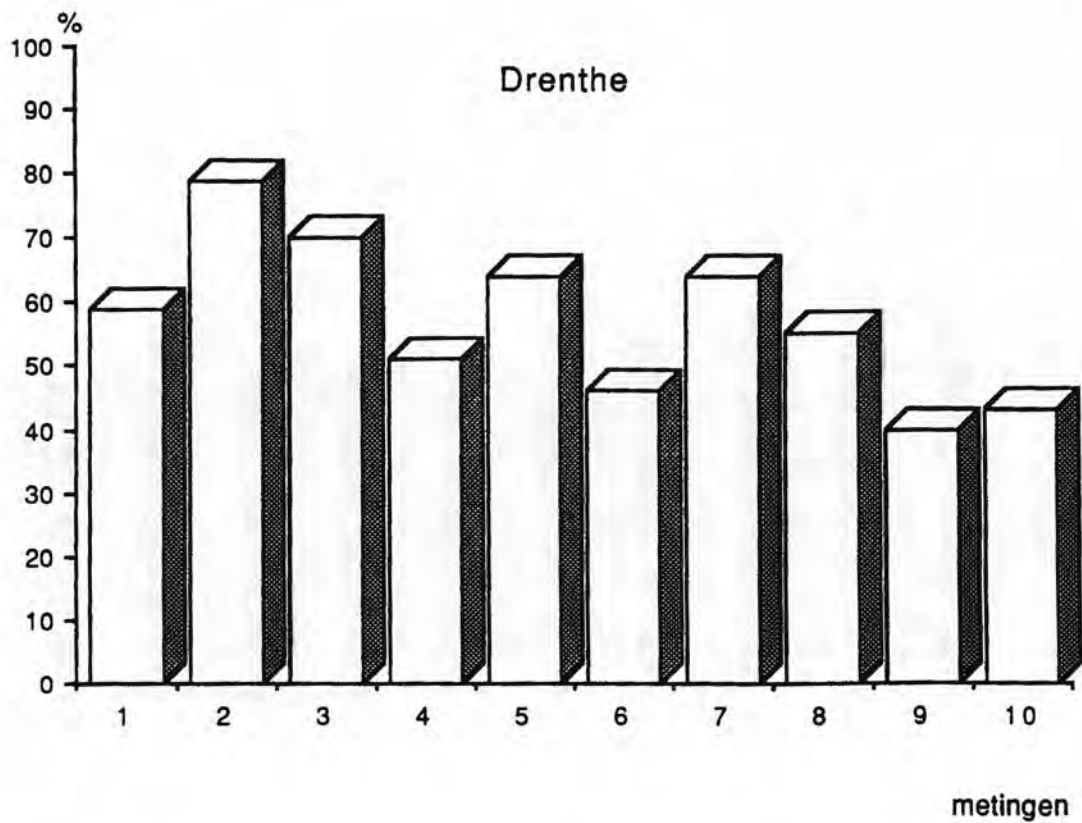
Afbeelding 9. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar gemeentegroote woonplaats (gemiddeld over de tien metingen).



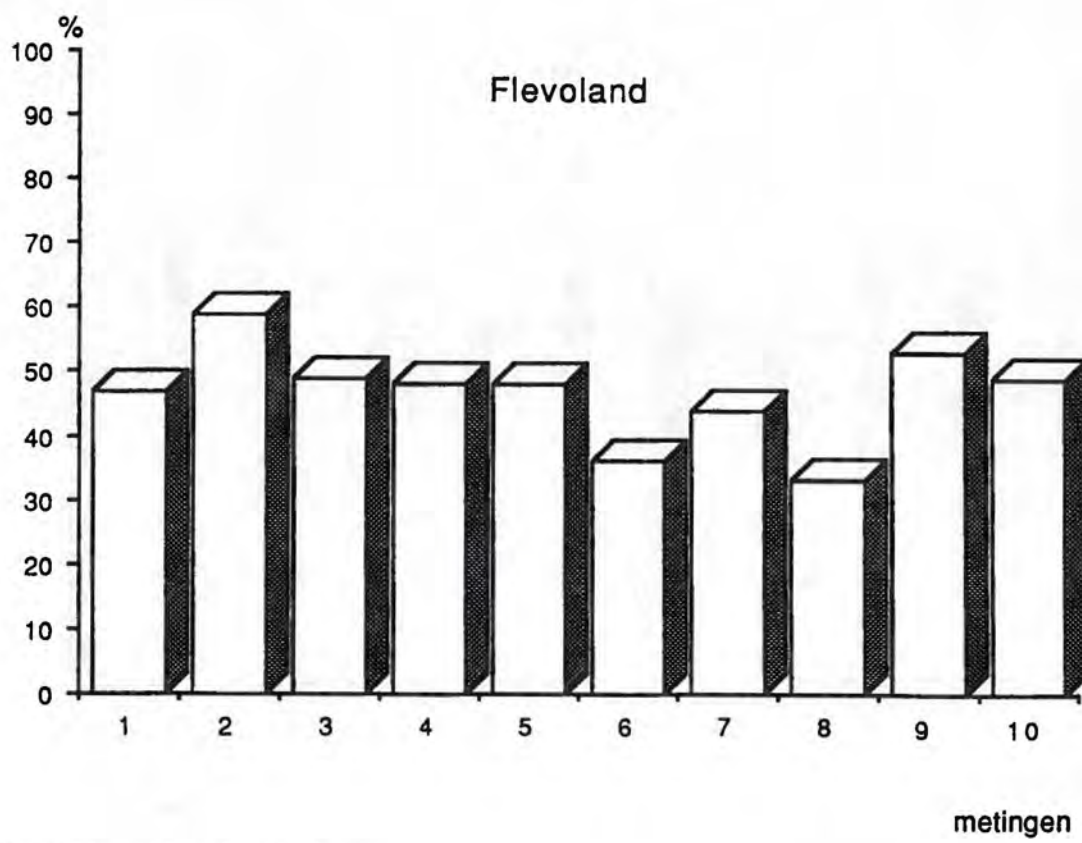
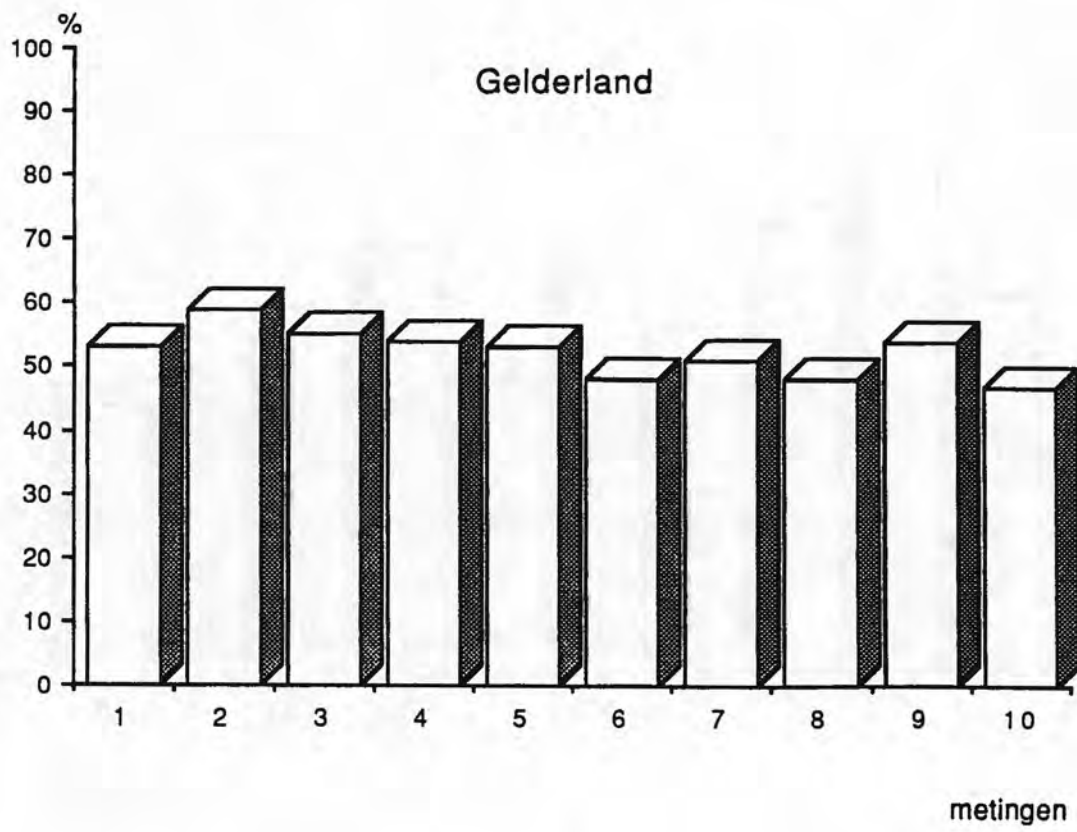
Afbeelding 10. Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar gemeentegroote woonplaats (gemiddeld over de tien metingen).



