

# **De enquête als ondersteunend instrument bij het verkeersveiligheidsbeleid**

**Een duiding bij de verkeersenquête van Antwerpen**

## Woord vooraf

Een eindwerk, het woord zegt het zelf, betekent het einde van de opleiding. Maar een eindwerk maken betekent ook vele uren lezen, denken en schrijven. Ik zou deze opdracht niet tot een goed einde gebracht hebben, indien ik daarbij niet had kunnen rekenen op de steun en raad van een aantal mensen, die ik hier graag zou danken.

In de eerste plaats dank ik mijn promotor, commissaris van politie Hubert Ruypers, die me hielp het overzicht te bewaren en steeds de tijd nam om de ingediende hoofdstukken op een kritische maar constructieve manier te evalueren.

Ik dank mijn medestudenten en in het bijzonder Walter, Alain, Tomas en Ward voor de afgelopen drie jaren samen te hebben doorlopen, in momenten van strijd maar ook van amusement. Ook dank ik oud-student en collega Frank Vangeel voor alle raad en tips. Mijn collega's van de stafdienst van de verkeerspolitie dank ik voor het begrip en de steun en om het de afgelopen drie jaar op onze dienst op woensdagmiddag niet te bont te maken.

Tenslotte, maar daarom niet minder, dank ik mijn ouders, mijn zus en mijn vrienden voor de uren tijd die ze me hebben laten besparen door me wegwijs te maken in de talrijke bibliotheken van het Vlaamse land (Kristel, bedankt voor je bibliotheekkaart!), door als spellingchecker te fungeren, door mij te steunen in de laatste toch wel zware weken en door de ontspanning te brengen op de momenten dat ik ze kon gebruiken.

Dankjewel

Karen Penneman

## Inhoudsopgave

<b>WOORD VOORAF</b> .....	<b>2</b>
<b>INHOUDSOPGAVE</b> .....	<b>3</b>
<b>LIJST VAN TABELLEN</b> .....	<b>5</b>
<b>ALGEMENE INLEIDING</b> .....	<b>6</b>
<b>1 ENQUÊTE EN BELEID</b> .....	<b>7</b>
1.1 DE ENQUÊTE .....	7
1.1.1 <i>De enquête van dichterbij bekeken</i> .....	7
1.1.2 <i>Enquêtes over verkeer en mobiliteit</i> .....	15
1.1.3 <i>Enquêtes over verkeersveiligheid</i> .....	16
1.2 ENQUÊTES OVER VERKEERSVEILIGHEID EN HUN PLAATS IN DE BELEIDSCYCLUS.....	17
1.2.1 <i>Wat is beleid?</i> .....	17
1.2.2 <i>De beleidscyclus</i> .....	18
1.2.3 <i>Enquêtes over verkeersveiligheid en hun plaats in de beleidscyclus</i> .....	18
1.2.4 <i>Wat bepaalt de kenmerken van de enquête?</i> .....	20
1.3 DE ANTWERPSE VERKEERSENQUÊTE .....	21
1.3.1 <i>Situering</i> .....	21
1.3.2 <i>Plaats in de beleidscyclus</i> .....	21
1.3.3 <i>Afwegingen</i> .....	22
1.3.4 <i>Inhoud enquête</i> .....	22
1.4 WAT GAAN WE ONDERZOEKEN .....	23
<b>2 TOETSING VAN DE SUBJECTIEVE PAKKANS</b> .....	<b>24</b>
2.1 DE SUBJECTIEVE PAKKANS EN HET VERKEERSGEDRAG .....	24
2.2 ENQUÊTERESULTATEN .....	26
2.2.1 <i>Ingeschatte pakkans</i> .....	26
2.2.2 <i>Directe inwerking op de subjectieve pakkans</i> .....	27
2.2.3 <i>Indirecte inwerking op de subjectieve pakkans</i> .....	29
2.3 BRUIKBAARHEID VAN DE RESULTATEN VOOR HET BELEID .....	30
2.3.1 <i>Communicatie</i> .....	30
2.3.2 <i>Handhaving</i> .....	32
<b>3 METING VAN DE ATTITUDE</b> .....	<b>33</b>
3.1 ATTITUDE EN HET VERKEERSGEDRAG .....	33
3.2 ENQUÊTERESULTATEN .....	35
3.2.1 <i>Zelf gerapporteerd gedrag</i> .....	35
3.2.2 <i>Perceptie van ongevalleeroorzaken</i> .....	38
3.3 BRUIKBAARHEID VAN DE RESULTATEN VOOR HET BELEID .....	39
3.3.1 <i>Attitude</i> .....	39
3.3.2 <i>Sociale norm</i> .....	40
<b>4 ONDERZOEK NAAR HET MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK</b> .....	<b>41</b>
4.1 MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK IN RELATIE TOT VERKEER.....	41
4.2 ENQUÊTERESULTATEN .....	42
4.3 BRUIKBAARHEID VAN DE RESULTATEN VOOR HET BELEID .....	43
4.3.1 <i>Communicatie</i> .....	43
4.3.2 <i>Handhaving</i> .....	43

---

<b>5</b>	<b>ONDERZOEK NAAR VERKEERSONGEVALLEN .....</b>	<b>45</b>
5.1	DARK NUMBER PROBLEMATIEK .....	45
5.2	ENQUÊTERESULTATEN .....	47
5.3	BRUIKBAARHEID VAN DE RESULTATEN VOOR HET BELEID .....	48
<b>6</b>	<b>CONCLUSIE.....</b>	<b>50</b>
<b>7</b>	<b>AANBEVELINGEN .....</b>	<b>51</b>
	<b>KRITISCHE REFLECTIE.....</b>	<b>52</b>
	<b>LITERATUURLIJST.....</b>	<b>53</b>
	<b>BIJLAGEN.....</b>	<b>55</b>
	BIJLAGE 1: VRAGENLIJST VERKEERSENQUÊTE 1999 EN 2001 .....	55
	BIJLAGE 2: VRAGENLIJST VERKEERSENQUÊTE 2003 .....	55
	BIJLAGE 3: VRAGENLIJST VERKEERSENQUÊTE 2005 .....	55

## Lijst van tabellen

Tabel 1: Pakkans snelheidsovertreding .....	26
Tabel 2: Pakkans rijden onder invloed en niet-dragen van de gordel .....	26
Tabel 3: Veronderstelde handhavingsprioriteiten in % .....	27
Tabel 4: Vergelijking totalen veronderstelde handhavingsprioriteiten .....	28
Tabel 5: Gerapporteerde verbaliseringsfrequentie .....	28
Tabel 6: Verbaliseringsoorzaak in proporties .....	29
Tabel 7: Zelf waarnemen van controles in % .....	29
Tabel 8: Waarnemen van controles in %.....	30
Tabel 9: Ontlopen van controles .....	30
Tabel 10: Gerapporteerd snelheidsgedrag in %.....	35
Tabel 11: Inschatting probleemomvang rijden onder invloed van alcohol door anderen	36
Tabel 12: Eigen keuze alcoholgehalte .....	36
Tabel 13: Gerapporteerd draagpercentage gordel .....	37
Tabel 14: Kennis van het nut van de veiligheidsgordel .....	37
Tabel 15: Perceptie eigen gedrag in % .....	38
Tabel 16: Perceptie van ongevallenoorzaken in % .....	38
Tabel 17: Belangrijkheid politionele taken in % .....	42
Tabel 18: Vergelijking onveiligheid NIS - ISLP .....	45
Tabel 19: Ongevallenbetrokkenheid .....	47
Tabel 20: Letselongevallen .....	47
Tabel 21: Aangifte ongevallen met stoffelijke schade en met slachtoffers .....	48

## Algemene inleiding

Verkeersveiligheidsbeleid wordt vaak gebaseerd op ongevallencijfers, op aantoonbare verschijnselen, op cijfermateriaal. Het aantal slachtoffers in het verkeer moet zeker en vast gereduceerd worden. Maar het beleid mag niet alleen rekening houden met deze cijfers. Verkeersveiligheid is immers afhankelijk van heel wat factoren.

Ik ben er van overtuigd dat er niet-direct-meetbare aspecten zijn, die ontzettend belangrijk zijn voor het beleid. Meer bepaald mag de rol van de subjectieve pakkans, de attitude en het maatschappelijk draagvlak niet onderschat worden in het verkeer en het beleid moet ook hiermee rekening houden. Bij de ongevallenregistratie hebben we bovendien te maken met een onderregistratie.

Kan een enquête hierover informatie aanbrengen? Kan ze de deficiënties aanvullen?

Deze vraag leek me interessant maar te uitgebreid om een eindwerk over te schrijven. Ik koos er voor ze te bestuderen met het oog op de verkeersenquête die in het kader van het verkeersveiligheidsplan van de stad Antwerpen, wordt uitgevoerd.

Met dit eindwerk tracht ik aan te tonen dat een enquête als het ware achter de schermen (van de cijfers) kan kijken. De enquête kan informatie bieden over volgende thema's:

- de subjectieve pakkans
- de attitude
- het maatschappelijk draagvlak
- de registratiegraad van verkeersongevallen.

De enquêteresultaten kunnen er mee voor zorgen dat de juiste beleidskeuzes gemaakt worden en de efficiëntste aanpak gekozen wordt. Zo kan de effectiviteit van het beleid verhoogd worden.

Het is niet de bedoeling van dit eindwerk een beleidskundige studie te maken maar wel om op deze vier thema's dieper in te gaan. Ik ga na wat hun invloed is op het verkeersgedrag, hoe dit met de enquête gemeten wordt en wat de bruikbaarheid van dergelijke metingen kan zijn voor het beleid.

Dit eindwerk is ingedeeld in zeven hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk 'Enquête en beleid' wordt de nodige achtergrondinformatie gegeven. In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op het meten van de subjectieve pakkans. Hoofdstuk drie gaat over het meten van de attitude en in hoofdstuk vier wordt het onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak besproken. Het vijfde hoofdstuk behandelt het onderzoek naar de registratiegraad van verkeersongevallen. Dit eindwerk wordt afgesloten met het besluit (hoofdstuk 6) en tenslotte worden aanbevelingen geformuleerd (hoofdstuk 7).

## 1 Enquête en beleid

In dit deel van het eindwerk wordt eerst de enquête van dichterbij bekeken. Het is niet de bedoeling de theorie hierover volledig uit te diepen, maar wel de nodige achtergrondinformatie weer te geven. Het is dus eerder een *capita selecta*<sup>1</sup>. Vervolgens zoomen we kort in op enquêtes die gebruikt worden op het terrein van het verkeer en de mobiliteit. Hierbij vinden we ook enquêtes over verkeersveiligheid, waar we dieper op in gaan. Vervolgens bespreken we de plaats van enquêtes over verkeersveiligheid in de beleidscyclus. Dit deel wordt afgesloten met de situering van de Antwerpse verkeersenquête.

### 1.1 De enquête

#### 1.1.1 De enquête van dichterbij bekeken

##### 1.1.1.1 Wat is een enquête?

Breda stelt dat het bij enquêtes om grootschalig beschrijvend onderzoek gaat, met als doel de verdeling van verschijnselen, kenmerken of opinies in een bevolking of groepering vast te stellen. (Breda, 1999: 23) Het doel van een enquête is volgens Billiet het verzamelen van informatie uit mededelingen van de ondervraagde persoon of personen ter beantwoording van één of meer vooraf bedachte, soms zeer globale, vraagstellingen. (Billiet, 2001: 293) Bij een enquête wil je *gelijksoortige*<sup>2</sup> informatie verzamelen, via het stellen van *vragen* aan een (grote) *groep* mensen om zo een *antwoord* te vinden op een vraag. Een enquête is gericht op kwantitatieve gegevensverzameling.

Enquêtes zijn erg voor de hand liggend: "weet men iets niet, dan vraagt men het maar". (De Schampheleire, 1991: 7) En daarin zit het grote voordeel van een enquête. Ze kan dingen in beeld brengen die je anders niet weet. Subjectieve zaken zoals houdingen, opinies, meningen, motivaties, gevoelens, wensen, denkprocessen en kennis, kunnen maar worden achterhaald door er op persoonsniveau naar te vragen. Enquêtes worden evenwel ook gebruikt voor het vaststellen van gedrag en feiten. Directe waarneming is meestal te duur en met een enquête kan je ook feiten uit het verleden opsporen. (Breda, 1999: 23)

Een enquête is zelden het enige instrument waarmee je informatie verzamelt: je maakt meestal ook gebruik van andere informatiebronnen. Je moet bepalen of de informatie uit de enquête ter aanvulling of ter controle van de andere gegevens dient.

---

<sup>1</sup> Voor meer informatie over enquêtes en andere methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek verwijzen we naar de literatuurbronnen.

<sup>2</sup> Het wezenskenmerk van de enquête is standaardisatie. Er is standaardisatie in de vraaginhoud, de vraagformulering, de vraagvolgorde, het afnemen van de vragenlijst (identieke instructies) en de verwerking van de antwoorden. (De Schampheleire, 1991: 15)

### 1.1.1.2 Basisvormen

Mensen naar hun ideeën, meningen of gedrag vragen kan op verschillende manieren, mondeling of schriftelijk, en in verschillende mate van gestructureerdheid. Van structuur is er sprake indien gewerkt wordt met een serie concrete vragen. Voor wat de verkeerskunde betreft zijn enquêtes in te delen in gebruikers- en bewonersenquêtes<sup>3</sup>. (Wildervanck, 1998: 54-55) In deze paragraaf gaan we kort in op de verschillende methoden en mate van structurering van een enquête.

#### Methoden

Bij een enquête zijn er drie methoden van dataverzameling mogelijk met name:

- de schriftelijke (zelfinvullijsten)
- de persoonlijke (face-to-face, interview)
- de telefonische.

Of de ondervraging schriftelijk, persoonlijk of telefonisch verloopt, heeft niet alleen invloed op de constructie van de vragenlijst, maar ook op de wijze van steekproeftrekking. Argumenten om voor één van deze methoden te kiezen worden geput uit voordelen die te maken hebben met de non-respons, de kwaliteit van de antwoorden en de kosten. De drie opties hebben gemeen dat zij de onderzochte persoon niet zien als een individu maar als een vertegenwoordiger van de categorie personen waaruit deze gekozen is.

#### **Schriftelijke enquêtes**

Bij een schriftelijke enquête moet de ondervraagde zonder hulp van een enquêteur de vragenlijst invullen. Je kan een schriftelijke enquête gebruiken:

- als je een algemeen inzicht in een bepaald probleem wil verkrijgen
- bij een verkennend onderzoek op voorwaarde dat:
  - het milieu dat men wil bereiken tamelijk homogeen is zodat de vragen voor iedereen dezelfde betekenis hebben
  - de populatie een hoge graad van intellectuele vorming bezit en gewoon is zich schriftelijk uit te drukken
  - het probleem de leden van de groep in voldoende mate kan boeien.

#### **Mondelinge enquêtes**

Een mondelinge enquête is eigenlijk een bijzondere vorm van een interview. Je ondervraagt echter niet één specifieke persoon, maar een (groot) aantal personen. Als dusdanig kan je een enquête omschrijven als een *gesprek* tussen twee personen op initiatief van de *interviewer* met het specifieke *doel* relevante informatie voor het onderzoek te verzamelen. (Van Loon, 1996: 109)

In deze omschrijving zijn drie punten van belang:

- de enquête is een doelgerichte bezigheid
- de enquête steunt op verbale communicatie<sup>4</sup>
- het initiatief<sup>5</sup> voor het gesprek ligt bij de interviewer.

---

<sup>3</sup> Het verschil tussen bewoners- en gebruikersenquêtes zit in de definiëring van de respondentengroep. Bewoners worden gedefinieerd door een plaats, gebruikers door een activiteit. (Wildervanck, 1998: 56)

<sup>4</sup> Verbale communicatie is geen automatisch verlopend proces (zie ook 1.1.1.4 foutenbronnen bij de respondent p. 10).

<sup>5</sup> De enquête is een stimuloedienende techniek. Op de stimulus van de interviewer volgt de specifieke reactie van de respondent. Er bestaat dus een specifieke roldifferentiatie tussen de interviewer en de respondent.



### *Persoonlijke enquêtes*

Bij een persoonlijk vraaggesprek bevinden interviewer en geïnterviewde zich in een face-to-face situatie. De interviewer leest de vragen voor of overhandigt een kaartje met de vraag en met de antwoordmogelijkheden erop en noteert vervolgens het antwoord. Vormen van persoonlijke bevraging zijn onder andere de enquête aan huis, de straatenquête<sup>6</sup> en de cordonenquête.

### *Telefonische enquêtes*

Telefonische enquêtes kenmerken zich door de zeer grote snelheid waarmee informatie kan verzameld worden. Bovendien zijn de kosten van het onderzoek laag. (De Schampheleire, 1991: 22) De vragen mogen niet te moeilijk zijn en het gesprek mag niet te veel tijd vergen.

## **Structurering**

We kunnen drie verschillende types enquêtes onderscheiden op basis van de mate waarin de enquête gestructureerd is, namelijk:

- gestandaardiseerd: de vragenlijst is vastgelegd
- gefocust: er zijn vaste onderwerpen waarover informatie moet verkregen worden
- vrij: de richting van het gesprek wordt vooraf niet bepaald.

Welk type het beste gekozen wordt, hangt ondermeer af van de inhoud van het onderzoek. Bij een exploratief onderzoek en in de oriënterende fase van een onderzoek zal een vrij gesprek of focusgesprek vaak vruchtbaarder zijn dan een gestandaardiseerde enquête. Ook de omvang van de te ondervragen groep zal van invloed zijn op de keuze van het type vragenlijst. Bij massaonderzoek van honderden personen zal men aangewezen zijn op gestandaardiseerde vraaggesprekken. Ook de kwaliteit van de beschikbare enquêteurs speelt een rol bij de keuze van het type vragenlijst.

### **1.1.1.3 Populatie en selectie van de onderzoekseenheden**

Bij het selecteren van de onderzoekseenheden wordt vaak een selectie gemaakt omdat het niet mogelijk is alle eenheden uit de bedoelde populatie<sup>7</sup> in het onderzoek op te nemen. (Billiet, 2001: 182-183) Slechts de personen die door de steekproeftrekking werden uitgeloot, worden aangesproken. Door een steekproef van slechts enkele honderden mensen, krijgt men reeds een zeer goed benaderend beeld.

Het beeld is slechts benaderend en wat uit de steekproef blijkt kan niet zonder meer veralgemeend worden voor de hele populatie. Er bestaat immers een steekproeffout waarmee bij de interpretatie van de onderzoeksgegevens rekening moet gehouden worden.

De vereiste steekproefgrootte is afhankelijk van het analyseniveau<sup>8</sup> waarop men uitspraken wil doen en van de gewenste nauwkeurigheid van de onderzoeksresultaten. Een steekproef is geslaagd (representatief<sup>9</sup>) als zij op een aantal relevante kenmerken de populatie zo goed mogelijk weerspiegelt. Hoe groter de steekproef, hoe duurder die uitvalt. Het kan zijn dat beperkingen van economische aard tot een kleinere steekproef doen besluiten.

---

<sup>6</sup> De straatenquête kan gebruikt worden als aanvulling op de huisenquête voor bijv. de motieven van niet-bewoners.

