

Geen alcohol in het verkeer, maar een stickie roken mag

Een kwalitatief onderzoek naar de opvattingen van
burgers over waarden en normen in verkeer en vervoer

16 oktober 2002

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430



Uitleenbon

Dit boek terugbezorgen op:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Communicatie
Kenniscommunicatie

Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon 070-3517094

TitelbeschrijvingDocument **1** van **1****Markeren****ISBD**

Geen alcohol in het verkeer, maar een stickie roken mag : een kwalitatief onderzoek naar de opvattingen burgers over waarden en normen in het verkeer / Tom van Dijk, Bas Swinkels ; Intomart. - Rotterdam : Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (RWS, AVV), 2002. - 15 p.

Onderzoek in opdracht van RWS, AVV

Projectbegeleiding Y. Need

Excerpt

Over normen en waarden in het algemeen en in verkeer en vervoer in het bijzonder. Aan de hand van focusgroepen zijn de meningen en ideeën van burgers over normen en waarden in het verkeer en vervoer nagegaan. De nadruk ligt voornamelijk op het verschil tussen hoe het zou moeten en hoe het is en mogelijke oplossingen om dit in overeenstemming te brengen.

Signatuur

D1666 AVV

Geen alcohol in het verkeer, maar een stickie roken mag

Een kwalitatief onderzoek naar de opvattingen van
burgers over waarden en normen in verkeer en vervoer

16 oktober 2002

.....
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430

Colofon

Uitgegeven door: Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Afdeling Omgevingsverkenningen
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Informatie: Yvonne Need
Telefoon: 010 – 282 5668
E-mail: y.need@avv.rws.minvenw.nl
Fax: 010 – 282 5642

Uitgevoerd door: Intomart
Auteurs:
Tom van Dijk
Bas Swinkels

Opmaak: Yvonne Need

Datum: 16 oktober 2002

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	4
1 Inleiding	5
2 Resultaten	7
2.1 Normen en waarden in het algemeen	7
2.2 Normen en waarden in verkeer en vervoer	8
2.3 Normen en waarden in de praktijk	10
2.4 Oplossingen	12
3 Conclusies en aanbevelingen	14
3.1 Conclusies	14
3.2 Aanbevelingen	14
Bijlage: Guideline.....	15

1 Inleiding

Het nieuwe kabinet Balkenende wil dat normen en waarden weer een centrale rol in onze samenleving gaan innemen en hierover een maatschappelijke discussie op gang brengen. Ook op Prinsjesdag en bij de Algemene Beschouwingen van september 2002 heeft het thema normen en waarden een duidelijke plaats gekregen.

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer en de Directie Strategie en Coördinatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil aan de hand van focusgroepen de meningen en ideeën van burgers over normen en waarden in verkeer en vervoer peilen. De nadruk zal voornamelijk liggen op het verschil tussen hoe het zou moeten en hoe het is en mogelijke oplossingen om dit in overeenstemming te brengen.

In dit onderzoek wordt ingegaan op normen en waarden in het algemeen en met betrekking tot verkeer en vervoer in het bijzonder. Verder wordt de respondenten gevraagd wat verkeerssituaties zijn die in hun ogen echt niet kunnen, maar ook wanneer men mag afwijken van normen en waarden in het verkeer. Tenslotte wordt aan de respondenten gevraagd waar de het grootste probleem zit op dit gebied en in welke richting oplossingen gezocht moeten worden.

De focusgroepen werden gehouden op 24 september 2002 van 15.30 uur tot 17.00 uur en van 19.00 uur tot 20.30 uur. De aandacht was met name gericht op volgende punten:

- Welke normen en waarden vindt men in het algemeen belangrijk;
- Welke normen en waarden worden gedeeld en welke niet;
- Welke normen en waarden hebben betrekking op verkeer en vervoer;
- Verkeerssituaties die echt niet kunnen;
- Situaties waarin je mag afwijken van sommige normen en waarden;
- Verkeersregels of vormen van handhaving die moeten veranderen.

Aan de hand van deze punten werd een guideline samengesteld (zie bijlage).

De deelnemers aan de focusgroepen zijn door een extern bureau geselecteerd en geworven, met duidelijke instructies van Intomart om bij de samenstelling van de groepen rekening te houden met geslacht, leeftijd, sociale klasse en autogebruik (aantal kilometers per jaar).