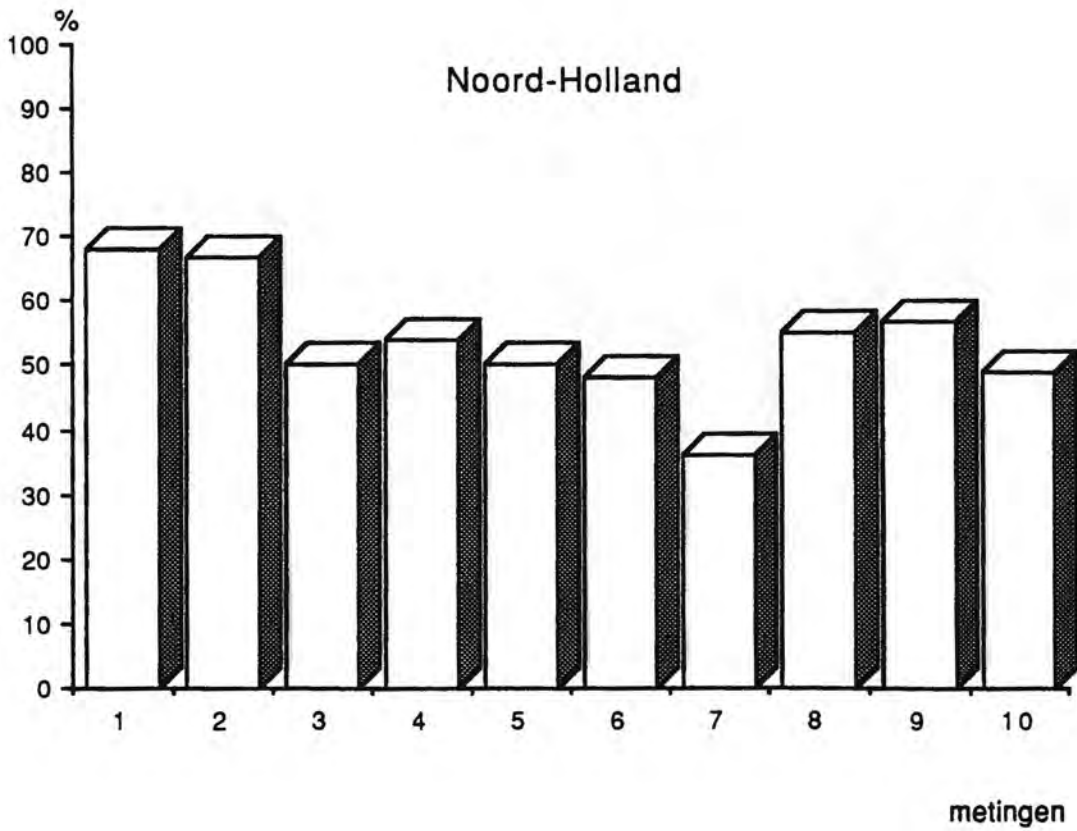
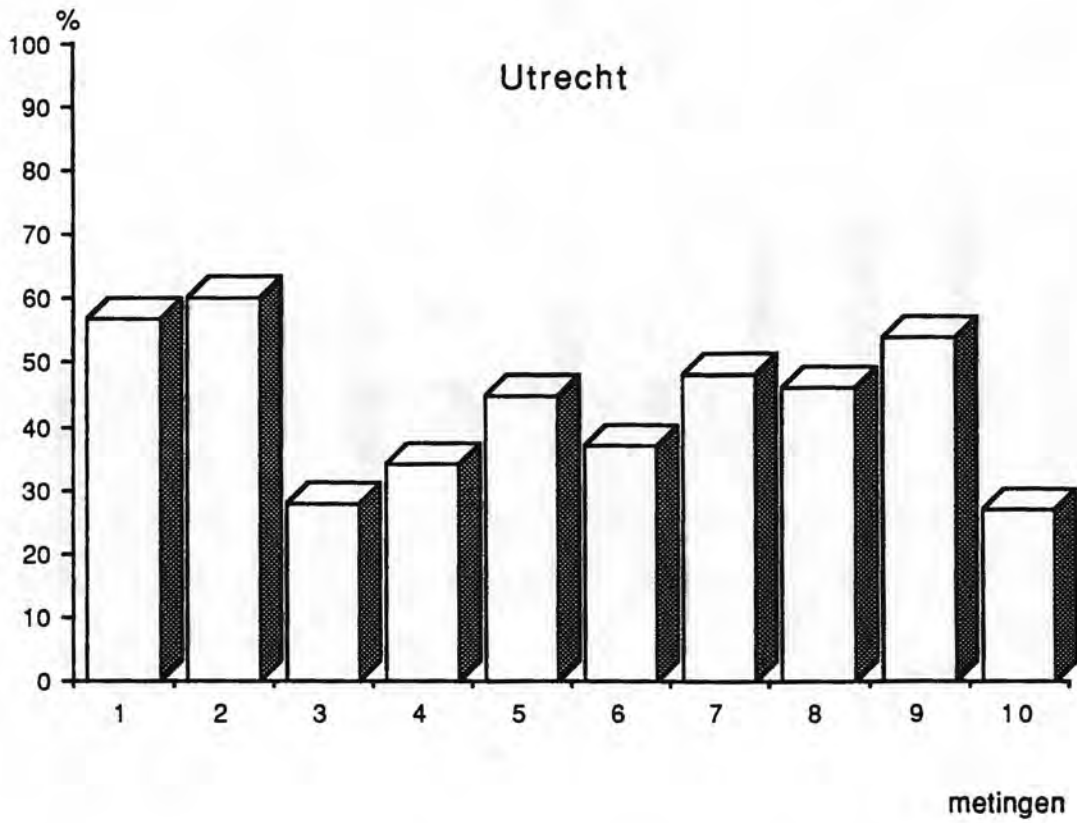
Afbeelding 11. Percentage ondervraagden dat in het geheel geen verkeersveiligheidsactie kon noemen onderscheiden naar provincie (gemiddeld over de tien metingen).



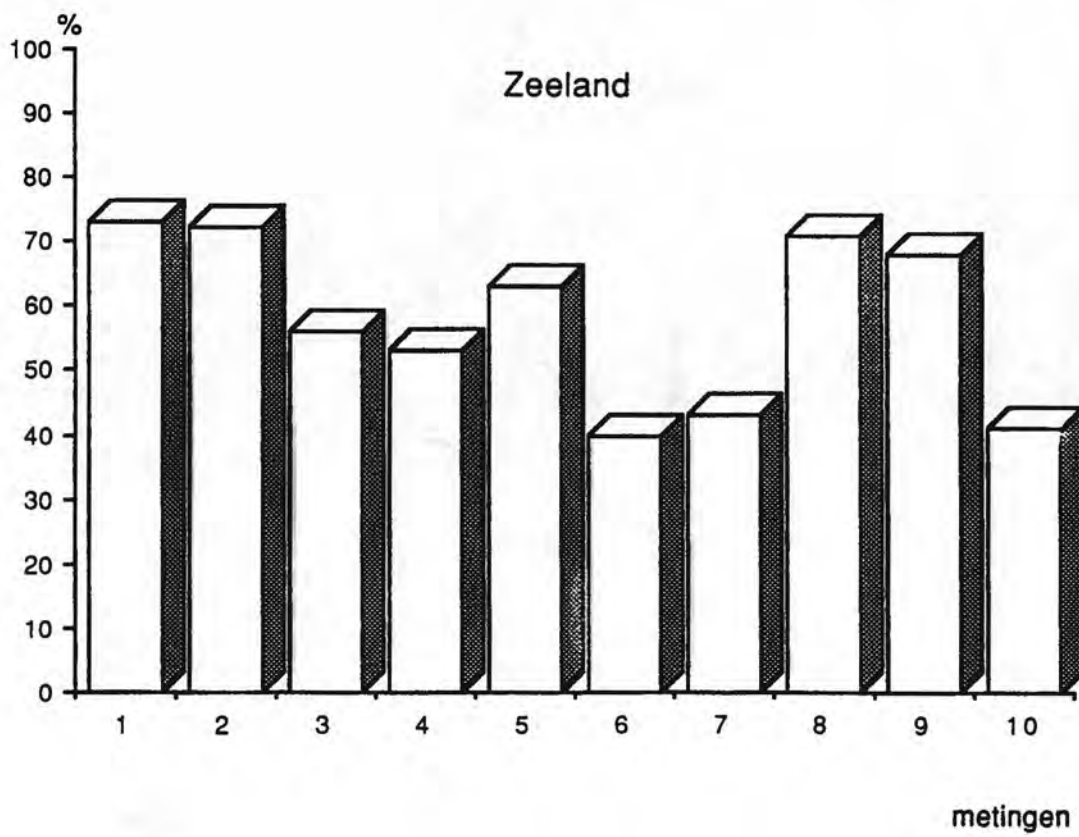
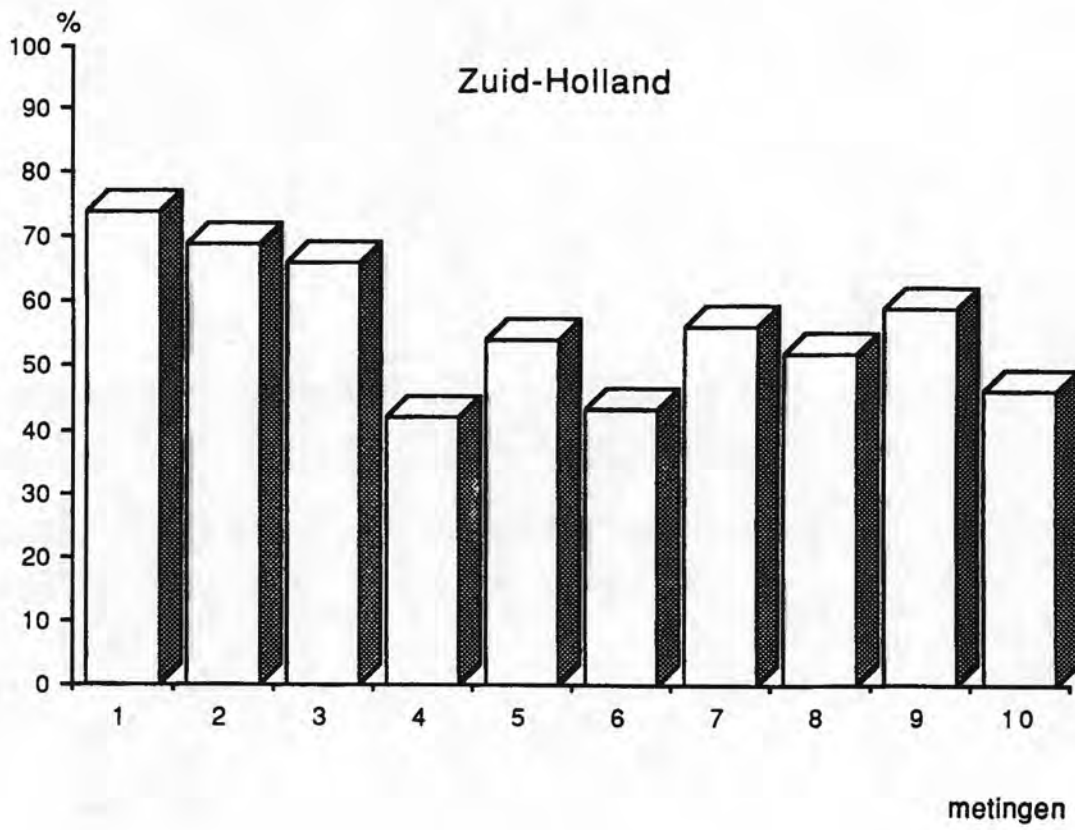
Afbeelding 11. (vervolg)