<sup>7</sup> Het geheel van personen die voor ondervraging in aanmerking komen, noemt men de populatie (of het universum). Het zijn stuk voor stuk personen die informatie kunnen geven over het onderwerp van studie. De ambtenaar die bijv. onderzoekt hoe het beleid ervaren wordt, zal zich richten tot alle inwoners van die gemeente. (De Schampheleire, 1991: 67)

<sup>8</sup> Indien men enkel wil komen tot globale uitspraken over de gehele populatie, kan de steekproefomvang relatief klein gehouden worden. Indien men ook uitspraken wil doen over subcategorieën moeten deze in voldoende mate vertegenwoordigd zijn, waardoor een grotere steekproef vereist is.

<sup>9</sup> Onder 'representativiteit' wordt verstaan dat de vermelde kenmerken met de juiste aantallen aanwezig zijn in de steekproef. Als men alleen sekse, leeftijd en regio beschouwt, is doorgaans de representativiteit opvallend goed.

Men mag ook de factor tijd niet vergeten. Het kan zijn dat er deadlines voor de rapportering bestaan. Een grotere steekproef vraagt meer tijd. (Billiet, 2001: 201)

Er zijn twee soorten steekproeven: kanssteekproeven<sup>10</sup> (aselect, toeval) en niet-kanssteekproeven<sup>11</sup> (monsters). Typisch voor toevalssteekproeven is dat de kans van elke eenheid om in de steekproef opgenomen te worden, bekend of berekenbaar is.

#### 1.1.1.4 Non-respons en foutenbronnen

Het is niet omdat men een onderzoeksvorm gekozen heeft en de steekproef getrokken is, dat het onderzoek automatisch lopende is. Er kunnen allerlei fouten en problemen optreden. We bespreken kort de non-respons en de mogelijke foutenbronnen.

##### Non-respons

Zelfs met de beste inspanningen om de non-respons terug te dringen, blijft die vaak nog relatief hoog, met name ongeveer éénderde van de steekproef. Je mag niet zomaar aannemen dat de weigeringen toevallig zijn en dat ze bijgevolg geen effect hebben op de inhoudelijke besluiten van het onderzoek. In vele gevallen is er wel een samenhang tussen de weigeringen, de aard van het onderwerp en de kenmerken van respondenten. (Billiet, 2001: 311) Het percentage respondenten dat om één of andere reden uitvalt, schommelt naar gelang het thema en de instelling die de peiling uitvoert en naargelang de gebruikte methode van dataverzameling. Daarom moet je steeds de vraag stellen of zij die deelnamen aan de enquête fundamenteel verschillend zijn van zij die dit niet deden. De non-respons werd al een aantal keer zelf tot voorwerp van onderzoek<sup>12</sup> gemaakt om zicht te krijgen op de richting waarin de eventuele vertekening gaat. Naar methode van enquêtering is er, wat non-respons betreft, enige onzekerheid: het ziet er naar uit dat de telefonische versie het best scoort, gevolgd door de persoonlijke en de postenquête. Hierover hebben de voor dit eindwerk gebruikte literatuurbronnen uiteenlopende meningen.

Bij een enquête kunnen talrijke fouten zich voordoen. De fout kan liggen bij de respondent, bij de enquêteur of bij de opdrachtgever. Ook bij de steekproeftrekking kunnen fouten optreden. We staan er even bij stil.

##### Foutenbronnen bij de respondent

Bij de respondent kan de communicatie verstoord worden:

- door communicatiebarrières
  - er is geen motivatie tot het verstrekken van de gevraagde informatie
  - de gevraagde informatie is niet beschikbaar
  - de respondent voelt zich bedreigd<sup>13</sup> in zijn ego of in zijn normering
  - de respondent begrijpt de vraaghoud of de respondentenrol niet

<sup>10</sup> Er zijn vijf types kanssteekproeven: de enkelvoudig aselechte steekproef, de systematische steekproef, de gestratificeerde steekproef, de clustersteekproef en de getrapte steekproef.

<sup>11</sup> Er zijn drie types niet-kanssteekproeven, niet toevallige steekproeven: de quotasteekproef, de sneeuwbalsteekproef en de doelgerichte steekproef.

<sup>12</sup> Bethlehem en Kersten (1982: 156 – 164) publiceerden enkele bevindingen naar aanleiding van het Woningbehoeftenonderzoek 1977/1978 in Nederland:

- de non-respons is het grootst in de leeftijdsklassen 18-29 jaar en 75+
- de non-respons is groter bij mannen dan bij vrouwen, behalve wanneer de leeftijdsgrens van 65 jaar wordt overschreden, want dan doet het tegenovergestelde verschijnsel zich voor
- naar burgerlijke staat geanalyseerd, valt op dat vooral de ongehuwden en de uit de echt gescheiden niet deelnemen
- de participatie in grote steden is geringer dan in kleine plaatsen.

<sup>13</sup> Cfr. De theorie van de cognitieve dissonantie van Festinger: Elk gevoel van prestige-verlies door de informatieverstrekking kan voor de respondent aanleiding zijn om zijn mededelingen zo in te kleden dat verlies aan achtung voorkomen wordt.

- door perceptieverstoring

Ook via de perceptie<sup>14</sup> van de respondent kunnen verstoringen optreden.

### **Foutenbronnen bij de enquêteurs**

- de enquêteur luistert selectief
- ook de enquêteur kan fouten maken door zijn rolverwachtingen
- de vragen kunnen op een onjuiste manier of onvolledig gesteld worden, de opgegeven volgorde van de vragen wordt mogelijk niet gerespecteerd, de vragen kunnen becommentarieerd worden
- de antwoorden kunnen foutief genoteerd worden
- het meetresultaat kan beïnvloed worden indien de enquêteur inzicht heeft in de hypothesen van de onderzoeker

### **Foutenbron door de opdrachtgever**

Er kan ook een vertekening zijn door de enquêteur of door de organisatie die de bevraging opzet. Als respondenten weten dat de bevraging uitgaat van de politie, kan men de onveiligheidsgevoelens bijv. extra in de verf zetten.

### **Foutenbronnen bij de steekproef**

Ook bij de steekproeftrekking kunnen een aantal fouten voorkomen die de beoogde generalisatie problematisch maken. Samengevat gaat het om drie soorten problemen:

- foutenbronnen bij het vaststellen van het kader:
  - een onvolledig kader, sommige elementen ontbreken
  - eenheden in het kader die geen onderzoekselement zijn
  - dubbele registratie van elementen in het kader
- foutenbronnen bij de selectie van de elementen
- foutenbronnen door uitval van elementen door:
  - weigering
  - afwezigheid
  - onbereikbaarheid (bijv. onjuist adres of telefoonnummer).

Door controle achteraf moet worden nagegaan of bepaalde bevolkingsgroepen door non-respons ondervertegenwoordigd zijn. Naast algehele non-respons is er ook partiële non-respons (bepaalde delen van de vragenlijst worden niet ingevuld) en item-non-respons (bepaalde vragen krijgen geen antwoord).

#### **1.1.1.5 Validiteit en betrouwbaarheid**

Met validiteit wordt bedoeld dat je bij je onderzoek inderdaad meet wat je wilt meten. (Wildervanck, 1998: 50) Onder betrouwbaarheid wordt in het algemeen verstaan dat als je het onderzoek zou herhalen, je dezelfde uitkomsten krijgt.

#### **1.1.1.6 De vragenlijst**

Een vragenlijst<sup>15</sup> bij een enquête vervult drie **functies**:

- In de eerste plaats zorgt zij ervoor dat de nodige informatie daadwerkelijk bekomen wordt.
- Een tweede functie is de informatie zoals die bij de respondent leeft, onvertekend los te weken.
- De derde functie is het motiveren van de respondent.

---

<sup>14</sup> Bij de respondent, evenals bij de enquêteur, bestaat de neiging om zich een beeld te vormen van de enquêteur (respectievelijk respondent). Dit beeld is dan weer van invloed op de wijze van reageren van de ene op de andere. De voornaamste perceptiestoringen kunnen worden toegeschreven aan houdingen en verwachtingen.

<sup>15</sup> Voor aanbevelingen bij het opstellen van vragenlijsten verwijzen we naar de literatuurbronnen.

Deze drie functies kunnen pas vervuld worden indien de vragenlijst voldoet aan volgende **normen**:

- normen in verband met de vraaghoud: de vragen leveren voor het onderzoek relevant en bruikbaar materiaal op (ook de volgorde van de vragen mag niet voor vertekening zorgen)
- normen in verband met de vraagvorm: de vragen zijn zodanig geformuleerd dat de antwoorden geen misvorming zijn van de echte opinies, motivaties, verwachtingen en gedachten van de persoon die aan het woord is
- normen in verband met de juiste vraagvolgorde: de vragenreeks is zodanig geconstrueerd dat de ondervraagde voldoende gemotiveerd wordt om tot het einde toe zijn medewerking te verlenen.

### **Soorten vragen naar type**

Naar vraagtype kan een onderscheid gemaakt worden in open en gesloten vragen. Laat je de ondervraagde zelf een antwoord formuleren (open) of verplicht je hem of haar een keuze te maken uit vooraf geformuleerde antwoorden (gesloten).

#### *Open vragen*

Bij een open vraag krijgt de respondent de volledige vrijheid om een antwoord te formuleren:

- de antwoorden zijn spontaan
- de antwoorden zijn erg genuanceerd
- de ondervraagde vertelt het in zijn of haar eigen woorden
- de antwoorden zijn allemaal bruikbaar (de respondent kan niet gokken).

Een open vraag is gemakkelijk te stellen maar moeilijk te beantwoorden (taalvaardigheid) en nog moeilijker te verwerken (kost inzicht en tijd).

#### *Gesloten vragen*

Gesloten vragen daarentegen laten zich statistisch snel verwerken, ze zijn gemakkelijk te beantwoorden en het schrijfwerk wordt beperkt.

#### *Dichotome vragen*

De eenvoudigste vragen zijn waarschijnlijk de ja/nee vragen (varianten: juist/onjuist, waar/niet waar).

#### *Schalen*

Schalen<sup>16</sup> laten toe de sterkte van gevoelens en gedachten weer te geven. Vragen die peilen naar meningen en opvattingen zullen over het algemeen een oneven aantal antwoordmogelijkheden bevatten. De respondent voor wie het aantal pro's tegenover het aantal contra's opweegt, kan dan de middelste (neutrale) antwoordmogelijkheid kiezen. Wenst men de respondent toch tot een keuze te dwingen, dan moet men met een even schaal werken.

#### *Rangschikkingvragen*

Bij een rangschikkingvraag moet de respondent een hiërarchie brengen in een aantal stimuli die hem worden voorgelegd.

---

<sup>16</sup> Enkele vormen van attitudeschalen zijn: de schaal waarbij de ondervraagde zichzelf beoordeelt (self rating), de Thurstoneschaal, de Likertschaal en de semantische differentiaal van Osgood.

### **Soorten vragen naar inhoud**

Het is zinvol een onderscheid te maken tussen enerzijds vragen die betrekking hebben op feiten, gebeurtenissen en gedragingen en anderzijds vragen die betrekking hebben op opinies en houdingen. (Billiet, 2001: 237) Een feitenvraag informeert naar concrete, feitelijke vaststaande zaken, een opinie-vraag gaat in op de mening van de respondent. Het beantwoorden van deze twee vragen vergt een verschillende activiteit van de respondent.

#### *Vragen over feiten, gedragingen en gebeurtenissen*

Hier bestaat een 'waar' antwoord dat in principe via andere bronnen kan worden gecontroleerd. Een falend geheugen en de sociale onwenselijkheid zijn de voornaamste foutenoorzaken bij vragen over feiten, gedrag en gebeurtenissen.

#### *Opinie- en houdingsvragen*

Opinies en houdingen zijn niet rechtstreeks waarneembaar, het gaat bovendien over een subjectieve en persoonlijke aangelegenheid. Deze vragen zijn zeer gevoelig voor de wijze waarop ze geformuleerd worden.

### **1.1.1.7 Tijdsperiode en tijdstippen**

Wanneer er geënquêteerd moet worden is afhankelijk van het doel van de enquête, van de beschikbaarheid van de onderzoekers en van organisatorische voorwaarden.

De duur van het enquêterwerk is afhankelijk van het aantal ondervraagden, het aantal enquêteurs dat men kan inzetten en van het aantal pogingen dat men doet om afwezige of onbereidwillige respondenten alsnog in het onderzoek te betrekken. Men streeft in het algemeen naar een optimum tussen een zo groot mogelijke respons en een zo kort mogelijke enquêteperiode.

Om de tijdsvolgorde te kunnen vaststellen, kunnen longitudinale enquêtes gebruikt worden. We geven er twee aan.

#### *Panelonderzoek*

Dezelfde eenheden worden op verschillende tijdstippen onderzocht aan de hand van (grotendeels) dezelfde vragenlijsten. Per eenheid kan de verschuiving worden nagegaan in plaats van alleen het globale saldo van verschuivingen.

#### *Trendonderzoek of replicatieonderzoek*

Hier wordt op verschillende momenten met grotendeels dezelfde instrumenten gemeten maar er wordt telkens een nieuwe steekproef getrokken. Het evalueren van een overheidsmaatregel kan op deze manier worden aangepakt. Het trekken van twee steekproeven garandeert dat de metingen onafhankelijk zijn en dat de betrokkenen niet van de eerste enquête geleerd hebben hoe ze 'betere' antwoorden kunnen geven. (Breda, 1999: 24)

### **1.1.1.8 Verwerking van de enquête**

Na de enquêtering moeten de resultaten verwerkt worden. Hiervoor dienen de data ingebracht te worden in een statistisch verwerkingsprogramma. Eventueel moeten de antwoorden eerst gecodeerd worden.

### **1.1.1.9 Het rapport**

Onderzoeksresultaten kunnen een ruim publiek interesseren en daarom worden ze meestal verwerkt tot een onderzoeksverslag.

### 1.1.1.10 Voordelen en beperkingen van enquêtes

Enquêtes hebben heel wat voordelen maar ook een aantal beperkingen:

#### Voordelen

- Werken met een schriftelijke vragenlijst is in vergelijking met de mondelinge enquête relatief goedkoop en eenvoudig te verwerken. Deze techniek laat toe om op een gemakkelijke manier een groot aantal (geografisch verspreide) proefpersonen te bereiken (bijv. via een postenquête) maar is beperkt in het aantal vragen dat kan gesteld worden en in de aard van de thema's (geen moeilijke onderwerpen). Postenquêtes gaan voor de onderzoeker sneller vooruit. De respondent kan de vragen op een voor hem of haar geschikt moment invullen. Het is ook anoniemer en er is geen vertekening door de interviewer mogelijk.
- Telefonische enquêtes zijn eveneens zeer soepel (er kan uitleg worden gegeven), de volgorde van de vragen wordt gerespecteerd. Ze zijn relatief goedkoop en op korte tijd kunnen erg veel mensen bevraagd<sup>17</sup> worden.

#### Beperkingen

- Mensen worden vaak gevraagd naar hun mening over dingen waar ze eigenlijk nooit goed over hebben nagedacht en/of waar ze weinig vanaf weten.
- Mensen hebben vaak de neiging om sociaal wenselijke<sup>18</sup> antwoorden te geven.
- Veel onjuiste of waardeloze informatie wordt verkregen door onduidelijke, slecht geformuleerde of sturende vragen.
- Nadelen schriftelijke enquête: de informatie is vaak oppervlakkig, je verliest de controle over de vraagvolgorde, soms zijn er weinig bruikbare antwoorden en heel wat spontaneïteit gaat verloren. De schriftelijke enquête is beperkt in het aantal vragen dat gesteld kan worden en in de aard van het thema (geen moeilijke onderwerpen). De non-respons is groot.
- Nadelen telefonische enquêtes: Een groot nadeel is dat niet iedereen thuis een telefoon heeft. Bovendien is het bezit van een telefoon sociaal-economisch bepaald. Ook heeft de telefonische enquête een beperkte bruikbaarheid. Enkel eenvoudige vragen met een kort en éénduidig antwoord zijn mogelijk. Telefonische enquêtes wekken vaak wrevel op en storen mensen in hun vrije tijd, wat voor vertekeningen kan zorgen.

---

<sup>17</sup> Bovendien is CATI mogelijk waardoor de data-input onmiddellijk gebeurt (Computer Assisted Telephone Interviewing).

<sup>18</sup> Sommige vragen kunnen aanleiding geven tot onderrapportering. Het gaat hier onder meer om vragen over de gezondheid, over illegaal gedrag, over gedragingen die ingaan tegen de gangbare normen. Soms zal de respondent de neiging hebben zulke gedragingen ofwel te verzwijgen, minder te vermelden of in gunstige zin voor te stellen. In dat laatste geval is sprake van sociale wenselijkheid. (Billiet, 2001: 241) Wat betreft de mate waarin men moeilijke thema's beantwoordt of sociaal wenselijk gedrag rapporteert, scoren postenquêtes het best. Bij gecompliceerde kwesties is de persoonlijke enquête de beste keuze.

### 1.1.2 Enquêtes over verkeer en mobiliteit

Na de theorie, zoomen we nu in op het gebruik van de enquête op het domein van het verkeer en de mobiliteit. We geven hier kort enkele voorbeelden aan om de verscheidenheid aan mogelijkheden aan te duiden.

- Huisenquêtes in verband met verplaatsingspatronen:
  - Voor de verkeersplanologische studie Mechelen werd een huisenquête uitgevoerd. De respondenten werden naar hun verkeersdeelname gevraagd op een bepaalde dag.
  - Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen<sup>19</sup> (januari 2000–januari 2001). In dit onderzoek werden een aantal mobiliteitskenmerken van gezinnen en personen onderzocht. In het bijzonder werd getracht het verplaatsingspatroon zo goed mogelijk in kaart te brengen.
- Bedrijfsenquêtes in verband met verplaatsingspatronen:
  - NIS<sup>20</sup>-enquête naar het goederenvervoer<sup>21</sup> (vooral gericht op fluxen, tonnages en goederensoort)
  - In juni 1996 werd een enquête over het woon-werkverkeer afgenomen bij de politiediensten gevestigd in het administratief centrum (Oudaan). Deze enquête kaderde in de opmaak van een bedrijfsvervoersplan door het mobiliteitsbureau Antwerpen.
- Schoolenquêtes in verband met verplaatsingspatronen:
  - In mei 2000 werd in Antwerpen de mobiliteitsenquête 'Woon-schoolverkeer' gehouden door het Strategisch Plan Regio Antwerpen. Zij peilden hiermee naar de verplaatsingswijze van leerlingen en leerkrachten.
  - In 2004 werd in Kalmthout een enquête uitgevoerd met het oog op het opstellen van het schoolvervoersplan.
  - De werkgroep Woon-Schoolverkeer van het Strategisch Plan Regio Antwerpen organiseerde in de regio Kiel-Valaar-Hoogte een enquête met als doel na te gaan in hoeverre de in deze regio getroffen maatregelen (aanpassing infrastructuur en openbaar vervoersaanbod) een gevolg hebben gehad voor het mobiliteitsgedrag van leerlingen en leerkrachten.
- Cordonenquêtes naar herkomst en bestemming:
  - In november 2004 werd in Antwerpen door SAM (Studiebureau Antwerpen Mobiel) een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersstromen in de Scheldetunnels en bruggen. De cijfers van de verkeersstromen zijn gekend maar het was de bedoeling om ook iets te weten te komen over de mensen achter de cijfers. Er werden vragen gesteld naar het traject van de pendelaars en naar de reden van verplaatsing.
- Vervoerspatronen:
  - Goederenvervoer: enquêtes van het NIS.
- Parkeeronderzoeken:
  - In 1996 werd in Mechelen een parkeerenquête<sup>22</sup> uitgevoerd.