De volgende deelnemers waren bij de focusgroepen aanwezig:

Groep 1: 15.30 uur

Geslacht	Leeftijd	Beroep	Aantal km.'s p/j.
Man	36	Werkloos	< 5.000
Man	21	Student	± 12.000
Vrouw	65	Medewerkster nachtdienst verpleeghuis	± 20.000
Vrouw	27	Administratief medewerkster	± 20.000
Man	63	Maatschappelijk werker	20.000 - 30.000
Man	40	Taxichauffeur	± 100.000
Vrouw	27	Huisvrouw / medewerkster horeca	20.000 - 30.000

Groep 2: 19.00 uur

Geslacht	Leeftijd	Beroep	Aantal km.'s p/j
Man	19	Scholier	< 5.000
Vrouw	51	Doktersassistente	± 10.000
Man	38	Assistent manager	± 12.000
Man	37	Medewerker technische dienst	± 15.000
Man	29	Trainer call center / office manager	± 20.000
Man	67	Uitvinder / zelfstandig ondernemer	5.000 - 15.000
Vrouw	21	Administratief medewerkster	5.000 - 15.000
Vrouw	43	Marktkoopvrouw / zelfstandig ondernemer	± 25.000
Vrouw	49	Administratief medewerkster	± 25.000
Man	22	Student / medewerker horeca	> 20.000

In hoofdstuk 2 wordt verslag gedaan van de discussies, waarbij citaten van de respondenten cursief zijn weergegeven. In Hoofdstuk 3 bevat conclusies en aanbevelingen.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Informatie en Documentatie
 Postbus 20901
 2500 EX Den Haag
 Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430



2 Resultaten

2.1 Normen en waarden in het algemeen

Aan de respondenten is gevraagd waarover het kabinet momenteel veel praat. Al snel worden normen en waarden genoemd. De respondenten hebben enerzijds het idee dat deze discussie hard nodig is aangezien de maatschappij verloedert. Men vindt zelfs dat de discussie te laat op gang is gekomen. Anderzijds beschouwd men de discussie ook als een publiciteitsstunt van de regering en wordt de regering c.q. overheid hierin niet als geloofwaardig gezien, wanneer zij zelf niet het goede voorbeeld geven. Een enkeling noemt de hele discussie hypocriet:

'Als de politie tegen een dealer op straat alleen zegt 'Ik ben teleurgesteld dat je hier dealt', moet hij mij niet twintig meter verderop een bekeuring geven omdat ik geen gordel draag. Op dat moment ben ik teleurgesteld in de politie.'

Wanneer de respondenten wordt gevraagd wat zij zelf belangrijke normen en waarden in het algemeen vinden, worden respect en waardering voor elkaar en het naleven van de regels door burgers en overheid het meest genoemd. Verder is er ook voor de overheid een rol weggelegd in het handhaven van regels en het geven van richtlijnen. Hieronder worden de belangrijkste normen en waarden volgens de respondenten nader omschreven, waarbij het nog niet specifiek gaat om normen en waarden op het gebied van verkeer en vervoer.

Respect en waardering

De normen en waarden waaraan men het meeste belang hecht, hebben betrekking op respect en waardering. Concreet worden door de respondenten zaken genoemd als waardering en begrip voor je naasten, mensen in hun waarde laten en luisteren naar elkaar. Sleutelbegrippen hierin zijn (burger)fatsoen, beleefdheid, eerlijkheid en gelijkheid.

Houden aan regels

Ook respect en waardering voor regels, wat in het verlengde van respect en waardering voor elkaar ligt, behoort bij de belangrijkste normen en waarden van de respondenten. Hierbij gaat het er om dat mensen zelf een goed voorbeeld geven aan elkaar en de consequenties van hun eigen gedrag overzien. Zelfdiscipline en gedrag dat over het algemeen normaal of redelijk wordt geacht zijn hierbij erg belangrijk. De respondenten wijzen er in het bijzonder op dat het houden aan regels bovenal geldt voor uitvoerders van het gezag die het goede voorbeeld dienen te geven:

'Als ik een politiewagen met zwaailichten bij een Chinees restaurant zie stoppen omdat ze hun eten gaan ophalen, denk ik dat je als overheid geen goed voorbeeld geeft.'