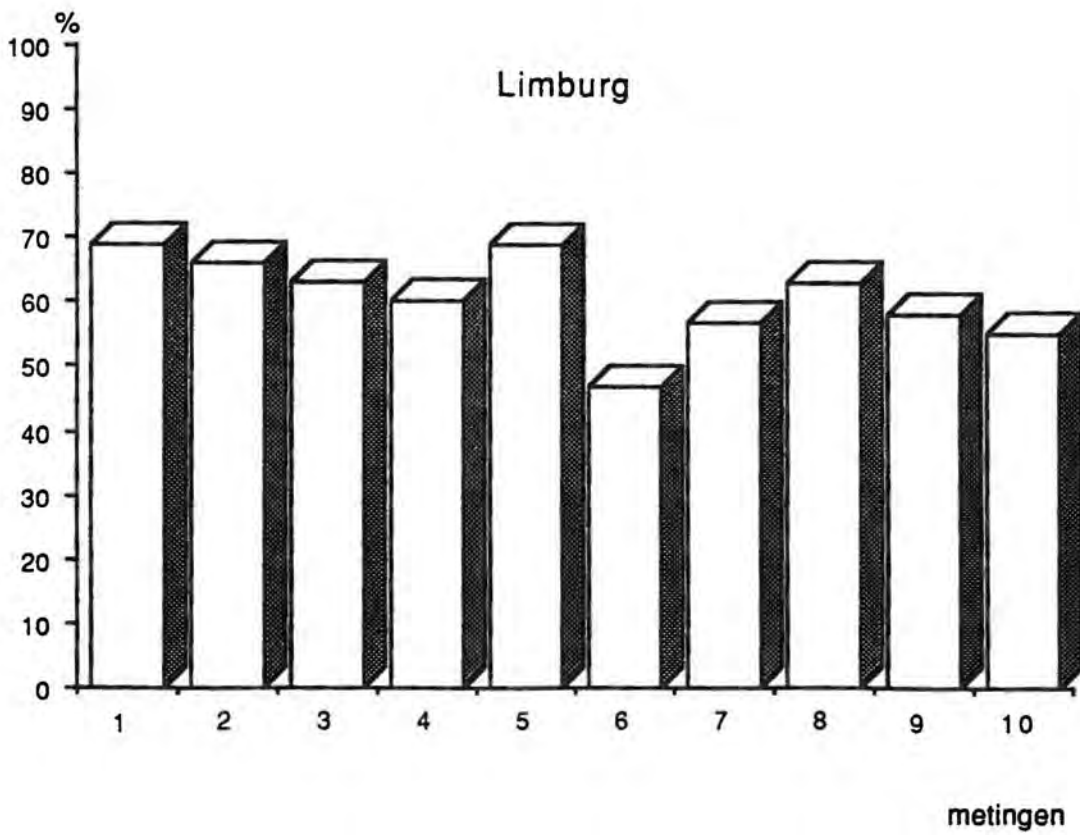
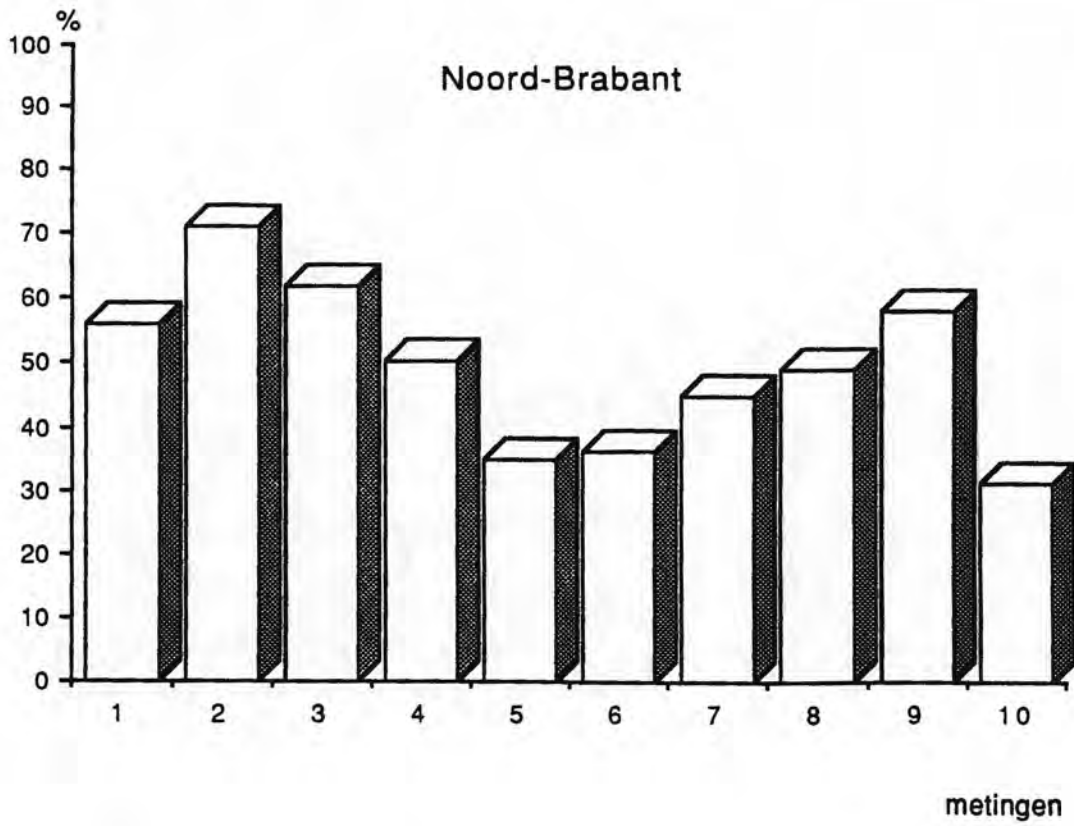
Afbeelding 11. (vervolg)



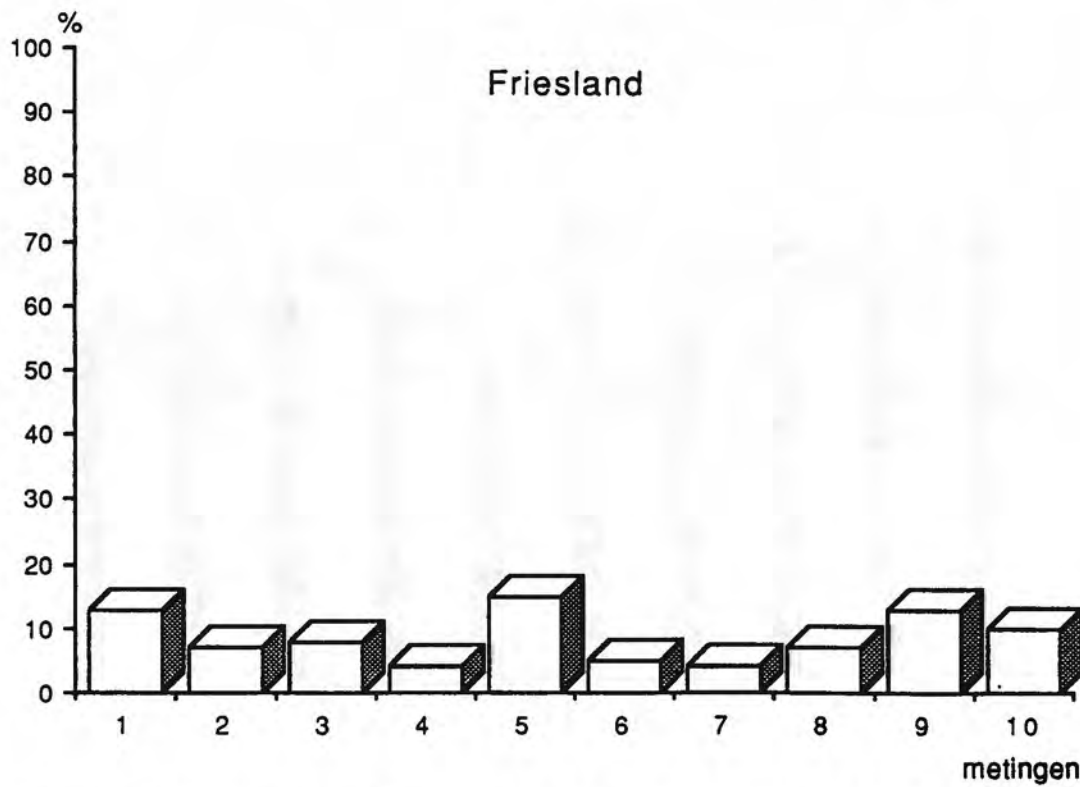
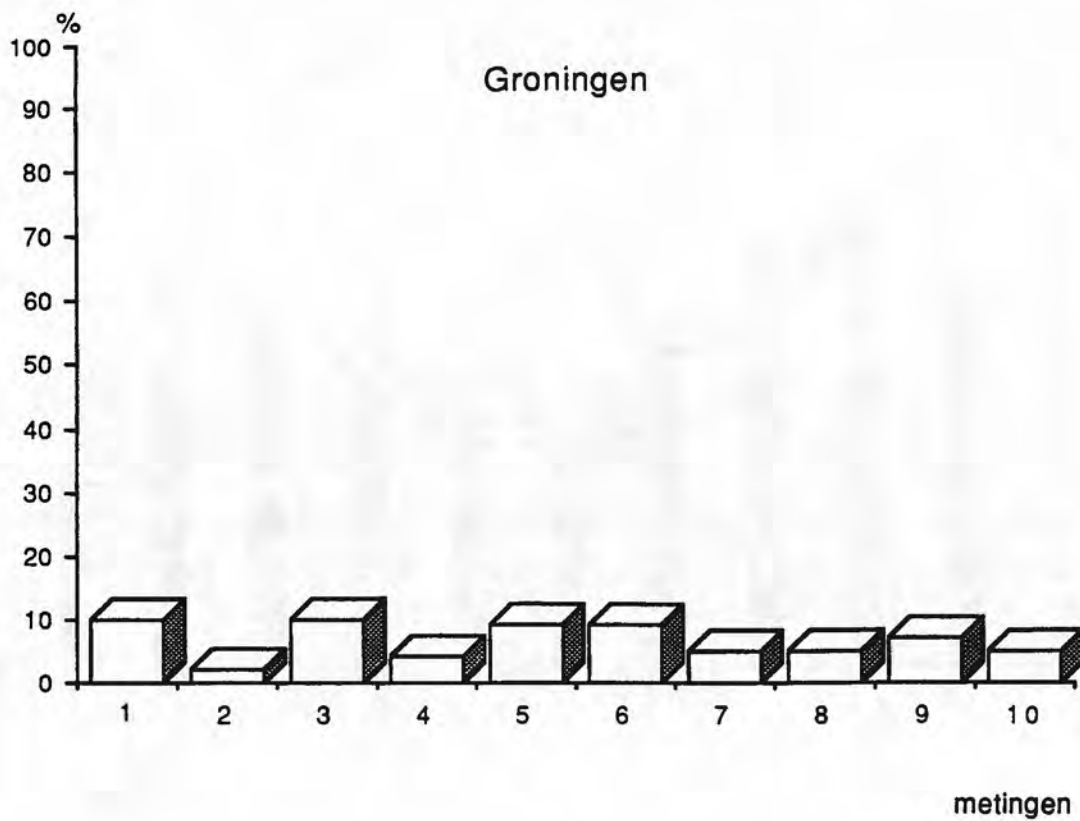
Afbeelding 11. (vervolg)