<sup>19</sup> Meer informatie op <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovgindex.php>.

<sup>20</sup> NIS staat voor Nationaal Instituut voor de Statistiek.

<sup>21</sup> Meer informatie op [http://statbel.fgov.be/figure/d74\\_nl.asp#1](http://statbel.fgov.be/figure/d74_nl.asp#1).

<sup>22</sup> De parkeerenquête is een vorm van straatenquête waarbij vragen worden gesteld aan de aankomende verkeersdeelnemers, die in een bepaald straatvak een rit beëindigen. De vraagstelling wordt sterk gericht op de feitelijke parkeersituatie en het feitelijk parkeergedrag (bezetting, herkomst en bestemming, effectieve en gewenste loopafstand, voorkeur vorm van parkeren, houding tegenover betalend parkeren).



- Klantentevredenheidsonderzoek in verband met transportmodi:
  - In het voorjaar van 2004 voerde De Lijn haar kwaliteitsbarometer uit.
- Enquêtes in verband met verkeersveiligheid:
  - Deze enquêtes maken het voorwerp uit van dit eindwerk. Daarom wordt hier in het volgende deel verder op ingegaan.

### 1.1.3 Enquêtes over verkeersveiligheid

Een van de facetten van verkeer en mobiliteit is de verkeersveiligheid. Binnen het domein van de verkeersveiligheid kan de enquête eveneens gebruikt worden om bepaalde aspecten in beeld te brengen. Ook hier een aantal voorbeelden.

#### ■ Handhaving

Het Nederlandse Aktiecentrum Naleving Verkeersregels<sup>23</sup> voert jaarlijks een landelijke enquête uit over verkeershandhaving (voornamelijk in verband met snelheids-handhaving). Zij gaan er van uit dat het met de toenemende handhavingsdruk steeds relevanter wordt om op de hoogte te blijven van de mening van de automobilisten over handhaving. (N. 1998: 1, 35)

#### ■ Subjectieve onveiligheid

In 2004 werd in opdracht van het districtsbestuur van Antwerpen een bewonersenquête afgenomen met het oog op het opstellen van een aantal wijkcirculatieplannen<sup>24</sup>. Elke bewoner kreeg een vragenlijst in de brievenbus om de verkeersknelpunten in de wijk, de buurt of de straat te kunnen signaleren. Ook de scholen en winkeliersverenigingen werden naar hun specifieke problemen gevraagd. Op basis van deze enquête werd een inventaris van de knelpunten van deze wijken gemaakt.

#### ■ Onderzoek naar slachtofferschap

In 1995 heeft de SWOV<sup>25</sup> samen met Consument en Veiligheid een schriftelijke enquête gehouden onder fietsers die het slachtoffer waren van een verkeersongeval en na het ongeval in het ziekenhuis werden behandeld. In de nationale ongevallenstatistieken was een te grote onderregistratie van de fietsongevallen. Uit dit onderzoek bleek dat zo'n 60 % van de fietsslachtoffers betrokken was bij een enkelvoudig ongeval. De vergelijking met de verkeersongevallenregistratie bevestigt de forse onderregistratie van enkelvoudige fietsongevallen. In de databank waren 10 % enkelvoudige ongevallen en 90 % aanrijdingen met andere verkeersdeelnemers opgenomen. (Schoon en Blokpoel, 2000: 3-9)

#### ■ Draagvlakonderzoek

Het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de universiteit Gent voerde samen met het BIVV en Dimarso een onderzoek uit naar het draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing. De enquête die in het kader van dit onderzoek werd uitgevoerd had als doel de aanvaarding van voertuigtechnische snelheidsbegrenzers voor alle gemotoriseerde voertuigen te meten. De enquête werd hier dus gebruikt als instrument om de sociale haalbaarheid van het invoeren van intelligente snelheidsbegrenzers in te schatten. (De Mol, 2001: 121-166)

<sup>23</sup> Een coproductie tussen het KLPD (divisie Mobiliteit) en Heijke Consultants.

<sup>24</sup> Wijkcirculatieplan Haringrode en wijkcirculatieplan Zurenborg, uitvoerder Iris consulting, opdrachtgever stad Antwerpen – district Antwerpen.

<sup>25</sup> SWOV staat voor Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.



### ■ Attitudeonderzoek

Het onderzoek SARTRE<sup>26</sup> werd al drie keer uitgevoerd. Aan het laatste onderzoek namen 23 landen deel. In SARTRE worden de maatschappelijke attitudes van bestuurders tegenover verkeersrisico's onderzocht. Omdat de factor 'mens' zo een belangrijke rol speelt bij verkeersongevallen concentreert de SARTRE-studie zich op de sociale en psychologische dimensie.

Meer concreet worden in het kader van dit project attitudes en gerapporteerd gedrag beschreven, wordt de mate van aanvaarding van wetgeving en regelgeving geëvalueerd en worden onderliggende sociologische en culturele factoren onderzocht die in verband staan met een bepaald risicovol gedrag.

## 1.2 Enquêtes over verkeersveiligheid en hun plaats in de beleidscyclus

Dit eindwerk kreeg als titel: 'De enquête als ondersteunend instrument bij het verkeersveiligheidsbeleid'. Naast *enquête* is er dus nog een begrip belangrijk, met name *beleid*. Daarom wordt kort aangegeven wat we onder beleid verstaan en wordt de beleidscyclus geschetst. Met de vraag 'waar in de beleidscyclus de enquête een rol kan spelen', wordt dit deel afgesloten.

### 1.2.1 Wat is beleid?

Elke overheid voert een beleid. Beleid is bewust iets aanpakken en bevat zowel een bewuste intentie als een handelen. (Breda, 1998: 1) Beleid kan gedefinieerd worden als "een min of meer weloverwogen streven bepaalde doeleinden met bepaalde middelen, in een bepaalde tijdsvolgorde te bereiken". (Bressers J., Hoogerwerf A. in Breda, 1998: 1) Deze definitie van Hoogerwerf is echter te lineair. Verschillende maatschappelijke problemen van vandaag, zoals de verkeersveiligheidsproblematiek, kunnen niet lineair aangepakt worden.

Er is een veelheid aan middelen en initiatieven, er doen zoveel mensen aan beleid, het is (te) complex geworden. (Delmartino, 1999: 149) Verkeersveiligheid is een probleem dat dwars door alle geledingen van de maatschappij loopt. Zowel naar inhoud (facet-beleid) als naar wijze van aanpakken (multi-actorbeleid) is het verkeers(veiligheids)beleid een integraal beleid. Verkeer moet in al zijn aspecten worden aangepakt en op verschillende terreinen en beleidsniveaus.

Daarom zien we het verkeersveiligheidsbeleid als een instrument om een doel te bereiken, namelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid. Beleid betekent dus: bepalen wat er gedaan moet worden en hoe. (Wildervanck, 1998: 96) Voor verkeersveiligheid betekent dat: welke handavingsinspanningen er moeten geleverd worden, welke infrastructurele ingrepen er moeten gebeuren en wat er te doen staat op het vlak van opleiding, voorlichting en sensibilisering.

---

<sup>26</sup> SARTRE staat voor Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Het onderzoeksrapport is raadpleegbaar op [www.bivv.be](http://www.bivv.be).

### 1.2.2 De beleidscyclus

Voor dit eindwerk wordt verkeersveiligheidsbeleid beschouwd als een beleid dat tot stand komt in processen<sup>27</sup>. Daarbij houden we de vier procesdelen uit het IBTP<sup>28</sup>-model voor het opmaken van een veiligheidsplan voor ogen: beleidsvoorbereiding, beleidsbepaling, beleidsuitvoering en beleidsevaluatie. Wanneer een probleem volgens deze stappen te lijf wordt gegaan, noemt Wildervanck dit planmatig. (Wildervanck, 1998: 98)

Net zoals Wildervanck gaan we er van uit dat verkeersveiligheid alleen volgens een planmatig 'geïntegreerde' aanpak kan aangepakt worden. Geïntegreerd wil dan zeggen dat er een samenhang moet zijn binnen elk van de drie E's<sup>29</sup> en tussen de drie E's.

We gaan kort even in op de deelprocessen van de beleidscyclus:

Tijdens de **beleidsvoorbereiding** worden eerst zoveel mogelijk gegevens verzameld die relevant kunnen zijn en vervolgens worden deze gegevens geanalyseerd. Het bepalen van de doelstellingen vormt de laatste schakel in de fase van het analyseren. De doelstelling omschrijft welk zichtbaar en meetbaar resultaat nagestreefd wordt en binnen welke tijdspanne dit gerealiseerd moet worden.

De **beleidsbepaling** bestaat uit het kiezen van de prioriteiten, het uitwerken van de aanpak en het neerschrijven ervan in het veiligheidsplan. De prioriteiten worden vervolgens vertaald naar actieplannen.

De **beleidsuitvoering** omvat het uitvoeren en opvolgen<sup>30</sup> van de acties. Beleidsuitvoering resulteert in beleidsprestaties, die hopelijk op hun beurt leiden tot beleidseffecten.

De **beleidsevaluatie** onderzoekt in welke mate de vooropgestelde doelstellingen werden gerealiseerd. Het doel is na te gaan of de uitgevoerde activiteiten het beoogde effect hebben bereikt. Deze fase zet het gehele beleidsproces weer in gang en is dus de aanzet voor een nieuwe beleidsvoorbereiding.

**Figuur 1: De beleidscyclus**

### 1.2.3 Enquêtes over verkeersveiligheid en hun plaats in de beleidscyclus

In de vorige paragraaf werden de deelprocessen van de beleidscyclus kort geschetst. Waar in deze cyclus kan de enquête gebruikt worden? Een enquête kan dingen in beeld brengen die je anders niet weet (zie 1.1.1.1 op p. 7). Bij de beleidsbepaling en de

<sup>27</sup> Het model Aquina gaat uit van fasen, elke fase produceert iets. Het model van de Utrechtse school gaat uit van processen en dus ook voortdurende feedbackprocessen en evaluatie zowel door betrokken politieke actoren als door actoren uit de omgeving.

<sup>28</sup> In de beleidskunde bestaan talrijke modellen en opvattingen over de beleidscyclus. Aangezien het niet de bedoeling is om van dit eindwerk een beleidskundige studie te maken, kozen we voor het eenvoudige maar duidelijke IBTP-model.

IBTP staat voor Integraal Bedrijfsvoerings-Traject van een Politie-organisatie.

<sup>29</sup> De drie E's: Education, Enforcement en Engineering.

<sup>30</sup> Nadat het beleid werd geïmplementeerd is het voor het welslagen ervan aangewezen dat er een doorlopende opvolging van de uitvoering van de geplande acties gebeurt: monitoring.

beleidsuitvoering zal de enquête dus geen meerwaarde kunnen leveren. Wel bij de beleidsvoorbereiding en de beleidsevaluatie, maar zoals net al aangegeven, sluiten deze processen naadloos op elkaar aan. We gaan er van uit dat de beleidscyclus uit processen bestaat waarbij telkens feedback mogelijk is. Ook bij deze feedback kan de enquête gebruikt worden.

### **Beleidsvoorbereiding**

Om een doeltreffend verkeersbeleid te kunnen voeren moet de overheid in de eerste plaats weten wat de problemen zijn en hoe maatregelen om die problemen op te lossen uitpakken. Een methode om dit te achterhalen is je oor te luisteren leggen bij het publiek. De weggebruiker weet immers uit eigen ervaring welke verkeersknelpunten hij of zij in zijn directe omgeving ervaart en waar zijn prioriteiten liggen.

Tijdens deze exploratieve fase is vooral kwalitatief onderzoek zinvol maar aansluitend hierop kan kwantitatief<sup>31</sup> onderzoek vervolgens een duidelijker beeld scheppen over het belang van de zaken die in het kwalitatieve onderzoek aan de orde zijn gekomen. Onderwerpen die in het onderzoek kunnen behandeld worden, zijn: het huidig gedrag, motieven voor het gedrag, attitude ten aanzien van het voorgenomen beleid en de positieve en negatieve aspecten van dat beleid. Hierbij denken we aan het aftoetsen van beleidsmaatregelen bij een klankbordgroep of bewoners, draagvlakonderzoek dus.

Als voorbeeld voor een enquête die gebruikt kan worden bij de beleidsvoorbereiding verwijzen we opnieuw naar de studie van de sociale haalbaarheid van het invoeren van intelligente snelheidsbegrenzers. (zie 1.1.3 op p. 16) (De Mol, 2001: 121-166)

### **Beleidsevaluatie**

De verkeersdeelnemer kan meestal goed inschatten hoe beleid in de praktijk werkt. De publieke opinie is met andere woorden een nuttig en bruikbaar instrument van het verkeersbeleid. Merken mensen bijvoorbeeld iets van de intensivering van het politietoezicht en merken zij dat daardoor minder hard wordt gereden?

Bij beleidsevaluaties kan het gaan om *effectevaluaties*, waarbij de effecten van een specifiek deel van het beleid of van een afzonderlijke maatregel in kaart gebracht worden, of om *procesevaluaties*, waarbij veeleer het proces van beleidsuitvoering wordt geanalyseerd.

Er wordt vaak een onderscheid gemaakt tussen *ex-post* evaluaties en *ex-ante* evaluaties. Bij *ex-post* evaluaties worden de effecten van het beleid achteraf in kaart gebracht en verklaard. De doelstellingen van het beleid bepalen dus steeds mee de inhoud van de enquête. Bij *ex-ante* evaluaties worden de effecten van het voorgenomen beleid dat nog niet daadwerkelijk is uitgevoerd, voorspeld. Bij deze laatste evaluatie speelt de analyse van het verwachte draagvlak voor het betreffende beleid een belangrijke rol.

In 1989 voerde Inter/View in opdracht van Febiac een enquête uit bij autogebruikers over het verkeersveiligheidsbeleid. In december 1988 werd door de toenmalige minister van verkeerswezen (Jean-Luc Dehaene) de beleidsnota "Vlot-Veilig-Betaalbaar-Leefbaar" uitgebracht.

In deze nota werd een groot aantal voorstellen gedaan om de verkeersproblematiek op te lossen of te verminderen. De voorstellen lokten veel reacties uit.

Om het debat met de minister naar eigen zeggen zo objectief mogelijk te laten verlopen, vond Febiac het nuttig het standpunt van de weggebruiker zelf te vragen. Febiac wenste te peilen naar het oordeel van de automobilist over de gedane voorstellen om op die manier een indruk te krijgen van de houding van de verkeersbevolking tegenover de verkeersproblematiek en de mogelijke oplossingen.

---

<sup>31</sup> Zie 1.1.1.2 op p. 8: bij exploratief onderzoek is het ongestructureerde gesprek of het focusgesprek vaak vruchtbaar.

Men wenste ook een inzicht te verkrijgen in hoeverre de automobilist geconfronteerd wordt met de verkeersproblematiek. Het onderzoek werd telefonisch uitgevoerd bij de hoofdgebruikers van de auto.

De resultaten van dit onderzoek werden door Febiac vertaald in de nota 'Naar een efficiënt verkeersbeleid' en verwerkt in de visie van Febiac over maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. (Febiac, 1989)

### **Aanscherping en bijstelling van het beleid**

Monitoring is in feite niets anders dan periodiek evalueren. De vertaling van de resultaten van de monitoring naar het beleidsniveau zorgt voor de feedbacklussen in de beleidscyclus. Het beleid kan dan aangescherpt en bijgesteld worden. Het Nederlandse PROV<sup>32</sup> wordt hiervoor gebruikt.

Het Nederlandse PROV is een grootschalige, jaarlijks herhaalde schriftelijke enquête onder Nederlandse weggebruikers. Het PROV is bedoeld als instrument voor het volgen van ontwikkelingen in zowel het verkeersgedrag als de meningen en kennis daarover. Het PROV heeft drie functies. De eerste functie is het identificeren van aandachtspunten voor het verkeersveiligheidsbeleid. De tweede functie is het analyseren van achtergronden en oorzaken van gesignaleerde aandachtspunten en de derde functie is het evalueren van het verkeersveiligheidsbeleid, respectievelijk terugkoppeling van de gevonden resultaten naar de beleidsinspanningen.

De mogelijke plaatsen van de enquête in de beleidscyclus werden besproken, maar waardoor worden de kenmerken van de enquête bepaald en aan welke voorwaarden moet de enquête voldoen om bruikbaar te zijn op beleidsniveau?

#### **1.2.4 Wat bepaalt de kenmerken van de enquête?**

- De plaats in de beleidscyclus: voorbereiding, evaluatie of bijsturing. We houden er rekening mee dat de verwachtingen van het beleid zullen verschillen naargelang de plaats van de enquête in de beleidscyclus. Het zijn net de verwachtingen van het beleid die de inhoud van de enquête zullen bepalen (= onderzoeksdoel).
- Het beleidsniveau: de inhoud van de vragenlijst moet aangepast zijn aan het beleidsniveau waarop de enquête gebruikt zal worden, bijv. gemeentelijk niveau.
- De specificiteit van de beleidsinstantie en de context, bijv. stedelijk milieu.
- De doelgroep van de enquête.
- Randvoorwaarden, bijv. juridische aspecten.
- Uitvoeringsaspecten: onderzoeksperiode, onderzoeksmoment, medewerkers en middelen.
- Financiële aspecten: wat mag dit onderzoek kosten?

---

<sup>32</sup> PROV staat voor Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid. Meer informatie hierover op [www.swov.nl](http://www.swov.nl).

## 1.3 De Antwerpse verkeersenquête

### 1.3.1 Situering

In 1999 werd in opdracht van de stad Antwerpen een eerste telefonische enquête "verkeer" georganiseerd. Daarbij werden 400<sup>33</sup> inwoners van Antwerpen bevroegd. Het onderzoek werd uitgevoerd door de lokale verkeerspolitie. In 2001 werd de enquête herhaald. (bijlage 1)

In 2003 werd de vragenlijst (in het kader van het verkeersveiligheidsplan<sup>34</sup>) verder uitgebreid (bijlage 2) en in 2005 werd deze enquête nog eens overgedaan (replicatieonderzoek) (bijlage 3).

De Antwerpse verkeersenquête, zoals we dit onderzoek verder gaan noemen, is een gestructureerde, telefonische bewonersenquête. De gegevensverwerking en analyses gebeurden met behulp van SPSS.

De verkeersenquête staat los van de veiligheidsmonitor<sup>35</sup> maar laat toe de resultaten van de veiligheidsmonitor inzake verkeer aan te vullen, te verfijnen en eventueel te nuanceren.

### 1.3.2 Plaats in de beleidscyclus

De Antwerpse verkeersenquête heeft als doel na te gaan of het beleid succesvol is en of er draagvlak is voor het beleid.

In deze enquête wordt gepeild naar:

- de beleving van het gevoerde verkeersbeleid
- de kennis van de handhavingsprioriteiten
- de attitude en het gedrag op het vlak van de kerndomeinen<sup>36</sup> van het verkeersveiligheidsbeleid.

