

Evaluatie van de campagne 'Veilig op de fiets'

Verslag van een enquête over de politiecampagne 'Veilig op de fiets' in Amsterdam, afgenomen onder staandegehouden verkeersdeelnemers in najaar 1992

R-93-34

Dr. Ch. Goldenbeld & drs. D.A.M. Twisk

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

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

Samenvatting

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV opdracht gegeven om de campagne 'Veilig op de fiets' in Amsterdam te evalueren. In dit rapport wordt verslag gedaan van de resultaten van een evaluatie van de eerste fase van de campagne vanuit het perspectief van de verkeersdeelnemers die zijn aangehouden en geverbaliseerd.

Het project 'Veilig op de fiets' omvatte verscheidene activiteiten: verlichting aan verkeersdeelnemers, toezicht op het gedrag van verkeersdeelnemers en veranderingen in de infrastructuur. Een belangrijke component van het project was het geïntensiveerde toezicht op het gedrag van fietsers en automobilisten in Amsterdam. Tijdens de eerste periode (oktober 1992 - januari 1993) stond de campagne vooral in het teken van intensieve fiets- en autocontroles op twintig gevaarlijke kruispunten in en rond het centrum van Amsterdam. Daarbij werd vooral gelet op door rood licht rijden en het rijden zonder verlichting.

De onderzoeksvragen

Een schriftelijke enquête werd opgezet om de volgende vragen te beantwoorden:

1. Hoe wordt de campagne gewaardeerd door de tijdens de campagne geverbaliseerde overtreeders?
2. Met welke factoren hangt de waardering van de campagne samen?
3. Welke factoren hangen samen met de mate waarin overtreeders hun overtreding als ernstig beschouwen?
4. Hoe groot is het aandeel overtreeders dat vóór hun aanhouding al iets van de campagne heeft gemerkt?

In totaal werden tijdens het eerste gedeelte van de campagne 54 verkeerscontroles verricht op 20 kruisingen, waarvan 43 in de ochtendspits en 11 in de avondspits. Daarnaast werd in deze periode ook intensief gecontroleerd op auto's die dubbel geparkeerd stonden op fietspaden of -stroken. Deze auto's werden weggesleept en de automobilisten geverbaliseerd. Vanwege praktische problemen kon deze groep overtreeders niet opgenomen worden in de onderzoekpopulatie.

Als gevolg van de verkeerscontroles op de kruispunten zijn 1691 processen-verbaal opgemaakt. Van deze 1691 geverbaliseerde overtreeders ontvingen 959 personen een korte schriftelijke enquête. In totaal hebben 416 personen, voor het merendeel geverbaliseerde fietsers, de vragenlijst geretourneerd: de response is dus 43%. Wanneer in het vervolg van de samenvatting gesproken wordt over 'respondenten' of 'overtreders' dient men zich te realiseren dat deze groep grotendeels uit geverbaliseerde fietsers bestaat. De conclusies van dit onderzoek zijn als volgt samen te vatten.

De waardering van de campagne

- De actie 'Veilig op de fiets' wordt door tweederde deel van de aangehouden respondenten als positief beoordeeld en door een kwart van de respondenten als negatief.
- Van de 269 respondenten met een positief oordeel over de campagne heeft 31% kritische kanttekeningen op uiteenlopende punten (actie te eenzijdig, boete te hoog, actie zou structureel moeten zijn, de aanpak is pietluttig etc.), vindt 10% dat de politie meer aandacht zou moeten beste-

den aan het gedrag van automobilisten en vindt 8% dat de politie meer zou moeten aan de bestrijding van fietsendiefstal en (fiets)vandalisme.

- Van de 111 respondenten met een negatief oordeel over de campagne, vindt 65% dat andere zaken belangrijker zijn dan de actie, meent 18% dat de actie geen enkel effect zal hebben en geeft 17% een negatief oordeel zonder verdere toelichting.

Waar hangt de waardering mee samen?

- Zowel voor mannelijke als vrouwelijke respondenten geldt dat de waardering voor de campagne in belangrijke mate wordt bepaald door de mening die men heeft over de risico-ernst van de overtreding waarvoor men is aangehouden. Respondenten die de overtreding voor hun eigen veiligheid niet als ernstig beschouwen, hebben vaker een negatief oordeel over de campagne dan respondenten die de overtreding wel als ernstig, of als beetje ernstig beschouwen of die geen mening hierover hebben.
- Vrouwelijke respondenten denken positiever over de actie dan mannelijke respondenten. Mannelijke respondenten zien hun eigen overtreding ook als minder ernstig dan vrouwelijke respondenten. Verdere sekseverschillen zijn dat meer mannelijke dan vrouwelijke respondenten menen dat aan automobilisten te veel vrijheid en te veel bescherming wordt toegekend en dat aan fietsers te weinig vrijheid wordt toegekend.
- De campagne wordt positiever beoordeeld door respondenten die zijn staandegehouden wegens het rijden zonder verlichting dan door personen die zijn staandegehouden wegens het negeren van rood licht.

De bekendheid van de campagne

- Van de aangehouden respondenten had 64% al eerder vóór de aanhouding iets gemerkt van de actie. Dit percentage verschilde niet voor personen die in het begin of later tijdens de campagne werden staandegehouden.

Waar hangt de mening over de ernst van de overtreding mee samen?

- De aard van de overtreding bepaalt vooral bij de vrouwelijke respondenten, in mindere mate bij de mannelijke respondenten, de mening over de ernst van overtreding. De respondenten die zijn staandegehouden voor het negeren van rood licht geven vaker aan dat de eigen overtreding niet ernstig is dan de personen die zijn aangehouden voor het rijden zonder verlichting.

De vraag is in hoeverre de gevonden resultaten gegeneraliseerd kunnen worden over de totale populatie van geverbaliseerde overtreeders. Een aantal overwegingen die hiervoor van belang zijn, wordt in de discussie vermeld. Het is niet mogelijk om hierover een duidelijke conclusie te geven.

Summary

Evaluation of the campaign: 'Veilig op de fiets' (Safe on your bike)

Report of a survey concerning the police campaign 'Veilig op de fiets' in Amsterdam, taken amongst road users apprehended during autumn 1992

The Ministry of Transport and Public Works requested the SWOV to evaluate the campaign 'Veilig op de fiets' (Safe on your bike) in Amsterdam. This report describes the results of an evaluation of the first phase of the campaign, seen from the perspective of the road users who were apprehended and booked.

The project 'Veilig op de fiets' constituted various activities: information offered to road users, police enforcement and changes in the infrastructure. An important component of the project was the intensified supervision of cyclists' and motorists' behaviour in Amsterdam. During the initial period (October 1992 - January 1993), the campaigns mainly constituted intensive cycle and car controls at twenty hazardous intersections in and around the Amsterdam city centre. The main offences considered were driving through a red light and driving without lighting.

The survey questions

A written questionnaire was drawn up to answer the following questions:

1. How was the campaign evaluated by offenders booked during the campaign?
2. Which factors are associated with the evaluation of the campaign?
3. What factors affect the offenders' opinion about the severity of the offence?
4. What proportion of offenders was already aware of the campaign prior to their apprehension?

In total, the first part of the campaign entailed 54 traffic controls performed at 20 intersections, 43 of which took place during morning peak time and 11 during evening peak time. In addition, intensive controls were performed during these periods to book cars which were double parked on cycle paths. These cars were towed away and the owners were booked. For reasons of a practical nature, this group of offenders could not be included in the study population.

As a result of the traffic controls at the intersections, 1691 tickets were issued. Of these 1691 fined offenders, 959 received a brief written questionnaire. In total, 416 people, the majority consisting of booked cyclists, returned the questionnaire, representing a response of 43%. When the summary below therefore refers to 'responding parties' or 'offenders', one should remember that this group is largely represented by booked cyclists. The conclusions of this study can be summarised as follows.

Evaluation of the campaign

The 'Veilig op de fiets' campaign was judged in a positive light by two thirds of the booked respondents, while one quarter of the respondents had a negative opinion.

- Of the 269 respondents who had a positive opinion about the campaign,

31% nevertheless offered critical comments about various points (campaign too unilateral, fine too high, campaigns should be less superficial, approach is small-minded etc.), 10% believed the police should devote more attention to the behaviour of motorists and 8% believed that the police should do more to combat cycle theft and vandalism.

- Of the 111 respondents who offered a negative assessment about the campaign, 65% believed other matters to be more important than the campaign, 18% was of the opinion that the campaign will not have any effect and 17% gave a negative assessment without further clarification.

On what does the evaluation depend?

- Both male and female respondents based their assessment of the campaign to a significant degree on what they believed to be the level of risk associated with the offence for which they were booked. Respondents who did not regard the offence as hazardous to their own safety, more often had a negative assessment of the campaign than respondents who did consider their offence to be serious, somewhat serious or had no opinion on the matter.

- Female respondents were more positive about the campaign than male respondents. Male respondents also regarded their own offence as less serious than female respondents. Further differences between the sexes were that more male than female respondents believed that motorists are given too much freedom and protection, while cyclists are allowed too little freedom.

- The campaign is given a more positive assessment by respondents who were stopped for driving without lighting than by persons who were stopped for ignoring a red light.

Familiarity with the campaign

- Of the respondents stopped, 64% were already aware of the campaign prior to being booked. Whether people were stopped at an early stage or later in the campaign had no influence on this percentage.

What factors affect the offenders' opinion about the severity of the offence?

- The opinion held about the severity of the offence also depended on the nature of the offence committed, particularly with regard to female respondents and to a lesser extent for male respondents. Those who were apprehended for ignoring a red light indicated more frequently that they did not regard their offence as serious, while those who were stopped for driving without a light more frequently acknowledged the severity of their offence.

The question is to what extent the results found can be generalised over the total population of booked offenders. A number of considerations that are relevant in this regard are reported in the discussion, although the findings do not permit a clear conclusion to be offered.

Inhoud

Voorwoord

1. *Inleiding*

- 1.1. De uitvoering van het project 'Veilig op de fiets'
- 1.1.1. Locaties en tijdstippen van de controles
- 1.1.2. De alternatieve straf
- 1.1.3. Voorlichting
- 1.2. De onderzoeksvragen
- 1.3. De uitvoering van het onderzoek
- 1.4. De vragenlijst
- 1.5. De beschrijving van populatie en response
- 1.5.1. De populatie
- 1.5.2. De response

2. *De resultaten*

- 2.1. De verwerking van de antwoorden op de open vragen
- 2.2. De waardering van de campagne
- 2.3. Waarmee hangt de waardering van de campagne samen?
- 2.4. Waarmee hangt de inschatting van de risico-ernst van de overtreding samen?
- 2.5. Wat is de bekendheid van de actie?
- 2.6. Meninge n over vrijheid en bescherming van fietsers en automobilisten

3. *Conclusies en discussie*

Literatuur

Bijlagen 1 t/m 3

Voorwoord

De Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam nam in 1992 het initiatief tot een campagne voor de verbetering van de veiligheid van fietsers in Amsterdam. Financieel ondersteund door subsidies van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en van het Platform Verkeersveiligheid Amsterdam, en inhoudelijk begeleid door de SWOV, ging de campagne in het najaar 1992 van start onder de slogan 'Veilig op de fiets'.

De campagne 'Veilig op de fiets' werd gekenmerkt door een geïntegreerde aanpak. Geïntegreerd in de zin dat zowel het gedrag van het snelverkeer als dat van de fietsers in ogenschouw werd genomen, en tevens in de zin dat er gebruik werd gemaakt van diverse gedragsbeïnvloedingsmethoden en -instrumenten. Die instrumenten waren voorlichting, gericht politietoezicht, alternatieve straf bij overtredingen en infrastructurele maatregelen.

De boodschap van de campagne kan als volgt beschreven worden: 'De politie zal zich zoveel mogelijk, binnen haar taken, mogelijkheden en bevoegdheden, opstellen als vriend van de fietser, maar verwacht daarvoor als tegenprestatie dat fietsers zich aan belangrijke verkeersregels zullen houden.' Deze boodschap omvat in feite het idee van een 'ruil' tussen de toezichthouder en de fietser. Het innoverende karakter van de Amsterdamse campagne is gelegen in de poging om in de praktijk gestalte te geven aan dit idee. De verschillende beïnvloedingsinstrumenten stonden ten dienste van het expliciteren van de boodschap en het idee van de ruil.

In concreto gaf de politie inhoud aan haar bijdrage in de 'ruil' door intensief te controleren op voor fietsers hinderlijke en gevaarlijke overtredingen van het snelverkeer (parkeren op fietsstroken, roodlichtnegatie door automobilisten), en door infrastructurele verbeteringen aan te brengen op belangrijke fietsroutes door Amsterdam (bijv. een verbeterde afstemming van verkeersregelingsinstallaties). Infrastructurele wijzigingen bleken in de praktijk slechts in beperkte mate realiseerbaar.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV opdracht gegeven de campagne 'Veilig op de fiets' te evalueren. Het onderzoek wordt begeleid door een commissie waarin namens de opdrachtgever zitting hebben drs. R. Smaak (Rijkswaterstaat, Hoofdafdeling Verkeersveiligheid - afgekort HW-V) en drs. P.G.M. Miltenburg (Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer - afgekort AVV) en namens de Dienst Verkeerspolitie Amsterdam de heer P. ter Meulen.

De gehele evaluatie bestaat uit verschillende deelonderzoeken:

1. Een onderzoek naar de effecten van de campagne op feitelijk gedrag van verkeersdeelnemers (effectevaluatie), uitgevoerd in opdracht en onder begeleiding van HW-V.
2. Een onderzoek naar de motivatie van politie-ambtenaren uit verschillende lagen van de politie-organisatie ten aanzien van verkeersveiligheid en het voeren van een verkeerscampagne (motivatie-onderzoek), uitgevoerd in opdracht en onder begeleiding van AVV.
3. Een onderzoek naar het verloop van de campagne ('monitoring onder

zoek'), uitgevoerd in eigen beheer door de Dienst Verkeerspolitie Amsterdam, waarbij de SWOV adviserend optrad.

Een onderdeel van het laatste onderzoek is de uitvoering van een schriftelijke enquête onder tijdens de campagne staande gehouden overtreeders. Dit enquête-onderzoek geschiedt in opdracht en onder begeleiding van de AVV. In dit rapport wordt verslag gedaan van de resultaten van deze enquête. De verantwoordelijkheid voor de feitelijke uitvoering van de enquête berustte bij de Dienst Verkeerspolitie Amsterdam. De SWOV leverde de gebruikte vragenlijst aan, en verzorgde de analyse van en de rapportering over de resultaten.

Dit rapport kan op zichzelf staand gelezen worden. Ten tijde van het schrijven van dit rapport waren de resultaten van de overige deelonderzoeken nog niet bekend, zodat bij de bespreking van de resultaten in dit rapport ook geen rekening is gehouden met deze resultaten. Het is zeker mogelijk dat de bevindingen van de overige deelstudies ten dele een ander licht werpen op de in dit rapport gepresenteerde resultaten en conclusies.

1. Inleiding

In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid (afgekort MPV) 1987-1991 'Meer kilometers, minder ongelukken' is als taakstelling voor het jaar 2000 gekozen voor 25% minder verkeersslachtoffers. De uitgangspunten voor het fietsbeleid zijn neergelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1990. Voor de concrete uitwerking en uitwerking van het fietsbeleid is binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een Masterplan Fiets geformuleerd.

De Amsterdamse verkeerscampagne 'Veilig op de fiets' is één van de projecten die in het kader van het Masterplan Fiets zijn uitgevoerd. De Dienst Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Amsterdam nam het initiatief tot het project en belastte zich met de uitvoering ervan. Het project werd mede mogelijk gemaakt door subsidies van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Platform Verkeersveiligheid Amsterdam. Het doel van dit fietsproject is het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers.

In dit rapport wordt verslag gedaan van de resultaten van een schriftelijke enquête die is gehouden onder verkeersdeelnemers die in de eerste fase van de campagne zijn geverbaliseerd voor het negeren van rood licht of het rijden zonder adequate verlichting. De schriftelijke enquête is ontworpen door de SWOV. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het onderzoek alsmede voor de afname van de enquête berustte bij de Amsterdamse politie.