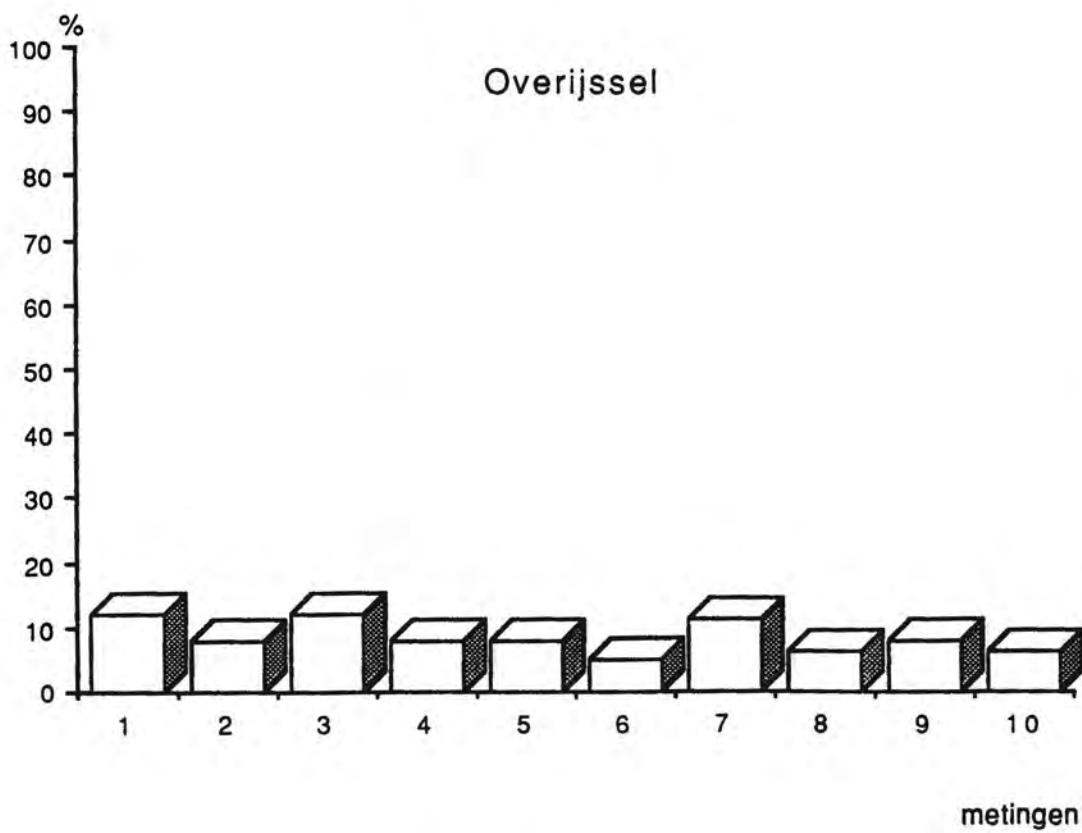
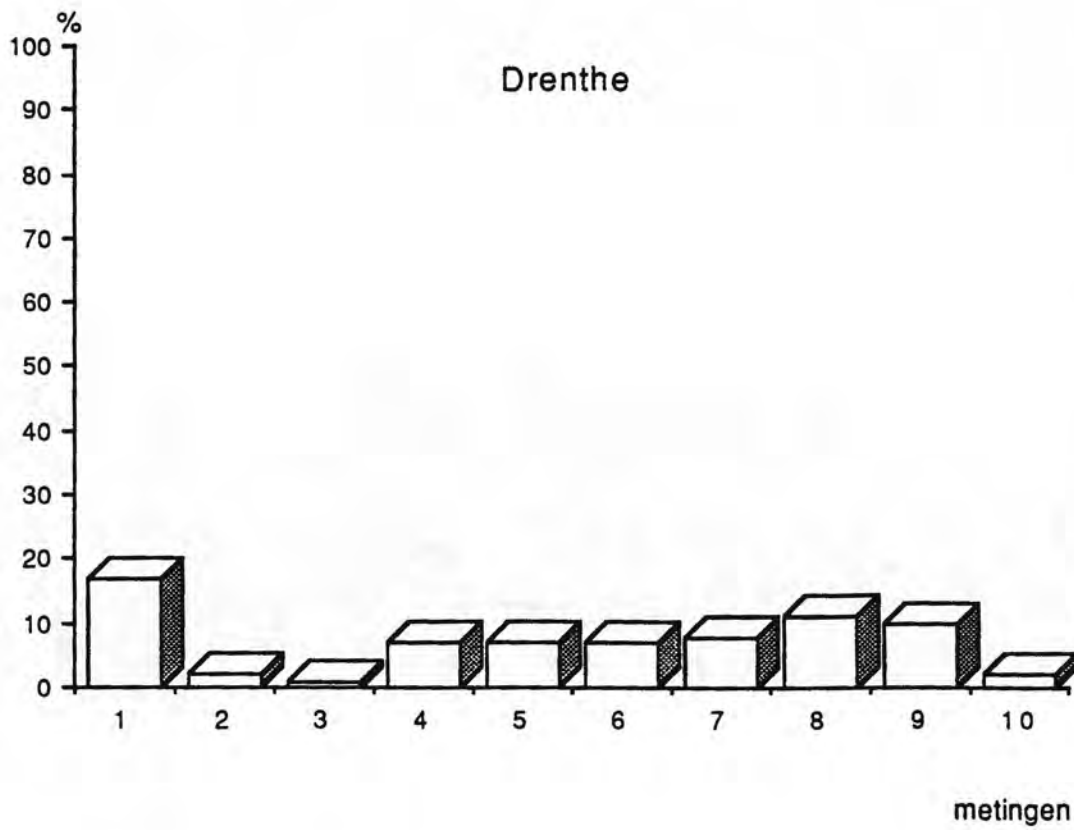
Afbeelding 11. (vervolg)



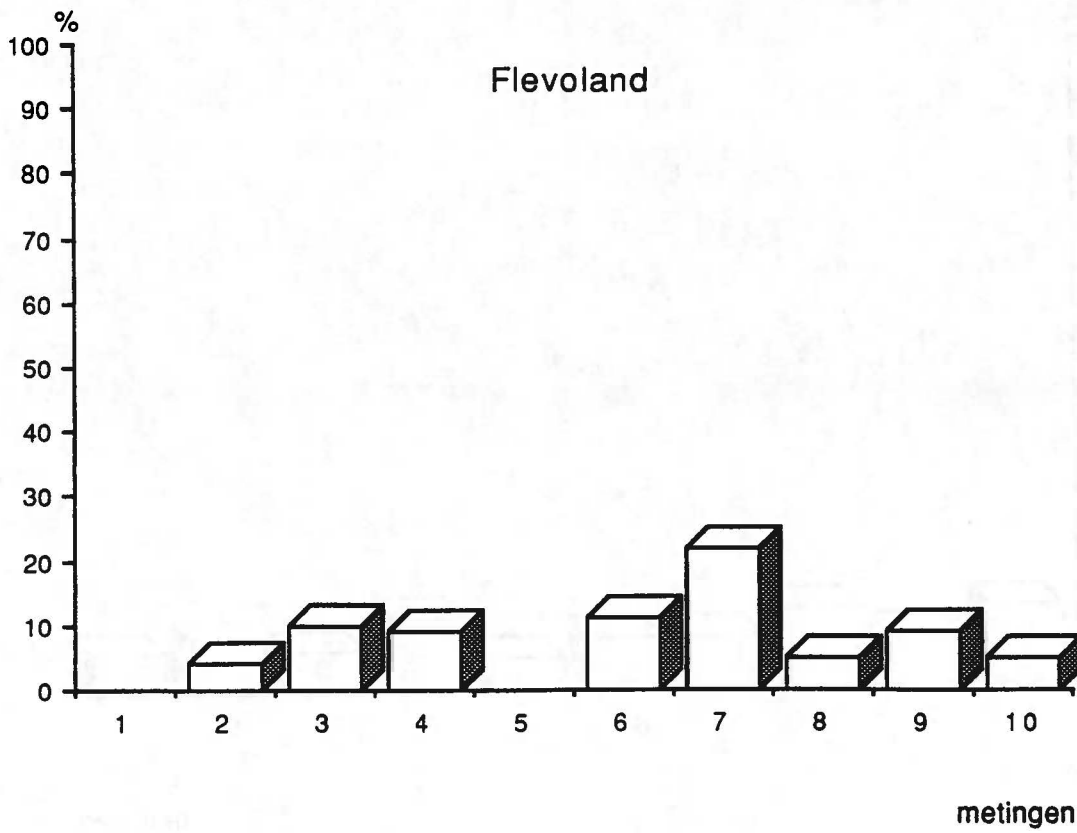
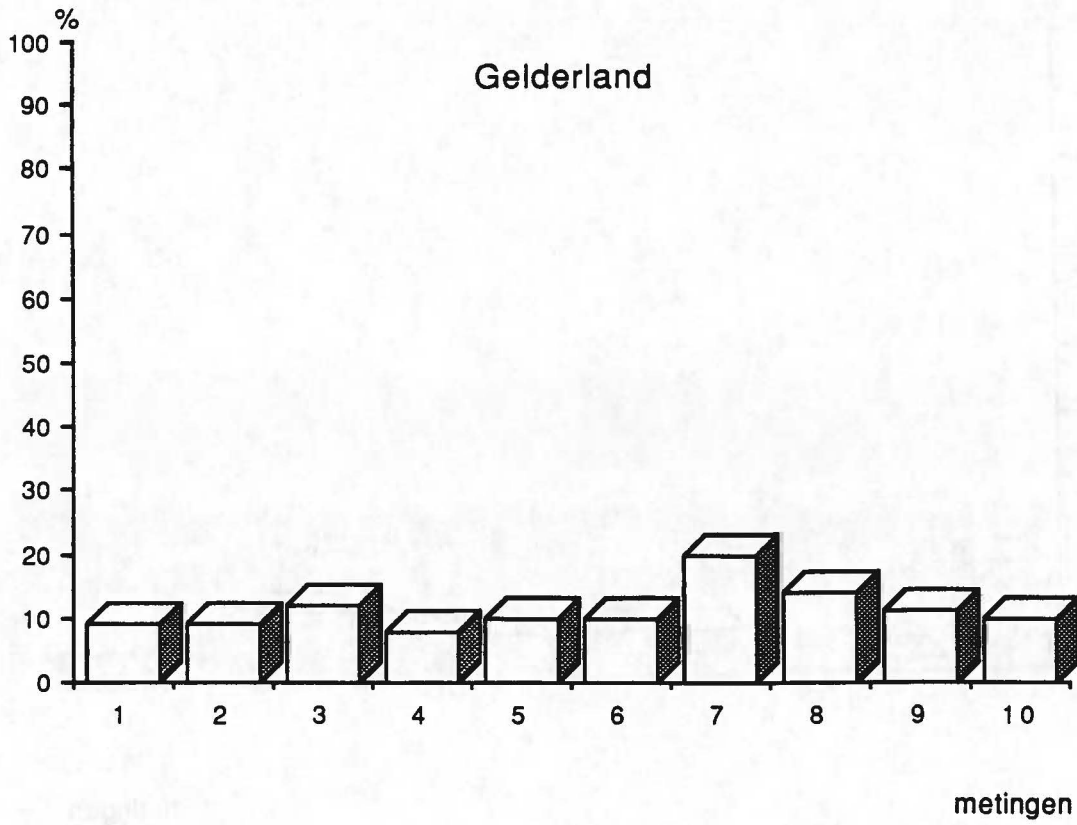
Afbeelding 11 (vervolg)