De Antwerpse verkeersenquête wordt gebruikt bij het proces 'aanscherping en bijstelling van het beleid'. Met behulp van deze enquête kunnen de beleidsinspanningen tweemaal geëvalueerd worden.

---

<sup>33</sup> In 2005 werden er 450 bruikbare enquêtes afgenomen. In de steekproef was een lichte ondervertegenwoordiging van de leeftijdscategorieën tussen 15 en 30 jaar. De verdeling van de respondenten is, ondanks het feit dat er bij de steekproeftrekking geen rekening mee gehouden werd, goed verspreid over de verschillende districten van Antwerpen.

<sup>34</sup> Het Antwerpse verkeersveiligheidsplan heeft tot doel:

- het aantal verkeersongevallen met doden en lichamelijk letsel te doen dalen:
  - met een gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal doden en zwaargewonden met ongeveer 5 % ten opzichte van het referentiejaar 2000
  - met een bijzondere inspanning voor jongeren en senioren
  - met een substantiële daling van het aantal lichtgewonden
- een positievere attitude te creëren bij de weggebruikers ten aanzien van veilig verkeersgedrag
- bij te dragen tot een veiliger verkeersgedrag, gemeten op basis van gedragsmetingen.

<sup>35</sup> De veiligheidsmonitor is een door het ministerie van binnenlandse zaken georganiseerde gestandaardiseerde enquête waarbij in Antwerpen 1 000 mensen telefonisch werden ondervraagd. Het doel ervan is te peilen naar de noden van de bevolking voor wat betreft veiligheid en politie. Er wordt vertrokken van een gesloten vraagstelling en er wordt gepeild naar de frequentie waarmee een bepaald probleem in de woonomgeving voorkomt. (Beyens e.a., 2002)

<sup>36</sup> De handhavingsprioriteiten in Antwerpen zijn: een veiligere verkeersdeelname voor en door zwakke weggebruikers, strijd tegen het middelengebruik (alcohol, drugs, medicijnen) in het verkeer, snelheidshandhaving, verhoging van het gebruik van beveiligingsmiddelen en het respecteren van de verkeerslichten.

### 1.3.3 Afwegingen

- Aangezien de verkeersenquête in het bijsturingproces gebruikt wordt, wat eigenlijk ook een vorm van evaluatie is, vertrekt de enquête van de doelstellingen van het beleid. De doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan zijn geformuleerd in termen van objectieve onveiligheid, met subjectieve onveiligheid wordt geen rekening gehouden.
- De context waarin de enquête gevoerd wordt, wordt onder andere bepaald door de stedelijke omgeving en het gemeentelijk beleidsniveau.
- Er werd gekozen voor een bewonersenquête ondanks het feit dat het niet alleen de bewoners van Antwerpen zijn die zich als weggebruiker in de stad begeven.
- Er werd geopteerd om de enquêtes telefonisch te laten verrichten. Dit is het resultaat van afwegingen betreffende de beschikbare enquêteurs, de gewenste steekproefgrootte (400 respondenten) en de mogelijkheden en betrouwbaarheid van verschillende onderzoeksvormen. De enquête duurde maximum 15 minuten per respondent.  
De keuze voor het zeer kostenefficiënte telefonisch enquêteren is dus zeker gerechtvaardigd. Er werd geen gebruik gemaakt van een introductiebrief om de respons te verhogen.

Met deze randvoorwaarden werd bij het opstellen van de vragenlijst uiteraard rekening gehouden.

### 1.3.4 Inhoud enquête

Zoals reeds vermeld, werd in 2003 de inhoud van de enquête aangepast aan het verkeersveiligheidsplan. Aangezien het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen toen nog niet beschikbaar was, werden er geen vragen over mobiliteit in de enquête opgenomen. De keuze om ook geen vragen op te nemen over milieu, vervoermiddelenkeuze of sancties was arbitrair. De inhoud blijft dus beperkt tot de louter objectieve verkeersonveiligheid, aangezien dit ook het uitgangspunt is van het verkeersveiligheidsplan.

Om te kunnen vergelijken werden bepaalde delen van de vragenlijst opgebouwd in overeenstemming met SARTRE en met de verkeersenquêtes van 1999 en 2001. Er werd gekozen voor een combinatie van open, gesloten en schaalvragen. De formulering moest vooral duidelijk en eenvoudig zijn.

Er werden vragen gesteld in verband met:

- communicatie
- verkeersgedrag (eigen en dat van anderen)
- handhaving (pakkans, waarnemen controles, prioriteiten)
- attitude
- draagvlak
- ongevallenbetrokkenheid
- perceptie van ongevallenoorzaken.

## 1.4 Wat gaan we onderzoeken

In de algemene inleiding van dit eindwerk (op p. 6) werd reeds aangegeven dat het de bedoeling is om op vier<sup>37</sup> thema's dieper in te gaan, met name:

- subjectieve pakkans
- attitude
- maatschappelijk draagvlak
- (onder)registratie van verkeersongevallen.

In de volgende vier delen gaan we hier op in, maar wel steeds met het oog op de Antwerpse verkeersenquête. Deze vier delen hebben dezelfde structuur. Voor elk van deze thema's bespreken we eerst de relatie met verkeer, vervolgens de enquête-resultaten en tenslotte de bruikbaarheid van deze resultaten voor het beleid.

Door deze enquêteresultaten voor de vier genoemde thema's te vertalen naar beleidsmaatregelen wordt getracht de potentie van een enquête als instrument bij de ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid aan te tonen.

---

<sup>37</sup> De enquêteresultaten over de effecten van de Antwerpse communicatie-inspanningen inzake verkeer werden niet opgenomen in dit eindwerk. Deze resultaten zijn wel bruikbaar maar toch zijn we eerder van mening dat er meer geschikte onderzoekstechnieken zijn om het effect van pers en campagnes in beeld te brengen.

## 2 Toetsing van de subjectieve pakkans

### 2.1 De subjectieve pakkans en het verkeersgedrag

Verkeerstoezicht kan uitnodigen tot veilig verkeersgedrag en dit zelfs afdwingen. Verkeerscontroles, die voldoende lang worden volgehouden of regelmatig worden herhaald, waaraan een ruime ruchtbaarheid wordt gegeven en die aanleiding geven tot een snelle en aangepaste bestraffing, kunnen er voor zorgen dat mensen hun rijgedrag gaan aanpassen aangezien zij de kans om 'gepakt' te worden, groter schatten. Handhaving alleen is dus niet effectief<sup>38</sup> genoeg. Ze moet gepaard gaan met bijhorende communicatie, die gericht is op de juiste doelgroep met de juiste boodschap (ongewenst gedrag ontraden). Deze combinatie noemen we verkeerstoezicht.

Wanneer we het hebben over verkeerstoezicht, zijn drie begrippen van belang:

- objectieve pakkans: de reële kans om betrapt te worden bij een overtreding
- subjectieve pakkans: het risico op betrapping bij een overtreding zoals dat ingeschat wordt door de potentiële overtreder (wordt soms ook pakangst genoemd)
- afschrikking: de dreiging van de strafrechterlijke gevolgen bij een overtreding.

Algemeen neemt men aan dat de subjectieve pakkans, eerder dan de objectieve, bepalend is voor het gedrag van de verkeersdeelnemer. De mate waarin men zijn gedrag door de hoogte van de pakkans laat bepalen, hangt samen met de afschrikking. Dit houdt op zijn beurt direct verband met de zekerheid dat men, eenmaal gepakt ook gestraft zal worden, de snelheid waarmee men gestraft zal worden en de zwaarte die de straf in de ogen van de betrokkene heeft.

Het zelf gepakt worden kan tot een verhoging van de subjectieve pakkans leiden. Wanneer de objectieve pakkans echter gering is, zal het zelf gepakt worden juist bij mensen die veel overtredingen begaan (bijv. vaak te snel rijden) niet tot een hogere subjectieve pakkans leiden. Er is dus een minimum toezichtniveau nodig.

---

<sup>38</sup> Zowel straffen als belonen hebben het nadeel dat zij een extrinsieke motivatie voor gedrag geven. Het gedrag wordt daarmee afhankelijk van het voortdurend blijven toepassen van de straf of beloning. Door gewoontevorming zou het gedrag duurzaam kunnen worden, maar dan is een langdurige dreiging of beloning nodig.



Over verkeerstoezicht, de combinatie van handhaving en de versterking hiervan door communicatie, werden twee modellen ontwikkeld: het schillenmodel<sup>39</sup> en het risicomodel<sup>40</sup>. Hierbij staat het denken in percepties centraal. De weggebruiker reageert op wat hij of zij denkt dat er gebeurt of niet gebeurt. De communicatie heeft dus als doel de perceptie van de weggebruiker, de subjectieve pakkans, te beïnvloeden. In dit eindwerk wordt voornamelijk het schillenmodel gevolgd. Zoals reeds aangegeven, geloven we er sterk in dat communicatie en handhaving verbonden moeten zijn en elkaar alleen maar versterken.

De kunst van het verkeerstoezicht zal er in bestaan een strategie te ontwikkelen waarbij de subjectieve pakkans op een geloofwaardige manier zo hoog mogelijk wordt. Daarbij moet rekening gehouden worden met een aantal invloedsfactoren<sup>41</sup> die de subjectieve pakkans verhogen:

- **Directe** inwerking op gedrag
  1. veronderstelde handhavingsprioriteiten
  2. attitude
  3. zelf gepakt worden
  4. zwaarte van de sancties en bekendmaking van de sancties
  5. zelf waarnemen van controles.
  
- **Indirecte** inwerking op gedrag
  6. sociale controle door andere weggebruikers
  7. waarnemen in de sociale omgeving
  8. waarnemen via de media
  9. ontlopen van de controle.

Van de vijf invloedsfactoren die de subjectieve pakkans **direct** kunnen beïnvloeden werden er vier gemeten in de Antwerpse verkeersenquête. We bekijken de resultaten in de volgende paragraaf. Voor factor 2 verwijzen we naar deel 3 op p. 33.

In de verkeersenquête werden geen vragen gesteld naar kennis van boetetarieven of mogelijke andere straffen (factor 4) (zie 1.3.3 op p. 22 de context = het gemeentelijk beleidsniveau dus doorvertaling naar maatregelen is op dit niveau niet mogelijk). Er is dus geen inzicht in de beeldvorming die de potentiële overtreders hebben over de sancties.

Ook een aantal invloedsfactoren die **indirect** op het gedrag inwerken, werden gemeten (7, 8, 9).

---

<sup>39</sup> Het schillenmodel ordent de soorten communicatie (preventie) rondom de handhaving als kern. In deze optiek is de communicatie onverbreeklijk verbonden met het repressieve karakter van de feitelijke handhaving. Alle schillen, maar ook de kern zelf, hebben invloed op de perceptie van de doelgroep. Zij bepalen de subjectieve pakkans van de overtreder. De communicatie bestaat uit handhavingscommunicatie en beleidscommunicatie.

<sup>40</sup> Het risicomodel neemt de potentiële overtreder als uitgangspunt. Er wordt aangenomen dat het gedrag van de potentiële overtreder samenhangt met het door hem of haar ervaren (dus subjectieve) risico dat de overtreding met zich meebrengt. Dat risico is opgebouwd uit twee componenten. Enerzijds de subjectieve pakkans, anderzijds de sanctie. Loop ik de kans gepakt te worden en wat kost het mij dan? Deze twee componenten bepalen het risico dat de overtreding van de regel voor de weggebruiker met zich meebrengt. Het risico moet wel leiden tot enige bezorgdheid, anders mist de handhaving haar uitwerking. Bij een als gering beschouwde sanctie zal een als zeer hoog beschouwde subjectieve pakkans compensatie moeten bieden om tot die bezorgdheid te komen. Bij een als zeer zwaar beschouwde sanctie zal de subjectieve pakkans lager kunnen zijn.

<sup>41</sup> (Gebaseerd op N. 1998: 18) Deze factoren zijn door het Nederlandse Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC) getoetst op basis van een (internationale) literatuurstudie.

## 2.2 Enquêteresultaten

In dit hoofdstuk bespreken we eerst de resultaten uit de verkeersenquête in verband met de ingeschatte pakkans. Zoals we net al aangaven zijn er invloedsfactoren die direct of indirect kunnen inwerken op de subjectieve pakkans. Vervolgens bespreken we de resultaten van de enquête voor deze factoren.

### 2.2.1 Ingeschatte pakkans

De subjectieve pakkans is ontzettend belangrijk voor de effectiviteit van het verkeerstoezicht. We gingen de pakangst na voor snelheid, alcohol en gordeldracht (de speerpunten van het handhavingsbeleid). (bijlage 3, vraag 10)

	ingeschatte pakkans	zeer groot	groot	klein	zeer klein	weet niet
op een autosnelweg	2003 %	4	25	48	20	4
	2005 %	6	26	45	17	6
binnen de bebouwde kom	2003 %	10	35	36	17	2
	2005 %	14	40	29	13	4

**Tabel 1: Pakkans snelheidsovertreding**

De kans om een boete te krijgen voor te snel rijden wordt groter ingeschat binnen de bebouwde kom dan op de autosnelweg. We zien dat de ingeschatte pakkans op beide locaties in 2005 toegenomen zijn.

ingeschatte pakkans		zeer groot	groot	klein	zeer klein	weet niet
Als u rijdt terwijl u alcohol gedronken heeft?	%	7	28	42	15	8
Als u de veiligheidsgordel niet draagt?	%	4	19	43	29	5

**Tabel 2: Pakkans rijden onder invloed en niet-dragen van de gordel**

Meer dan de helft van de respondenten is zich duidelijk niet bewust van de hoge objectieve pakkans voor rijden onder invloed of het niet-dragen van de gordel. Ze schatten de pakkans dan ook klein tot zeer klein.

## 2.2.2 Directe inwerking op de subjectieve pakkans

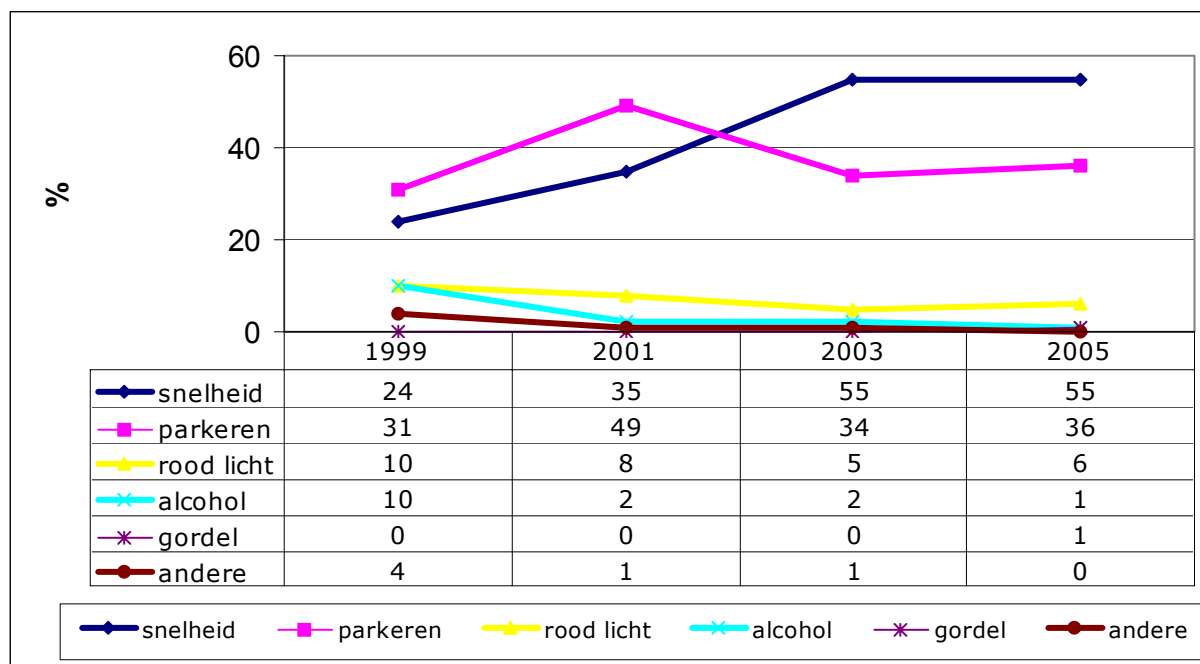
### ■ Veronderstelde handhavingsprioriteiten

Doel van dit enquêteonderdeel was na te gaan welke prioriteiten de Antwerpse bevolking veronderstelt op het vlak van verkeershandhaving. Er werd gevraagd voor welke verkeersovertredingen men dacht dat er het meeste boetes worden geschreven. De respondent kon meerdere antwoorden geven. (bijlage 3, vraag 1)

politie prioriteiten	antwoord 1	antwoord 2	antwoord 3	totaal
geen antwoord	1	62	88	
snelheid	55	14	2	47
parkeren	36	12	2	33
rood licht	6	6	2	9
alcohol	1	3	2	4
gordel	1	2	2	3
andere <sup>42</sup>	0	2	3	3

Tabel 3: Veronderstelde handhavingsprioriteiten in %

Snelheidscontrole en parkeertoezicht worden als de twee prioritaire handhaving domeinen van de politie verondersteld. In tegenstelling tot de verkeersenquêtes 1999 en 2001 werd er in 2003 en 2005 niet aangedrongen op een tweede en derde antwoord. Daarom kunnen we alleen de TOMA<sup>43</sup>-waarden van de voorbije jaren vergelijken:



Figuur 1: Vergelijking TOMA-veronderstelde handhavingsprioriteiten in %

De inspanningen op het vlak van snelheidshandhaving sinds 2000 zijn niet onopgemerkt gebleven en ook in 2005 blijft het veronderstelde niveau van snelheidscontroles hoog. Vervolgens keken we naar het totaal aantal keer dat een handhavingsprioriteit genoemd werd.

<sup>42</sup> De andere genoemde politie prioriteiten zijn: overtredingen van zwakke weggebruikers, niet handenvrij telefoneren, rijgedrag, geen voorrang verlenen, parkeren op plaatsen voorbehouden voor mindervaliden, over een volle witte lijn rijden, door rood licht rijden aan een spooroverweg en controle op de boorddocumenten.

<sup>43</sup> TOMA staat voor Top Of Mind Awareness.

politie prioriteiten	totaal 2003	totaal 2005
snelheid	310	318
%	44	47
parkeren	235	224
%	33	33
rood licht	78	64
%	11	9
alcohol	52	24
%	7	4
gordel	14	21
%	2	3
andere	23	23
%	3	3
totaal	712	674
%	100	100

**Tabel 4: Vergelijking totalen veronderstelde handhavingsprioriteiten**

Opmerkelijk is dat een aantal prioriteiten uit het Antwerpse verkeersveiligheidsplan nauwelijks genoemd worden namelijk alcohol, gordeldracht en roodlichtnegatie. Alcohol en gordel worden in 2005 zelfs minder vermeld dan in 2003.

Dit geldt trouwens ook voor de andere prioriteiten zoals gerichte controles op overtredingen die een gevaar vormen voor de zwakke weggebruikers en op overtredingen waarbij de zwakke weggebruiker zichzelf in gevaar brengt. De voorbije jaren werd het aantal ademtesten stelselmatig opgevoerd en werden er drie campagnes<sup>44</sup> specifiek rond rijden onder invloed gevoerd (BobSinjoor, Tournée Générale en Vlieg niet tegen de lamp). Het aantal controles op gordeldracht werd stelselmatig verhoogd en ook hierover werden campagnes gevoerd (Veilig verpakt en Kinderen kunnen kapot).