In het vervolg van dit hoofdstuk beschrijven we de manier waarop de campagne is opgezet en uitgevoerd (par. 1.1), de onderzoeksvragen die ten grondslag hebben gelegen aan de enquête (par. 1.2), de uitvoering van de enquête (par. 1.3), de vragenlijst (par. 1.4) en de populatie en de response (par. 1.5). In Hoofdstuk 2 worden de resultaten gepresenteerd. Het rapport wordt afgesloten met een overzicht van de conclusies en een bespreking van resultaten in Hoofdstuk 3. Eerst wordt nu ingegaan op de campagne 'Veilig op de fiets' in Amsterdam.

1.1. De uitvoering van het project 'Veilig op de fiets'

Het project 'Veilig op de fiets' omvatte verscheidene activiteiten: verlichting aan verkeersdeelnemers, toezicht op het gedrag van verkeersdeelnemers en veranderingen in de infrastructuur. Een belangrijke component van het project was zonder meer het geïntensiveerde toezicht op het gedrag van fietsers en automobilisten in Amsterdam. In de hiernavolgende beschrijving van het project gaan we eerst in op dit toezicht.

Het project 'Veilig op de fiets' bestaat uit twee gedeelten. Het *eerste, intensieve* gedeelte besloeg een periode van drie maanden, beginnend op 15 oktober 1992 en eindigend op 29 januari 1993. Tijdens deze periode stond de campagne in het teken van intensieve verkeerscontroles op twintig gevaarlijke kruispunten in en rond het centrum van Amsterdam. Er werd gecontroleerd op roodlichtnegatie door fietsers en automobilisten en op rijden zonder verlichting door fietsers. Tevens werd op acht veel gebruikte fietsroutes door Amsterdam intensief gecontroleerd op auto's en vrachtwagens die op fietsstroken of fietspaden geparkeerd stonden. Dubbelgeparkeerde auto's werden weggesleept en de eigenaars geverbaliseerd.

Het *tweede* gedeelte van de campagne is in februari 1993 begonnen. De

bedoeling van dit gedeelte is om tot juni 1993 de verkeerscontroles te continueren, maar dan op minder intensieve wijze (één à twee controles per week in plaats van vijf). Zoals reeds is opgemerkt betreft dit rapport een (deel)evaluatie van de eerste fase van de campagne.

1.1.1. *Locaties en tijdstippen van de controles*

Tijdens het eerste gedeelte van de campagne vonden de controles plaats op de volgende (gevaarlijke) kruispunten: Ceintuurbaan/Hobbemakade, Concertgebouwplein/Van Baerlestraat, Ferdinand Bolstraat/Stadhouderskade, Ferdinand Bolstraat/Ceintuurbaan, Kinkerstraat/Bilderdijkstraat, Linaeusstraat/Oosterpark, Marnixstraat/Haarlemmerplein, Mercatorplein, Muiderstraat/Visserplein, Overtoom/1ste Constantijn Huygensstraat, Prins Hendrikkade/Damrak, Roelof Hartstraat/Hobbemakade, Rozengracht/Marnixstraat, Scheldestraat, Stadhouderskade/Museumbrug, Van Baerlestraat/Museumplein, Van Baerlestraat/Willemsparkweg, Van Woustraat/Stadhouderskade, Westeinde/Weteringschans, Weteringschans/Nieuwe Vijzelstraat.

De controles vonden op vrijwel elke werkdag plaats tijdens de ochtendspits (7.00 t/m 9.00 uur) of tijdens de avondspits (16.00 t/m 19.00 uur). De controles waren gericht op fietsers die door het rode licht reden en op fietsers die zonder licht reden. In totaal werden er tijdens 54 fietscontroles, 43 in de ochtendspits en 11 in de avondspits, 1691 overtreeders geverbali-seerd.

Voor het uitvoeren van de controles in het eerste deel van de campagne werd gebruik gemaakt van een zogenaamd Mobiel Coördinatiepunt (MCP), een speciaal tot politiebureau omgebouwde winkelwagen. Door de aanwezigheid van de MCP was het mogelijk om ter plekke reparaties aan de fiets te verrichten. Behalve met nieuwe fietsonderdelen (dynamo's, voor- en achterlichten, reflectoren en bellen) was het MCP ook uitgerust met informatiemateriaal over verkeersveiligheid en over de fietscampagne 'Veilig op de fiets'. Tevens bevond zich in het MCP een videorecorder waarmee een speciaal voor de campagne gemaakte videofilm over verkeersveiligheid werd vertoond aan overtreeders die daar prijs op stelden.

1.1.2. *De alternatieve straf*

De fietsers die werden staandegehouden wegens het rijden zonder goede verlichting, werden door de politie voor de volgende keuze gesteld: òf een proces-verbaal van f 40,- òf het ter plekke laten herstellen van de verlichting. Vanaf januari 1993 werd er nog een keuzemogelijkheid aan toegevoegd: de fietsers zonder goede verlichting konden nu ook ervoor kiezen om hun fiets bij de fietsenmaker te laten repareren en om daarna de bon van de fietsenmaker op het politiebureau te tonen zodat het gereed liggende proces-verbaal van f 40,- nietig verklaard kon worden. De toevoeging van deze keuze lag voor de hand omdat de ervaring in eerdere maanden had uitgewezen dat de politie niet in staat was om relatief snel reparaties uit te voeren bij de staandegehouden fietsers. Bovendien hadden veel fietsers geen tijd om op reparaties te wachten in verband met hun werk. Tegen de fietsers die voor het negeren van rood licht werden staandegehouden, werd meteen een proces-verbaal van f 40,- opgemaakt. Als deze fietsers óók zonder goede verlichting reden, werd tevens aan hen de eerder beschreven keuze voorgelegd.

1.1.3. Voorlichting

Begin oktober 1992 gaf de afdeling Voorlichting van de Amsterdamse politie een persbericht vrij over de opzet van de campagne. Na de start van de campagne verschenen er verschillende artikelen over de campagne in dagbladen, weekbladen en interne bladen. Dekker & Schoot (1993) rapporteren over 12 krante-artikelen, 1 weekbladartikel en 3 artikelen in plaatselijke verenigingsbladen. Volgens hen hebben 9 artikelen een duidelijke positieve toonzetting, en 2 een negatieve toonzetting. De overige 21 artikelen geven op een neutrale wijze feiten en resultaten van de fietscampagne weer. In vrijwel alle artikelen is wel aandacht besteed aan één belangrijk aspect van de campagne: de keuze tussen een boete en het ter plekke laten herstellen van de fiets(verlichting). In geen enkel artikel werd iets vermeld over de toekomst van het fietsproject. Ook werd er nauwelijks aandacht besteed aan aspecten van de fietscampagne zoals het wegslipen van dubbel geparkeerde auto's op fietspaden, het controleren van fietsen op diefstal, de aanbidding aan overtredders om hun fiets te laten graveren en het bewerkstelligen van (infrastructurele) fietsvoorzieningen.

1.2. De onderzoeksvragen

In de afgelopen tien jaren zijn er in Nederland verschillende verkeersveiligheidscampagnes geweest, bestaande uit een combinatie van politietoezicht en voorlichtings- en publiciteitsactiviteiten, en alle gericht op een verhoging van de verkeersveiligheid door een vermindering van het aantal verkeersovertredingen.

In een breed opgezette studie naar de effectiviteit van een autogordelcampagne in Friesland concludeert Gundy (1986) dat een goede campagne aan de volgende voorwaarden moet voldoen:

1. De doelgroep moet goed geïnformeerd zijn over het bestaan, de aard en de doelstelling van de campagne.
2. De uitvoering van de campagne zowel als de doelstelling ervan moeten als gerechtvaardigd en nuttig beschouwd kunnen worden.
3. De aard en de omvang van de gebruikte beloning of strafdreiging mogen niet te klein of te groot zijn. Een te kleine straf of beloning zou kunnen leiden tot een bagatellisering van de campagne; een te grote beloning of strafdreiging zou ertoe kunnen leiden dat personen hun gedragsverandering toeschrijven aan een externe factor (de beloning of straf) in plaats van aan een intrinsieke factor (de eigen keuze), waardoor de kans kleiner wordt dat het gewenste gedrag duurzaam wordt eigen gemaakt.

Vooraf uit de tweede voorwaarde kan het belang worden afgeleid van een inschatting van de mening van de betrokken verkeersdeelnemers over de campagne. Een grotendeels negatieve waardering voor de campagne of specifieke onderdelen daarvan (zoals de mogelijkheid tot een alternatieve straf in de vorm van een reparatie aan de eigen fiets) duidt erop dat aan de tweede voorwaarde niet is voldaan. In dat geval zou de conclusie moeten zijn dat de campagne minder effectief is geweest dan idealiter mogelijk was geweest. De eerste onderzoeksvraag was daarom: *Hoe wordt de campagne gewaardeerd door de tijdens de campagne geverbaliseerde overtredders?* De resultaten inzake deze vraag zijn weergegeven in par. 2.2.

Het in het Voorwoord beschreven idee van een 'ruil' tussen de politie en de verkeersdeelnemers impliceert dat het publiek in ieder geval voor een

deel een positieve waardering moet hebben voor de campagne. Ook vanuit dit perspectief kan dus het belang van de eerste onderzoeksvraag worden onderstreept.

Het is mogelijk dat een negatieve waardering van de campagne vooral aanwezig is bij een specifieke groep verkeersdeelnemers. Het is dan van belang om te weten in hoeverre deze groep personen zich onderscheidt, zodat bij eventuele vervolgacties extra aandacht aan deze groep geschonken kan worden, hetzij via voorlichting of publiciteit hetzij via persoonlijke contacten van de uitvoerende agenten. Dit leidt tot de tweede onderzoeksvraag: *Is er een samenhang tussen (persoons)factoren en de waardering van de campagne?* In par. 2.3 wordt ingegaan op de resultaten betreffende deze vraag.

Over de tweede vraagstelling kunnen we op voorhand al over mogelijke verbanden speculeren. Wij voorspellen dat de waardering voor de campagne deels zal afhangen van de mate waarin men de eigen overtreding als ernstig voor de eigen veiligheid beschouwt. Aan de hand van een bekende sociaal-psychologische theorie, de zogenaamde cognitieve-dissonantie-theorie, is deze voorspelling als volgt toe te lichten. Deze theorie stelt dat personen streven naar cognitieve consistentie tussen hun gedachten, gevoelens en gedragingen (Festinger, 1957). De gedachte 'roken is ongezond' is bijvoorbeeld niet consistent met het gedrag 'roken'. De theorie stelt dat inconsistentie tussen gedachten, gevoelens en gedragingen leidt tot een onplezierige gevoelstoestand die de persoon zo snel mogelijk zal willen opheffen. Een persoon zal geneigd zijn naar een oplossing te zoeken voor deze inconsistentie, bijvoorbeeld door het roken op te geven of door bijvoorbeeld door zichzelf wijs te maken dat de schade voor de gezondheid wel meevalt.

Als we dit idee van consistentie tussen gedachten, gevoelens en gedragingen toepassen op de waardering voor de campagne, dan komen we tot de volgende redenering. Wij veronderstellen dat verkeersdeelnemers erg ontevreden zullen zijn met hun eigen staandhouding als zijzelf geen enkele risico-ernst aan hun overtreding verbonden zien. In dat geval zal in de ogen van de verkeersdeelnemers de rationale voor de bestraffing ontoereikend zijn. De gedachte dat er onvoldoende reden is voor bestraffing zal voor vele overtreders consistent zijn met een negatieve waardering voor de actie en inconsistent met een positieve mening. We spreken bewust over 'veel overtreders' om daarmee aan te duiden dat deze redenering niet voor iedereen hoeft op te gaan. Het is mogelijk dat een aantal overtreders een negatief gevoel over hun eigen staandhouding en bestraffing als losstaand zien van hun waardering van de actie in het algemeen. Naar onze mening zal toch grosso modo de tendens zijn dat de overtreders hun persoonlijke gevoelens over de staandhouding en bestraffing ook betrekken bij hun waardering van de campagne in het algemeen. In dat geval kan op grond van het gepostuleerde consistentie streven voorspeld worden dat de personen die de risico-ernst van hun overtreding niet of nauwelijks inzien, onvoldoende reden voor de bestraffing zullen waarnemen en daarom minder positief over de campagne zullen denken.

De bovenstaande overwegingen hebben ertoe geleid dat er in de enquête ook een vraag werd gesteld over de mate waarin verkeersdeelnemers hun eigen overtreding als ernstig beschouwen in termen van een risico voor de eigen veiligheid. Als de mate van waargenomen ernst van de overtreding

inderdaad samenhangt met de waardering voor de campagne, dan wordt het ook interessant om na te gaan welke factoren de inschatting van de risico-ernst beïnvloeden. Een derde onderzoeksvraag luidt daarom: *Welke factoren hangen samen met mate waarin overtreders hun overtreding als risico-ernstig beschouwen?* De resultaten hierover worden behandeld in par. 2.4.

Als eerste voorwaarde voor een effectieve verkeerscampagne noemde Gundy het feit dat het publiek goed geïnformeerd diende te zijn over de aard en de doelstelling van de campagne. Wij namen daarom in de enquête ook een vraag op of men voor de staandehouding al iets gemerkt had van de campagne. De antwoorden op deze vraag geven een indicatie van de mate waarin voorlichting en publiciteit het publiek attent hebben gemaakt op de actie. De vierde onderzoeksvraag was: *Hoe groot is het aandeel overtreders dat vóór hun aanhouding al iets van de campagne heeft gemerkt?* De resultaten omtrent de bekendheid van de campagne komen aan de orde in par. 2.5.

1.3. De uitvoering van het onderzoek

De feitelijke dataverzameling gebeurde onder verantwoordelijkheid van de Dienst Verkeerspolitie Amsterdam en werd met behulp van twee onderzoekstagiaires uitgevoerd. De SWOV vervulde een adviserende rol in deze fase. De analyse van de gegevens en de rapportering daarover zijn uitgevoerd door de SWOV.

De campagne is gestart op 15 oktober 1992. Vanaf half november 1992 is het onderzoek gestart en werden er schriftelijke vragenlijsten opgestuurd naar de personen tegen wie proces-verbaal was opgemaakt in het kader van de campagne. In totaal werden 959 vragenlijsten verstuurd.

1.4. De vragenlijst

De vragenlijst bestond uit veertien vragen, waarvan twaalf gesloten vragen met voorgestructureerde antwoordcategorieën en twee open vragen. Er werden twee vragen gesteld over persoonlijke kenmerken van de respondent (geslacht en leeftijd), en drie vragen over de beoordeling van de campagne zelf en aspecten ervan. Ook werd gevraagd voor welke overtreding de respondent was aangehouden en hoe ernstig de respondent deze overtreding beschouwde, zowel vanuit het oogpunt van eigen veiligheid als van andermans veiligheid. Tenslotte waren er nog vier vragen over de mening die men had over de bescherming en de vrijheid die aan fietsers en automobilisten in het verkeer wordt toegekend. De volledige vragenlijst is opgenomen als Bijlage 1.

Bij het construeren van de vragenlijst is ervan uitgegaan dat staandehouden verkeersdeelnemers in een speciaal voor de actie ingerichte camper zouden worden geleid om aldaar de vragenlijst in korte tijd (ongeveer 10 minuten) in te vullen. De lengte van de vragenlijst en de vorm van de vragen was daarop afgestemd. In de praktijk kon dit idee niet worden uitgevoerd en werden de vragenlijsten schriftelijk opgestuurd naar de staandehouden verkeersdeelnemers. Vraag 7 ('Heeft u vóór uw aanhouding vandaag gemerkt dat er een speciale actie 'Veilig op de fiets' is gestart in Amsterdam?'), en vraag 9 ('Wat vindt u ervan dat u voor de gemaakte overtreding mee werd gevoerd naar een speciale camper waarin

de overtreding meteen kan worden afgehandeld?') zijn daarom minder valide. Vraag 7 refereert naar 'vandaag', terwijl de respondent de vraag op een andere dag beantwoordt, zodat herinneringsfouten kunnen optreden. Vraag 9 refereert naar een situatie (meegenomen worden naar een speciale camper) die voor veel respondenten niet van toepassing was. Bij de interpretatie van de antwoorden op deze vragen is dus de nodige voorzichtigheid geboden.