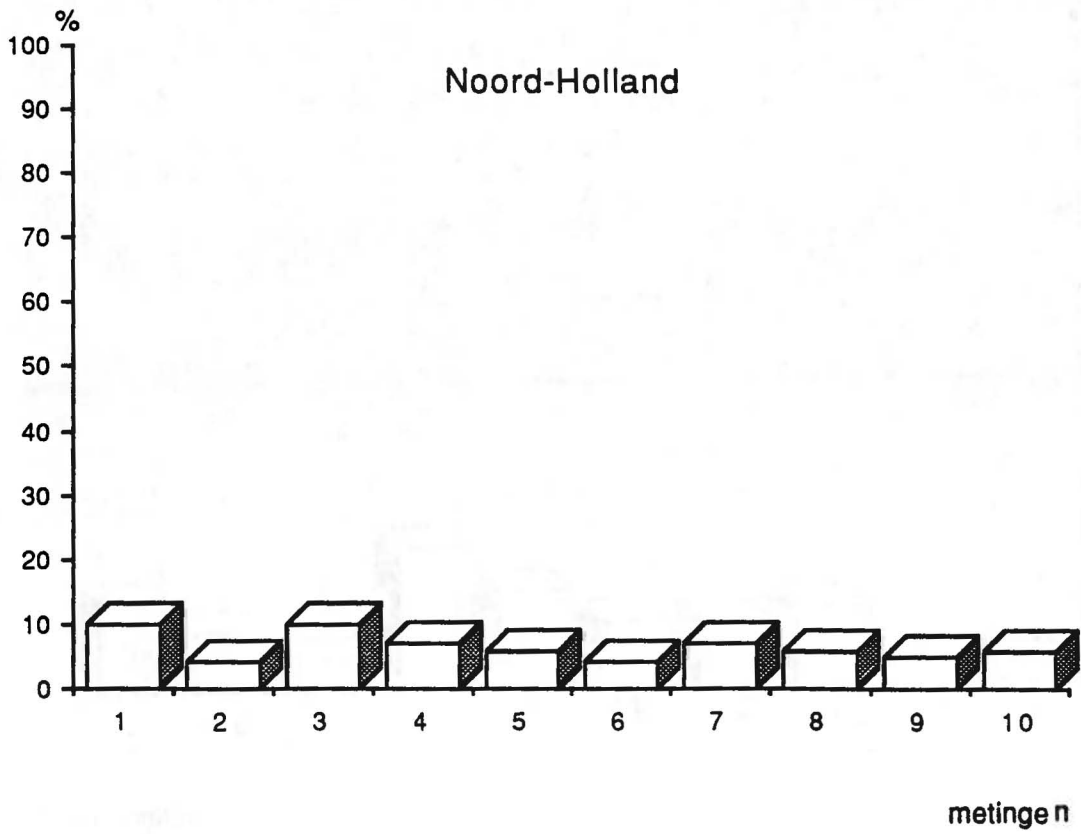
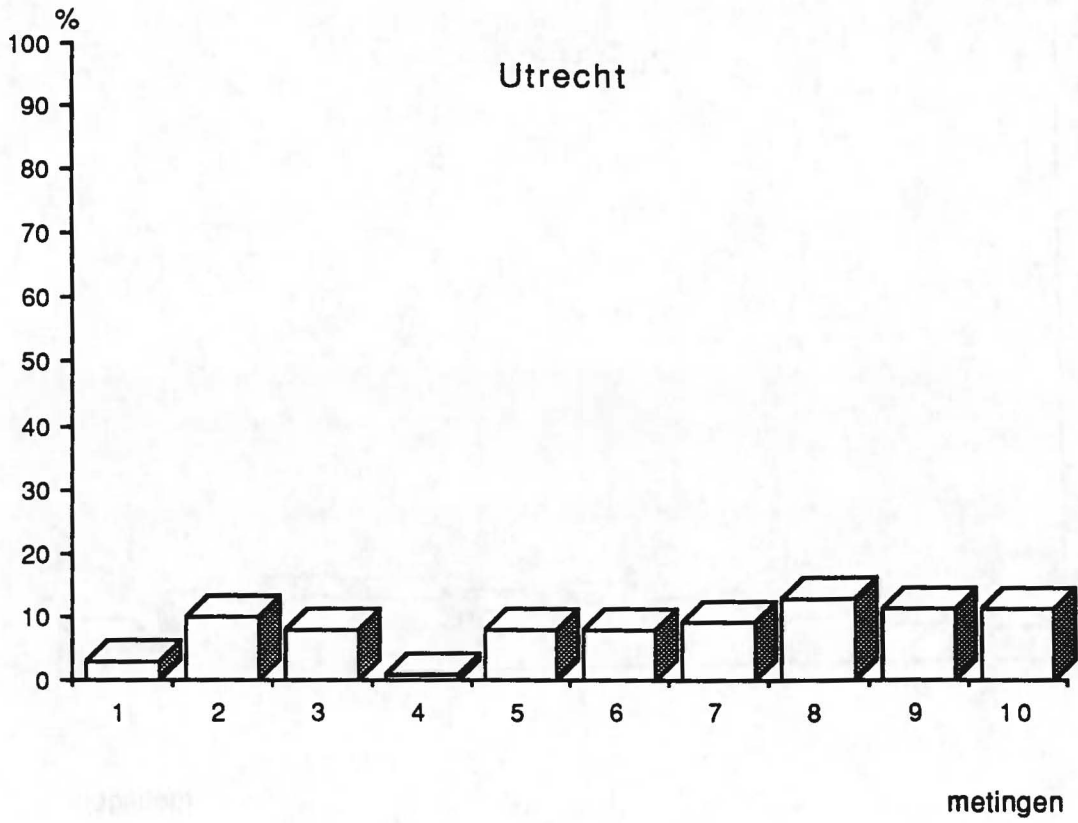
Afbeelding 12 . Percentage ondervraagden dat op een vraag daarnaar van de Actie -25% had gehoord onderscheiden naar provincie (gemiddeld over de tien metingen).