#### ■ Gerapporteerde verbaliseringsfrequentie

Het is ook van belang te weten hoeveel respondenten geverbaliseerd<sup>45</sup> werden tijdens het voorgaande jaar. Dit geeft een beeld van de objectieve pakkans. (bijlage 3, vraag 5)

Dit leverde volgende resultaten:

	geen enkele keer	1 keer	2 keer	3 keer	meer dan 3 keer
2003	353	43	14	4	4
%	84	10	3	1	1
2005	350	70	19	4	7
%	78	16	4	1	2

**Tabel 5: Gerapporteerde verbaliseringsfrequentie**

In vergelijking met de voorgaande jaren stellen we schommelingen vast. In 1999 was het aantal respondenten dat geverbaliseerd werd 15 %, in 2001 was dat 21 %. In 2003 daalde het percentage opnieuw tot 16 % en in 2005 bereiken we terug 22 %.

<sup>44</sup> Meer informatie over deze campagnes op [www.Antwerpen.be](http://www.Antwerpen.be).

<sup>45</sup> Hierin zitten ook de retributies vervat.

Een peiling naar de aard van overtreding leverde het volgende resultaat:

<b>overtreding</b>	<b>1999</b>	<b>2001</b>	<b>2003</b>	<b>2005</b>
snelheid	0,22	0,33	0,36	0,40
parkeren (inclusief retributie)	0,62	0,5	0,49	0,51
rood licht negeren	0,05	0,02	0,10	0
gordel	0	0,02	0,01	0,05
andere	0,10	0,12	0,03	0,04

**Tabel 6: Verbaliseringsoorzaak in proporties**

Hier zien we de verder stijgende verbalisering van snelheidsovertreders en niet-dragers van de gordel. Parkeren stabiliseert.

De categorie 'andere' van 2005 omvat: zwakke weggebruiker, over een doorlopende witte lijn rijden, nummerplaat en voor het eerst in de geschiedenis van de Antwerpse verkeersenquête gaf een respondent toe gevat te zijn voor rijden onder invloed van alcohol!

#### ■ Zelf waarnemen van controles (bijlage 3, vraag 11)

<b>Hoe vaak...?</b>	<b>vaak</b>	<b>regel- matig</b>	<b>soms</b>	<b>nooit</b>
merkt u zelf iets van een politiecontrole in de stad Antwerpen	7	22	45	26

**Tabel 7: Zelf waarnemen van controles in %**

Ongeveer 1 op 3 respondenten neemt zelf regelmatig een controle waar of hoort erover van vrienden of kennissen.

### 2.2.3 Indirecte inwerking op de subjectieve pakkans

#### ■ Waarnemen van controles

- Het met 'eigen ogen zien' van controles is belangrijk voor de geloofwaardigheid van de handhaving.
- Het krijgen van een proces-verbaal is voor veel mensen gesprekstof en als dusdanig het bewijs dat door de politie actief wordt gecontroleerd.
- De aandacht die de media besteden aan handavingsacties is moeilijk nauwkeurig in kaart te brengen en wordt voornamelijk bepaald door de nieuwswaarde van de controle. Naarmate men vaker in de media iets ziet of hoort over het uitvoeren van controles, neemt de subjectieve pakkans toe, onder voorwaarde dat hierbij ook sprake is van een voldoende objectieve pakkans en er voor het publiek ook zichtbaar wordt gecontroleerd.

Hoe vaak...?	vaak	regel- matig	soms	nooit
hoort u van kennissen of vrienden dat er dergelijke controles hebben plaatsgevonden	4	26	47	23
hoort u op de radio over dergelijke controles	14	38	30	18

**Tabel 8: Waarnemen van controles in %**

Meer dan de helft van de respondenten hoort regelmatig berichten over politiecontroles op de radio. Hierover weten we ook dat zestigplussers zelden of nooit van vrienden of kennissen horen dat er politiecontroles zijn en ze merken ze zelf ook minder op.

#### ■ **Ontlopen van controles (bijlage 3, vraag 15)**

Het gevoel een eventuele controle makkelijk te kunnen ontlopen, bepaalt mee de subjectieve pakkans en dus de beïnvloeding van het rijgedrag door middel van handhaving. Uit de verkeersenquête kregen we een indicatie van de inschatting die de bestuurder maakt van zijn vermogen om een controle te ontlopen.

Controles kan je ontlopen door een andere route te kiezen	volledig akkoord	eerder wel akkoord	niet akkoord	weet niet
%	19	23	44	14

**Tabel 9: Ontlopen van controles**

De helft van de respondenten die op deze vraag antwoordde, meende dat het niet mogelijk is controles te ontlopen door een andere route te kiezen. De andere helft acht zichzelf echter wel in staat controles te ontlopen.

## **2.3 Bruikbaarheid van de resultaten voor het beleid**

Een toetsing van de subjectieve pakkans is beleidsmatig van belang aangezien dit het gedrag bepaalt. De Antwerpenaar schat de pakkans voor snelheid hoog in. Voor rijden onder invloed van alcohol en het niet-dragen van de gordel is de pakkans eerder klein. Deze resultaten kunnen beleidsmatig gebruikt worden bij het opstellen van het communicatieplan en het handavingsplan. We gaan hier even verder op in.

### **2.3.1 Communicatie**

De enquêteresultaten zijn van belang bij het bepalen van de methoden die ingezet worden om het publiek in te lichten over politiecontroles. De informatie die gegeven wordt kan zeer **algemeen** zijn en verwijzen naar verhoogde politiecontroles (bijv. een campagne tegen rijden onder invloed van alcohol). Door middel van handhaving kan het gedrag (tijdelijk) gewijzigd worden zonder dat de attitude verandert. Daarvoor is er nood aan sensibilisering en verkeersvoorlichting. Ook kan er informatie gegeven worden die **specifieker** is naar datum, plaats en uur van de controles.

De controle-informatie kan gegeven worden vóór<sup>46</sup>, tijdens ("u werd gecontroleerd!") of na<sup>47</sup> de acties.

Een andere mogelijkheid betreft de terugkoppeling van gedragsinformatie naar de beoogde doelgroep. Bij **individuele terugkoppeling** wordt informatie over het individuele rijgedrag van de bestuurder teruggekoppeld bijv. door de dynamische borden die de gereden snelheid weergeven of bij een te hoge snelheid oplichten met de boodschap "u rijdt te snel". Bij **collectieve terugkoppeling** wordt informatie over alle bestuurders op een bepaald traject weergegeven. Voorbeelden hiervan zijn de borden langs de weg die het aantal overtredingen weergegeven.

- **veronderstelde handhavingsprioriteiten**

De prioriteiten<sup>48</sup> van het Antwerpse verkeersveiligheidsplan zijn duidelijk niet allemaal voldoende bekend. Alcohol en gordel worden in 2005 zelfs minder vermeld. De communicatie-inspanningen zullen aangepast moeten worden om de burgers in te lichten dat er nog andere prioriteiten zijn dan alleen parkeren en snelheid. Er zal dus voornamelijk gewerkt moeten worden rond de thema's rijden onder invloed en gordeldracht. De campagnes van de voorbije jaren waren niet effectief (genoeg) want de pakangst is niet verhoogd. De communicatie zal zich niet zozeer moeten richten op de gevolgen van rijden onder invloed (want heel wat respondenten duiden alcohol aan als ongevallenoorzaak, zie 3.2.2 op p. 38) of het nut van de gordel (want dit is voldoende gekend, zie 3.2.1.3 op p. 37) maar op de pakkans.

Hier dient wel opgemerkt te worden dat we voor de gordel zowel in de enquête 2005 als in de gedragsmeting<sup>49</sup> 2005 een stijging van de gordeldracht vaststellen in de stad. De verkeersveiligheids campagnes (Veilig verpakt en Kinderen kunnen kapot) en de daarbij horende handhavingsinspanningen hebben dus wel degelijk effect gehad.

- **waarnemen in de sociale omgeving**

Opdat er over de controles gesproken wordt, moeten de controles spraakmakend zijn bijv. door het uitdelen van incentives<sup>50</sup> (bijv. sticker als commitment) of rewards (bijv. Goochem<sup>51</sup>, het gordeldier). In Antwerpen zou bijv. naar aanleiding van een overtreding een flyer overhandigd kunnen worden met de slogan<sup>52</sup> "Dom van 'A'".

- **waarnemen via de media**

Zoals reeds aangegeven kunnen de media gebruikt worden bij de handhavingscommunicatie. Regelmatig worden er snelheidscontroles aangekondigd op de radio (bijv. op Q-Music: "vallende sterren"). Aangezien de senioren weinig via de media vernemen in verband met controles, kan misschien ook Radio Minerva ingeschakeld worden.

---

<sup>46</sup> Volgens de literatuur heeft de aankondiging van bijv. snelheidscontroles vooraf alleen maar effect indien de controles zichtbaar zijn. Een zichtbare controle heeft een tijdelijke daling van de snelheid tot gevolg en vergroot de subjectieve pakkans. Het hangt af van de frequentie van de controle en de publiciteit of een meer blijvend effect gerealiseerd wordt.

<sup>47</sup> Controle-informatie achteraf bijv. in een persbericht, kan de subjectieve pakkans vergroten en tegelijk een beloning zijn voor mensen die zich wel normconform gedragen hebben.

<sup>48</sup> De handhavingsprioriteiten in Antwerpen zijn: een veiligere verkeersdeelname voor en door zwakke weggebruikers, strijd tegen het middelengebruik (alcohol, drugs, medicijnen) in het verkeer, snelheidshandhaving, verhoging van het gebruik van beveiligingsmiddelen en het respecteren van verkeerslichten.

<sup>49</sup> Jaarlijks worden door de verkeerspolitie gedragsmetingen uitgevoerd voor de speerpunten snelheid, alcohol en gordel.

<sup>50</sup> Een incentive is een a-priori beloning, met behulp van een reward wordt achteraf beloond. De literatuur geeft aan dat bij een kleine beloning het effect groter is.

<sup>51</sup> Meer informatie op [www.gordeldier.be](http://www.gordeldier.be).

<sup>52</sup> Het reclamebureau LDV werkte ter promotie van de stad Antwerpen een campagne uit. Slogans die hierbij gebruikt worden zijn o.a. "Zot van 'A'" en "Ik werk voor 'A'".

### 2.3.2 Handhaving

De enquêteresultaten over de beleving van het verkeerstoezicht moeten zeker aangewend worden om zo een efficiënte en effectieve handhaving te kunnen organiseren. Het probleem met handhaving is dat de realisatie van een voldoende hoge pakkans en pakangst ontzettend duur is. Het komt er daarom op aan de inspanningen zo efficiënt mogelijk te organiseren met een maximaal effect.

Bij het opstellen van het handhavingsplan kan het best rekening gehouden worden met de enquêteresultaten van de factoren die indirect en direct inwerken op het verkeersgedrag:

- **gerapporteerde verbaliseringsfrequentie**  
Als het zelf-gepakt-worden een invloed heeft op de subjectieve pakkans, dan kan een verhoging van de objectieve pakkans hiertoe bijdragen. Dit maakt het ook mogelijk om doelgroepgericht te gaan werken (bijv. discotheekbezoekers of seniorenbijeenkomsten).
- **waarnemen van controles**  
Het waarnemen van controles wordt bepaald door percepties. Hier kan je op inspelen door de controle aan te kondigen of door de zichtbaarheid van de handhavingsactie te verhogen door het gebruik van bijv. statische of dynamische borden of door een simulatie van een controle bijv. een politievoertuig langs de kant van de weg als 'symbool' voor een snelheidscontrole. De locatiekeuze voor de handhavingsactie en het tijdstip van de controle bepalen natuurlijk ook de zichtbaarheid van de controle (bijv. controle in de buurt van het sportpaleis na een concert of op de singel tijdens de spits).
- **ontlopen controles**  
Aangezien de helft van de respondenten meent een controle te kunnen ontlopen, dient een slimmere aanpak van handhaving gekozen te worden (regelmatig verplaatsen van controleposten en inzetten van interceptieploegen vlakbij de controle). Ook kan communicatie mogelijk helpen dit idee te weerleggen.



## 3 Meting van de attitude

### 3.1 Attitude en het verkeersgedrag

Om tot een veilig verkeer te komen, is het niet alleen belangrijk te kijken naar hoe mensen zich gedragen in het verkeer maar ook hoe ze zich daarbij voelen. Attitudes spelen namelijk een erg belangrijke rol in het verkeer aangezien attitudes zijn die bepalen hoe mensen zich gedragen en of de mensen hun gedrag zullen aanpassen (indien nodig) of niet (zie figuur 2). We definiëren attitude als 'een categorisering van een object op een evaluatieve dimensie'. (Hoeken, 1998: 13) (Billiet, 2001: 251)

Bij attitudes kunnen we meestal drie componenten onderscheiden: een cognitieve, een affectieve<sup>53</sup> en een gedragscomponent. (Brinkman, 1995:81)<sup>54</sup> De affectieve component heeft betrekking op de pro en contra gevoelens tegenover het object; de cognitieve op de bekendheid met de verscheidene aspecten van het object. De gedragscomponent heeft te maken met de bereidheid om activiteiten te ontplooiën: wat je doet. (Billiet, 2001: 266) Attitudes vertonen samenhang, zowel binnen het cognitief niveau als tussen de drie genoemde componenten. (Wijffels, 1996: 103) Als men niet consistent handelt, dus niet in overeenstemming met zijn opvattingen, ervaart men ongemak, wat door Festinger 'cognitieve dissonantie' genoemd wordt. Er is met andere woorden nood aan consistentie. Festinger gaat er ook van uit dat dissonanties vervelend zijn en dat we dan behoefte hebben aan dissonantiereductie. Het gaat dan vooral om consistentie tussen de eigen opvattingen en het gedrag. Om tot consistentie te komen moet ofwel het gedrag aangepast worden aan de attitude of zal men zijn attitude aanpassen aan het gedrag.

Volgens Katz (Katz in Wijffels, 1996: 103) kunnen attitudes op vier manieren nuttig zijn, met name:

- de kennissfunctie: personen streven er naar hun omgeving te kennen en te begrijpen op een samenhangende manier.
- de aanpassingsfunctie: tegenover mensen en objecten die je behoeften bevredigen, ontwikkel je positieve houdingen. Verder pas je je houdingen aan<sup>55</sup> aan de mensen en groepen die belangrijk voor je zijn (zie figuur 2).
- de ego-defensieve functie: uit zelfverdediging, bijv. de tendentieuze attributie
- de expressieve functie: attitudes brengen onze waardebeleving naar buiten, wat we belangrijk vinden van de wereld om ons heen en van onszelf.

Attitudes kan je verweven door blootstelling, door klassieke conditionering, operante conditionering, sociaal leren of sociale vergelijking<sup>56</sup>. Gezien het verwerven van attitudes, kunnen we stellen dat ze onder invloed van ervaring weer veranderd kunnen worden. We kunnen zelf<sup>57</sup> onze attitudes veranderen of door anderen overtuigd worden.

<sup>53</sup> Het verschil tussen attitude en overtuiging zit in de gevoelsmatige (affectieve) factor.

<sup>54</sup> Bij dit deel gebruiken we de boeken van Hoeken en Brinkman die de theorieën over attitudes samenvatten. De basis van deze theorieën werd reeds in de 19de eeuw geformuleerd.

<sup>55</sup> De balanstheorie van Heider is hiervan een voorbeeld. Je staat positief tegenover de dingen waar bijv. je vrienden positief over denken (zie figuur 2).

<sup>56</sup> In onzekere en onduidelijke situaties kijken we volgens Festinger naar de mensen om ons heen, en vooral naar de (referentie-)groep waartoe we willen behoren.

<sup>57</sup> Aangezien onze waarneming sociaal bepaald is (selectief waarnemen) is het uitermate moeilijk eenmaal gevestigde opvattingen door ervaringen te laten veranderen.

Deze overtuiging kan gebeuren door ofwel de criteria te beïnvloeden (bijv. gratis openbaar vervoer is welzijnspolitiek) of door het beeld te wijzigen (imagopolitiek).

Het model voor berekend gedrag van Fishbein en Ajzen kan gebruikt worden om na te gaan welke bewuste afwegingen mensen maken om tot bepaald gedrag te besluiten. Het model gaat er van uit dat gedrag wordt voorafgegaan door een intentie daartoe en dat die intentie wordt samengesteld uit attitudes en sociale normen ten opzichte van dat gedrag.

Hier zien we dat de overtuiging over de gevolgen van het gedrag en de evaluatie hiervan ook een rol spelen bij het bepalen van de attitude. Mensen baseren hun gedrag op hun eigen schatting van het risico dat ze lopen. Het is dus belangrijk om de perceptie van ongevalleerzaken te kennen aangezien de weggebruiker hierop zijn gedrag zal afstemmen.

Niemand wil immers een verkeersongeval hebben, maar toch wordt er een zeker risico<sup>58</sup> geaccepteerd. De bestuurder accepteert een bepaald risico om 'andere' doelen te kunnen realiseren (bijv. op tijd komen).

---

<sup>58</sup> Aan het begrip risico zijn twee aspecten te onderscheiden: de kans dat een (ongewild) gevolg werkelijkheid wordt en de kosten van dat gevolg. Daarnaast maakt men een onderscheid tussen subjectief en objectief risico. In verkeersonderzoek worden onder objectief risico schattingen op basis van ongevalcijfers verstaan en onder subjectief risico de persoonlijke inschatting van het ongevalrisico. Objectief risico is gebaseerd op harde cijfers zoals bijv. statistieken. De formule is  $p \times W$  ( $p$  is de kans,  $W$  geeft de kosten weer). Subjectief risico is de persoonlijke beoordeling van het risico, die gebaseerd is op de eigen ervaring, op verwachtingen en op de waarde die men persoonlijk hecht aan de gevolgen. De formule ervoor is  $p_s \times U$  ( $p_s$  is de subjectieve kans,  $U$  is de utiliteit of subjectieve ernst). (Van Knippenberg, 1989: 256) Het subjectieve risico hangt in zekere mate samen met het objectieve risico maar hoeft daaraan niet gelijk te zijn.

In het verkeer bestaat veel gedrag uit automatismen en gewoonten. Dat is, gezien de complexiteit van de verkeerstaak, onontkoombaar. Het zou een veel te grote mentale belasting zijn om voortdurend bewust alle mogelijke gedragskeuzen af te wegen. Omdat automatismen en gewoonten moeilijk te veranderen zijn, moet voor gedragsbeïnvloeding prioriteit uitgaan naar de fase waarin gedrag aangeleerd wordt. Kleine kinderen leren bijv. door modellering of sociaal leren. Maar ook andere verkeersdeelnemers dan kinderen ontwikkelen hun gedrag in belangrijke mate tijdens het weggebruik. Op basis van gedrag kunnen attitudes worden ontwikkeld. Het gedrag wordt dan niet alleen nagevolgd, het wordt ook goed (en mogelijk worden alternatieven slecht) bevonden.

Er moet nog apart worden ingegaan op de relatie tussen gedrag, attitude, kennis en vaardigheden. De reden hiervoor is dat nogal eens teleurstellend wordt opgemerkt dat het gedrag te wensen overlaat, terwijl er toch wel een positievere attitude is geconstateerd en terwijl toch kennis is overgedragen en vaardigheden zijn getraind.