1.5. De beschrijving van populatie en response

1.5.1. De populatie

In totaal werden tijdens het eerste gedeelte van de campagne 54 fietscontroles verricht op 20 kruisingen, waarvan 43 in de ochtendspits en 11 in de avondspits. Als gevolg van deze controles zijn 1691 processen-verbaal opgemaakt; de 1691 geverbaliseerde overtreders vormden de totale populatie personen waarop het onderzoek gericht was. De wegens dubbel parkeren geverbaliseerde automobilisten maakten dus géén deel uit van deze populatie. Praktische problemen in verband met het tijdig verkrijgen van de adressen van deze overtreders leidden tot de uitsluiting van deze groep. In Tabel 1 zijn de aantallen geverbaliseerde overtreders uitgesplitst naar sekse, voertuig en overtreding.

De overtredingscategorie 'roodlichtnegatie' in deze tabel geeft aan dat de fietser in ieder geval is aangehouden wegens het door rood licht rijden. Dit sluit echter niet uit dat ook nog andere overtredingen in het geding zijn zoals ontbrekende verlichting. We zien in Tabel 1 dat tijdens de acties vooral fietsers zijn staandegehouden (93% van alle staandehoudingen), en dat bij de ene helft van de staandegehouden fietsers geen goede verlichting werd geconstateerd en bij de andere helft het negeren van rood licht (plus eventueel ontbreken van goede verlichting).

Voertuig/Overtreding	Man	Vrouw	Onbekend	Totaal
Fiets/Roodlichtnegatie	387 (23%)	334 (20%)	73 (4%)	794 (47%)
Fiets/Verlichting	382 (22%)	286 (17%)	113 (7%)	781 (46%)
Bromfiets + Snorfiets/ Roodlichtnegatie	28 (2%)	4	4	36 (2%)
Bromfiets + Snorfiets/ Verlichting	18 (1%)	2	3	23 (1%)
Overig/Roodlichtnegatie	22 (1%)	4	15 (1%)	41 (2%)
Overig/Verlichting	11 (1%)	4	1	16 (1%)
Totaal	848 (50%)	634 (37%)	209 (12%)	1691 (100%)

Tabel 1. Aantallen en percentages geverbaliseerde overtreders uitgesplitst naar sekse, voertuig en overtreding. (Bron: Politie Amsterdam. N.B. Percentages berekend over het totale aantal overtreders; percentages kleiner dan 1% niet vermeld).

De staandegehouden automobilisten vallen onder de categorie 'overigen'. Van de in totaal staande gehouden verkeersdeelnemers beslaan de automobilisten minder dan 4%. De automobilisten in Amsterdam rijden veel minder vaak door het rode licht of zonder verlichting dan de fietsers. Dit feit, te zamen met het feit van uitsluiting van de dubbel geparkeerde automobilisten uit de onderzoekspopulatie, heeft tot gevolg dat onze steekproef overwegend bestaat uit fietsers, en vrijwel niet uit automobilisten. De staandegehouden bromfietsers en snorfietsers en de overige staandegehouden verkeersdeelnemers omvatten 7% van het totale aantal staandegehouden verkeersdeelnemers. Als we ervan uitgaan dat de verkeersdeelnemers van wie het geslacht onbekend is, ongeveer gelijk verdeeld zijn in mannen en vrouwen, dan komen we uit op een schatting van in totaal 56% aangehouden mannen en 44% aangehouden vrouwen.

1.5.2. De response

We gaan nu in op de feitelijke response op de verstuurde vragenlijsten. Op 15 oktober 1992 werd begonnen met de speciale verkeerscontroles in het kader van de campagne. Vier weken later, vanaf half november, werd aan elke geverbaliseerde overtreder een vragenlijst toegestuurd. De steekproef van aangeschreven geverbaliseerde overtreders bedroeg in totaal 959 personen, ofwel 57% van het totaal van 1691 overtreders. We kunnen redelijkerwijze ervan uitgaan dat de getrokken steekproef aselekt is. In totaal hebben 416 van de 959 aangeschreven personen de vragenlijst geretourneerd: de response is dus 43%. Van deze 416 respondenten waren er 395 fietsers, 11 bromfietsers, 7 automobilisten en 3 respondenten die hun voertuig niet vermelden. De sekse- en leeftijdverdeling van de 416 staande gehouden verkeersdeelnemers die de vragenlijst hebben geretourneerd, is weergegeven in Tabel 2. De leeftijdscategorieën zijn hier speciaal gekozen om per categorie ongeveer gelijke aantallen te verkrijgen.

Leeftijd	Verlichting		Negeren rood		Overig		Totaal
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	
Onbekend	-		1	2	-	-	3
0-24 jaar	11	12	24 (6%)	44 (10%)	-	2	93 (22%)
25-29 jaar	12	11	37 (9%)	47 (11%)	-	3	110 (26%)
30-36 jaar	5	8	47 (11%)	43 (10%)	-	1	104 (25%)
37-75 jaar	6	8	59 (14%)	26 (6%)	3	2	104 (25%)
Totaal	34 (8%)	39 (9%)	168 (40%)	162 (39%)	3	8	414 (416)

Tabel 2. Frequenties en percentages van de 416 respondenten uitgesplitst naar sekse, leeftijd en naar overtredding. (Van twee personen was de sekse onbekend daarom komt het eindtotaal uit op $416 - 2 = 414$; alle percentages zijn berekend over het totaal van 416; alleen percentages groter dan 5% vermeld).

Tabel 2 toont dat mannen en vrouwen even vaak voorkomen in de responsegroep, terwijl het aandeel mannen in de totale populatie van staandegehouden verkeersdeelnemers groter was dan het aandeel vrouwen. Bij vergelijking van de gegevens in Tabel 2 met die in Tabel 1 valt ook op dat de personen die zijn staandegehouden wegens inadequate verlichting een veel groter aandeel vormen in de totale populatie dan in de groep respondenten. Zowel de meningen van vrouwelijke overtreeders als de meningen van rood-lichtovertreders zijn dus *oververtegenwoordigd* bij de groep respondenten. Dat wil zeggen dat deze groepen verhoudingsgewijs vaker de vragenlijst hebben teruggestuurd.

Wat zijn de gevolgen van deze oververtegenwoordiging voor de conclusies? Als er bijvoorbeeld uit de gegevens verschillen zouden blijken tussen mannelijke en vrouwelijke overtreeders in de waardering voor de campagne, dan heeft deze oververtegenwoordiging consequenties voor de formulering van de conclusies. Immers, oververtegenwoordiging van specifieke groepen overtreeders met afwijkende meningen betekent dat de onderzochte groep respondenten niet meer representatief is voor de gehele populatie van overtreeders. Als we echter weten welke groepen overtreeders ondervertegenwoordigd zijn in de responsegroep en als we ook informatie hebben over de richting waarin hun mening afwijkt van andere groepen, dan kunnen we de conclusies bijstellen in het licht van deze kennis.

Samengevat:

- Rekening houdend met het feit dat een aanhouding door de politie niet bepaald een prettige aanleiding is tot het meewerken aan een onderzoek, dan is een response van 43% redelijk te noemen.
- Er zijn aanwijzingen dat de groep respondenten wat betreft de verdeling naar sekse en naar aard van de overtreding afwijkt van de totale populatie. Deze afwijking geldt dan vooral voor de verdeling naar de aard van de overtreding en minder voor de sekseverdeling. Vrouwen en rood-lichtovertreders hebben verhoudingsgewijs vaker een vragenlijst teruggestuurd.
- Bij gebrek aan gegevens over de leeftijdverdeling in de populatie was niet na te gaan of de leeftijdverdeling van de responsegroep en die van de populatie met elkaar overeenkwamen. Het is dus onbekend of de groep respondenten wat betreft leeftijd representatief is voor de totale populatie.

2. De resultaten

Dit hoofdstuk is als volgt ingedeeld. In par. 2.1 wordt uitgelegd hoe de uiteenlopende antwoorden op de open vraag 'Wat vindt u van deze actie?' zijn teruggebracht tot een beperkt aantal categorieën. De resultaten omtrent de waardering van de campagne worden weergegeven in par. 2.2. Tevens worden in deze paragraaf de gegevens over de meningen van de respondenten over de alternatieve bestraffing en de afhandeling van de overtreding in de camper gepresenteerd. Over de samenhangen tussen de waardering van de campagne en andere factoren wordt gerapporteerd in par. 2.3. De resultaten inzake de inschatting van de risico-ernst van de overtreding worden beschreven in par. 2.4. In par. 2.5 volgt een weergave van de bevindingen omtrent de bekendheid van de campagne. Tenslotte gaan we in par. 2.6 na welke meningen er zijn over de mate van vrijheid en van bescherming voor fietsers of automobilisten en waar die meningen mee samenhangen.

2.1. De verwerking van de antwoorden op de open vragen

De vragen 8, 9 en 10 in de vragenlijst (zie Bijlage 1) hadden betrekking op de waardering van de campagne en van twee belangrijke aspecten van de campagne, namelijk de afhandeling van de overtreding in een speciale camper en de keuze tussen boete of reparatie. Vraag 8 'Wat vindt u van deze actie?' was een open vraag die geen voorgestructureerde antwoordmogelijkheden had zoals vragen 9 en 10. De respondenten konden hun antwoorden op vragen 9 en 10 nader toelichten, maar zij deden dit slechts sporadisch; deze antwoorden worden in dit rapport verder níét behandeld.

Na bestudering van de (verkorte weergaven) van de antwoorden op vraag 8 werd besloten deze antwoorden te hercoderen in 11 coderingen. In Tabel 3 op blz. 19 geeft aan welke criteria werden gebruikt voor deze hercodering.

De indeling van respondenten in groepen met een positieve mening en een negatieve mening over de actie was snel af te leiden uit de reacties op de vraag 8. De personen met een positieve mening schreven bijvoorbeeld dat ze de actie 'goed', 'uitstekend', 'okay' 'prima', 'nuttig' of 'noodzakelijk' vonden. De personen met een negatieve mening gebruikten termen als 'nonsens', 'zinloos', 'verspilling van mankracht', 'belachelijk', 'stom', 'slecht', 'achterbaks'. De meerderheid van respondenten gaf ook kritisch commentaar op de actie, ongeacht of ze een positieve of negatieve mening over de actie hadden.

Het kritisch commentaar kon van uiteenlopende aard zijn. Bij de personen die positief gestemd waren over de actie zijn in drie categorieën van kritisch commentaar onderscheiden. Eén algemene categorie van kritisch commentaar (code 2) welke betrekking kan hebben op zeer uiteenlopende punten. Verder is er een categorie van kritisch commentaar die speciaal gericht is op de (onvoldoende) aanpak van automobilisten door de politie (code 3). En tenslotte nog een categorie van commentaar die betrekking heeft op de (onvoldoende) bestrijding van diefstal en vandalisme door de politie (code 4).

Criteria voor codering	Code
<i>Positieve meningen scores 1-4</i>	
-positieve beschrijving	1
-positieve beschrijving + kritisch commentaar	2
-positieve beschrijving + kritisch commentaar ivm aanpak automobilisten	3
-positieve beschrijving + kritisch commentaar ivm aanpak diefstal/vandalisme	4
<i>Negatieve meningen scores 5-10</i>	
-negatieve mening: actie heeft geen effect	5
-negatieve mening: andere zaken belangrijker	6
-negatieve mening: politie doet er beter aan automobilisten aan te pakken	7
-negatieve mening: politie doet er beter aan diefstal en vandalisme aan te pakken	8
-negatieve mening: het is beter infrastructuur te verbeteren	9
-negatieve mening zonder verder commentaar	10
<i>Overige reacties: ambigu antwoord of geen antwoord</i>	11

Tabel 3. *De indeling van de reacties op de campagne in 11 coderingen.*

Bij de groep van personen met een negatief getinte mening over de actie richtte de kritiek zich op de (onvoldoende) effectiviteit van de actie (code 5), op de (verkeerde) prioriteitstelling van de politie (code 6) en op de (onvoldoende) aanpak van automobilisten (code 7), en van diefstal en vandalisme (code 8). Tenslotte waren er ook een aantal respondenten met een negatieve mening die vooral kritiek hadden op de huidige infrastructuur.

Voor een preciezer overzicht van de codering van vraag 8 wordt verwezen naar Bijlage 2. In deze bijlage zijn voor elke respondent de parafraseringen van zijn of haar reactie op de campagne plus de aan deze respondent toegekende code weergegeven.

2.2. De waardering van de campagne

Hoe wordt de actie gewaardeerd door de respondenten? In de Tabellen 4, 5, en 6 geven we de frequenties en percentages weer van de antwoorden op vragen 8, 9 en 10. Voor vraag 10 hebben we alleen de antwoorden van die respondenten weergegeven die ook feitelijk een keuze konden maken tussen een boete of een reparatie aan de fiets. De respondenten die alleen voor 'roodlichtnegatie' waren staandegehouden werden immers niet met deze keuze geconfronteerd.

Mening over de actie	Code	Freq.	Perc. freq.	Cum. perc.	Cum.
Positief over actie	1	135	32,5	135	32,5
Positief maar (kritische kanttekening)	2	84	20,2	219	52,6
Positief, maar let meer op automobilisten	3	28	6,7	247	59,4
Positief, maar let meer op diefstal en vandalisme	4	22	5,3	269	64,7
Negatief, heeft geen effect, helpt niets	5	20	4,8	289	69,5
Negatief, andere zaken zijn belangrijker	6	33	7,9	322	77,4
Negatief, het is beter automobilisten aan te pakken	7	24	5,8	346	83,2
Negatief, het is beter diefstal/vandalisme aan te pakken	8	9	2,2	355	85,3
Negatief, het is beter infrastructuur te verbeteren	9	6	1,4	361	86,8
Negatief over actie	10	19	4,6	380	91,3
Overig (geen antwoord of ambigu)	11	36	8,7	416	100,0

Tabel 4. *De frequenties en percentages van de antwoorden op vraag 8: 'Wat vindt u van deze actie?' (freq.= frequentie; perc. = percentage; cum. = cumulatief)*

Antwoorden	Frequentie	Percentage	Cumulatieve frequentie	Cumulatief percentage
Geen mening	236	56,7	236	56,7
Negatief	34	8,2	270	64,9
Noch n noch p	62	14,9	332	79,8
Positief	84	20,2	416	100,0

Tabel 5. *De frequenties en percentages antwoorden op vraag 9: 'Wat vindt u ervan dat u voor de gemaakte overtreding mee werd gevoerd naar een speciale camper waarin de overtreding meteen kan worden afgehandeld?'*

Antwoorden	Frequentie	Percentage	Cumulatieve frequentie	Cumulatief percentage
Geen mening	18	18,9	18	18,9
Negatief	5	5,3	23	24,2
Noch n noch p	2	2,1	25	26,3
Positief	70	73,7	95	100,0

Tabel 6. *De frequenties en percentages antwoorden op vraag 10: 'Wat vindt u ervan dat u voor uw overtreding voor de keuze wordt gesteld tussen een geldboete of een reparatie aan uw voertuig?'*

Wat betreft de waardering van de campagne (vraag 8) beperken we ons in deze paragraaf tot een inspectie van de algemene percentages zonder nader in te gaan op sekse- of leeftijdsverschillen. De resultaten wat betreft deze verschillen komen later aan de orde in par. 2.6, waarin wordt nagegaan op welke wijze de waardering van de campagne samenhangt met andere variabelen.