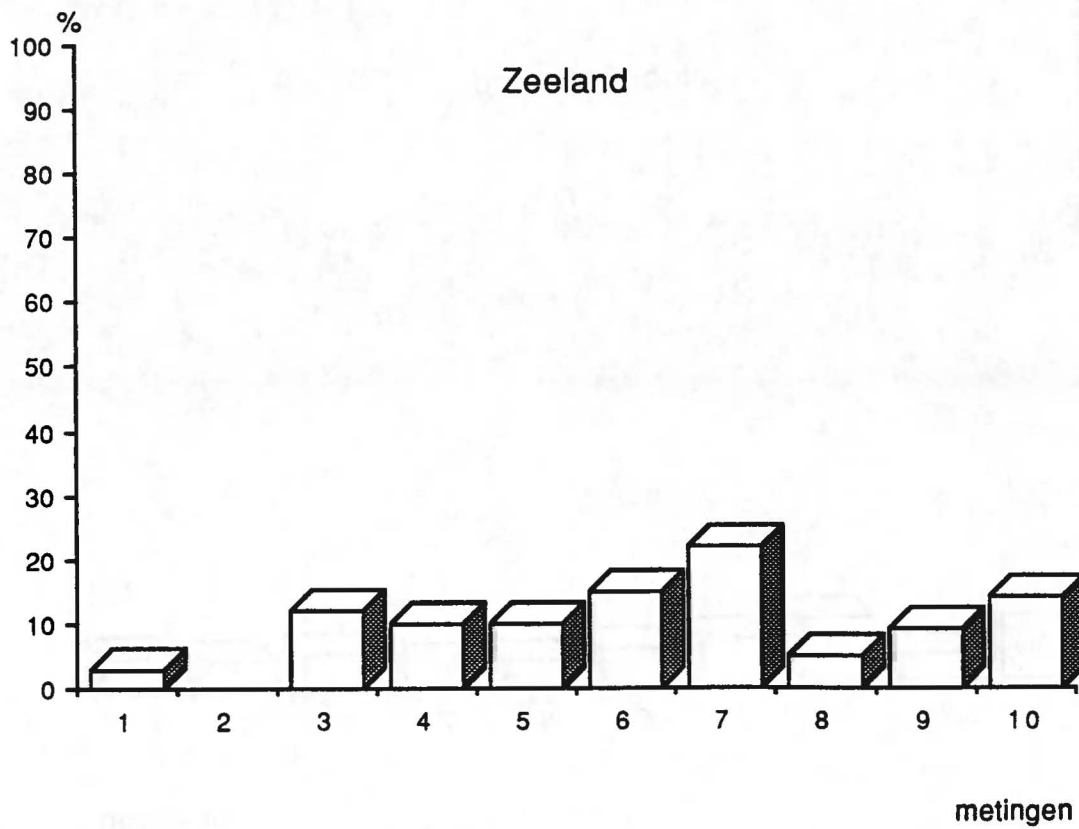
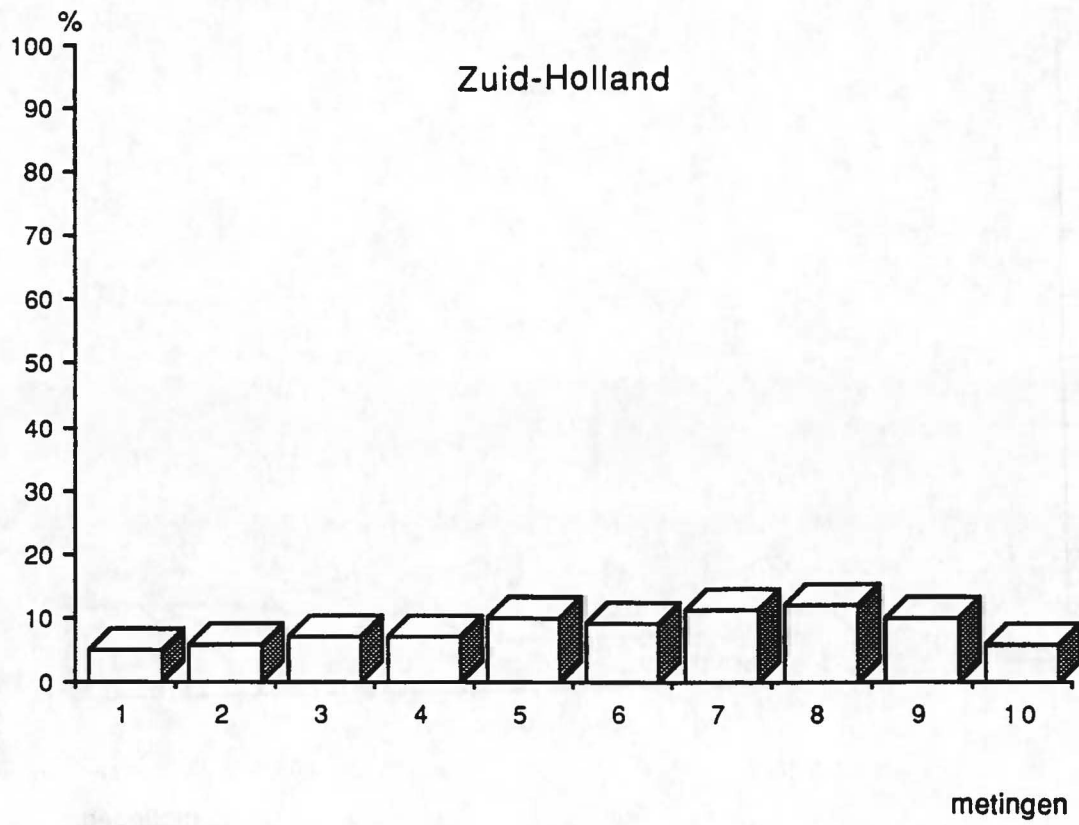
Afbeelding 12. (vervolg)



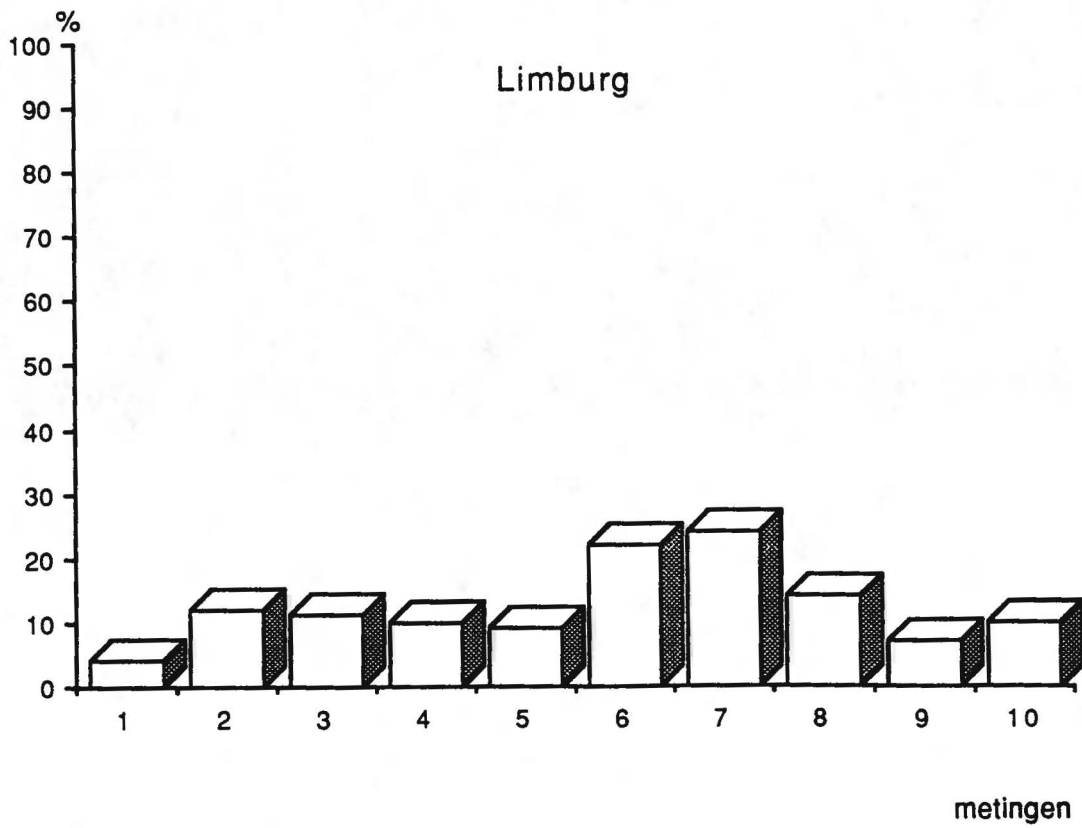
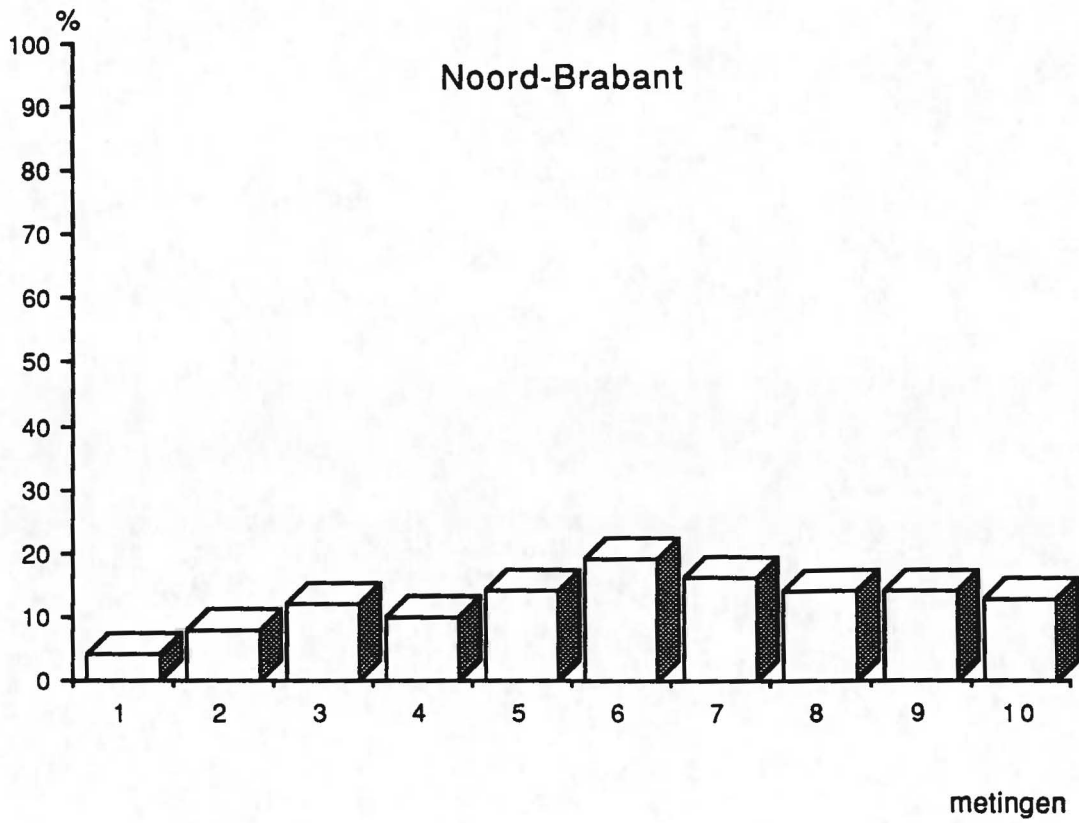
Afbeelding 12. (vervolg)



Afbeelding 12. (vervolg)



Afbeelding 12. (vervolg)



Afbeelding 12. (vervolg)

BIJLAGEN

Bijlage 1. Methode van onderzoek NIPO-weekpeilingen.

Bijlage 2. Beschrijving welstand en sociale klasse.

METHODE VAN ONDERZOEK - NIPO-WEEKPEILINGEN**1. Inleiding**

Dit onderzoek werd (wordt) uitgevoerd in het kader van de NIPO-Weekpeilingen. Dat zijn mondelinge vraaggesprekken op woonadressen van respondenten, die via a-selekte trekking in de steekproef worden opgenomen. De steekproefomvang is ca. 2.000 huishoudingen per week; elke week andere huishoudingen. Binnen elke huishouding is het mogelijk zowel informatie op huishouding-nivo als op persoonsnivo (man; vrouw; kind) te verzamelen.

2. Het universum

Het universum, waaruit de steekproeftrekking plaatsvindt, is het totale Nederlandse woningbestand. Het aantal woningen in Nederland is als basis voor de steekproeftrekking genomen omdat deze gegevens per gemeente en wijken per gemeente tenminste 1 keer per jaar geaktualiseerd kunnen worden.