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430

Regels handhaven

Naast zaken die uit de burgers zelf moeten komen, blijkt ook de overheid een grote rol te spelen wanneer het om normen en waarden gaat. Hiervoor is het geven van het goede voorbeeld door de overheid al genoemd. Daarnaast vinden de respondenten dat de overheid de regels beter moet handhaven in de vorm van het harder aanpakken van criminaliteit door overtreders beter op te sporen en zwaarder te straffen.

Geven van het goede voorbeeld

Tenslotte geven de respondenten aan dat de overheid niet alleen de regels beter dient te handhaven, maar ook richtlijnen moet geven. Het gaat hierbij om het aangeven van grenzen aan bepaalde gedragingen en opvoeding van mensen, dat met name in het onderwijs moet gebeuren. Ook hier wordt door de respondenten benadrukt dat de voorbeeldfunctie van de overheid erg belangrijk is: wanneer de overheid richtlijnen geeft, moet in de eerste plaats de overheid zich hier aan houden:

'Als een ambtenaar in functie zich niet aan de regels houdt, waarom zou ik me dan wel aan de regels houden?'

'Wanneer een agent mij wil bekeuren omdat mijn achterlicht kapot is, terwijl het achterlicht van de politiewagen ook kapot is. Waar zijn we dan mee bezig?'

De respondenten vinden de huidige discussie over normen en waarden door de regering dan ook zinvol, maar geven hierbij wel aan dat de overheid hier zelf ook een belangrijke rol in hoort te vervullen. Over het algemeen denkt men dat alle normen en waarden door iedereen worden gedeeld, wanneer men het heeft over het denken over deze normen en waarden. Wel geeft men aan dat mensen in hun gedrag zich vaak niet houden aan deze gedeelde normen en waarden, hoewel dit primair voor de anderen geldt en niet voor de personen zelf.

2.2 Normen en waarden in verkeer en vervoer

Wanneer gevraagd wordt naar specifieke verkeers- en vervoersgerelateerde normen en waarden, blijkt dat men alle normen en waarden van toepassing op het verkeer vindt. Wel is men van mening dat normen en waarden in het verkeer beginnen bij de beleidsmakers:

'Door het opstellen van bepaalde verkeersregels bepaalt de overheid waar wij ons wel en niet aan moeten houden. Dat kan wat anders zijn dan je eigen normen en waarden. Het zijn niet mijn regels.'

'Verkeersregels zijn de normen en waarden van de overheid; niet mijn normen en waarden.'

Verder komen ook hier respect voor elkaar en het houden aan regels veel naar voren. Wanneer wordt gevraagd naar verkeerssituaties die in de ogen van de respondenten echt niet kunnen, blijkt een driedeling gemaakt te kunnen worden in situaties die betrekking hebben op gedragingen in het verkeer, de inrichting van de infrastructuur en regelgeving.

Situaties die betrekking hebben op gedragingen in het verkeer

De situaties die betrekking hebben op gedragingen in het verkeer zijn deels gedragingen waarbij het niet naleven van regels aan de orde is en deels gedragingen die worden veroorzaakt door verkeersgevaarlijk rijgedrag in het algemeen. Er zijn drie categorieën gedragingen die echt niet kunnen in de ogen van de respondenten:

- **Mij in gevaar brengen**

Situaties waarbij men zich in gevaar gebracht voelt zijn alcohol in het verkeer, geen richting aangeven, rechts inhalen, te hard rijden en chaotische taferelen omdat automobilisten vaak met andere zaken bezig zijn achter het stuur dan op het verkeer letten.

- **Mij niet de ruimte geven**

Ook wanneer men geen ruimte wordt gegund valt onder situaties die echt niet kunnen. Voorbeelden hiervan zijn bumperkleven, geen voorrang verlenen, niet stoppen bij een zebepad, niet laten invoegen, links blijven rijden, dubbel parkeren en wegversperrende stoppen.

- **Mijn ruimte nemen**

Verder zijn verkeerssituaties die echt niet kunnen, situaties waarbij respondenten hun ruimte wordt ontnomen, zoals het geval is bij rijden op de vluchtstrook, door rood licht rijden, ver doorrijden op de invoegstrook, afsnijden, voorrang nemen en te vroeg ritsen.

Situaties die betrekking hebben op de infrastructuur

Deels hebben de problemen geen betrekking gedragingen in het verkeer maar op de inrichting van de infrastructuur, die op haar beurt weer aanleiding geeft tot bepaalde gedragingen in het verkeer. Hierbij moet gedacht worden aan onverlichte wegen, te korte invoegstroken, wegwerkzaamheden en verkeerslichten die 's nachts op rood springen voor fietsers en voetgangers die er niet zijn. Potentieel kan iedereen een asociale weggebruiker worden als de infrastructuur daar aanleiding toe geeft.