Gedrag dat reeds een gewoonte is geworden, is nog moeilijk te veranderen. De wil tot verandering kan aanwezig zijn, kennis over de mogelijkheden ook, maar de weg toch geblokkeerd, doordat men een gedragspatroon niet kan doorbreken. Verandering in externe omstandigheden kan behulpzaam zijn. Indien mensen fout gedrag vertonen, moet men hen trachten terug te doen nadenken over hun gedrag in die situatie. Want automatismen zijn uiteraard alleen goed als het goede automatismen zijn. Als het foute automatismen zijn, moeten de weggebruikers ze eerst afleren en dan de juiste aanleren.

## 3.2 Enquêteresultaten

Het concept 'attitude' (houding) verwijst naar psychologische of mentale toestanden die niet rechtstreeks waarneembaar zijn. Om er iets over te weten te komen, is men dus volledig aangewezen op de rapportering door de betrokkene aangezien het hier over een subjectieve en persoonlijke aangelegenheid gaat. Ook in de Antwerpse verkeersenquête werden vragen gesteld over de attitude en het gedrag.

We bekijken even de uitkomsten van het zelf gerapporteerde gedrag inzake de Antwerpse prioriteiten snelheid, alcohol en gordeldracht. Vervolgens bekijken we de perceptie van de ongevalleerzaken.

### 3.2.1 Zelf gerapporteerd gedrag

#### 3.2.1.1 Respecteren van snelheidslimieten

Er werd gevraagd hoe vaak de respondent sneller rijdt dan de toegelaten maximum snelheid, op verschillende locaties. (bijlage 3, vraag 12)

te snel	jaar	vaak	regelmatig	soms	nooit
op de autosnelweg	2003	5	10	40	45
	2005	3	8	40	49
tussen steden	2003	2	6	40	52
	2005	1	4	34	61
in de stad	2003	1	2	25	72
	2005	1	1	23	75

**Tabel 10: Gerapporteerd snelheidsgedrag in %**

De Antwerpse bestuurders geven toe dat ze de snelheidslimiet eerder overschrijden op een weg waar al snel gereden mag worden dan in de stad.

### 3.2.1.2 Rijden onder invloed van alcohol

Omdat de materie 'rijden onder invloed' nogal gevoelig ligt, werd gevraagd hoe vaak men dacht dat andere bestuurders onder invloed van alcohol rijden. (bijlage 3, vraag 13)

jaar	vaak	regelmatig	soms	nooit	weet niet
2003	91	164	112	9	42
%	21,8	39,2	26,8	2,2	10,0
2005	129	167	126	3	22
%	28,7	37,1	28,0	0,7	4,9

**Tabel 11: Inschatting probleemomvang rijden onder invloed van alcohol door anderen**

De Antwerpenaar verdenkt zijn stadsgenoten duidelijk van drankmisbruik (stijging van 22 % in 2003 naar 29 % in 2005).

Er werd getracht enig beeld te vormen van de mate waarin bestuurders zelf het verbruik van alcohol combineren met rijden. (bijlage 3, vraag 14) Er werd gevraagd na hoeveel glazen alcoholische drank te hebben gedronken, men zijn sleutels aan een andere bestuurder geeft. Als we ervan uitgaan dat men vanaf drie glazen (of meer) onder invloed van alcohol rijdt, zijn de resultaten bedroevend: 49 % geeft toe meer dan twee glazen te drinken en toch nog te rijden.

Het gebruik van alcohol wordt ook gezien als een van de belangrijkste factoren die bijdragen tot verkeersongevallen (zie 3.2.2 op p. 38). Omdat het gebruik van alcohol en het gebruik van de eigen auto diep in de Westerse samenleving geworteld is, dreigt dit ook een groot probleem te blijven. (Knippenberg, 1989: 512)

Er werd eveneens gevraagd in welke mate men akkoord kon gaan met de uitspraak dat bestuurders zelf kunnen beslissen hoeveel ze drinken voor ze rijden. (bijlage 3, vraag 4)

	jaar	volledig akkoord	eerder wel akkoord	niet akkoord	geen mening
Bestuurders moeten zelf kunnen beslissen hoeveel ze drinken voor ze rijden	2003	50	34	330	4
	%	12	8	79	1
	2005	50	48	343	7
	%	11	11	76	2

**Tabel 12: Eigen keuze alcoholgehalte**

Het merendeel van de respondenten ging niet akkoord met deze uitspraak (76 %). Het besef dat rijden en drinken niet samengaan is dus duidelijk aanwezig. Het gedrag zal echter nog aan de attitude moeten aangepast worden.

### 3.2.1.3 Gebruik van de veiligheidsgordel

In de verkeersenquête werd gepeild naar het eigen gedrag inzake gordeldracht. Hierbij werd een onderscheid gemaakt naar locatie. (bijlage 3, vraag 8)

gordeldracht	jaar	vaak	regelmatig	soms	nooit
een korte rit in de stad	2003	70	11	9	10
	2005	81	9	6	4
op de autosnelweg	2003	92	3	2	3
	2005	93	4	1	2

**Tabel 13: Gerapporteerd draagpercentage gordel**

De gordel wordt opmerkelijk meer gedragen op de autosnelweg dan tijdens een korte rit in de stad. Toch zien we de laatste twee jaar een opmerkelijke stijging van het 'vaak' dragen van de gordel voor een korte rit in de stad. De gedragsmeting inzake gordeldracht toont eveneens een stijging.

Specifiek werd er geïnformeerd naar de kennis van het nut van de veiligheidsgordel. (bijlage 3, vraag 9)

	jaar	waar	niet waar	weet niet
Als je voorzichtig rijdt, heb je geen nood aan een veiligheidsgordel.	2003	43	370	4
	%	10	89	1
	2005	45	396	6
	%	10	88	2
De gordel zorgt ervoor dat het risico op zware verwondingen verkleint.	2003	386	22	9
	%	93	5	2
	2005	408	22	17
	%	91	5	4
Ik voel mij zonder mijn gordel niet op mijn gemak, alsof ik iets vergeten ben.	2003	272	137	7
	%	65	33	2
	2005	285	150	12
	%	64	34	3

**Tabel 14: Kennis van het nut van de veiligheidsgordel**

Stasson en Fishbein stelden vast dat het dragen van veiligheidsgordels niet zozeer beïnvloed wordt door de kennis van de effecten maar veel sterker beïnvloed wordt door sociale normen. Ook hier stellen we vast dat de Antwerpenaar het nut van het dragen van de gordel in ziet maar dat dit blijkbaar niet voldoende aanleiding geeft om de gordel (altijd) te dragen.

### 3.2.1.4 Andere verkeershandelingen

Naast de drie belangrijkste prioriteiten werd ook gevraagd naar het eigen gedrag inzake een aantal andere handelingen in het verkeer. (bijlage 3, vraag 2)

Hoe vaak doet u één van de volgende handelingen?	jaar	vaak	regelmatig	soms	nooit	weet niet
Even kort op het voetpad parkeren	2003	1	1	22	76	
	2005	1	1	23	75	
Je voorganger op korte afstand volgen	2003	1	2	23	75	
	2005	1	1	23	74	1
Een voetganger voorrang verlenen aan een zebraad	2003	65	27	5	3	
	2005	78	17	3	2	
Even met je lichten dimmen om een weggebruiker op zijn of haar fout te wijzen	2003	1	8	37	53	1
	2005	3	6	38	53	
Even gas bijgeven als het licht op oranje springt	2003	1	9	47	43	
	2005	2	4	49	45	

**Tabel 15: Perceptie eigen gedrag in %**

De Antwerpenaar is duidelijk niet erg kritisch over zijn eigen verkeersgedrag. Toch verraadt de kolom "soms" een aantal belangrijke punten:

- Bijna 1 op 4 parkeert soms op het voetpad
- Bijna 1 op 4 geeft toe zijn voorganger wel eens op korte afstand te volgen
- 38 % dimt wel eens met zijn lichten om een weggebruiker op zijn fout te wijzen
- De Antwerpenaar beweert in 78 % van de gevallen vriendelijk te zijn voor de wachtende voetgangers aan een zebraad (een opmerkelijke stijging)
- Voor een oranje licht wordt, indien mogelijk, gestopt

### 3.2.2 Perceptie van ongevalloorzaken

In dit deel van de enquête werd gepeild naar de factoren die bestuurders zien als oorzaken van ongevallen. (bijlage 3, vraag 7) De respondent kon zijn of haar oordeel uitdrukken in de categorieën 'vaak', 'regelmatig', 'soms', 'nooit' en 'weet niet'.

	jaar	vaak	regelmatig	soms	nooit	weet niet
rijden onder invloed van alcohol	2003	65	27	7	0	1
	2005	60	27	10	1	1
geen richtingaanwijzers gebruiken	2003	19	27	48	3	3
	2005	19	30	43	5	3
vermoeidheid	2003	35	29	31	2	3
	2005	45	28	24	0	2
te dicht bij de voorganger rijden	2003	49	30	19	1	1
	2005	42	30	22	3	2
drugs en medicijnen	2003	40	26	20	1	13
	2005	72	15	9	2	2

**Tabel 16: Perceptie van ongevalloorzaken in %**

In de verkeersenquête worden 'rijden onder invloed' en 'te dicht bij je voorganger rijden' vaak als mogelijke ongevalloorzaken genoemd. Het is opmerkelijk dat drugs en medicijnen sinds 2003 sterk gestegen zijn als mogelijke ongevalloorzaak.

De antwoorden zijn eerder een representatie van subjectieve percepties dan van de objectieve risicofactoren die kunnen worden bepaald op basis van analyses van verkeersongevallen. De resultaten geven dus weer hoe bestuurders, in het algemeen, de risico's in hun rij-omgeving zien. Er wordt verondersteld dat deze percepties belangrijke elementen zijn bij het bepalen van de eigen rijstijl.

In de bevraging werden enkel bestuurdersbetrokkenfactoren voorgesteld. Er werd niet gepeild naar infrastructurele en voertuigbetrokken elementen als mogelijk ongevalleeroorzaken.

### 3.3 Bruikbaarheid van de resultaten voor het beleid

Overheidsbeleid is bijna altijd een kwestie van gedragsbeïnvloeding: zorgen dat mensen het maatschappelijk gewenste gedrag vertonen. Anders gezegd: voorzien in de voorwaarden waaronder mensen het gewenste gedrag wel en het ongewenste gedrag niet vertonen. Ook het verkeersveiligheidsbeleid heeft dit tot doel. Daarom gaan we in dit deel kijken hoe de resultaten van de enquête over attitudes beleidsmatig gebruikt kunnen worden.

De effectiviteit van het beleid kan getoetst worden door gedragsmetingen (alcohol, snelheid, gordeldracht). Hierbij wordt het gedrag waargenomen maar blijft de attitude onbekend. Met de enquêteresultaten kan nagegaan worden in hoeverre de attitude en het gedrag op het vlak van de kerndomeinen van verkeersveiligheid van elkaar verschillen. Zijn de resultaten duurzaam of wordt het gedrag louter bepaald door de pakkans?

Om tot een gedragswijziging van de weggebruikers te komen kunnen verschillende maatregelen genomen worden. We duiden ze kort en houden hierbij het gedragsmodel van Fishbein en Ajzen voor ogen (zie figuur 2).

#### 3.3.1 Attitude

Om tot een veilig verkeersgedrag te komen moeten de weggebruikers ervan overtuigd<sup>59</sup> worden dat dit nodig is en dat ze er belang bij hebben. Het gewenste gedrag moet als positief ervaren worden. We moeten er voor zorgen dat nieuw gedrag juist wordt aangeleerd, dat juist gedrag behouden blijft en dat fout gedrag veranderd wordt. Daarbij kunnen educatie (rijopleiding, onderwijs) en communicatie een erg belangrijke rol spelen. We houden dus drie doelgroepen voor ogen: de daders, de potentiële overtreders en de conformisten.

Bij een verkeersveiligheidscampagne bijvoorbeeld is het de bedoeling de mensen te overtuigen van een bepaald standpunt waardoor ze het gewenste gedrag gaan vertonen. Opdat de weggebruiker het juiste gedrag zou vertonen, moet hij of zij eerst een positieve attitude ontwikkelen tegenover verkeersveiligheid. Bij het lezen van de informatie wordt de attitude opgeslagen in het geheugen samen met de informatie.

De koppeling tussen attitude en informatie is volgens Hoeken vrij los. Mensen kunnen zich de attitude herinneren die ze gevormd hebben, zonder zich de informatie te herinneren. Informatie speelt eerst in op de attitude van de mensen, voordat het op hun handelen inspeelt. (Hoeken, 1998: 14)

---

<sup>59</sup> Overtuigen is een succesvolle, beoogde poging om iemands mentale toestand te veranderen door middel van communicatie in een situatie waarin de ander een bepaalde mate van vrijheid had. (O'Keefe op citaat in Hoeken, 1998: 13)

Vertaald naar verkeersveiligheids campagnes betekent dit indien we de weggebruiker willen overtuigen om bijvoorbeeld meer de gordel te dragen, we er eerst voor moeten zorgen dat de weggebruiker een positieve attitude heeft tegenover gordeldracht. Als we denken aan de drie componenten van een attitude, geeft dit:

- cognitief: de weggebruiker weet dat de gordel beschermend werkt
- affectief: hij of zij voelt er zich goed bij
- gedrag: de weggebruiker zal de gordel steeds dragen.

Voor de Antwerpse weggebruikers is er nood aan snelheids campagnes op de autosnelweg en aan campagnes tegen rijden onder invloed, met de nadruk op de pakkans.

We weten dat "persuasieve communicatie als voornaamste effect heeft dat zij bestaande meningen en houdingen versterkt". (Fauconnier, 1992: 118) Dit is erg belangrijk om het juiste gedrag van de weggebruikers te behouden (de conformisten). De weggebruiker moet herinnerd worden aan de reden waarom hij of zij dat gedrag vertoont (bijv. niet te snel rijden in de stad, de veiligheidsgordel dragen).

Uit de 'mediating factors'-theorie weten we dat "communicatie vrij belangrijke effecten kan bereiken bij personen die met betrekking tot een bepaald gegeven opinieloos zijn of twijfelen". (Fauconnier, 1992: 118) Deze stelling is zeker van belang wanneer het verkeersveiligheidsbeleid nieuwe maatregelen zou nemen bijvoorbeeld ISA<sup>60</sup> verplichten. Weinig weggebruikers zullen hierover al een mening hebben en om deze te kunnen vormen moeten ze hun informatie toch ergens halen. Deze boodschap moet dan wel op de juiste manier en met de juiste criteria gebracht worden.

Bij het bepalen van de beleidsmaatregelen kan het best ook rekening gehouden worden met de analyse van de perceptie van de ongevallenoorzaken. Fuller is van mening dat verkeersdeelnemers risico's vooral afleiden uit directe ervaringen. Er is dus duidelijk nood aan rijvaardigheidstrainingen waarbij ervaringsgericht geleerd wordt hoe een obstakel ontweken kan worden en hoe je het best kan remmen. Zeker moet hier ook het 'niet te dicht bij de voorganger rijden' getraind worden. Ook de gordeldracht wordt het best van bij de rijopleiding systematisch aangeleerd. Via gerichte training kunnen immers automatismen worden aangeleerd, die achteraf een duurzaam effect hebben. Ook de voorbeeldrol van de ouders speelt hierbij een rol.

### 3.3.2 Sociale norm

Er werd reeds aangegeven dat we zelf onze attitude kunnen veranderen of hiertoe door anderen overtuigd kunnen worden. Het beleid kan zich dus rechtstreeks op de verkeersdeelnemers richten maar ook op intermediären. Intermediären die door de overheid worden beïnvloed zijn bijvoorbeeld onderwijzers. Belangrijke intermediären zijn ook ouders en organisaties die actief zijn op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid. De potentiële lijst van intermediären is onuitputtelijk, van bedrijven tot sportidolen, van artsen tot vriendengroepen. Het is dan wel belangrijk dat deze intermediären hun steentje bijdragen tot een veiliger verkeer en aanzetten tot juist verkeersgedrag. Attitudeverandering treedt dikwijls op onder sociale invloed. Daarom kunnen bewuste pogingen tot sociale beïnvloeding gedaan worden. Denken we maar aan het Bob-concept. Dit heeft zijn vruchten afgeworpen want de Antwerpse weggebruikers beseffen goed dat rijden en drinken niet samengaan. Jammer genoeg blijkt dit niet uit hun gerapporteerd gedrag (bijna de helft van de respondenten rijdt nog na meer dan twee glazen alcoholische drank te hebben gedronken). De gedragsmeting vult deze enquêteresultaten aan: ongeveer 60 % is autosolist en dan is het natuurlijk moeilijk om een Bob te vinden. Mogelijk kunnen de taxi of het openbaar vervoer hier als alternatief dienen.

---

<sup>60</sup> ISA staat voor Intelligente Snelheidsadaptatie.



## 4 Onderzoek naar het maatschappelijk draagvlak

### 4.1 Maatschappelijk draagvlak in relatie tot verkeer

Bij het maatschappelijk draagvlak gaat het om het aggregaat van de meningsvorming van individuele burgers tegenover aspecten van vervoer en verkeersveiligheid. Dit draagvlak staat voor de steun of weerstand van de gehele bevolking en geldt dan ook als zeer belangrijk. De perceptie ervan wordt gezien als het publieke draagvlak. Dit publieke draagvlak is de zogenaamde publieke opinie, of soms de achterban, waar politieke antagonisten mee schermen om hun keuzes te legitimeren. Anderzijds heeft datgene dat als de publieke opinie gepresenteerd wordt ook weer invloed op de opinies van individuen. De omzetting van de individuele opinies naar die zogezegde ene publieke, is een proces waarbij de media en de zogenaamde opinion leaders, een grote rol spelen.

Het maatschappelijk draagvlak voor veilig verkeer wordt sterk bepaald door de probleemdefinitie<sup>61</sup> van de bevolking. Als er geen besef is dat er iets schort met de verkeersveiligheid, kan er ook geen draagvlak zijn voor ingrepen. (BIVV, 1999: 10) En daar komen we in een vicieuze cirkel tussen het publiek en de politiek terecht: als de belangstelling voor verkeersveiligheid bij het publiek afneemt (ofwel omdat het verkeer veiliger wordt ofwel omdat er zich andere maatschappelijke problemen voordoen) zal ook de belangstelling van de politici op dat gebied afnemen. Dit enerzijds omdat het blijkbaar de wil van het volk is en anderzijds omdat er op dat gebied politiek minder te scoren valt. Hoewel de beïnvloeding van het publiek naar de politiek sterker is (of zou moeten zijn) dan andersom, valt niet te ontkennen dat wat politici al dan niet belangrijk vinden ook zijn invloed heeft op de belangstelling van het publiek voor een bepaald onderwerp. (Wildervanck, 1998: 101) Het politieke draagvlak is van groot belang. Als democratische vertegenwoordigers van de bevolking komt het politici toe om de wensen van deze bevolking naar het beleid te vertalen en te implementeren. Politici kunnen zich achter een bepaalde maatregel scharen of verkeersveiligheid in algemene zin op de politieke agenda plaatsen.