De totaalcijfers van de woningvoorraad komen frequenter beschikbaar; deze zijn per genoemde data.

	<u>Aantal woningen</u>	<u>Leegstand</u>	<u>Bewoond</u>
1 april 1984	5.197.843	121.697	5.076.146
1 oktober 1984	5.248.150	125.360	5.122.790
1 april 1985	5.300.283	127.131	5.173.152
1 oktober 1985	5.343.620	130.102	5.213.518
1 april 1986	5.394.778	124.603	5.270.175
1 oktober 1986	5.438.329	127.908	5.310.421

3. Steekproeftrekking

De steekproeftrekking t.b.v. de NIPO-Weekpeilingen vindt plaats per gemeente, van de gemeenten met een inwonertal van 100.000 of meer per wijk. Uit de niet self-selective gemeenten wordt een random keuze gemaakt. In de loop van een kwartaal worden diensgevolge in ca. 500 van de 714 Nederlandse gemeenten één of meer vraaggesprekken gerealiseerd. Na deze, aan de steekproeftrekking voorafgaande, stratificatie op basis van de relatieve woningvoorraad per gemeente (of wijk van een gemeente) vindt per "cel" een random trekking van het benodigde aantal adressen plaats (trekking zonder teruglegging). Voor de trekking van de adressen beschikt het NIPO over een volledig adressenbestand van Nederlandse woningen. Dit adressenbestand wordt elk jaar vernieuwd en aangevuld. De woningvoorraad per 1 januari 1986 is 5.383.081 en is als volgt verdeeld over provincie, gemeentegrootte en gemeenten met meer dan 50.000 inwoners.

<u>Provincie:</u>	<u>Woningvoorraad</u> <u>1 januari 1986</u>		<u>Gemeenten van 50.000</u> <u>en meer inwoners:</u>	<u>Woningvoorraad</u> <u>1 januari 1986</u>		<u>Gemeenten van 50.000</u> <u>en meer inwoners:</u>	<u>Woningvoorraad</u> <u>1 januari 1986</u>	
	<u>abs.</u>	<u>%</u>		<u>abs.</u>	<u>%</u>		<u>abs.</u>	<u>%</u>
Groningen	214.827	4.0	Oss	18.395	0.3	Amersfoort	33.362	0.6
Friesland	220.673	4.1	Smallingerland	18.292	0.3	Zwolle	33.192	0.6
Drente	153.617	2.9	Alphen aan den Rijn	19.886	0.4	Alkmaar	33.759	0.6
Overijssel	342.564	6.4	Nieuwegein	20.018	0.4	Hilversum	33.336	0.6
Gelderland	602.441	11.2	IJsoorn	20.348	0.4	's-Hertogenbosch	34.257	0.6
Flevoland	63.519	1.2	Kerkrade	20.126	0.4	Delft	36.010	0.7
Utrecht	340.999	6.3	Roosendaal en Nispen	21.510	0.4	Leeuwarden	36.208	0.7
Noord-Holland	926.049	17.2	Spijkenisse	22.593	0.4	Heerlen	38.358	0.7
Zuid-Holland	1.251.317	23.4	Lelystad	22.503	0.4	Leiden	39.869	0.7
Zeeland	141.472	2.6	Velsen	21.819	0.4	Maastricht	43.262	0.8
Noord-Brabant	736.233	13.7	Zeist	22.256	0.4	Dordrecht	43.311	0.8
Limburg	389.370	7.2	Capelle aan den IJssel	22.781	0.4	Breda	46.637	0.9
Totaal	5.383.081	100.0	Helmond	23.736	0.4	Zaanstad	48.247	0.9
			Gouda	23.493	0.4	Apeldoorn	51.579	1.0
			Den Helder	23.410	0.4	Arnhem	53.181	1.0
			Almelo	23.659	0.4	Enschede	53.492	1.0
			Venlo	23.866	0.4	Nijmegen	55.105	1.0
			Deventer	25.654	0.5	Tilburg	57.225	1.1
			Amstelveen	27.001	0.5	Haarlem	60.195	1.1
			Ede	28.853	0.5	Groningen	71.897	1.3
			Hengelo Ov.	29.336	0.5	Eindhoven	74.955	1.4
			Haarlemmermeer	30.555	0.6	Utrecht	88.927	1.7
			Schiedam	30.211	0.6	's-Gravenhage	193.628	3.6
			Zoetermeer	31.156	0.6	Rotterdam	268.304	5.0
			Vlaardingen	31.656	0.6	Amsterdam	321.006	6.0
			Emmen	32.812	0.6			
Totaal	5.383.081	100.0						

<u>Gemeentegrootte:</u>	<u>Woningvoorraad</u> <u>1 januari 1986</u>	
	<u>abs.</u>	<u>%</u>
Meer dan 400.000 inwoners	782.938	14.5
100.000 – 400.000 inwoners	787.882	14.6
50.000 – 100.000 inwoners	934.290	17.4
20.000 – 50.000 inwoners	1.304.698	24.2
10.000 – 20.000 inwoners	930.381	17.3
5.000 – 10.000 inwoners	478.026	8.9
Minder dan 5.000 inwoners	164.866	3.0
Totaal	5.383.081	100.0

4. Steekproefomvang

In het kader van deze NIPO-Weekpeilingen worden wekelijks in ca. 2.000 huishoudingen de mondelinge vraaggesprekken met huisvrouwen, hoofden van huishoudingen of andere leden van de huishouding gerealiseerd.

Aangezien er elke week ongeveer een gelijk aantal vraaggesprekken wordt gevoerd kan men de steekproeven van meerdere weken cumuleren, waardoor een gemiddeld beeld over de veldwerkperiode ontstaat. Per kwartaal kan men beschikken over maximaal ca. 26.000 en per jaar over maximaal ca. 104.000 vraaggesprekken.

De weeksteekproef van 2.000 huishoudingen is opgebouwd uit 20 eveneens a-selekte representatieve substeekproeven van elk 100 huishoudingen. Dit biedt ook de mogelijkheid om elke gewenste (noodzakelijke) steekproefomvang kleiner dan 2.000, met een veelvoud van steeds 100, te kiezen (eveneens cumuleerbaar per kwartaal of per jaar).

5. Aantal vraaggesprekken per enquêteur

Elke enquêteur, die voor dit onderzoek wordt ingeschakeld, ontvangt één a-selekt getrokken woningadres (straat, huisnummer en woonplaats). Dit adres is het uitgangspunt voor in totaal 5 vraaggesprekken op en in de nabijheid van dit adres.

Als op het getrokken adres geen vraaggesprek kan worden gerealiseerd wordt het buuradres ondervraagd. Voor de volgende interviews (maximaal 4) wordt steeds op de buuradressen verdergegaan.

6. Lengte van het vraaggesprek

Het NIPO streeft ernaar om de gemiddelde interviewduur binnen de 45 minuten te houden. Daardoor kan het voorkomen dat een bepaalde opdracht moet worden doorgeschoven naar een volgende enquêteweek.

7. Controle van de vraaggesprekken

Als aanvulling op de visuele controle van de retourgezonden vragenlijsten wordt ca. 10% van alle vraaggesprekken door middel van een telefonisch herinterview gecontroleerd.

Bovendien wordt er systematisch (week in week uit) een controle uitgevoerd op de invulling van de vragenlijsten. Het aantal "missing cases" wordt per interview geteld en gerelateerd aan de enquêteur of enquêtrice die het interview verrichtte. Bij overschrijding van een scherp gestelde grens worden of opvoedende maatregelen genomen of wordt de betreffende medewerk(st)er van verdere medewerking uitgesloten.

NIEUW ONDERWERP

Enq. De volgende vragen zou ik graag willen stellen aan het jongst aanwezige mannelijke gezinslid van 12 jaar of ouder. Is deze niet aanwezig dan wil ik de vragen graag stellen aan het jongst aanwezige vrouwelijke gezinslid van 12 jaar of ouder.

Enq. **STREEP AAN**. Plaats in het gezin van de ondervraagde.

Plaats ondervraagde in gezin

- | | | | | |
|--------------------------|---|----------------------------|-----------|----|
| <input type="checkbox"/> | 1 | Man | → vraag 3 | 11 |
| <input type="checkbox"/> | 2 | Vrouw | | |
| <input type="checkbox"/> | 3 | Zoon | | |
| <input type="checkbox"/> | 4 | Dochter | | |
| <input type="checkbox"/> | 5 | Ander mannelijk gezinslid | | |
| <input type="checkbox"/> | 6 | Ander vrouwelijk gezinslid | | |

2 Enq. **STREEP AAN**. Leeftijd van de ondervraagde.

Leeftijd ondervraagde

- | | | | |
|--------------------------|----|-------------------|----|
| <input type="checkbox"/> | 1 | 12, 13, 14 jaar | 12 |
| <input type="checkbox"/> | 2 | 15, 16 of 17 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 3 | 18 t/m 20 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 4 | 21 t/m 24 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 5 | 25 t/m 29 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 6 | 30 t/m 34 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 7 | 35 t/m 44 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 8 | 45 t/m 54 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 9 | 55 t/m 64 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 0 | 65 t/m 69 jaar | |
| <input type="checkbox"/> | 11 | 70 jaar en ouder | |

3 De volgende vragen gaan over verkeersveiligheidsacties. Welke verkeersveiligheidsacties wordt(en) momenteel gevoerd? Wat is de naam van deze acties?