In Tabellen 4 en 5 blijkt een meerderheid van de respondenten zich positief uit te laten over de gevoerde campagne (65%) en over de mogelijkheid om te kiezen tussen boete of zelf betaalde reparatie (74%). Over de afhandeling van de overtreding in de camper heeft een groot deel van de respondenten geen mening (57%) of een mening die noch positief nog negatief is (15%). Een minderheid van 20% beoordeelt dit toch positief. Hierbij moeten we wel aantekenen dat de afhandeling van de overtreding in de camper alleen in de eerste paar weken van de eerste fase van de campagne heeft plaats gevonden. In de praktijk bleek dat deze methode teveel rompslomp met zich meebracht en dat overtredingen beter ter plekke afgehandeld konden worden. Een aanzienlijk deel van de respondenten heeft dus feitelijk geen ervaring gehad met de camper en dit verklaart de hoge 'geen mening'-percentage. Gezien het feit dat alle respondenten vraag 8 zinnig konden beantwoorden, maar slechts een deel van de respondenten vragen 10 en 12 is niet meer gekeken naar de samenhang tussen de antwoorden op deze vragen.

Een belangrijke conclusie is in ieder geval dat *tweederde* deel van de respondenten, bijna allen geverbaliseerde fietsers, een *positief* oordeel heeft over de campagne. Of ook *tweederde* deel van de *totale populatie* van tijdens de campagne geverbaliseerde fietsers een positief oordeel heeft over de campagne, is daarmee niet zeker. Het is mogelijk dat de response van 43% een selecte groep uit de populatie betreft, waarin positieve meningen zijn oververtegenwoordigd. Laten we dit laatste punt toelichten aan de hand van de volgende overwegingen. Wij kunnen ons voorstellen dat veel personen die een positieve mening hebben over de campagne, ook de moeite zullen nemen de vragenlijst te beantwoorden en op te sturen. Personen die de campagne onverschillig laat, zullen naar onze mening niet zo gauw geneigd zijn de vragenlijst te beantwoorden. Van de personen die sterk negatief gestemd zijn over de campagne zal een deel de vragenlijst beschouwen als een middel om deze mening kenbaar te maken; maar een ander deel van deze groep zal de vragenlijst beschouwen als intrinsiek onderdeel van de campagne en daarom de vragenlijst niet willen invullen.

Van de positief gestemde respondenten heeft de helft een gunstig oordeel uitgesproken zonder verder commentaar, en de andere helft een gunstig oordeel met daarbij enige kritische kanttekeningen. Wat houden deze kritische kanttekeningen van deze positief gestemde respondenten in? Van de 269 respondenten met een gunstige mening vindt 10% dat de politie meer aandacht zou moeten besteden aan het gedrag van automobilisten, vindt 8% dat de politie meer zou moeten doen aan fietsendiefstal en (fiets-)vandalisme en heeft 31% kritische kanttekeningen op uiteenlopende punten. Vaak genoemde kritische kanttekeningen zijn:

- De actie is in principe goed, maar de aanpak kan beter: minder overdreven, minder pietluttig, minder drastisch.
- De actie is goed maar te eenzijdig: er wordt onvoldoende aandacht besteed aan andere verkeersdeelnemers.
- De actie is in principe goed, maar er zijn zaken die grotere prioriteiten hebben zoals criminaliteit.
- Het is goed dat de politie controleert op verlichting, maar minder goed dat de politie zich richt op rijden door rood licht.
- De actie is wel goed, maar de boete is erg hoog.
- De actie zou structureel of op lange termijn ingevoerd moeten worden.

Iets meer dan een kwart van de respondenten (27%) heeft een negatief oordeel over de campagne. Uit Tabel 4 is ook nog af te leiden welke de achterliggende redeneringen zijn voor deze negatieve mening. Van de 111 negatief gestemde respondenten vindt 65% dat andere zaken voorrang hebben boven deze actie, meent 18% dat de actie geen enkel effect zal hebben en geeft 17% een negatief oordeel zonder verdere toelichting. Van de 72 negatief gestemde respondenten die menen dat andere zaken de voorrang zouden moeten krijgen boven deze actie, verwijst 46% naar prioriteiten in het algemeen, noemt 33% de aanpak van automobilisten als prioriteit, 12% de aanpak van diefstal en vandalisme en 8% de aanpak van de infrastructuur.

Over de gehele steekproef gerekend meent 12% van de respondenten dat de politie zich meer zou moeten bezighouden met het gedrag van automobilisten, en meent 7% dat de politie meer zou moeten doen aan de bestrijding van diefstal en vandalisme.

Samengevat: De actie wordt in het algemeen positief gewaardeerd, maar wordt tegelijkertijd ook voorzien van de nodige kritische kanttekeningen.

2.3. Waarmee hangt de waardering van de campagne samen?

Met welke (persoons)factoren hangt de waardering van de actie samen? Eerst is onderzocht of de sekse en de leeftijd van de aangehouden respondenten van invloed waren op de waardering van de campagne. De frequenties en percentages van de meningen over de campagne uitgesplitst naar sekse en leeftijd, zijn gegeven in Bijlage 3, Tabellen I en II. In verband met de soms kleine cel aantallen zijn de antwoordcategorieën 'noch negatief noch positief' en 'geen mening' samengenomen tot één 'overige' categorie in deze tabellen.

De waardering van de campagne en sekse

De resultaten in Bijlage 3, Tabel I doen vermoeden dat vrouwen over het algemeen positiever denken over de campagne dan mannen. Via een X^2 -toets is nagegaan of het verband ook statistisch significant was. In deze

toets wordt de hypothese getoetst dat twee kenmerken, in dit geval de sekse van de respondent en de waardering van de campagne, *statistisch* onafhankelijk van elkaar zijn. Een significant resultaat van deze toets betekent dat de twee kenmerken zeer waarschijnlijk niet onafhankelijk van elkaar zijn, d.w.z. in dat geval is er een verband tussen de kenmerken. Wij kozen als significantieniveau voor deze en volgende toetsingen de waarde .05. Dit betekent dat er sprake is van een significant resultaat als de p-waarde van de toets onder deze grens ligt.

Het vermoeden van een statistisch verband tussen sekse en waardering van de campagne, wordt bevestigd door de significante uitkomst ($p < .010$) van de X^2 -toets voor de onafhankelijkheid tussen sekse en waardering van campagne (zie Bijlage 3, Tabel I). Sekse en waardering van de campagne hangen met elkaar samen in de zin dat vrouwen relatief vaker dan mannen een positieve mening hebben over de campagne, terwijl mannen vaker dan vrouwen een mening hebben die in de 'overig'-categorie geplaatst is.

De waardering van de campagne en leeftijd

Over de gehele groep respondenten beschouwd werd geen samenhang gevonden tussen waardering van de campagne en leeftijd.

In een *secundaire analyse* werd nagegaan of dergelijke samenhangen wel aanwezig waren voor mannen of vrouwen apart. We zien in Bijlage 3, Tabel II dat er bij de vrouwen de waardering voor de actie relatief constant blijft over de verschillende leeftijdscategorieën. Bij de vrouwen is er dus geen samenhang tussen leeftijd en waardering voor de campagne. Bij de mannen is de waardering van de campagne niet constant over de verschillende leeftijdscategorieën. We zien bij de mannen dat de personen in de leeftijd tussen 37 en 75 meeste waardering hebben voor de campagne (73% positief), dat de mannen in de leeftijd van 30-36 jaar de minste waardering (44% positief) hebben, en dat de jongere mannen tussen deze beide extremen vallen (57% positief). Het verband tussen leeftijd en waardering voor de campagne is bij de mannen ook statistisch significant ($X^2=13.3$, $df= 6$, $p < .039$).

De waardering van de actie en de mening over de risico-ernst van de overtreding

In de Inleiding spraken wij de verwachting uit dat de waardering voor de campagne zou afhangen van de mate waarin de aangehouden verkeersdeelnemers vanuit hun eigen risicoperceptie de overtreding als ernstig beschouwden. De redenering was dat verkeersdeelnemers minder ontevreden zouden zijn met de aanhouding en de te betalen boete, naarmate ze meer van mening waren dat de overtreding in kwestie wel een zeker gevaar voor de eigen veiligheid inhield. In dat geval zou ook de waardering voor de campagne positiever uitvallen. Of deze verwachting steekhoudend was zou moeten blijken uit de antwoorden op de vraag over de mening over de campagne uit te splitsen naar sekse, en naar de vraag over de ernst van de eigen overtreding voor de eigen veiligheid. In verband met kleine cel-aantallen zijn de antwoordcategorieën 'redelijk ernstig' en 'zeer ernstig' samengenomen tot de categorie 'ernstig' en de categorieën 'geen mening' en 'een beetje ernstig' samengevoegd tot de categorie 'overig' (zie Bijlage 3, Tabel III).

De gegevens in deze tabel steunen duidelijk onze verwachting. Zowel voor de mannelijke als voor de vrouwelijke respondenten is het resultaat van de X^2 -toets sterk significant. Dat betekent dat er zowel bij de man-

nelijke als bij de vrouwelijke respondenten een sterk verband is tussen de waardering van de campagne en de mate waarin men de eigen overtreding als ernstig gevaar voor de eigen veiligheid beschouwt. Dit verband is dan als volgt: de respondenten hebben relatief vaker een negatieve mening over de campagne wanneer ze hun overtreding níét ernstig voor de eigen veiligheid beschouwen, terwijl ze het relatief vaker een positieve mening hebben wanneer ze wèl de ernst van hun overtreding inzien.

Uit de laatstgenoemde tabel blijkt ook dat de meerderheid van de respondenten die geen mening hadden over de ernst van de eigen overtreding of slechts meenden dat de overtreding een klein beetje ernstig was, de campagne positief beoordeelt. Verder is nog vermeldenswaard dat meer dan de helft van de respondenten ($237/414 = 57\%$) de overtreding niet ernstig neemt als gevaar voor de eigen veiligheid, dat ($118/414 = 28\%$) hierover geen mening heeft of de overtreding slechts gering ernstig ziet en dat een minderheid van ($59/414 = 14\%$) de eigen overtreding wel serieus neemt als gevaarlijk voor de eigen veiligheid.

De waardering van de actie en de aard van de overtreding

Er is een verband geconstateerd tussen aard van de overtreding en waargenomen ernst van de overtreding en ook een verband tussen waargenomen ernst van de overtreding en waardering van de campagne. Is er nu ook een samenhang tussen aard van de overtreding en waardering van de campagne? De waardering voor de campagne is uitgesplitst naar de aard van de overtreding (zie Bijlage 3, Tabel IV).

De gegevens in deze tabel tonen een duidelijke relatie tussen de aard van de overtreding en de waardering van de campagne. De personen die alleen voor het rijden zonder deugdelijke verlichting zijn staandegehouden, zijn vaker positief en minder vaak negatief over de campagne dan personen die voor het negeren van rood licht zijn aangehouden. Het percentage negatief gestemden onder de respondenten die door rood licht reden (30%) is tweemaal zo hoog als dat onder personen die zonder deugdelijke verlichting hebben gereden (15%).

Tenslotte nog een belangrijke kanttekening over de aard van de overtreding. In dit onderzoek is deze variabele vermengd met het onderscheid tussen verplichte boete en de keuze tussen boete en reparatie aan de fiets. Laten we dit even toelichten. De staandegehouden personen die door rood licht hadden gereden werden verplicht tot het betalen van een boete van f 40,-, terwijl de personen die zonder deugdelijke verlichting hadden gereden voor de keuze werden gesteld om een boete van f 40,- te betalen óf om hun fiets te laten repareren. Personen die wegens twee overtredingen werden geverbaliseerd, door rood licht en rijden zonder verlichting, bel of reflector, kwamen bijna niet voor. Van de 416 respondenten melden slechts 14 respondenten (3%) dat men voor twee overtredingen was aangehouden. De variabelen 'aard van de overtreding' (roodlichtnegatie vs. rijden zonder verlichting) en 'aard van de beboeting' (verplichte boete vs. keuzemogelijkheid) kunnen dus in dit onderzoek niet van elkaar gescheiden worden. De bevinding dat respondenten die door rood licht reden wat negatiever denken over de campagne dan respondenten die zonder verlichting hebben gereden, kan dus behalve met het verschil in mening over de ernst van de overtreding ook te maken hebben met het verschil in boete.

De waardering van de campagne en meningen over vrijheid en bescherming

Bij de antwoorden op de vraag wat men van de actie vond, gaven veel respondenten blijk van hun kritiek op het gedrag van automobilisten. Is er een samenhang tussen deze kritische houding en de waardering van de campagne? We onderzochten deze algemene vraag voor de groep geverbaliseerde fietsers (N = 395). In concreto werden de volgende vragen getoetst. Is er een samenhang tussen de waardering van de actie en:

- de mening dat automobilisten teveel beschermd worden?
- de mening dat automobilisten teveel vrijheid krijgen?
- de mening dat fietsers te weinig beschermd worden?
- de mening dat fietsers te weinig vrijheid krijgen?

Over de gehele groep fietsers beschouwd zijn er geen samenhangen tussen deze meningen en de waardering van de campagne gevonden.

De samenhangen tussen bovengenoemde meningen en de waardering voor de actie werden in een *secundaire analyse* ook voor mannen en vrouwen apart beschouwd. Bij de mannelijke fietsers was er geen verband tussen meningen over de vrijheid en bescherming voor fietsers en automobilisten en de waardering van de actie. Bij de vrouwelijke fietsers waren er twee significante verbanden tussen mening over bescherming van automobilisten en waardering van de actie en tussen mening over vrijheid van automobilisten en waardering van de actie (zie Bijlage 3, Tabellen V en VI). De vrouwelijke fietsers die meenden dat automobilisten te veel bescherming genoten, hadden relatief vaker een negatieve mening over de actie dan de vrouwelijke fietsers die dit niet meenden ($X^2 = 11.5$, d.f.= 2, $p < .003$). De vrouwen die oordeelden dat automobilisten te veel vrijheid hadden, waren relatief vaker negatief gestemd over de actie dan de vrouwen die dit oordeel niet hadden ($X^2=9.9$, d.f.= 2, $p < .007$).

Slotkanttekeningen

Het feit dat er een statistische samenhang is tussen twee variabelen zegt nog niets over de aard of de richting van het verband. Bij een geconstateerd verband tussen twee variabelen, X en Y, zijn er verschillende mogelijkheden ten aanzien van de richting van het verband. Variabele X kan bijvoorbeeld variabele Y hebben beïnvloed, of variabele Y kan andersom X hebben beïnvloed. Er zijn ook nog andere mogelijkheden denkbaar in de zin dat beide variabelen elkaar wederzijds beïnvloeden of dat beiden juist beïnvloed worden door een derde variabele.

De sterkste verbanden die zijn geconstateerd, hebben betrekking op de trits 'aard van overtreding' - 'waargenomen ernst van overtreding' - 'waardering van de actie'. Bij deze en enkele andere verbanden willen we wel aangeven wat volgens ons de meest waarschijnlijk richting van beïnvloeding is geweest.

Ten eerste kunnen we ervan uitgaan dat de aard van de overtreding waarvoor men is staandegehouden, bepaalt hoe ernstig men deze overtreding beoordeelt. *Ten tweede* kunnen we veronderstellen dat de verschillende respondenten ook reeds vóór de actie van de Amsterdamse politie specifieke meningen hadden over de ernst van verschillende overtredingen, en over de vrijheid en bescherming voor verschillende verkeersdeelnemers. Het ligt dan ook wat meer voor de hand te denken dat deze meningen van invloed zijn geweest op de waardering van de actie dan andersom. Een *derde* punt is dat de vraag naar de waargenomen ernst van de overtreding werd gesteld voorafgaand aan de vraag naar de waardering van de actie.

Dit maakt het wat waarschijnlijker dat de mening over de ernst van de overtreding van invloed is geweest op de waardering voor de actie eerder dan andersom. Een *vierde* punt is dat de sekse en leeftijd van respondenten van invloed zijn op de meningen over verschillende kwesties en dat het omgekeerde vanzelfsprekend niet het geval kan zijn.