Situaties die betrekking hebben op regelgeving

Ook is de regelgeving in de ogen van de respondenten vaak debet aan ongeoorloofde verkeerssituaties. Voorbeelden hiervan zijn het aanpassen van de maximumsnelheid op rustige plaatsen of in de rustige avonduren. Verder zou er een onderscheid moeten worden gemaakt in kleine en grote overtredingen. Door een onderscheid te maken tussen lichte straffen voor kleine overtredingen en zware straffen voor grote overtredingen, worden de echte asociale weggebruikers aangepakt en blijft er voor de normale weggebruiker de ruimte om eens een foutje te kunnen maken:

'We zijn allemaal mensen en kunnen allemaal een foutje maken. Ik vergeet ook wel eens mijn richtingaanwijzer aan te zetten'.

Opvallend bij de discussie over verkeerssituaties die echt niet kunnen, is het feit dat iedereen weet te vertellen hoe het zou moeten en dat iedereen voorbeelden heeft hoe het niet hoort. Deze voorbeelden hebben bijna allemaal betrekking op het gedrag van anderen en niet van de respondenten zelf. Ook bij situaties die betrekking hebben op regelgeving ligt de oorzaak altijd bij de ander. Om er achter te komen welk gedrag van de respondenten niet overeenkomt met de algemeen geldende normen en waarden, is gevraagd naar situaties waarin de van sommige normen en waarden mag afwijken.

2.3 Normen en waarden in de praktijk

Volgens de respondenten zijn er verschillende situaties die legitiem zijn om je niet te houden aan sommige normen en waarden in het verkeer. Deze situaties zijn noodgevallen en situaties die de verkeersveiligheid bevorderen of voorkomen dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Daarnaast geven respondenten aan dat zij soms van normen en waarden afwijken, als reactie op gedrag van anderen dat normen en waarden overschrijdt of wanneer men er van overtuigd is dat regels niet kloppen:

Calamiteiten

Iedereen is het er over eens dat men in noodgevallen mag afwijken van normen en waarden. Wel wordt het begrip noodgeval verschillende geïnterpreteerd. Over politiewagens, ambulances en brandweerwagens is iedereen het er over eens dat zij van de geldende regels mogen afwijken. Anderen zijn van mening dat je bij iedere vorm van hulp aan slachtoffers mag afwijken van de geldende regels en een enkeling vindt het hebben van haast een legitieme reden om je niet aan de geldende regels te houden. Als men niet een reden vindt om je niet aan de regels te houden, dan is het in ieder geval een rechtvaardiging achteraf:

'Om de doorstroming te bevorderen pak ik met een ambulance wel eens een stoplicht mee, in plaats van aan de kant gaan.'

Bevorderen van de verkeersveiligheid en overbodige regels

Het bevorderen van de verkeersveiligheid is voor veel mensen een reden om af te wijken van normen en waarden. Hierbij gaat het negeren van regels daar waar het mogelijk is in de zin dat je zelf of anderen geen gevaar lopen. Vaak gaat het volgens de respondenten om regels die in hun ogen overbodig zijn. Voorbeelden hiervan zijn het negeren van de maximumsnelheid 's nachts of op stille buitenwegen. Verder wordt voor voetgangers het oversteken buiten een zebrapad genoemd:

'Ik ben een volwassen vrouw en ik kan zelf wel kijken of er iemand aankomt.'

Volgens de respondenten is het soms nodig om van regels af te wijken om de doorstroming in het verkeer te bevorderen of wanneer anderen van normen en waarden afwijken en je zelf gevaar loopt door je niet aan die ander aan te passen:

'Als ik voor het stoplicht sta en ik zie iemand van achteren met een bloedgang naderen, dan trek ik toch op door rood om niet aangereden te worden.'

Het probleem bij deze voorbeelden is dat respondenten het bevorderen van de verkeersveiligheid verschillend interpreteren. Ten aanzien van de overbodige regels kan geconcludeerd worden dat er een verschil blijkt te zijn tussen normen en waarden van de overheid versus normen en waarden van personen zelf. Normen en waarden van de overheid worden pas van jezelf, wanneer je het nut van bepaalde regels inziet. Wanneer dat niet het geval is zijn het geen normen en waarden van jezelf en worden deze ook minder goed nageleefd:

'Ik schop tegen de regels van de overheid. Als ik niet mag stoppen van de overheid op een trambaan en mijn klant wil daar uitstappen, dan stop ik gewoon. Ik betaal wegenbelasting en daarom mag ik stoppen waar ik wil.'