De invoering van een groot aantal beleidsmaatregelen is weinig of niet succesvol omdat niet goed rekening wordt gehouden met de mensen op wie de betreffende maatregel is gericht. En dat terwijl bij een aanzienlijk deel van die beleidsmaatregelen toch voldoende draagvlak is voor de achterliggende doeleinden van dat beleid. Zo zal (bijna) iedereen het er mee eens zijn dat er iets gedaan moet worden aan het fileprobleem maar worden beleidsmaatregelen die proberen iets aan dat probleem te doen, zoals de invoering van rekeningrijden of het aanleggen van een carpoolstrook, door diezelfde mensen met weinig enthousiasme onthaald. Het komt er dus niet alleen op aan te zorgen voor een voldoende draagvlak, er is ook nood aan "beleidsmarketing".

Heel eenvoudig gezegd gaat het bij beleidsmarketing om verkopen van beleid. In deze benadering staat de uiteindelijke gebruiker van het beleid, de beleidsconsument, centraal. Zij zijn het immers die ervoor kunnen zorgen dat de beleidsdoelstellingen worden gehaald. Door meer en beter rekening te houden met de wensen en behoeften van de consumenten van beleid kan de effectiviteit van dat beleid worden vergroot.

---

<sup>61</sup> Er is een verscheidenheid aan opvattingen over wat een probleem is. Mensen bestempelen verschillende problemen als belangrijk en elk probleem wordt dan ook niet op dezelfde manier gezien.

Bij beleidsmarketing wordt aan de hand van een stappenplan een goed onderbouwde keuze voor de concrete invulling van beleidsmaatregelen gemaakt. Centraal in deze aanpak staat het, op basis van onderzoek, vaststellen van de wensen en behoeften van beleidsconsumenten. Het gaat om de uitwerking van de marketing-mix (de vier P's<sup>62</sup>). Communicatie staat hierbij centraal. Het product moet zo gepositioneerd worden dat het aansluit op de wensen en behoeften van de onderscheiden doelgroep(en). De belangrijkste eigenschappen van het product moeten naar de doelgroepen gecommuniceerd worden. Goede bedoelingen van het beleid zijn soms niet voldoende.

Uit Europees onderzoek zou men in ons land een groot bewustzijn inzake verkeersonveiligheid kunnen vermoeden. Verkeersongevallen zijn koploper in de lijst van sociale problemen waar men bezorgd over is. Ook blijkt er een vaak ruime meerderheid te bestaan voor beleidsopties die hier iets aan kunnen doen. (BIVV, 1999: 15) Men zou zich kunnen gaan afvragen of er nog wel draagvlakonderzoek voor verkeersveiligheid nodig is. Dat het antwoord enkel "ja" kan luiden, ligt aan de paradoxen waar we steeds op botsen in verband met verkeersveiligheid. (Van Camp, 2001: 7) In algemene en afstandelijke termen erkennen mensen het probleem en beseffen ze dat er iets aan gedaan moet worden. Wanneer echter de thematiek concreter en de impact van ingrepen op de persoonlijke levenssfeer duidelijker wordt, krijgen we een ander beeld en merken we het belang van draagvlakonderzoek.

## 4.2 Enquêteresultaten

In dit deel van de enquête werd gepeild naar de mate waarin de handhavingsprioriteiten steunen op maatschappelijk draagvlak. (bijlage 3, vraag 3) Handhavingsinspanningen die niet steunen op een voldoende breed maatschappelijk draagvlak, staan bloot aan kritiek en zijn op termijn niet houdbaar. Het is geen evidente zaak om uit te maken hoe groot de publieke steun in kwantitatief opzicht moet zijn om over 'voldoende draagvlak' te spreken.

politietaken	jaar	belangrijk	minder belangrijk	niet belangrijk
overtredingen begaan door fietsers en voetgangers	2003	80	18	2
	2005	74	24	2
parkeerovertredingen	2003	59	37	4
	2005	54	42	4
snelheidsovertredingen	2003	93	6	1
	2005	92	7	1
negeren rood licht	2003	99	1	0
	2005	100	0	0
rijden onder invloed (alcohol, drugs)	2003	99,5	0,5	0
	2005	99	1	0
controle op plaatsen voorbehouden voor mindervaliden	2003	80	18	2
	2005	78	21	1
controle op het dragen van de veiligheidsgordel	2003	59	32	9
	2005	70	24	6
controle van de papieren van de wagen en de verzekering	2003	83	16	1
	2005	77	21	1

Tabel 17: Belangrijkheid politionele taken in %

<sup>62</sup> De vier P's staan voor product, prijs, plaats en publiciteit.

Rijden onder invloed, negeren van het rode licht en snelheidsovertredingen worden door de respondenten als belangrijkste politionele taken beschouwd waaraan veel aandacht moet geschonken worden. Naast deze drie topprioriteiten vindt de Antwerpse bevolking het ook van groot belang dat de politie veel aandacht besteedt aan overtredingen begaan door fietsers en voetgangers, controle op parkeerplaatsen voorbehouden voor mindervaliden en controle van de papieren van de wagen en de verzekering. 70 % van de bevrageden is het ermee eens dat controle op het dragen van de gordel een belangrijk aandachtspunt moet zijn voor de politie: het dragen van de gordel wint aan belang. Van parkeerovertredingen ligt de Antwerpenaar het minst wakker.

### 4.3 Bruikbaarheid van de resultaten voor het beleid

De notie 'maatschappelijke haalbaarheid' heeft belang in de discussie over de mogelijkheden van maatregelen en instrumenten ter bevordering van de verkeersveiligheid. Zowel vragen over de rendabiliteit van maatregelen en instrumenten, als de kwestie van wat de bevolking denkt en wilt, komen daar immers aan bod. (BIVV, 1999: i) Tijdens de enquête werd dan ook gepeild naar de gewenste prioriteiten op het vlak van verkeershandhaving zodat een beeld kan gevormd worden van de bestaande verwachtingen en er op basis hiervan aan beleidsmarketing gedaan kan worden (het product is een verkeersveilig Antwerpen).

Ervan uitgaande dat een draagvlak iets dynamisch is, kan gesteld worden dat er actief kan geprobeerd worden om het te verstevigen. Dit kan gebeuren op verschillende domeinen.

#### 4.3.1 Communicatie

Voor een concrete omgevingsingreep op een bepaalde locatie kan een informatie- en overlegplatform met omwonenden zeer vruchtbaar zijn. Het beleid kan bijkomende zaken over de situatie te weten komen en er kan in de concrete uitwerking rekening gehouden worden met de verzuchtingen van deze mensen.

Argumentenvoorlichting is noodzakelijk om het belang<sup>63</sup> van de verkeersveiligheid te onderstrepen, om veilig rijgedrag aantrekkelijk voor te stellen, om een gunstig klimaat te creëren voor het treffen van reglementaire en infrastructurele maatregelen, om ondersteunend te werken voor de verkeerscontroles en om veilig rijgedrag te bestendigen. Hierbij moet het beleid en vooral het waarom ervan in beeld gebracht worden en moeten voornamelijk de sterke punten<sup>64</sup> aandacht krijgen. De acceptatie van de diverse snelheidslimieten kan bijvoorbeeld verhoogd worden door het belang van naleving ervan voor de veiligheid (en voor het milieu) aan te geven.

#### 4.3.2 Handhaving

Op het vlak van handhaving maken we meteen ook de bedenking dat haalbaarheid onlosmakelijk verbonden is met effectiviteit. Het effect van handhaving zal groter zijn naarmate de maatschappelijke doelen, die er aan ten grondslag liggen, sterker onderschreven worden. De weggebruiker moet 'verkeersveiligheid' als argument<sup>65</sup> zien voor de verkeershandhaving. Dit geldt trouwens ook voor de handhavers. (N, 1998: 38)

---

<sup>63</sup> De weggebruikers moeten zich bewust worden van het probleem, ze moeten zich er persoonlijk bij betrokken voelen en beseffen dat het ook hun probleem is. Het probleem moet sociaal geaccepteerd worden.

<sup>64</sup> Cfr. Public Awareness Concept van Brögg: Versterk de meerderheid, verzwak de minderheid.

<sup>65</sup> Als congestiebestrijding prioriteit zou krijgen boven verkeersveiligheid, zou een andere aanpak van de verkeershandhaving waarschijnlijk noodzakelijk zijn.

---

Voor rijden onder invloed van alcohol, roodlichtnegatie en snelheidsovertredingen is er in Antwerpen zeker voldoende draagvlak.

Het verkeersgedrag van een individu heeft effect op zowel zijn eigen veiligheid als op de veiligheid van anderen. Het onderscheid 'veilig voor anderen' of 'veiligheid voor mezelf' beïnvloedt mee de acceptatie en het effect van de handhaving. Het dragen van de veiligheidsgordel heeft bijvoorbeeld betrekking op veiligheid voor mezelf, onverantwoord weggedrag heeft ook betrekking op veiligheid voor de anderen. De argumenten achter de handhavingsactie kunnen bij een interceptie meegedeeld worden aan de overtreder. Daar verneemt hij of zij ook de prijs van zijn of haar gedrag.

Zo kan de politie bijv. bij de invoering van de zone 30 in een schoolomgeving samen met een klas de straat op gaan. Wanneer een kindje aan de overtreder vraagt om in de buurt van zijn of haar school niet te snel te rijden voor hun veiligheid, zal dit toch een iets ander effect hebben dan indien men het proces-verbaal met de post toegestuurd krijgt.

Bij een interceptie in verband met het niet-dragen van de veiligheidsgordel kan de veiligheidswinst door het dragen ervan benadrukt worden. Veel weggebruikers redeneren nog altijd vanuit het idee dat zij daarover zelf kunnen beslissen (het is toch mijn gezicht!). Daarom is er ook nood aan draagvlak bij de agenten zodat ze de kritiek die ze krijgen bij het verbaliseren kunnen weerstaan.

## 5 Onderzoek naar verkeersongevallen

### 5.1 Dark number problematiek

De verkeersonveiligheid wordt vaak gedefinieerd op basis van objectieve verkeersonveiligheid. Hiermee wordt de onveiligheid bedoeld zoals deze blijkt uit de gerapporteerde ongevallencijfers. (De Mol, 2001: 8) Ook in het Antwerpse verkeersveiligheidsplan is dit zo en is de doelstelling geformuleerd in termen van ongevallenreductie. (zie 1.3.1 op p. 21 voetnoot) Maar de registratie van de verkeersongevallen is zeker niet optimaal.

Als we de vergelijking maken van de geregistreeerde verkeersonveiligheid volgens het NIS en volgens ISLP<sup>66</sup> voor de stad Antwerpen in 2000, zien we dat het verschil groot is.

	<b>totaal aantal ongevallen</b>	<b>doden</b>	<b>zwaar-gewonden</b>	<b>licht-gewonden</b>
ISLP	2748	35	228	3067
NIS	919	28	114	1117
relatief aandeel in %	33,4	80	50	36,4

**Tabel 18: Vergelijking onveiligheid NIS - ISLP**

Deze resultaten duiden erop dat de gepubliceerde NIS-gegevens op basis van de gerapporteerde ongevalgegevens aan een ernstige onderrapportering lijden, het dark number is groot, alleen weten we niet hoe groot.

Er is niet alleen een verschil in registratiegraad, we moeten er ook rekening mee houden dat niet alle verkeersongevallen door de politie worden geregistreerd. Een onbekend aantal ongevallen, vooral deze met stoffelijke schade, worden rechtstreeks geregeld tussen de betrokken partijen en worden dus nooit geregistreerd. Vooral de ongevallen met één enkele weggebruiker, de minder ernstige ongevallen en de ongevallen met een zwakke weggebruiker worden minder goed geregistreerd.

Uit een studie uitgevoerd door het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling bleek dat de cijfers van verkeersdoden een ernstige onderrapportering kennen. De registratie door de politie geeft slechts een deel van de werkelijk gebeurde ongevallen weer. Bij analyse van alle ongevallen stelde men vast dat de politie in 23 % van de ongevallen ter plaatse komt. (De Mol, 1999) In 73 % van de ongevallen met gewonden komt de politie niet ter plaatse. Vermits er geen registratie is, kan er dus ook geen rapportering naar het NIS gebeuren.

<sup>66</sup> ISLP staat voor Integrated System for Local Police.

In welke mate deze onderrapportering ook voor andere landen geldt is, niet eenduidig aan te geven. Men mag stellen dat de meeste Europese landen met onderrapportering<sup>67</sup> worstelen. (Varhely, 1996: 1) In enkele landen, bijvoorbeeld in Nederland en in Groot-Brittannië, kent men echter de verhouding tussen de gerapporteerde en de werkelijke ongevallen. In Zweden waar alle gewonden van verkeersongevallen die opgenomen worden in een ziekenhuis geregistreerd worden, blijkt dat de registratie door de politie van deze groep, slechts 50 % bedraagt.

Om aan te duiden hoe groot de verschillen kunnen zijn, verwijzen we naar het onderzoek naar slachtofferschap (zie 1.1.3 op p. 16).

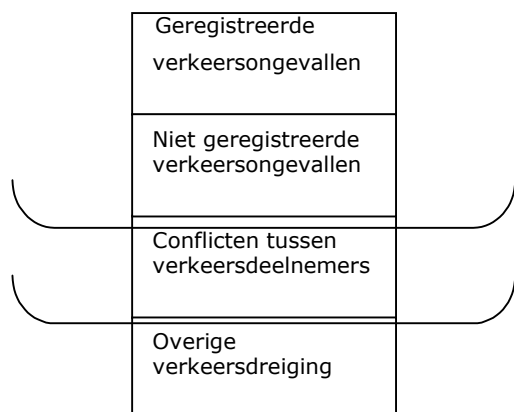
Methorst vergelijkt de totale verkeersonveiligheid met een ijsberg<sup>68</sup>. Het topje van de ijsberg wordt gevormd door de door de politie geregistreerde ongevallen. (Methorst, 2000: 43/49) Veel ongevallen die niet door de politie worden geregistreerd, komen wel terecht in de dossiers van bijv. verzekeringsmaatschappijen en ziekenhuizen. Deze registratie is te gebruiken om een schatting te maken van het werkelijke aantal verkeersslachtoffers.

Momenteel is er nog onvoldoende bekend over de mate en de aard van de onvolledigheid om met kennis een schatting van het geheel van de ongevallen te maken. Wil men uitgaan van ongevallen en/of slachtoffers waarvan de registratie redelijk volledig is, moet men zich beperken tot de ongevallen met dodelijke afloop of zwaargewonden (hospitalisatie), maar daardoor is de steekproefgrootte te klein om oplossingen te formuleren (op gemeentelijk niveau<sup>69</sup>).

Voor het verkeersveiligheidsbeleid, met als doel het aantal slachtoffers te reduceren, is de kennis van het juiste aantal ongevallen zeker noodzakelijk. De ongevallenregistratie wordt beïnvloed door de mate waarin ongevallen aangegeven worden en door de manier van registreren. De enquête tracht de mate van aangifte na te gaan.

<sup>67</sup> In het Verslag (van het begeleidingscomité aan het bestuurscomité versie van 29/01/02 p. 9) van de Staten Generaal Voor de Veiligheid vinden we hier cijfers over. In Duitsland bijvoorbeeld zouden slechts 25 % van de ongevallen met fietsers worden aangegeven, terwijl men in Nederland slechts 60 % van de ongevallen met gewonden die werden opgenomen in het ziekenhuis en slechts 25 % van de ongevallen registreerde waarbij slachtoffers enkel de eerste zorgen werden toegediend. In Nederland stelt men ook vast dat het dodenaantal wordt onderschat met 6 %.

<sup>67</sup> De onveiligheidskolom volgens Methorst:



<sup>69</sup> Het dodenaantal is wel de indicator die men terugvindt in de algemene doelstelling die de Europese Commissie bepaalde voor de hele Europese Unie. De definitie voor zwaargewonde verschilt van het ene land tot het andere en kon dus moeilijk worden gebruikt als indicator op Europees vlak.

## 5.2 Enquêteresultaten

Niet alle ongevallen worden geregistreerd door de politie. Over de mate van onderregistratie lopen de ramingen sterk uiteen. Tijdens de enquête werd getracht een beeld te krijgen van de mate waarin ongevallen aangegeven worden. Er werd gevraagd of de respondent het vorige jaar betrokken was in een ongeval (vraag naar gebeurtenis) of hierbij iemand gewond was en of er aangifte gedaan werd bij de politie. Van de ongevallen werd gevraagd welk type weggebruikers er bij betrokken waren. (bijlage 3, vraag 6)

Volgende tabel geeft de resultaten van de verkeersenquêtes 2003 en 2005 weer.

ongeval	2003	2005
nee	385	423
%	92	94
ja	33	26
%	8	6
totaal	418	449
%	100	100

**Tabel 19: Ongevallenbetrokkenheid**

Als we kijken naar de resultaten van de verkeersenquête 2003 zien we dat 8 % van de respondenten het vorige jaar betrokken raakte in een verkeersongeval, voor 2005 gaat het om 6 %. Eén op vier van de ongevallen<sup>70</sup> in 2003 had lichamelijk letsel tot gevolg, in 2005 is dit licht gestegen<sup>71</sup>.

Over de ernst van de ongevallen weten we:

gewonden	2003	2005
nee	25	18
proportie	0,76	0,69
ja	8	8
proportie	0,24	0,31
totaal	33	26
proportie	1,00	1,00

**Tabel 20: Letselongevallen**

<sup>70</sup> De meeste ongevallen hebben alleen stoffelijke schade. Van de ongevallen met slachtoffers wordt het merendeel aangegeven (verband is statistisch significant).

<sup>71</sup> Ook in de ongevallencijfers zien we een daling van het aantal ongevallen maar een stijging van het aantal slachtoffers.

aangifte	2003	2005
<b>ongevallen met stoffelijke schade</b>		
nee	9	9
proportie	0,27	0,39
ja	16	7
proportie	0,48	0,30
totaal	25	16
proportie	0,76	0,69
<b>ongevallen met slachtoffers</b>		
nee	1	2
proportie	0,03	0,09
ja	7	5
proportie	0,21	0,22
totaal	8	7
proportie	0,24	0,31

**Tabel 21: Aangifte ongevallen met stoffelijke schade en met slachtoffers**

De proportie van het aantal ongevallen met slachtoffers dat wordt aangegeven bij de politie, blijft hetzelfde.

Naar type weggebruiker zien we dat het voornamelijk aanrijdingen tussen personenauto's zijn.

### 5.3 Bruikbaarheid van de resultaten voor het beleid

Het huidige verkeersveiligheidsbeleid steunt op gebrekkige data<sup>72</sup> inzake verkeersongevallen waarvan men bij benadering niet kan zeggen in welke verhouding de statistische cijfers staan tot de werkelijkheid.

Om beleidsmatig te kunnen inspelen op de onveiligheid moeten de gegevens niet alleen accuraat zijn maar ook voldoende snel beschikbaar indien men op een efficiënte manier wil inspelen op de verkeersonveiligheid op een bepaalde locatie. Zolang het beleid niet weet waar, hoe en in welke orde van grootte de onderrapportering<sup>73</sup> gebeurt, kan het afstemmen of opbouwen van een beleid naar specifieke veiligheidsproblemen niet gebeuren.

<sup>72</sup> Er is een nood aan informatie over verkeersongevallen. Volgende bronnen bestaan:

- de politiediensten verzamelen gegevens van verkeersongevallen en stellen deze ter beschikking van het Nationaal Instituut voor de Statistiek
- wanneer de verkeersslachtoffers medisch worden behandeld, staan ze vermeld in de medische registraties
- verzekeringsmaatschappijen registreren schadeclaims van verzekerde voertuigen.