2.4. Waarmee hangt de inschatting van risico-ernst van de overtreding samen?

Hoe schatten de respondenten de ernst van de eigen overtreding in? Van de 416 respondenten vindt ongeveer één zevende deel (14%) dat de gemaakte overtreding redelijk of zeer ernstig is voor de eigen veiligheid (vraag 5). Eveneens ongeveer één zevende deel (15%) meent dat de overtreding redelijk of zeer ernstig is voor de veiligheid van anderen (vraag 6). Zoals verwacht kon worden, was er een sterke samenhang tussen de antwoorden op vraag 5 (eigen veiligheid) en op vraag 6 (veiligheid anderen). Als men de overtreding niet ernstig beoordeelde vanuit een beschouwing van de eigen veiligheid, dan was men tevens geneigd tot een dergelijk oordeel beschouwd vanuit de veiligheid van anderen ($X^2 = 248.6$, $df = 4$, $p < .000$). De grote waarde voor de X^2 geeft aan dat het hier gaat om een zeer sterk verband.

De *leeftijd* van de respondenten vertoont geen samenhang met hun antwoorden op de vragen over de ernst van de overtreding. De *sekse* van de respondenten daarentegen is wel van invloed op de beantwoording van deze vragen (zie Bijlage 3, Tabel VII). Vrouwen zijn vaker van mening dan mannen dat de overtreding ernstig is voor de veiligheid van anderen ($X^2 = 9.8$, $df = 2$, $p < .008$) Verder is er ook een trend in de gegevens die erop wijst dat vrouwen de overtreding ernstiger voor de eigen veiligheid inschatten dan mannen, hoewel deze uitkomst niet significant is ($X^2 = 5.2$, $df = 2$, $p < .074$)

Het lijkt redelijk te veronderstellen dat de aard van de overtreding van invloed op de mening over de ernst van de overtreding. De twee voornaamste overtredingen waarop de Amsterdamse politie controleerde en waarvoor fietsers beboet konden worden, waren het negeren van rood licht en het rijden zonder deugdelijke verlichting. De frequenties van de meningen over de ernst van de overtreding weergegeven uitgesplitst naar sekse en aard van de overtreding, met evenals in voorgaande tabellen aparte X^2 -toetsen voor de mannelijke en de vrouwelijke respondenten, zijn vermeld in Bijlage 3, Tabel VIII.

De gegevens in deze tabel laten zien dat er voor de vrouwelijke respondenten een sterk verband bestaat tussen de aard van de overtreding en de mening over de risico-ernst van de overtreding. Wanneer het gaat om het negeren van rood licht, vindt een meerderheid van de vrouwen (61%) deze overtreding niet ernstig voor de eigen veiligheid; gaat het om het rijden zonder verlichting, dan vindt slechts een minderheid van de vrouwen (10%) dit. Het rijden zonder verlichting wordt dus als belangrijker veiligheidsrisico beschouwd door de vrouwelijke respondenten dan het negeren van het rode licht. Deze trend in de gegevens is ook bij de mannelijke respondenten aanwezig, hoewel dit resultaat niet statistisch significant is (de p-waarde van .076 ligt nog boven de significantiegrens van .05).

Tenslotte is nog nagegaan of er relaties waren tussen de meningen over vrijheid en bescherming voor automobilisten en fietsers (vragen 11, 12, 13 en 14) en de mening over de ernst van de overtreding. Alleen de antwoor-

den op vraag 14 (vrijheid fietsers) bleken significant samen te hangen met de mening over de ernst van de overtreding. De respondenten die meenden dat fietsers te weinig vrijheid hadden, vonden hun overtredingen relatief vaker niet ernstig dan de respondenten die een andere mening hadden ($X^2=21.8$, d.f.= 2, $p < .000$).

2.5. Wat is de bekendheid van de actie?

Hoe bekend was de campagne 'Veilig op de fiets' bij de aangehouden respondenten? Om een indruk te krijgen van de bekendheid van de campagne onder de aangehouden respondenten werd aan hen de volgende vraag voorgelegd: 'Heeft u vóór uw aanhouding vandaag gemerkt dat er een speciale actie 'Veilig op de fiets' is gestart in Amsterdam?' De antwoorden op deze vraag zijn in Bijlage 3, Tabel IX uitgesplitst naar de meningen over de actie zelf, zodat we ook inzicht kunnen verkrijgen in een eventueel verband tussen bekendheid van de actie en waardering voor de actie.

Volgens Bijlage 3, Tabel IX heeft 64% van de aangehouden respondenten voor de aanhouding al iets van de actie gehoord, gezien of gelezen, terwijl 36% van de respondenten voor de aanhouding nog niets van de actie had gemerkt. Vergelijken we de rijpercentages in deze tabel dan lijkt het er sterk op dat de actie in gelijke mate positief wordt beoordeeld door de respondenten die wel van te voren iets van de actie hadden gemerkt en zij die dat niet hebben gemerkt. Volgens de X^2 -toets is er geen statistisch verband tussen de kenmerken bekendheid van de actie en waardering voor de actie. De waardering voor de actie blijkt dus niet af te hangen van de bekendheid van de actie.

Met de *secundaire analyses* is nagegaan of de bekendheid van de actie varieerde met sekse en of leeftijd, en of de bekendheid met de actie toenam in de loop van de campagne. Uit de inspectie van de gegevens bleek stevast dat ongeveer 64% van de respondenten van te voren al iets van de actie had gemerkt, ongeacht of het ging om mannen of vrouwen, om jeugdigen of ouderen, of om personen die vroeg in de campagne werden staandegehouden of personen die later in de campagne werden staandegehouden.

2.6. Meninge n over vrijheid en bescherming van fietsers en automobilisten

De meninge n van de respondenten over de mate van vrijheid en de mate van bescherming die in het verkeer wordt toegekend aan fietsers en aan automobilisten zijn als volgt te beschrijven. Omdat we vooral geïnteresseerd zijn in de meninge n van fietsers over deze zaken en omdat de fietsers het merendeel van de groep respondenten omvatten, beperken wij ons in deze paragraaf tot de meninge n van de fietsers.

Van de 395 onderzochte fietsers vindt 37% dat de automobilisten te veel bescherming genieten, en meent 42% dat automobilisten over te veel vrijheid beschikken. Verder geeft 63% van de fietsers aan dat fietsers te weinig bescherming krijgen en meent 55% dat fietsers te weinig vrijheid hebben. Zoals verwacht mag worden, waren er ook sterke samenhangen tussen de antwoorden op deze vragen. De respondenten die menen dat fietsers te weinig bescherming krijgen, neigen ook naar de mening dat auto's te veel bescherming en vrijheid genieten en dat fietsers te weinig

vrijheid hebben (de hier verder niet vermelde X^2 -toetsen voor deze samenhangen waren alle significant op $p < .001$).

In par. 2.3 bleek dat er bij de vrouwelijke respondenten een samenhang kon worden geconstateerd tussen een kritische houding ten aanzien van de automobilisten en de waardering van de actie. Vrouwelijke respondenten met de kritische meningen dat automobilisten te veel vrijheid en bescherming kregen, waren minder positief over de actie dan vrouwelijke respondenten met andere meningen. In een *secundaire analyse* gingen wij na of er samenhangen waren tussen persoonskenmerken en een kritische houding ten aanzien van vrijheid en bescherming van fietsers en automobilisten. De kritische houding kan dan met name blijken uit vier meningen antwoorden: 'te veel vrijheid voor de automobilist', 'te veel bescherming voor de automobilist', 'te weinig vrijheid voor de fietser' en 'te weinig bescherming voor de fietser'. Aangezien onze steekproef nagenoeg geheel bestaat uit fietsers werd de zogeheten kritische houding vooral gedefinieerd vanuit het perspectief van de fietser.

In concreto werden de volgende onderzoeksvragen onderzocht. Zijn er sekse- of leeftijdverschillen wat betreft:

- de mening dat automobilisten te veel beschermd worden?
- de mening dat automobilisten te veel vrijheid krijgen?
- de mening dat fietsers te weinig beschermd worden?
- de mening dat fietsers te weinig vrijheid krijgen?

De volgende *sekseverschillen* in bovengenoemde meningen zijn geconstateerd (zie Bijlage 3, Tabellen X en XI). De mannelijke fietsers zijn relatief meer dan vrouwelijke fietsers van mening dat automobilisten te veel vrijheid ($p < .027$) en te veel bescherming ($p < .009$) genieten in het verkeer en dat fietsers juist te weinig vrijheid ($p < .006$) hebben. Mannelijke en vrouwelijke fietsers zijn wel in ongeveer gelijke mate van mening dat fietsers te weinig beschermd worden.

Er kwam ook een *leeftijdverschil* naar voren (zie Bijlage 3, Tabel XII).

Fietsers van 30 jaar en ouder zijn meer van mening dan de jongere fietsers dat automobilisten te veel beschermd worden en dat fietsers te weinig beschermd worden. Er waren geen duidelijke leeftijdverschillen in de beantwoording van de vragen over de vrijheid voor fietsers en automobilisten.

3. Conclusies en discussie

We kunnen per onderzoeksvraag aangeven wat de voornaamste conclusies zijn. Wanneer we in het vervolg spreken over 'de respondenten' is het goed om voor ogen te houden dat deze groep in dit onderzoek nagenoeg geheel bestaat uit geverbaliseerde fietsers, met slechts enkele bromfietser en automobilisten erbij.

De eerste onderzoeksvraag luidde hoe de campagne wordt beoordeeld door tijdens de campagne geverbaliseerde overtreeders.

- De actie 'Veilig op de fiets' wordt door tweederde deel van de staandegehouden respondenten als positief beoordeeld en door een kwart van de respondenten als negatief.
- Van de 269 respondenten met een positief oordeel over de campagne heeft 31% kritische kanttekeningen op uiteenlopende punten (actie te eenzijdig, boete te hoog, actie zou structureel moeten zijn, de aanpak is pietluttig etc.), vindt 10% dat de politie meer aandacht zou moeten besteden aan het gedrag van automobilisten en vindt 8% dat de politie meer zou moeten aan de bestrijding van fietsendiefstal en (fiets)vandalisme.
- Van de 111 respondenten met een negatief oordeel over de campagne, vindt 65% dat andere zaken belangrijker zijn dan de actie, meent 18% dat de actie geen enkel effect zal hebben en geeft 17% een negatief oordeel zonder verdere toelichting.

De tweede onderzoeksvraag was welke (persoons-)factoren samenhangen met de waardering van de campagne. De volgende verbanden konden worden geconstateerd:

- Vrouwelijke respondenten denken positiever over de actie dan mannelijke respondenten. Mannelijke respondenten zien hun eigen overtreding ook als minder ernstig dan vrouwelijke respondenten. Verdere sekseverschillen zijn dat meer mannelijke dan vrouwelijke respondenten menen dat aan automobilisten te veel vrijheid en te veel bescherming wordt toegekend en dat aan fietsers te weinig vrijheid wordt toegekend.
- Zowel voor mannelijke als vrouwelijke respondenten geldt dat de waardering voor de campagne in belangrijke mate wordt bepaald door de mening die men heeft over de risico-ernst van de overtreding waarvoor men is staandegehouden. Respondenten die de overtreding voor hun veiligheid niet als ernstig beschouwen, hebben vaker een negatief oordeel over de campagne dan respondenten die de overtreding wel als ernstig, of als beetje ernstig beschouwen of die geen mening hierover hebben.
- De campagne wordt positiever beoordeeld door respondenten die zijn staandegehouden wegens het rijden zonder verlichting dan door personen die zijn staandegehouden wegens het negeren van rood licht.

De derde vraag was welke factoren samenhangen met de inschatting van de risico-ernst van de overtreding.

- De aard van de overtreding bepaalt vooral bij de vrouwelijke respondenten, in mindere mate bij de mannelijke respondenten, de mening over de risico-ernst van overtreding. De respondenten die zijn staandegehouden voor het negeren van rood licht geven vaker aan dat de eigen overtreding niet ernstig is dan de personen die zijn aangehouden voor het rijden zonder deugdelijke verlichting.

De laatste onderzoeksvraag betrof de bekendheid van de campagne.

- Van de staandegehouden respondenten had 64% al eerder vóór de staandehouding iets gemerkt van de actie. Dit percentage verschilde niet voor personen die in het begin of later tijdens de campagne werden staandegehouden.

In hoeverre zijn de gevonden resultaten nu generaliseerbaar over de totale populatie van tijdens de campagne geverbaliseerde fietsers? Een aantal overwegingen zijn van belang. Gerekend naar de samenstelling van deze populatie van overtreders, zijn de vrouwelijke respondenten die positiever denken over de actie dan mannen, *oververtegenwoordigd* in onze groep respondenten. Aan de andere kant zijn verkeersdeelnemers die zijn staandegehouden voor het rijden zonder verlichting en die positiever denken over de actie dan verkeersdeelnemers die zijn staandegehouden voor door rood licht rijden, *onderverteenwoordigd* in de groep respondenten. Omdat vooral de onderverteenwoordiging van deze laatste groep nogal groot is, zou een meer evenredige vertegenwoordiging van alle categorieën overtreders in de groep respondenten per saldo waarschijnlijk een gunstiger beeld hebben opgeleverd wat betreft de waardering van de campagne. Dit is een aanwijzing ervoor dat de huidige steekproef eerder een wat te ongunstig beeld zou kunnen geven van de waardering voor de campagne dan een te gunstig beeld. Tegenover deze aanwijzing staat echter het eerder toegelichte idee dat positieve meningen over de campagne waarschijnlijk zijn oververtegenwoordigd in onze groep respondenten. Het argument was dat in het algemeen gesproken een positieve betrokkenheid bij de campagne meer motiverend zou werken om de vragenlijst te beantwoorden en op te sturen, dan een onverschillige houding of een sterk negatieve opstelling ten opzichte van de campagne. Al met al is het niet mogelijk een 'harde' conclusie te trekken over de generaliseerbaarheid van de resultaten.

Wat is nu de mogelijke betekenis van deze enquête voor de inschatting van de campagne? De uitgevoerde enquête is in ieder geval in een aantal opzichten duidelijk beperkt. Het gaat in feite om een momentopname van een publieke opinie die voornamelijk heeft plaatsgevonden onder fietsers, en die alleen meningen en niet gedragingen of gedragsintenties vaststelt. Wanneer we spreken over een momentopname moeten we bedenken dat de lokale publieke opinie van het fietserspubliek geen stabiel gegeven is, maar eerder een veranderlijke uitkomst van een continu proces van sociale interactie en communicatie dat deels in het verkeer, deels buiten het verkeer plaatsvindt.

Twisk (1992) omschrijft het hoofddoel van de actie als het verhogen van de veiligheid en het comfort voor fietsers. Het belangrijkste middel om dit doel te bereiken is dan een 'ruil' tussen politie en fietsers waarbij de politie zorg draagt voor de naleving van de verkeersregels door het snelverkeer en een verbetering van de infrastructuur, waarvoor de fietsers zich dan beter aan de regels houden. De vraag in hoeverre deze ruil in werkelijkheid ook gestalte zal krijgen is met deze enquête natuurlijk niet beantwoord. Daarvoor ontbreken gegevens over regelnaleving bij fietsers. Of de ruil werkelijk zal slagen zal voor een deel afhangen van de nog steeds voortgaande beeldvorming over de gedragingen en de intenties van de politie. Als het publiek kan waarnemen dat de actie over langere tijd wordt voortgezet, dat ook het gedrag van automobilisten verhoogde aandacht van de politie krijgt en dat infrastructurele verbeteringen worden

aangebracht, zal de goodwill van het publiek of de instemming met de actie ongetwijfeld toenemen. Het feit dat bijna 1 op 9 respondenten expliciet het punt 'meer aandacht voor het gedrag van automobilisten' noemt, roept in concreto de volgende vraag op: Is het wegslepen van dubbelgeparkeerde auto's in de publieke waarneming ook duidelijk zichtbaar is geweest als een onderdeel van de campagne? Helaas werd hierover geen vraag opgenomen in de enquête.

De momentopname maakt in ieder geval duidelijk dat het fietserspubliek grotendeels gunstig is gestemd over de actie, maar dat het publiek tegelijkertijd ook de actie met een kritische blik volgt. Het aanbieden van activiteiten is op zich niet voldoende om de beoogde ruil te bewerkstelligen. Beide partijen (fietsers en politie) moeten ook behoefte hebben aan de te leveren diensten. Deze evaluatie maakt duidelijk dat deze behoefte wel aanwezig is bij een grote groep fietsers in Amsterdam.