'Ik rijd wel eens door rood als ik voor niemand hoeft te wachten. Waarom of voor wie zou ik moeten stoppen? Ik ben het er gewoon niet mee eens dat het licht op rood staat.'

Reactie op asociaal gedrag van medeweggebruikers

Respondenten zeggen dat aan het afwijken van normen en waarden als reactie op gedrag van anderen, niet altijd het bevorderen van de verkeersveiligheid ten grondslag ligt. Vaak wijken mensen uit irritatie af van normen en waarden wanneer anderen dit doen:

'Als ik met respect wordt behandeld reageer ik met respect, doet iemand asociaal.'

'Als ik netjes voor een zebrapad stop omdat er iemand oversteekt en ik wordt rechts ingehaald door iemand die doorrijdt, dan ga ik die auto achterna en haal ik hem ook rechts in.'

Vreemd genoeg zijn anderen die fouten maken vaak asociale weggebruikers in de ogen van anderen, maar houdt men zich soms niet aan de normen omdat iedereen wel een foutje in het verkeer maakt.

Iedereen is het er over eens dat normen en waarden in het verkeer iets met het eigen gedrag heeft te maken, maar men heeft niet het idee daar zelf een bijdrage aan te kunnen leveren. Mensen voelen zich niet aangesproken omdat zij altijd een legitieme reden denken te hebben om in bepaalde situaties af te wijken van de algemeen geldende normen en waarden. Mensen hebben wel de wil om zich volgens de algemeen geldende normen en waarden te gedragen en zijn zich bewust van het feit dat zij op de openbare weg moeten samenwerken. Volgens de respondenten is het met name aan het asociale rijgedrag van andere weggebruikers te wijten dat het samenwerken uitdraait op concurreren:

'Als ik bij het ritsen drie mensen voor heb gelaten, laat ik niemand meer voor. Ritsen is één voor één.'

Tenslotte speelt mee dat door de overheid opgelegde regels pas aanvaard zullen worden als algemeen geldende normen en waarden, wanneer mensen het eens zijn met die regels en zich hier in kunnen vinden:

'Een politieagent van rond de twintig jaar gaat mij vertellen hoe ik moet rijden, terwijl ik al twintig jaar mijn rijbewijs heb.'

'Regels worden normen en waarden als deze regels goed zijn. Dan worden regels normen en waarden.'

2.4 Oplossingen

Wanneer de discussie zich toespitst op oplossingen om het afwijken van normen en waarden in het verkeer tegen te gaan, richten deze zich met name op eigen verantwoordelijkheid en vormen van handhaving die moeten veranderen. Daarnaast worden ook oplossingen gevonden in het beter inrichten van de infrastructuur.

Bevorder eigen verantwoordelijkheid door minder regelgeving

Bij het bevorderen van de eigen verantwoordelijkheid door vermindering van regels, bedoelen de respondenten dat de overheid de interpretatie van een aantal verkeersregels meer aan het inzicht van de weggebruikers moet overlaten. Ook wordt hiermee gedoeld op het afschaffen van onnodige regels. Hierbij worden voorbeelden genoemd als voorrang voor degene die het eerst bij een kruising komt, het soepeler omgaan met de maximumsnelheid, rechts inhalen als dat mogelijk is en minder verkeerslichten en meer stopborden:

'Waarom zou ik geen 180 mogen rijden op een lege weg 's nachts?'

Wel geven de respondenten aan dat regels wel nodig zijn om chaos op de weg te voorkomen, mits deze regels in overeenstemming zijn met de opvattingen van de respondenten zelf.

Doelmatige handhaving van de regels

Doelmatige handhaving van de regels moet gezocht worden in het bijstellen van regels waar deze niet kloppen en het handhaven van de regels die je stelt in de zin dat de overheid niet moet zeggen dat er wordt gedoogd:

'Als je als kabinet zegt dat dit de maximumsnelheid is, moet je niet zeggen dat je tien kilometer harder mag. Dan doet iedereen dat ook en wordt gewoon de maximumsnelheid verhoogd. Hierdoor gaan mensen nog harder rijden.'