Geen van deze bronnen heeft echter de bedoeling om gegevens te leveren voor onderzoek naar verkeersveiligheid. Een goede verkeersongevallenregistratie moet bestaan uit gegevens over ongevallen en slachtoffers en uit gegevens over verkeersdeelname. Op die manier kan men de omvang bijhouden en de ontwikkelingen van de verkeersveiligheid volgen.

<sup>73</sup> Alhoewel sterk variërend, mag aangenomen worden dat tweederde van de ongevallen alleen gepaard gaan met stoffelijke schade. Deze blijven buiten beeld in de klassieke NIS-registratie. Voor een beleidsplan is echter nood aan een nauwkeuriger en vollediger systeem van ongevallenregistratie, waarbij ook ongevallen met uitsluitend materiële schade zijn opgenomen. Voorlopig worden gegevens van ongevallen met enkel stoffelijke schade niet nationaal gevat. De gemeente is dus aangewezen op eigen registratie of bevraging in ISLP (gegevens gevat in processen-verbaal) voor het verkrijgen van de gewenste gegevens. Volgens de methode (VIA-gis) die in Antwerpen gebruikt wordt, worden ook de ongevallen met stoffelijke schade gebruikt bij de analyse. Hierdoor kan een meer accuraat beeld van het ongevallenverloop worden gevormd. Het beleid wordt zo attent gemaakt op de conflictpunten waar de meeste ongevallen gebeuren: kruispunten, oversteekplaatsen voor fietsers of voetgangers, valpartijen door tramsporen, ... Maar nog steeds hebben de beschikbare cijfers hun beperkingen en moeten ze met verstand worden gebruikt en gepresenteerd.



Door de enquête krijgen we een idee van de mate waarin de ongevallencijfers de realiteit benaderen. De proportie van het aantal ongevallen met slachtoffers dat wordt aangegeven bij de politie, blijft hetzelfde. Indien er dus schommelingen zijn in de ongevallencijfers, zijn deze niet te wijten aan de mate waarin ongevallen aangegeven worden bij de politie. Ook de manier van registreren bleef hetzelfde. De evoluties in de ongevallencijfers moeten dus door andere factoren verklaard worden.

Aangezien de doelstelling van het Antwerpse verkeersveiligheidsplan in termen van objectieve ongevallenreductie gesteld is, moet er bij de analyse van de cijfers bij de beleidsvoorbereiding ook rekening gehouden worden met de onderregistratie. Ook bij de beleidsevaluatie (en de tussentijdse evaluaties) moet er gekeken worden of de doelstellingen werden gerealiseerd (en of men nog steeds op dezelfde manier meet). Een periodieke monitoring van de ongevallengegevens is essentieel om te kunnen vaststellen in hoeverre de beleidsdoelstellingen worden behaald.

Een degelijke ongevallenanalyse is beleidsmatig van belang om:

- een efficiënte en effectieve handhaving te kunnen organiseren, bijv. snelheidscontroles.
- infrastructurele ingrepen te kunnen laten uitvoeren, bijv. paaltjes plaatsen, waardoor er niet meer tot aan de hoek kan geparkeerd worden en het zicht niet belemmerd wordt.
- de risicogroepen in beeld te brengen zodat hiervoor extra inspanningen kunnen gedaan worden op het vlak van educatie, bijv. voor jonge bromfietzers.

## 6 Conclusie

In dit eindwerk stelden we vast dat de enquête een bruikbaar instrument kan zijn bij het verkeersveiligheidsbeleid. Een enquête kan, door er op persoonsniveau naar te vragen, dingen in beeld brengen die je anders niet weet. Ze kan gebruikt worden om aandachtspunten te identificeren. Ook kan op basis van de enquête het beleid geëvalueerd worden en kan er op regelmatige basis terugkoppeling gebeuren van de gevonden resultaten naar de beleidsinspanningen (= monitorfunctie).

De resultaten van de enquête zijn het best bruikbaar indien de inhoud ervan aangepast is aan het beleidsniveau en aan de plaats in de beleidscyclus. De relatie tussen de beleidsinspanningen en de enquête-uitkomsten moet kunnen gelegd worden. Het rapport kan dan op maat geschreven worden, waardoor de resultaten makkelijker gebruikt kunnen worden. Een enquête is nooit een doel op zich. De resultaten van de enquête moeten vertaald kunnen worden naar acties.

We gingen er van uit dat er niet-direct-meetbare aspecten van verkeersveiligheid zijn, die een belangrijke rol spelen achter de schermen van de ongevallencijfers en waarmee het beleid ook rekening moet houden. Met deze stelling voor ogen keken we naar de Antwerpse enquêteresultaten voor de thema's subjectieve pakkans, attitude, maatschappelijk draagvlak en aangiftebereidheid bij ongevallenregistratie:

- De Antwerpse weggebruikers zijn zich niet bewust van de objectief hoge pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of het niet dragen van de gordel. De handhavingscommunicatie zal zich dan ook vooral hierop moeten richten. De gevolgen van rijden onder invloed van alcohol zijn gekend evenals het nut van de gordel. Ook de juiste attitude is aanwezig en er is draagvlak voor. Toch blijft een gedragsverandering achterwege. Daarom moet er voor gezorgd worden dat de controles voldoende zichtbaar zijn en dat er ruchtbaarheid aan gegeven wordt.
- Er is nood aan argumentenvoorlichting om het beleid en vooral het waarom van het beleid in beeld te brengen. Hierbij moeten voornamelijk de sterke punten aandacht krijgen. Het draagvlak voor gordeldracht mag dan wel gestegen zijn, toch is hier nog een hele weg te gaan. Ook de acceptatie van de diverse snelheidslimieten kan verhoogd worden door het belang van naleving ervan voor de veiligheid aan te geven. Snelheidscontroles worden wel als prioriteit van het handhavingsbeleid verondersteld.
- De vastgestelde trends in de onveiligheid op basis van de ongevallencijfers zijn niet het gevolg van veranderingen in de mate van aangifte of in de registratie bij de politie.

Een enquête is zelden het enige instrument waarmee gegevens verzameld worden. De enquête kan ter aanvulling of ter controle van andere gegevens dienen. De bruikbaarheid van de enquête wordt sterk vergroot indien de koppeling van de enquêteresultaten met andere (objectieve) gegevens mogelijk is. Hierbij denken we aan gedragsmetingen, aantallen processen-verbaal of ongevallencijfers.

## 7 Aanbevelingen

De verkeersenquête is in haar huidige vorm al een bruikbaar instrument bij het verkeersveiligheidsbeleid. Toch zou ze nog aan bruikbaarheid kunnen winnen.

- De timing van de enquête moet juist zijn. Het doel waarvoor de enquête gebruikt wordt (ondersteuning bij de voorbereiding, de evaluatie of bij de feedback) en de beleidscyclus zelf, moeten op elkaar afgestemd zijn. Als de enquête gebruikt zal worden ter voorbereiding van het beleid, moeten de resultaten bij dit beleidsproces beschikbaar zijn (onderzoeksaanvang, duur van het onderzoek).
- Het beleid moet niet alleen iets kunnen doen met de resultaten, het moet er ook iets mee willen doen. Opdat de enquête kan gebruikt worden is het engagement nodig van het beleid om met de resultaten rekening te houden.
- Het zou wenselijk zijn om dergelijke enquête in heel Vlaanderen af te nemen (met centrale aansturing) met een uniforme aanpak en met de mogelijkheid tot regio-specifieke vragen. (maximale interpreteerbaarheid tegen minimale kost voor alle betrokken partijen). Dit geeft de mogelijkheid tot benchmarking.
- Mogelijk kan de steekproef en de vragenlijst dan geoptimaliseerd worden (want is nu te duur):
  - Om uitspraken te kunnen doen op beleidsniveau moet er uiteraard sprake zijn van een representatieve steekproef. De samenstelling van de steekproef moet dus zoveel mogelijk overeenkomen met de samenstelling van de populatie waarover men uitspraken wil doen. Mogelijk kan een quotasteekproef genomen worden.
  - De vragenlijst kan systematisch gescreend worden. Eventueel kan ze kwalitatief onderzocht worden en kan de vragenlijst voorgelegd worden aan een taallabo. Hierdoor kan gezien worden hoe de vragen door de respondenten worden opgevat en hoe ze tot hun antwoordkeuze komen. Op basis hiervan kunnen de vragen en eventueel ook de vraagvolgorde aangepast worden.

## Kritische reflectie

*'Als je een onderwerp gekozen hebt dat je interesseert en als je besloten hebt om werkelijk een door jezelf vastgelegde periode aan je scriptie te wijden, zul je merken dat je het schrijven van een scriptie kan beleven als een spel, als een weddenschap, als een jacht naar een schat. Het geeft een bepaalde sportieve voldoening op jacht te gaan naar een tekst die niet te vinden is, je speurzin wordt bevredigd wanneer je na lang denken de oplossing van een schijnbaar onoplosbaar probleem vindt. Je moet de scriptie zien als een uitdaging. De uitdager ben je zelf: je hebt jezelf aan het begin een vraag gesteld waarop je het antwoord niet wist. Het gaat erom in een bepaald aantal zetten de oplossing te vinden.'*

(Eco, 1985: 261-262)

Hoe bedenkelijk ik ook keek toen ik dit citaat voor de eerste maal las, nu moet ik toegeven dat het veel waarheid bevat. Niet alleen het schrijven van dit eindwerk, maar het zoeken van de literatuur en de interpretatie van de enquêteresultaten en alles wat daarbij kwam kijken, was inderdaad een weddenschap, een uitdaging die ik aanging met mezelf. Het was dikwijls moeilijk om de juiste tijdsverdeling te vinden tussen mijn werk en mijn studie en de combinatie van de twee was zeker in dit derde jaar niet evident. Bij de aanvang van het schooljaar was de ambitie groot, onderweg heb ik gezweet maar aan het einde van de strijd ben ik blij met de volharding. In een eindwerk over een materie waar ik al meer ervaring mee had, had ik waarschijnlijk dieper kunnen graven, maar door de keuze om mij te begeven op minder bekend terrein heb ik veel bijgeleerd.

Een eindwerk schrijven is geen eenvoudige opdracht. Een eindwerk met in de titel de woorden *enquête*, *verkeer* en *beleid*, helemaal niet. Het was vaak moeilijk een evenwicht te vinden tussen informatie over sociaal-wetenschappelijke onderzoekstechnieken, beleidskunde en verkeerskunde. Onderweg heb ik dan ook talrijke, vaak arbitraire keuzes moeten maken, zeker om mij te kunnen beperken tot de essentie.

Door de enquêteresultaten voor de vier thema's (attitude, draagvlak, subjectieve pakkans en dark number) te vertalen naar beleidsmaatregelen werd de potentie van de enquête als instrument bij de ondersteuning van het verkeersveiligheidsbeleid aangetoond. Deze vertaling was niet altijd eenvoudig. Ook de timing was niet ideaal. Bij de publicatie van dit eindwerk, was het onderzoeksrapport van de verkeersenquête 2005 nog niet afgerond. Dit zorgde voor veel bijkomend werk en bijgevolg koos ik er voor om in de tabellen voornamelijk te werken met de 'valid percent' (aangezien het aantal missings beperkt bleef) en werd er geen verdere statistische analyse uitgevoerd. Dit belemmerde het niet om de onderzoeksvraag te beantwoorden.

Tijdens het doornemen van de literatuur was het soms moeilijk om alleen te lezen wat relevant was voor mijn eindwerk. Heel wat artikels waren interessant voor mijn werk of boeiden mij persoonlijk. Op een bepaald ogenblik ging ik bijna kopje onder in mijn literatuurbad en had ik zoveel geschreven dat ik heel sterk moest gaan inperken. Ik legde de structuur van dit eindwerk over de teksten die ik geschreven had en begon ze zo bij te snijden en bij te schrijven tot wat het geworden is. Het was een wikken en wegen wat er allemaal wel of niet in dit eindwerk moest opgenomen worden en op welke plaats. Het is dan ook aangewezen om alles in onderling verband te bekijken.

## Literatuurlijst

- ABTS, K., SWYNGEDOUW, M. (2000) *Antwerpenaren en hun stad, Onderzoek in opdracht van ATV-vzw*, Brussel, Instituut voor Politieke Sociologie en Methodologie, 21 p.
- BARTELDIS, J.F., JANSEN, E., JOOSTENS, T. (1989), *Enquêtes. Het opstellen en gebruiken van vragenlijsten*, Groningen, Wolters-Noordhoff, 143 p.
- BETHLEHEM, J.G., KERSTEN, H.M.P. (1982), *Non-respons bij enquêtes of 'wat niet weet, wat niet deert?'* in Mens en Maatschappij, 57, nr. 2.
- BETHLEHEM, J.G., KERSTEN, H.M.P. (1986), *Werken met non-respons*, Amsterdam, Academisch proefschrift, Sociale Wetenschappen, Universiteit van Amsterdam, 273.
- BEYENS, K., GOETHALS, J., PONSAERS P., VERVAECKE, G. (2002), *Criminologie in actie*, Brussel, Politeia, 520 p.
- BILLIET, J., WAEGE, H. (2001), *Een samenleving onderzocht*, Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 390 p.
- BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID VZW – AFDELING ONDERZOEK EN ADVIES (1999) *Naar een maatschappelijke haalbaarheidsanalyse van een verkeersveiligheidsbeleid*, 26 p.
- BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID VZW – AFDELING ONDERZOEK EN ADVIES (2000) *Meting van het maatschappelijk draagvlak voor intelligente snelheidsbegrenzers*, 52 p.
- BREDA, J. (1998) *Beleidsanalyse*, Antwerpen, Universitas, 37 p.
- BREDA, J. (1999) *Sociaal wetenschappelijk onderzoek*, Antwerpen, Universitas, 155 p.
- BRINKMAN, J. (1995), *Communiceren met effect*, Groningen, Wolters-Noordhoff, 279 p.
- DELMARTINO, F. (1999) *Bestuurskunde, de politiek-wetenschappelijke en beleidsgerichte benadering van het openbaar bestuur. Grondleggers en recente trends*, Leuven, stOHO, 269 p.
- DE MOL, J. (1999) *Impact van de verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid. Objectieve verkeersonveiligheid*, studie in opdracht van het DWTC, Gent, 218 p.
- DE MOL, J., BROECKAERT, M., VAN HOOREBEECK, B., TOEBAT, W., PELCKMANS, J. (2001), *Naar een draagvlak voor een voertuigtechnische snelheidsbeheersing binnen een intrinsiek veilige verkeersomgeving*, Centrum voor duurzame ontwikkeling, Gent, 273 p.
- DE SCHAMPHELEIRE, W. (1991), *De techniek van de enquête, een inleiding*, Leuven, Acco, 151p.
- DIERCKX, C., JANSSENS, J., MOTMANS, L., STUYVEN, K., ZUALLAERT, G., ZUALLAERT, J. (1988) *Verkeer. Gemeentebeleid in de praktijk*, Antwerpen, M & I nv, 77 p.
- ECO, U. (1985), *Hoe schrijf ik een scriptie*, Amsterdam, uitgeverij Bert Bakker, 275 p.
- FAUCONNIER, G. (1998), *Mens en media*, Leuven, Garant, 1992, 241 p.
- FEBIAC, (1989), *Persmap 'Naar een efficiënt verkeersbeleid'*, Brussel, Febiac.

HOEKEN, H. (1998), *Het ontwerp van overtuigende teksten*, Bussum, Coutinho, 227 p.

LAUREYS, J. (2003), *Constructie van een wijkmonitor voor de stad Mechelen In het kader van het Project Sociale Planning*, Antwerpen, OASeS.

METHORST, R. (2000), *Hoezo verkeersveiligheid*, Handboek Verkeers- en Vervoerskunde 43/44, Den Haag, januari 2000.

N. (1971), *Onderzoek naar de publieke opinie betreffende enige overheidsmaatregelen en verkeer*, 's Gravenhage, Nederlandse stichting voor de statistiek, 87 p.

N. (1998), *Verslag en visie 1992/2000* Aktiecentrum naleving verkeersregels, Purmerend, Drukkerij Rijser, 56 p.

NELISSEN, N., GEURTS, J., DE WIT, H. (1986) *Het verkennen van beleidsproblemen*, Zeist, Kerckebosch BV, 552 p.

PONSAERS, P., VERVAEKE, G., GOETHALS, J. (2001), *De veiligheidsmonitor: behoeftendetectie bij de bevolking*, Brussel, Politeia, 135 p.

POTE, R. (1988), *Veilig en leefbaar verkeer: van droom naar werkelijkheid*, Leuven, Acco, 252 p.

SCHOON, C., BLOKPOEL, A. (2000), *Frequentie en oorzaken van enkelvoudige fietsongevallen*, Leidschendam, SWOV, 24 p.

STAD ANTWERPEN, DEPARTEMENT RUIMTELIJKE ORDENING EN VEILIGHEID (1998) *Fietsenquête Kiel / Valaar / Hoogte*, 7 p.

STRIDIRON, J. G. (1954), *Markt- onderzoek voor het verkeer*, Leiden, imp. Stenfert Kriese, 44 p.

VAN CAMP, B., KLIJNEN E. (2001) *Een draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen*, Mechelen, VSV, 67 p.

VAN KNIPPENBERG, C., ROTHENGATTER, J., MICHON, J. (1989), *Handboek sociale verkeerskunde*, Assen/Maastricht, Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen, 587 p.

VAN LOON, F. (1996) *Inleiding tot het sociologisch onderzoek*, Antwerpen, Universitas, 150 p.

VARHELYI, A. (1996) *Dynamic speed adaptation based on information technology, a theoretical background*, University of Lund, Lund Institute of Technology, Departement of Traffic Planning and Engineering, bulletin 142, Lund 1996, 187 p.

VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE (2002) *Eindverslag Vlaams Overlegforum Verkeersveiligheid*, samenvatting van het eindverslag van de werkgroep educatie, communicatie en opleiding, 26 p.

WESTERERP, T.E. (1975), *Beleidsplan voor de verkeersveiligheid*, 's Gravenhage, zitting 1975/1976, 81 p.

WIJFFELS, H. (1996), *Sociale psychologie*, Antwerpen, Universitas, 114 p.

WILDERVANCK, C. (1988), *Inleiding in de sociale verkeerskunde*, Muiderberg, Dick Coutinho, 110 p.

ZUALLAERT, J. (1993), *Gemeentelijk en stedelijk verkeersbeleid. Ervaringen uit de praktijk, oriëntaties voor de toekomst*, Leuven, Garant, 151 p.

### Andere documenten

Verkeersveiligheidsplan stad Antwerpen:  
 - basisplan  
 - uitvoeringsplan 2003  
 - evaluatie 2003  
 (raadpleegbaar op [www.antwerpen.be](http://www.antwerpen.be))

Verkeersenquête 1999, 2001, 2003 en 2005 stad Antwerpen.  
 (opvraagbaar bij de lokale politie Antwerpen)

## **Bijlagen**

**Bijlage 1: Vragenlijst verkeersenquête 1999 en 2001**

**Bijlage 2: Vragenlijst verkeersenquête 2003**

**Bijlage 3: Vragenlijst verkeersenquête 2005**