Als we spreken over het aanbieden van activiteiten, kunnen we ook denken aan de volgorde van aanbieding. De politie is de actie gestart op verschillende fronten tegelijkertijd (toezicht op autoverkeer, toezicht op fietsverkeer, infrastructurele veranderingen). Het is mogelijk dat slechts één van deze elementen de beeldvorming gaat overheersen doordat dit element bijvoorbeeld een grotere zichtbaarheid of grotere nieuwswaarde heeft. Het gevaar is dan dat de oorspronkelijke boodschap minder goed overkomt. De volgorde waarin de politie de verschillende activiteiten onderneemt zou wel eens van groot belang kunnen zijn. Wanneer in het begin van de actie de exclusieve nadruk zou liggen op de infrastructurele veranderingen en de aanpak van bijvoorbeeld het fout parkeren op fietsstroken, kunnen de fietsers zichzelf overtuigen van de 'goodwill' of de uitgestoken hand van de politie. Fietsers die dan later geverbaliseerd worden wegens een overtreding, hebben dan minder reden tot kritiek. Het is gebleken dat de fietsers die werden geverbaliseerd voor door rood licht rijden, de actie wat minder positief evalueerden dan de fietsers die werden geverbaliseerd voor het rijden zonder verlichting. Het feit dat de verlichtingsovertreders nog de keuze hadden tussen boete of reparatie aan de fiets, terwijl de rood-lichtovertreders deze keuze niet hadden, zou dit resultaat kunnen verklaren. Wellicht is te overwegen om bij een mogelijk vervolg op deze actie de keuze tussen boete of alternatief straf ook toe te passen voor de overtreding van roodlichtnegatie. Het bieden van de mogelijkheid van een alternatieve straf voor alle overtredingen is zeker consequenter, en lijkt bovendien meer in overeenstemming met de gedachte van een ruil tussen politie en fietsers dan het zonder meer beboeten van een overtreding.

De bevinding dat de rood-lichtovertreders iets minder positief waren over de actie, heeft vermoedelijk ook te maken met het feit dat de normen van politie en fietsers ten aanzien van door rood licht rijden op dit moment nog ver uiteenliggen. In plaats van een ruil kunnen we op dit punt misschien beter spreken over een onderhandeling waarbij de fietsers misschien meer verlangen dan de politie op dit moment kan geven of kan waarmaken. Een verbeterde afstelling van verkeerslichtinstallaties of de vervanging van oude installaties door moderne met kortere wachttijden voor fietsers, lijkt op de langere duur een betere, en veiliger oplossing voor het probleem van door rood licht rijden dan een niet vol te houden strict handhavingsbeleid. Wil de beoogde ruil tussen politie en fietsers werkelijk plaatsvinden, dan zal in ieder geval gestreefd moeten worden

naar een evenwicht tussen strengheid van handhaving en een goede relatie met het publiek.

Literatuur

Dekker, M. & Schoots, B. (1993). Evaluatie van het eerste gedeelte van de fietscampagne 'Veilig op de fiets'. Stage-verslag.

Dekker, M. & Schoots, B. (1993). Korte samenvatting van in printmedia verschenen artikelen over de fietscampagne 'Veilig op de fiets'; Onderzoeksnotitie.

Festinger, L. (1957). A theory of cognitive dissonance. Stanford University Press, Stanford, California.

Gundy, C.M. (1986). De effecten van een combinatie van politietoezicht en voorlichting op het gebruik van autogordels. R-86-26. SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. (1992). Veilig op de fiets in Amsterdam; Uitgangspunten. R-92-45. SWOV, Leidschendam.

Bijlagen 1 t/m 3

Bijlage 1. *De gebruikte vragenlijst*

Bijlage 2. *Hercodering van meningen over de actie*

Bijlage 3. *Overige resultaten*

Bijlage 1. De gebruikte vragenlijst

Deze enquête is een initiatief van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV te Leidschendam. Wij willen graag meer weten over meningen van verkeersdeelnemers over het hedendaagse verkeer en het politietoezicht daarop. Het invullen van deze enquête neemt ongeveer 10 minuten tijd in beslag. We stellen geen vragen over naam, adres, geboortedatum of beroep. Uw anonimiteit in deze enquête is dus verzekerd. Wij danken u bij voorbaat voor uw medewerking.

1. Wat is uw leeftijd?

2. U bent .. man vrouw

3. Met welk voertuig reed u toen u vandaag aangehouden werd door de agent voor een overtreding?

auto fiets bromfiets

4. Voor welke overtreding bent u aangehouden?

.....
.....
.....
.....

5. Hoe ernstig vindt u uw eigen overtreding uit het oogpunt van uw eigen veiligheid?

- niet ernstig
- beetje ernstig
- redelijk ernstig
- zeer ernstig
- geen mening

6. Hoe ernstig vindt u uw eigen overtreding uit het oogpunt van de veiligheid van anderen?

- niet ernstig
- beetje ernstig
- redelijk ernstig
- zeer ernstig
- geen mening

7. Heeft u vóór uw aanhouding vandaag gemerkt dat er een speciale actie 'Veilig op de fiets' is gestart in Amsterdam?

- ja
- nee

8. Wat vindt u van deze actie?

.....

.....

.....

.....

9. Wat vindt u ervan dat u voor de gemaakte overtreding mee werd gevoerd naar een speciale camper waarin de overtreding meteen kan worden afgehandeld?

- negatief
- noch negatief noch positief
- positief
- geen mening

Ruimte voor toelichting:

.....

.....

10. Wat vindt u ervan dat u voor uw overtreding voor de keuze wordt gesteld tussen een geldboete of een reparatie aan uw voertuig? (Indien deze keuze níét aan u is voorgelegd, deze vraag a.u.b. overslaan en doorgaan naar de volgende vraag)

- negatief
- noch negatief noch positief
- positief
- geen mening

Ruimte voor toelichting:

.....

.....

.....

Verkeersregels hebben onder andere het doel bepaalde groepen weggebruikers te beschermen. Wilt u hieronder aangeven of automobilisten en fietsers te weinig, precies genoeg, of teveel worden beschermd door de huidige regels?

11. AUTOMOBILISTEN worden in het algemeen ...

- te weinig beschermd
- precies genoeg beschermd
- te veel beschermd
- geen mening

12. FIETSERS worden in het algemeen ...

- te weinig beschermd
- precies genoeg beschermd
- te veel beschermd
- geen mening

Verkeersregels beperken de vrijheid van handelen van sommige groepen verkeersdeelnemers. Wilt u hieronder voor automobilisten en voor fietsers opgeven of hun vrijheid naar uw mening te weinig, precies genoeg of te veel beperkt wordt door de verkeersregels?

13. AUTOMOBILISTEN hebben in het algemeen ...

- te weinig vrijheid bij de huidige regels
- precies genoeg vrijheid bij de huidige regels
- te veel vrijheid bij de huidige regels
- geen mening

14. FIETSERS hebben in het algemeen ...

- te weinig vrijheid bij de huidige regels
- precies genoeg vrijheid bij de huidige regels
- te veel vrijheid bij de huidige regels
- geen mening

Wij danken u hartelijk voor uw medewerking aan deze enquête!

Bijlage 2. De hercodering van meningen over de actie

Coderingen 1-4. Positieve meningen over campagne

- 1 = positieve mening over campagne
 2 = positieve mening over campagne met kritische kanttekening
 3 = positieve mening over campagne met kritische kanttekening t.a.v. auto's
 4 = positieve mening over campagne met kritische kanttekening t.a.v. diefstal en vandalisme

Coderingen 5-10. Negatieve meningen over campagne

- 5 = campagne heeft geen effect
 6 = andere zaken zijn belangrijker
 7 = het is beter om auto's aan te pakken
 8 = het is beter om diefstal en vandalisme aan te pakken
 9 = het is veel beter om infrastructuur te wijzigen
 10 = negatieve mening

Codering 11: Overige (ambiguë antwoorden, ontbrekende antwoorden)

OBS	Voertuig	Mening over actie (schriftelijk antwoord verkort weergegeven)	Codering
1	fiets	deze actie bewijst de noodzaak (1)	1
2	fiets	actie goed, aanpakken taxi, fietsstrook (2)	3
3	fiets	prima, liever op andere punten controleren (3)	2
4	bromfiets	zeker wel goed (4)	1
5	fiets	beetje overdreven (5)	2
6	fiets	prima actie (6)	1
7	fiets	goed, pak echter ook auto's aan (7)	3
8	fiets	goed, auto's meer rekening houden met fiets (8)	1
9	fiets	eerst auto's aanpakken (9)	7
10	fiets	goed (10)	1
11	fiets	uitstekend initiatief (waarom na jaren pvb? (11)	1
12	bromfiets	eerlijk en sportief, waar voor je geld (12)	1
13	bromfiets		11
14	fiets	wel goed, doe iets aan normvervaging (14)	1
15	fiets	goed als waarschuwing, echter willekeurig (15)	2
16	fiets	onzinnig, gevaarlijk auto's (toeristen) (16)	7
17	fiets	goed, geboden alternatief prima (17)	1
18	fiets	slechte fiets wordt niet gestolen (18)	8
19	fiets	goed (19)	1
20	fiets	zeer goed, consequent volhouden	1
21	fiets	uitsteken bij gevaarlijk gedrag (21)	1
22	fiets	goed, verwacht geen goede fietsen bij stelen (22)	1
23	fiets	goed, veel fietsers rijden gevaarlijk (23)	1
24	fiets	zie formulier (24)	11
25	fiets	uiteind. result.twijfelachtig, aardig iniatief(25)	2
26	fiets	zinloos, ik moet nu ook nog letten op politie(26)	10
27	fiets	ouderwets, straffen om eigen bestwil (27)	11
28	fiets	nonsens, regels naleven bij ongeval (28)	10
29	fiets	op zich juist (29)	1
30	fiets	op zich goed, amsterdam andere prioriteiten (30)	2
31	fiets		11
32	fiets	als verkeer veiliger wordt, goede zaak (32)	1
33	fiets	prima ! (33)	1
34	fiets	prima, doe wat aan diefstal/vandalisme (34)	4
35	fiets	op zich mee eens, door diefstal gedemotiveerd (35)	4
36	fiets	als anderen (bv auto) ook aangepakt worden goed 36	3
37	fiets	eigen verantwoording, zoek andere prioriteiten(37)	6
38	fiets	onzin, fietsertje pesten (38)	10
39	fiets		11
40	fiets	zinvoller is te werken aan infrastructuur (40)	9
41	fiets	goede actie (vrijwillig verl. aangebracht) (41)	1
42	fiets	nuttig (42)	1
43	fiets	actie vind ik goed (43)	1
44	fiets	voorbarig, eerst infrastructuur regelen (44)	9
45	fiets	overbodig en hypocriet	10
46	fiets	heeft vele kanten (46)	2
47	fiets	eerder auto's aanpakken, is moordwerktuig (47)	7

48	fiets	in principe goed initiatief (ander controlepnt(48)	2
49	fiets	niet goed (actie eenmalig) bel kapot (49)	10
50	fiets	goed, ik zie nu hoe gevaarlijk het is (50)	1
51	fiets	had 10 jaar eerder moeten plaatsvinden (51)	1
52	auto	positief en werd tijd (52)	1
53	fiets	prima (53)	1
54	fiets	diefstal-vernieling moeilijk voor goede fiets(54)	4
55	fiets	zeer eenzijdig (wordt gejat) (55)	4
56	fiets	goede actie, politie zorgt voor een goede start(56)	1
57	fiets	goed (57)	1
58	fiets	politie kan tijd beter besteden (58)	6
59	fiets	stompzinnig en geldverspillend (59)	10
60	fiets	te gek voor woorden, verkeerde doelstelling (60)	6
61	fiets	onzin, ivm straatverl en vandalisme (61)	8
62	fiets	op zich goed, doe ook wat aan auto (62)	3
63	fiets	wel zinvol doe ook wat aan auto's (63)	3
64	fiets	op zich goed 80 % fietsers kan bekeurd worden (64)	1
65	fiets	prima (65)	1
66	fiets	alles rijdt zonder licht door rood in A'dam (66)	11
67	fiets	goed (67)	1
68	fiets	dynamo slecht van kwaliteit, actie niet goed (68)	10
69	fiets	ach ! (69)	11
70	fiets	goede aktie zonder meer, wel erg hoge boete (70)	2
71	fiets	heel goed voor de veiligheid van iedereen (71)	1
72	fiets	irritant, maar ook wel een beetje goed (72)	2
73	fiets	prima (73)	1
74	fiets	geen mening (74)	11
75	fiets	prima actie, goede fiets wordt snel gestolen (75)	4
76	fiets	positief door reparatie, kans op diefstal! (76)	4
77	fiets	balen (77)	11
78	fiets	zeer overdreven, beter letten op auto's (78)	7
79	fiets	principe goede actie, dfstal/vandal. nadeel(79)	4
80	fiets	goed, 80 % houdt zich niet aan regels (80)	1
81	fiets	beetje onzin, aan mijn aanranding werd niets ged81	6
82	?	op zich prima actie, dfstl/vandalisme (82)	4
83	fiets	betuttelend, door vele agenten (83)	10
84	fiets	werd tijd (84)	1
85	fiets	ga door ! (85)	1
86	fiets	prima, ik dacht alleen verlichting (86)	1
87	fiets	heel goed, vooral fietsers wijzen op verantw.(87)	1
88	fiets	goed, zolang ook criminaleit wordt bestreden (88)	2
89	fiets	plotseling optreden,terwijl jarenlang niets ged.89	11
90	fiets	kan me zinvollere acties voorstellen (90)	6
91	fiets	geldklopperij (91)	10
92	fiets	goed, maar een goede fiets wordt gesloopt (92)	4
93	fiets	lijkt op aankweken, regel, gezag, wet (93)	11
94	fiets	kut (94)	10
95	fiets	prima, niet ontaarden in muggezifterij (95)	2
96	fiets	prima, ook vandalisme, auto's en foutparkeer (96)	3
97	fiets	terecht, maar incidenteel (97)	2
98	bromfiets	zwak (98)	11
99	fiets	ludiek, afstelling vkl, dubbelpark. goede verli (99)	3
100	fiets	goede actie lampen worden vernield (100)	4
101	fiets	er is belangrijker werk dan fietsen aanpakken (101)	6
102	fiets	actie is goed (102)	1
103	fiets	geldklopperij (103)	10
104	fiets	overdreven met 20 agenten (104)	10
105	fiets	te incidenteel en kleinschalig (105)	5
106	fiets	goed,maar ze reageerden als 'n schoolmeester (106)	2
107	fiets	goed (107)	1
108	fiets	door gaan (108)	1
109	fiets	controle verlichting goed, rood licht minder (109)	2
110	fiets	op zich uitstekend, stel vkl beter af. (110)	2
111	fiets	goed, nav radiobericht meteen verl.in orde gem(111)	1
112	fiets	heel wenselijk, maar te eenzijdig(112)	2
113	fiets	op zich goed, jammer voor mij (113)	1
114	fiets	op zich prima, niemand houdt zich aan regels (114)	1
115	fiets	niet goed, zal rijgedrag fiets niet verbeteren(115)	5
116	fiets	prima (116)	1
117	fiets	er zijn belangrijkere zaken (117)	6