- | | | | |
|--------------------------|----|-------|----|
| <input type="checkbox"/> | 1 | ..... | 13 |
| <input type="checkbox"/> | 2 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 3 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 4 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 5 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 6 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 7 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 8 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 9 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 0 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 11 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 12 | ..... |  |

4 Heelt U van de actie "min 25 %" gehoord?

- | | | | |
|--------------------------|---|---------------------------------|----|
| <input type="checkbox"/> | 1 | Ja | 14 |
| <input type="checkbox"/> | 2 | Neen → <u>volgend onderwerp</u> | |

5 Wat houdt deze actie volgens U in? Wat wordt er mee beoogd? Wat heelt U daarover gehoord of gelezen?

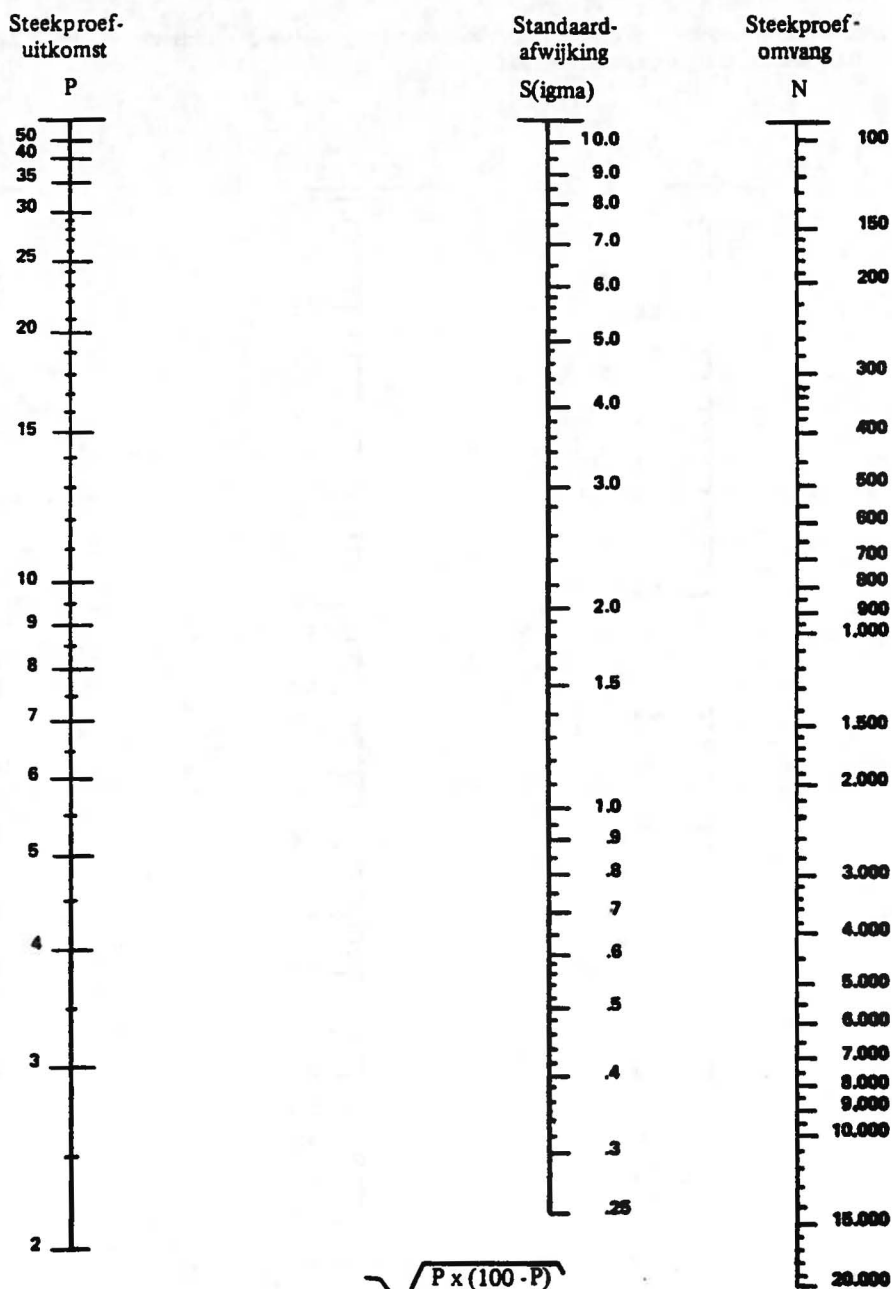
- | | | | |
|--------------------------|----|---|----|
| <input type="checkbox"/> | 1 | Streven naar jaarlijks 5 % minder verkeersslachtoffers | 15 |
| <input type="checkbox"/> | 2 | 25 % minder verkeersslachtoffers in het jaar 2000 | |
| <input type="checkbox"/> | 3 | Beloning voor gemeenten met minder verkeersslachtoffers | |
| <input type="checkbox"/> | 4 | Beloning voor initiatieven die leiden tot minder verkeersslachtoffers | |
| <input type="checkbox"/> | 5 | Bevorderen van de verkeersveiligheid (algemeen) | |
| <input type="checkbox"/> | 6 | Nog anders, nl. | |
| <input type="checkbox"/> | 7 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 8 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 9 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 0 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 11 | ..... |  |
| <input type="checkbox"/> | 12 | ..... |  |

NOMOGRAM VOOR DE BEPALING VAN DE STANDAARDAFWIJKING VAN STEEKPROEFUITKOMSTEN

- Door middel van dit nomogram kan voor de totale steekproef en voor deelsteekproeven worden bepaald met welke standaardafwijking van onderzoekuitkomsten rekening moet worden gehouden.

Hoe gaat U te werk?

- Trek een rechte lijn tussen P (= steekproefuitkomst) en N (= steekproefomvang)
- Door het snijpunt met de middelste lijn wordt de statistische marge bij een betrouwbaarheidsniveau van 95% bepaald (2 sigma)
- Het percentage, zoals middels de steekproef bepaald, zal in het universum met 95% betrouwbaarheid tussen P + 2S en P-2S liggen.



Dit nomogram is gebaseerd op de formule

$$2S = 2 \sqrt{\frac{P \times (100 - P)}{N}}$$

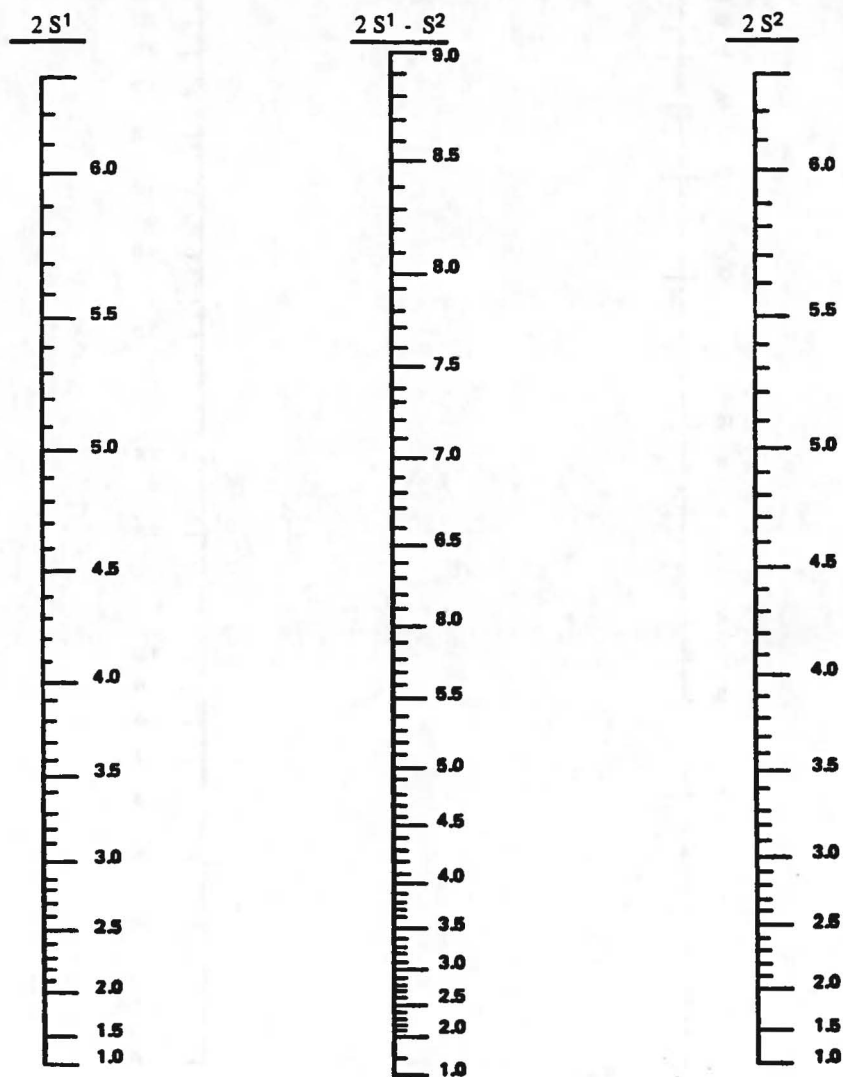
ZIE OMMEZIJDE

NOMOGRAM VOOR DE BEPALING VAN DE SIGNIFICANTIE VAN VERSCHILLEN

- Door middel van dit nomogram (en het nomogram op de voorzijde) kan het al of niet significant zijn van steekproefuitkomsten uit twee onafhankelijke steekproeven worden bepaald.

Hoe gaat U te werk?

- Met behulp van het nomogram op de voorzijde bepaalt U de statistische marge van P1 uit N1 en de statistische marge van P2 uit N2
- De uitkomst $2 S^1$ (marge van P1 uit N1) en de uitkomst $2 S^2$ (marge van P2 uit N2) verbindt U in onderstaand nomogram door een rechte lijn
- Door het snijpunt met de middelste lijn wordt de significantie van het verschil tussen P1 en P2 bepaald
- Is het verschil tussen P1 en P2 groter dan het gevonden getal (op de middelste lijn) dan is dat verschil significant op een betrouwbaarheidsniveau van 95% .



Dit nomogram is gebaseerd op de formule $S^2 = \sqrt{\frac{P1 \times (100 - P1)}{N1} + \frac{P2 \times (100 - P2)}{N2}}$

BESCHRIJVING WELSTAND/SOCIALE KLASSE.

- A** Direkteuren van grote ondernemingen, grote middenstanders, artsen, advocaten, notarissen, staffunktionarissen, grote boeren, hoge ambtenaren en officieren, alle academisch gevormden. Meestal vrij luxe woonomgeving.
- Bb** Direkteuren van kleinere ondernemingen, middelgrote middenstanders, ambtenaren en kantoorpersoneel in hoge posities, onderwijzers, boeren met een behoorlijk bedrijf.
Doorgaans verblijvend in vrij luxe woonwijken.
- Bo** Eigenaren van kleine bedrijven, de kleinere middenstanders, ambtenaren en kantoorpersoneel in middenposities.
De woning is doorgaans gelegen in een redelijk "gegoede" woonwijk.
- C** Geschoolde arbeiders, zeer kleine zelfstandigen, lagere ambtenaren en lager technisch of administratief personeel.
De woning bevindt zich in de regel in een (betere) arbeiderswijk.
- D** Ongeschoolde arbeiders, losse werklieden en zij die van een zeer klein pensioen moeten rondkomen. De woning bevindt zich in de regel in de wat armere wijken van de stad of het dorp, soms zelfs in een uitgesproken achterbuurt.