118	fiets	goed, maar er zijn belangrijkere zaken (118)	2
119	fiets	prima (119)	1
120	fiets	prima, alle verkeersdeelnemers doen maar wat (120)	1
121	fiets	ken actie alleen van lezen in de krant (121)	11
122	fiets	prima initiatief, doe wat aan kwaliteit lampen(122)	2
123	auto	ik zou liever m'n gestolen fiets terug hebben(123)	11
124	fiets	op zich goed (124)	1
125	fiets	goed doel, het rijden door rood is gewoonte (125)	1
126	fiets	goed voor rood licht, overdreven bij verlichting(126)	2
127	auto	aanpakken fiets is geen oplossing (127)	5
128	fiets	prima (128)	1
129	fiets	-	11
130	fiets	zinl;gedr.ver.is ongewenst;verlies goodw.publ. (130)	5
131	fiets	bestrijden criminaliteit belangrijker (131)	6
132	fiets	onredelijk:auto's gevaarlijker dan fietsers (132)	7
133	fiets	goede actie,maar ook brom/snor/taxi aanpakken(133)	2
134	fiets	stomvervelend,maar wel goed (134)	1
135	fiets	fiets.rel.ongevaarl./goede fiets snel gestolen135	8
136	fiets	goed wat betreft verl.,rood licht onzin (136)	2
137	fiets	prima,meer loc.voorl.meer aand.crim./auto's (137)	3
138	fiets	goede actie, prima controles roodl. en verlich(138)	1
139	fiets	okay (139)	1
140	fiets	actie zinv./-loos hangt af v.ongeval.cijfers(140)	11
141	?	heel goed(141)	1
142	fiets	goed, ook al doe ik het zelf ook(142)	1
143	fiets	overdreven, geen gevoel voor prioriteit (143)	6
144	fiets	perfect, elk jaar herhalen(144)	1
145	fiets	te eenzijdig, ook optreden tegen dubb.park.(145)	7
146	fiets	kinderachtig, beter taxi's en auto's aanpakken(146)	7
147	fiets	kortzichtig, lange term.eff.nihil,binnenst.a.vr.147	5
148	fiets	goed, jammer dat ik aan de pan moet hangen(148)	1
149	fiets	vechten tegen bierkaai(149)	5
150	fiets	pol. kan beter aand. aan andere zaken best.(150)	6
151	fiets	prima (151)	1
152	fiets	niet zo noodz.liever auto stad uit + fietsp.(152)	9
153	fiets	goed,maar boete misschien verv.door vrag.lijst(153)	1
154	fiets	zeer positief (154)	1
155	fiets	zinloos want alleen verk.pol.control.rest niet(155)	5
156	fiets	goed(156)	1
157	fiets	goede zaak (157)	1
158	fiets	op zich niets op tegen,maar is juiste prior.?(158)	2
159	fiets	onzin, helpt niet(159)	5
160	fiets	goed(160)	1
161	fiets	lachwekkend,auto niet beboet,fiets.vaak onsch.(161)	7
162	fiets	niet nuttig,andere punten verd.mijn voorkeur(162)	6
163	fiets	onzin, er zijn belangrijkere dingen(163)	6
164	fiets	niet goed(164)	10
165	fiets	vrij zinloos, verspilling mankracht(165)	5
166	fiets	zal geen succes worden,beter omst.veranderen(166)	9
167	fiets	heel goed!(167)	1
168	bromfiets	altijd goed, misschien kan 't nog beter (168)	1
169	fiets	goed,maar overdreven en te drastisch(169)	2
170	fiets	heel nuttig,(lange termijn?),ook fabrik.aanp.(170)	1
171	fiets	redelijk,ook andere aandachtspunten v.belang(171)	2
172	fiets	goed, m.u.v.bekeuring die ik kreeg(172)	1
173	fiets	uitstekend(173)	1
174	fiets	matig(174)	11
175	fiets	op zich goed, maar Amsterdam is goed verlicht(175)	2
176	fiets	heel goed(176)	1
177	fiets	zinloos(177)	5
178	fiets	uitstekend(178)	1
179	fiets	goed:regels aanhouden,slecht:groen niet veilig(179)	2
180	fiets	goede actie(180)	1
181	fiets	goed! (181)	1
182	fiets	goed initiatief,automob.gedrag asociaal(182)	3
183	bromfiets	in principe goed,maar ook automob. aanpakken(183)	3
184	fiets	acties weinig zin, permanent toezicht nodig(184)	5
185	fiets	goed, meer belangst. voor fiets in Adam nodig(185)	1
186	fiets	heel goed(186)	1
187	fiets	op zich goede actie(187)	1

188	auto	fietsers ergerlijk anarchistisch en gevaarlijk(188)	1
189	fiets	goed initiatief, het wordt bende op straat (189)	1
190	fiets	slecht, harder optreden tegen automob.(190)	7
191	fiets	positief,goed om obj.i.p.v. subj.regels te vlg(191)	1
192	fiets	o.k.!(192)	1
193	fiets	ik ben niet op de hoogt v.doelst.v.d.actie(193)	11
194	fiets	onzin,er zijn belangrijkere dingen(194)	6
195	fiets	uitstekend,maar alleen als 't groot aangep.(195)	2
196	fiets	goede actie,maar ook aand. voor ander verk.dln. (196)	2
197	fiets	waarsch. noodz.,automob(taxi)meest a-soc.(197)	3
198	fiets	goede actie,maar verl. is kwetsbaar(crimi) (198)	4
199	fiets	goed,mits auto's/voetg. ook aangep. worden (199)	3
200	fiets	symp.bestr.rijgedr.automob.aanp.bin.st.a.vrij(200)	7
201	fiets	uitst.initiatief,autogedr.moet ook aangep.(201)	3
202	fiets	meer actie tegen auto's (202)	7
203	fiets	prima, maar meer aand. voor crimin. (203)	2
204	bromfiets	weinig van gemerkt,maar erg goed(204)	1
205	fiets	autoverkeer (taxi's) aanp. (205)	7
206	fiets	op zich goed, maar ook crimin. aanp. (206)	2
207	fiets	goed,maar niet bekeuren voor onzinnigh.(207)	2
208	fiets	heel goed voor bewustw.eigen bijdr.a.verk.veil.(208)	1
209	fiets	eigen verantw.,beter actie tegen auto+bromf.(209)	7
210	fiets	goed, fietsergedrag is erg slecht (210)	1
211	fiets	goed, mits politie ook andere overtred aanp.(211)	2
212	fiets	geen zin, beter actie mentaliteitsverand.(212)	5
213	fiets	begrijpelijk maar veiligh. is eigen risico(213)	11
214	fiets	een verspilling van gemeenschapsgeld(214)	6
215	fiets	overdreven maar toch wel logisch(215)	2
216	fiets	actie niet onbegrijp.,slechte prioriteitst.(216)	6
217	bromfiets	best (217)	1
218	fiets	belachelijk (218)	10
219	fiets	goed,als de autom. ook worden aangep. (219)	3
220	fiets	onzin, priorit. taxi's en brommers (220)	7
221	fiets	erg goed (221)	1
222	fiets	druppel op gl. pl.,eigen risico (222)	5
223	auto	ja het is heel goed (223)	1
224	fiets	goed (224)	1
225	fiets	vraag is of deze actie lste prior.heeft (225)	6
226	fiets	i/h alg. terecht,door rood is gevaarlijk(226)	1
227	fiets	meer op automobilisten letten(227)	7
228	bromfiets	goed, vooral als gevaar voor anderen oplevert(228)	1
229	fiets	verkeerde prioriteit, beter taxi aanpakken(229)	7
230	fiets	ik sta erachter(230)	1
231	fiets	struct. aanp:veil/vrije fietsp.,stopl.afst.(231)	9
232	fiets	heel goed, soms stopl.nutteloos te voet/fiets(232)	2
233	fiets	goed, wat betreft licht,maar niet roodlicht(233)	2
234	fiets	inconsequent, veel auto's rijden door rood (234)	3
235	fiets	op zich goed, maar meer aand. auto's/brom (235)	3
236	fiets	deugdelijkheid v. fiets zie ik zin v. in(236)	2
237	fiets	goed, maar crimin. prior.+ taxi's gevaar (237)	3
238	fiets	prima (238)	1
239	fiets	verlichting wordt toch weer gesloopt,geen zin(239)	8
240	fiets	sympathiek & nuttig, geen goede locatie(240)	2
241	fiets	constructief streven,groen geen garantie veilig241	2
242	fiets	op zich goed, maar automob. ook aggressief (242)	3
243	fiets	-	11
244	fiets	goede actie, sneu voor mijzelf (244)	1
245	fiets	boelshit! eerst auto's v.h.fietspad (245)	7
246	fiets	goed! (246)	1
247	fiets	slecht,beter mensen inzetten veiligh. op str.(247)	6
248	fiets	ik weet niets v.d.actie,niet veel over t. zeg.(248)	11
249	fiets	ludiek +willekeurig, niets belangr.te doen?(249)	6
250	fiets	achterbaks (250)	10
251	fiets	op zich goed,mij nog niet opgevallen,folders?(251)	1
252	fiets	goed (252)	1
253	fiets	erg goed, meer aand. voor dubbelgep.auto's (253)	3
254	fiets	op zich positief,maar in mijn geval kinderacht.254	2
255	fiets	ik weet v.d. actie, pro-rijbew. voor fietser(255)	11
256	fiets	op zich goed maar eenzijdig(256)	2
257	fiets	belachelijk(257)	10

258	fiets	er zijn belangrijkere aandachtspunten(258)	6
259	fiets	beter auto' taxis en vrachtw. aanp. (259)	7
260	fiets	stom, beter drugs +inbraken aanp. (260)	6
261	fiets	goede zaak, maar graag voorlichten(261)	2
262	fiets	zeer nuttig (262)	1
263	fiets	op zich goed, maar door crim. blijven kopen(263)	4
264	fiets	er zijn nuttigere dingen b.v. fietsendiefst.(264)	8
265	fiets	goed(265)	1
266	fiets	okay!(266)	1
267	fiets	pietluttige actie, maar effectief aangep.(267)	2
268	fiets	goed(268)	1
269	fiets	goed idee om ongelukken te voorkomen(269)	1
270	fiets	alleen positief wanneer blijvend (270)	2
271	fiets	goed, maar mentaliteitsverand. essentieeld(271)	2
272	fiets	onzinnig, oneffectief, actie bloed toch dood (272)	5
273	fiets	goede actie(273)	1
274	fiets	goed (274)	1
275	fiets	eerder auto's aanpakken (275)	7
276	fiets	overdreven, i.v.m. vernielingen(276)	8
277	fiets	aan ene kant prima, andere kant hypocriet (277)	2
278	fiets	goede waarschuwingsactie, maar bon te hoog(278)	2
279	fiets	een beetje laat (sarcastisch) (279)	2
280	fiets	ken het doel v.d. actie niet, kan geen kwaad(280)	2
281	fiets	ach soms goed soms niet (281)	11
282	fiets	kut maar wel effectief(282)	2
283	fiets	goed, maar liever wat constructiever(283)	2
284	fiets	buiten alle proporties, andere zaken ook aand(284)	6
285	fiets	op zich goed, wel vervelend als je haast hebt(285)	2
286	fiets	goed (286)	1
287	fiets	goed (287)	1
288	fiets	nogal dom in amsterdam(288)	5
289	fiets	moeilijk te aanv.er zijn belangrijkere dingen(289)	6
290	fiets	wel geinig(290)	11
291	fiets	beetje laat he?!(291)	2
292	fiets	slecht, alle agenten moeten pvb geven.(292)	11
293	fiets	aanbevelenswaardig, andere zaken meer priorit.(293)	2
294	fiets	prima mits regelgeving v. auto's nageleefd wordt(29)	3
295	fiets	weinig zin, maak me zorgen over agressieverk.(295)	6
296	fiets	ik vind het goed (296)	1
297	fiets	prima, mits aand.voor auto's+agent altijd alert(297)	3
298	fiets	van gehoord, alleen ik ken m'n verantwoordelh.(298)	11
299	fiets	onzinnig zolang geen bewaakte fietsstalling is(299)	8
300	fiets	positief, bewustw. i/d praktijk werkt beter(300)	2
301	fiets	goed uitgedacht in theor., l.t.doorgaan nodig(301)	2
302	fiets	begrijp dat het nodig is, maar eigen verantw.(302)	2
303	fiets	goed(303)	1
304	fiets	prima(304)	1
305	fiets	in principe goed, maar ook auto's aanpakken(305)	3
306	fiets	goed dat er op deze kleine dingen wordt gelet(306)	1
307	fiets	uitstekend, maar nagaan waarom overtr.gem.wordt(307)	2
308	fiets	goed, maar brom/snorf. moeten ook aangep.(308)	2
309	fiets	vrij onzinnig, flauw, andere zaken belangrijker(309)	6
310	fiets	binnen A'dam andere zaken belangrijker(310)	6
311	fiets	prima, indien de actie structureel is(311)	2
312	fiets		11
313	fiets	als het gericht is op veiligheid, kan goed zijn(313)	2
314	fiets	ze hebben wel gelijk (314)	1
315	fiets	dweilen met kraan open, hek is reeds van de dam(315)	5
316	fiets	prima, alleen taxi's moeten rijden puntensyst.(316)	3
317	fiets	onvoldoende bekendheid aan gegeven(317)	2
318	fiets	wel goed, mits aandacht ook aan andere fietsers(318)	2
319	fiets	goede actie(319)	1
320	fiets	vraagtekens bij grotere veiligheid met licht(320)	2
321	fiets	wel goed, ondanks crimi. en verlichte wegen(321)	1
322	fiets	goed voor bewustzijn, missch. ander dingen bel.(322)	2
323	fiets	prima, maar ook complimentje geven als in orde(323)	2
324	fiets	politie heeft wel wat beters te doen(324)	6
325	fiets	op zich prima(325)	1
326	fiets	o.k. mits ook aand. fietsp.+dubbelp.+conseq.(326)	3
327	fiets	te weinig bekendh. doelst. onduidelijk(327)	11

328	fiets	heel goed,beetje flauw, was geen echte overtr.(328	2
329	fiets	o.k.maar grote alcohol.ctrl nuttiger(329)	2
330	fiets	uitstekend alle sympathie daarvoor(330)	1
331	fiets	goed,als fietsenmaker bewust v.h. gevaar (331)	1
332	fiets	niks v. gemerkt,op zich goede zaak(332)	1
333	fiets	plus, positief (333)	1
334	fiets	overdreven, stad is goed verl.+veel jatten(334)	8
335	fiets	op zich prima maar mooie fiets snel gestolen(335)	4
336	auto	was niet op de hoogte v.d. actie(336)	11
337	fiets	op zich goed, maar beetje zinloos ivm.crim.(337)	4
338	fiets	het helpt niet veel (338)	5
339	fiets	goed actie,ind.voor grove en niet onben.overt.339	2
340	fiets	goed,maar ook aand. voor andere fietsvoorz.(340)	2
341	bromfiets	heel goed (341)	1
342	fiets	tikkeltje overdreven,refl.geeft al licht (342)	2
343	fiets	prima (343)	1
344	fiets	vrij onzinnig,belangr.zaken+consequent doorv.344	6
345	fiets	nogal overdreven,beter zorgen voor fats.fietsp.345	9
346	fiets	heel erg goed,jarenl. ondergesch.kindje (346)	1
347	fiets	dweilen met de kraan open in Asd geen effect (347)	5
348	fiets	prima,wat veiligh.betreft,maar dekm.om te bek.(348	2
349	fiets	op zich goed,maar aanpak minder (349)	2
350	fiets	hoop propaganda,fietsen is eigen risico (350)	11
351	fiets	bang dat t van korte duur is,beter jatten aanp.351	8
352	fiets	bij mij werkt 't wel (352)	11
353	fiets	goede zaak,fiets erg kwetsb.moet meer gebeuren(353	1
354	fiets	goed om af en toe geconfr.te worden met pol.(354)	1
355	fiets	twijfels tav.actie,legt schuldvr.bij fietser(355)	11
356	fiets	goed (356)	1
357	fiets	suggestie:actie door stadsw.pol.voor bel.zaken(357	6
358	fiets	te ongenueanceerd,licht moet te vaak gerep.word.358	10
359	fiets	op zich goed,maar rek.houden met vandalisme (359)	4
360	fiets	misschien geen slecht idee,vor mij niet nodig(260	2
361	bromfiets	-	11
362	fiets	prioriteitenkwestie,ik had andere weggebr.aanp(362	6
363	fiets	goed(363)	1
364	fiets	niet verkeerd maar zeker geen prioriteit/crim!(364	6
365	fiets	goede actie, missch. meer aand. voor taxi's(365)	3
366	geen antwoord	positief, fietsers zijn zeer kwetsb.(366)	1
367	fiets	goed, is druppel op de gloeiende plaat(367)	2
368	fiets	met oog op vandalisme, zozo,maar zet tot nadenk368	4
369	fiets	heel goed,maar licht wel snel kapot in Adam(369)	4
370	fiets	beter aand. richten op andere zaken:drugs bv.(370)	6
371	fiets	goede actie,maar fiets snel gesloopt/-jat in A(371	4
372	fiets	beter aand. besteden aan ernstiger zaken (372)	6
373	fiets	fietsertje pesten,absurd,pol.maakt zich belach.373	10
374	fiets	goed,maar fiets in Asd snel gejat/gemold (374)	4
375	fiets	wel goed,maar of het helpt? (375)	2
376	fiets	goed,maar alleen als actie op lange termijn is(376	2
377	fiets	alleen goed als het jaar in jaar uit gebeurd (377)	2
378	fiets	goed (377)	1
379	fiets	goed/terecht,maar fiets in Asd is nooit veilig(378	4
380	fiets	op zich goed,maar wel vreemd na zo'n lange tijd379	1
381	fiets	goed initiatief (380)	1
382	fiets	heel erg,er zijn belangrijkere dingen (381)	6
383	fiets	positief (382)	1
384	fiets	goede zaak,ook voor auto's/taxi's derg.actie (383)	3
385	fiets	is o.k. (384)	1
386	fiets	op zich goed,maar ook auto's aanp. (385)	3
387	fiets	prima (386)	1
388	fiets	contr.fietsers overbodig,autoprobleem erger(387)	7
389	fiets	ik sta er positief tegenover (388)	1
390	fiets	goed,echter pvb verl.onzinnig ivm crimin.(389	2
391	fiets	goed idee,gedragsver.ook voor andere vk.dlnrs(390)	1
392	fiets	vooral belangrijk wat betreft ctr.verl. (391)	1
393	fiets	bijzonder goed/nuttig,maar te weinig (392)	2
394	fiets	heel goed, maar fiets met verl. >kans stelen (393)	4
395	auto	onbekend maakt onbemind	11
396	fiets	niet nodig (395)	11
397	fiets	in principe goed,nu pas? soms veiliger door rl.(396)	2

398	fiets	staat niet in verhouding tot automob.gedrag(397)	7
399	fiets	wel goed maakt je attent v.h.belang+licht te f(398)	1
400	fiets	goed, fietsers zijn slecht zichtbaar(vb.regen)399	1
401	fiets	goed,pietl.door rood moet kunnen bij rust.vk.(400)	2
402	fiets	gaat, niet zo zinvol, agent beter patr.op str.(401)	11
403	fiets	t.a.v. vk.goed, alleen eerst dfst.+verniel.aanp402)	4
404	fiets	positief,mits actie veil.tov and. weggebr.betr.403)	2
405	fiets	onzinnig,roodl.eigen verantw.+geen verl.crimi.(404)	10
406	fiets	verkeerde aanp.;automob.aanp/binnestad autovrij(405)	7
407	fiets	zonde van de moeite (406)	5
408	fiets	goed initiatief,maar regels vermind.+str.handh.(407)	2
409	fiets	wel van gehoord ivm.verl.;beter auto aanp.(408)	7
410	fiets	elke actie vk.veil goed,maar niet altijd haalb.(409)	2
411	fiets	goede actie betr.fietsverl.+aand.voor fiets pos(410)	1
412	fiets	schud je weer een beetje wakker(411)	1
413	fiets	deze ene actie zal niet de normen verand.v.d.f.(412)	5
414	fiets	goede actie(413)	1
415	fiets	slaat nergens op,1)fietsvand.tegeng.+auto aanp(414)	7
416	fiets	goed,alleen ook 't gemotor.verkeer aanp. (415)	3

Bijlage 3. Overige resultaten

Tabel I. Verschillen tussen mannen en vrouwen in waardering voor de campagne (Rij = rijpercentage; 2 ontbrekende waarden).

	Positief	Negatief	Overig	Totaal
Man Rij	122 59.5%	57 27.8%	26 12.7%	205
Vrouw Rij	145 69.4%	54 25.8%	10 4.8%	209
Totaal Rij	267 64.5%	111 26.8%	36 8.7%	414

$X^2=9.1$, $df= 2$, $p < .010$

Tabel II. Frequenties en rijpercentages van de meningen over de actie naar sekse en leeftijd met aparte X^2 -toetsen binnen de steekproef mannen en de steekproef vrouwen (Betekenis afkortingen: pos. = positief; neg. = negatief; ov. = overig; tot.= totaal, d.f. = aantal vrijheidsgraden X^2 -toets). N.B.: Het totaal aantal is 411 i.v.m. 5 ontbrekende waarden.

Leeftijd	Mannen				Tot.	Vrouwen			Tot.	Tot. M+V
	Pos.	Neg.	Ov.	Tot.		Pos.	Neg.	Ov.		
0-24jr. Rij	20 57.1%	11 31.4%	4 11.4%	35	40 69.0%	17 29.3%	1	58	93	
25-29jr. Rij	28 57.1%	12 24.5%	9 18.4%	49	42 68.8%	16 26.2%	3	61	110	
30-36jr. Rij	23 44.2%	22 42.3%	7 13.5%	52	35 67.3%	14 26.9%	3	52	104	
37-75jr. Rij	50 73.5%	12 17.6%	6 8.8	68	27 75.0%	6 16.7%	3	36	104	
Totaal Rij	121 59.3%	57 21.0%	26 23.1%	204	144 69.6%	53 25.6%	10 4.8%	207	411	

$X^2=13.3$, $df= 6$, $p < .039$ $X^2=3.8$, $d.f.=6$, niet significant

Tabel III. Frequenties en rijpercentages van de meningen over actie naar sekse en naar mening over ernst overtreding (vraag 6) met aparte X^2 -toetsen binnen de steekproef mannen en de steekproef vrouwen.
 (Betekenis afkortingen: pos. = positief; neg. = negatief; ov. = overig; tot. = totaal, d.f. = aantal vrijheidsgraden X^2 -toets). N.B.: Het totale aantal is 411 i.v.m. 5 ontbrekende waarden.

Mening ernst overtr.	Mannen				Tot.	Vrouwen			Tot.	Tot. M&V
	Pos.	Neg.	Ov.	Tot.		Pos.	Neg.	Ov.		
Niet ernstig Rij	65 50,8%	48 37,5%	15 11,7%	128	59 54,1%	44 40,4%	6 5,5%	109	237	
Ernstig Rij	19 82,6%	2 8,7%	2 8,7%	23	33 91,7%	1 2,9%	2 5,6%	36	59	
Overig Rij	38 70,4%	7 13,0%	9 16,7%	54	53 82,8%	9 14,1%	2 3,1%	64	118	
Totaal Rij	122 59,5%	57 27,8%	26 12,7%	205	145 69,4%	54 25,8%	10 4,8%	209	414	
$X^2=17.4$, $df= 4$, $p < .002$					$X^2=28.2$, $d.f.=4$, $p < .000$					

Tabel IV. Frequenties en percentages van meningen over de campagne uitgesplitst naar de aard van de overtreding (weinig voorkomende overtredingscategorieën weggelaten).

Aard over-treding	Positief	Negatief	Overig	Totaal
Alleen lichten Rij	57 78,1%	11 15,1%	5 6,8%	73 18,1%
Negeren rood Rij	204 61,8%	98 29,7%	28 8,5%	330 81,9%
Totaal Rij	261 64,8%	109 27,0%	33 8,2%	403 100%
$X^2=7.4$, $df= 2$, $p < .025$				

Tabel V. Frequenties en rijpercentages van de meningen over actie naar sekse en naar mening over bescherming automobilisten (vraag 11) met aparte X^2 -toetsen binnen de steekproef mannen en de steekproef vrouwen. (Betekenis afkortingen: pos. = positief; neg. = negatief; ov. = overig; tot. = totaal, d.f. = aantal vrijheidsgraden X^2 -toets). N.B.: Het totale aantal is 395 omdat alleen de geverbaliseerde fietsers zijn gebruik in deze tabel.

Mening bescherming automobilisten	Mannen				Tot	Vrouwen			Tot	Tot M&V
	Pos.	Neg.	Ov.			Pos.	Neg.	Ov.		
Teveel bes. Rij	49 58,3%	25 29,8%	10 11,9%	84	36 57,1%	26 41,3%	1 1,6%	63	147	
Overig Rij	64 59,3%	32 29,6%	12 11,1%	108	106 75,7%	27 19,3%	7 5,0%	140	248	
Totaal Rij	113 58,8%	57 29,7%	22 11,5%	192	142 69,9%	53 26,1%	8 3,9%	203	395	
$X^2=.03$, df= 2, p < .984					$X^2=11.5$, d.f.=2, p < .003					

Tabel VI. Frequenties en rijpercentages van de meningen over actie naar sekse en naar mening over vrijheid automobilisten (vraag 13) met aparte X^2 -toetsen binnen de steekproef mannen en de steekproef vrouwen. (Betekenis afkortingen: pos. = positief; neg. = negatief; ov. = overig; tot. = totaal, d.f. = aantal vrijheidsgraden X^2 -toets). N.B.: Het totale aantal is 395 omdat alleen de geverbaliseerde fietsers zijn gebruik in deze tabel.

Mening vrijheid automobilisten	Mannen				Tot	Vrouwen			Tot	Tot M&V
	Pos.	Neg.	Ov.			Pos.	Neg.	Ov.		
Teveel vrijh. Rij	56 60,9%	29 31,5%	7 7,6%	92	43 57,3%	29 38,7%	3 4,0%	75	147	
Overig Rij	57 57,0%	28 28,0%	15 15,0%	100	99 77,3%	24 18,7%	5 3,9%	140	248	
Totaal Rij	113 58,8%	57 29,7%	22 11,5%	192	142 69,9%	53 26,1%	8 3,9%	203	395	
$X^2=2.6$, df= 2, p < .272					$X^2=9,9$, d.f.=2, p < .007					

Tabel VII. Frequenties en percentages van de meningen over de ernst van de overtreding voor de eigen veiligheid (vraag 6, Bijlage 1), en voor de veiligheid van anderen (vraag 7, Bijlage 1), uitgesplitst naar sekse met aparte X^2 -toetsen voor elke vraag. (d.f. = aantal vrijheidsgraden X^2 -toets; rij= rijpercentage; antwoordcategorie 'overig' omvat de antwoorden 'niet ernstig', 'geen mening').

	Ernst voor eigen veiligheid				Ernst voor veiligheid anderen			
	Ernstig	Niet ern.	Overig	Totaal	Ernstig	Niet ern.	Overig	Totaal
Man Rij	23 11.2%	128 62.4%	54 26.3%	205	23 11.2%	140 68.3%	42 20.5%	205
Vrouw Rij	36 17.2%	109 52.1%	64 30.6%	209	39 18.7%	112 53.6%	58 27.7%	209
Totaal Rij	59 14.2%	237 57.2%	118 28.5%	414	62 15.0%	252 60.9%	100 42.1%	414
$X^2=5.2$, df= 2, p < .074					$X^2=9.8$, df= 2, p < .008			

Tabel VIII. Frequenties en rijpercentages van de meningen over de actie naar sekse en naar mening over ernst overtreding (vraag 6) met aparte X^2 -toetsen binnen de steekproef mannen en de steekproef vrouwen. (Betekenis afkortingen: pos. = positief; neg. = negatief; ov. = overig; tot. = totaal, d.f. = aantal vrijheidsgraden X^2 -toets). N.B.: Het totale aantal is 403 i.v.m. 2 ontbrekende waarden en weglating van 11 personen in bijna niet voorkomende overtredingscategorieën.)

Aard overtreding	Mannen			To-taal	Vrouwen			To-taal	To-taal M+V
	Niet ernstig	Ernstig	Ov.		Niet ernstig	Ernstig	Ov.		
Alleen lichten Rij	16 47.1%	7 20.6%	11 32.3%	34	4 10.3%	12 30.8%	23 59.0%	109	143
Negeren roodlicht Rij	110 65.5%	16 9.5%	42 25.0%	168	99 61.1%	22 13.6%	41 25.3%	36	204
Totaal Rij	126 62.4%	23 11.4%	53 26.2%	202	103 51.2%	34 16.9%	64 31.8%	201	403
$X^2=5.2$, d.f.= 2, $p < .076$					$X^2=32.5$, d.f.= 2, $p < .000$				

Tabel IX. Antwoorden op de vraag: 'Heeft u voor uw aanhouding vandaag gemerkt dat er een speciale actie 'Veilig op de fiets' is gestart in Amsterdam?', uitgesplitst naar waardering voor de campagne. (Rij= rijpercentage)

Actie gemerkt?	Positief	Negatief	Overig	Totaal Kolomperc.
Ja Rijp.	172 64.7%	76 28.6%	18 6.7%	266 64.4%
Nee Rijp.	94 63.9%	35 23.8%	18 12.2%	147 35.6%
Totaal Rijp.	266 64.4%	111 26.8%	36 8.7%	413 100%
$X^2=4.1$, df= 2, $p < .131$ (niet significant)				

Tabel X. Verschillen tussen mannelijke en vrouwelijke fietsers in meningen over bescherming voor automobilisten en voor fietsers (Rij = rijpercentage).

	Bescherming automobilisten			Bescherming fietsers		
	Te veel	Overig	Totaal	Te weinig	Overig	Totaal
Man Rij	84 43.7%	108 56.2%	192	128 66.7%	64 33.3%	192
Vrouw Rij	63 31.0%	140 69.0%	203	122 60.1%	81 39.9%	203
Totaal Rij	147 37.2%	248 62.8%	395	250 63.3%	145 36.7%	395
$X^2=6.8$, df= 1, $p < .009$			$X^2=1.8$, df= 1, $p < .176$			

Tabel XI. Verschillen tussen mannelijke en vrouwelijke fietsers in meningen over vrijheid voor automobilisten en over vrijheid voor fietsers (Rij= rijpercentage).

	Vrijheid automobilisten			Vrijheid fietsers		
	Te veel	Overig	Totaal	Te weinig	Overig	Totaal
Man Rij	92 47.9%	100 52.1%	192	120 62.5%	72 37.5%	192
Vrouw Rij	75 36.9%	128 63.0%	203	99 48.7%	104 51.2%	203
Totaal Rij	167 42.3%	228 57.7%	395	219 55.4%	176 44.6%	395
	$X^2=4.9$, $df=1$, $p < .027$			$X^2=7.5$, $df= 1$, $p < .006$		

Tabel XII. Frequenties en percentages van de meningen over de bescherming van automobilisten (vraag 11, Bijlage 1) en bescherming van fietsers (vraag 12, Bijlage 1) uitgesplitst naar leeftijd met aparte X^2 -toetsen voor elke vraag. (d.f. = aantal vrijheidsgraden X^2 -toets; rijp. = rijpercentage; kolomp. = kolompercentage; antwoordcategorie 'overig' omvat de antwoorden 'te weinig bescherming', 'precies genoeg bescherming' en 'geen mening').

Leeftijd- groep	Bescherming automobilisten		Totaal Kolomp.	Bescherming fietsers		Totaal Kolomp.
	Te veel	Overig		Te weinig	Overig	
0-24jr. Rijp.	24 26.1%	68 73.9%	92 23.5%	54 58.7%	38 41.3%	92 23.5%
25-29jr. Rijp.	35 33.0%	71 67.0%	106 27.0%	54 50.9%	52 49.1%	106 27.0%
30-36jr. Rijp.	45 44.1%	57 55.9%	102 26.0%	75 73.5%	27 26.5%	102 26.0%
37-75jr. Rijp.	41 44.6%	51 55.4%	92 23.5%	64 69.6%	28 30.4%	92 23.5%
Totaal Rijp.	145 37.0%	247 63.0%	392	247 63.0%	145 37.0%	392
	$X^2=9.9$, $df= 3$, $p < .019$			$X^2=13.9$, $d.f.=3$, $p < .003$		