Wel kan de overheid de handhaving verbeteren door scherpere controle en hogere straffen voor zware overtredingen enerzijds en het minder zwaar straffen van lichte overtredingen anderzijds. Door lichte overtredingen minder zwaar te straffen krijgen de burgers meer ruimte om naar eigen inzicht te handelen. De invoering van een puntensysteem kan hierbij helpen omdat men dan de ruimte heeft om een keer een foutje te maken; de echte wegpiraten worden zo ook effectiever aangepakt:

'Bij zware overtredingen zou je niet alleen het rijbewijs moeten afpakken, maar ook de auto.'

Ook spelen hier individuele verschillen in persoonlijke opvattingen (normen en waarden) mee. Zo geeft een respondent aan dat hij een maximale hoeveelheid toegestane alcohol in het verkeer een verkeerd uitgangspunt vindt: hij stelt dat alcohol volledig verboden in het verkeer zou moeten zijn. Dezelfde persoon geeft wel aan dat het roken van softdrugs wel toegestaan is en zou moeten blijven, aangezien dit in zijn ogen geen gevaren voor anderen oplevert. Een andere respondent is het hier absoluut niet mee eens:

'Iemand met een paar glazen bier op kan beter rijden dan iemand die vijf stickies heeft gerookt. Bij een controle door de politie is het zo dat je met een paar glazen alcohol op een bekeuring krijgt, terwijl je stoned met vijf stickies op mag doorrijden van de politie.'

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel. 070-3517049 / Fax 070-3516430



Verder is men van mening dat de overheid niet alleen moet straffen, maar ook moet belonen. Tenslotte speelt bij handhaving van de regels de voorbeeldfunctie van de overheid een grote rol. Hierbij moet niet alleen gedacht worden aan politieambtenaren in functie die regels overtreden, maar ook aan uitspraken die de regering over dit onderwerp doet. De overheid dient in de eerste plaats het goede voorbeeld te geven.

Verbeteren infrastructuur

Het verbeteren van de infrastructuur wordt genoemd om mensen ertoe te bewegen zich meer volgens de algemeen geldende normen en waarden te gedragen, met andere woorden het 'hufteer-proof' inrichten van de infrastructuur:

'Je moet de weg zo inrichten dat mensen zich er prettig bij voelen en zo min mogelijk de gelegenheid hebben zich niet aan de regels te houden. Je moet niet verbieden dat mensen elkaar inhalen, je moet het voorkomen.'

Hier wordt een technische oplossing voor een mentaliteitsprobleem genoemd, maar de respondenten bedoelen hiermee dat een goede inrichting van de infrastructuur zo min mogelijk aanleiding geeft voor het overtreden van verkeersregels. Voorbeelden die de respondenten noemen zijn meer rotondes, het uitzetten van stoplichten in de nacht, meer groene golf en eerder lussen voor verkeerslichten op invoegstroken plaatsen. Eigenlijk wordt hier door de respondenten, tussen de regels door, de schuld van wangedrag bij de infrastructuur gelegd.

3 Conclusies en aanbevelingen

De conclusies en aanbevelingen moeten gezien worden in het licht van de onderzoeksmethode die is gebruikt. Uitkomsten van kwalitatief onderzoek genereren met name hypothesen en stimuleren de gedachtevorming over het onderwerp van onderzoek. De uitkomsten kunnen dus niet worden gegeneraliseerd.

3.1 Conclusies

Uit de resultaten komt naar voren dat de respondenten veel waarde hechten aan normen en waarden in het verkeer en deze normen en waarden ook in het denken met elkaar delen. Er heerst overeenstemming over verkeerssituaties die in hun ogen echt niet kunnen, maar ook zijn er individuele verschillen in de beoordeling van hetgeen wel of niet kan. In gedrag komt een heel ander beeld naar voren: het blijkt dat er veel situaties denkbaar zijn waarin het (met name voor de respondenten zelf) geoorloofd is om van de algemeen geldende normen en waarden af te wijken. Voor een deel heeft dit te maken met de mate waarin men de algemeen geldende regels redelijk en billijk vindt. Een snelheidsbeperking op een 's nachts rustige weg wordt als onzinnig ervaren. Daarnaast spelen reacties op andere weggebruikers een grote rol: het gedrag van anderen wordt gezien als excuus om zelf af te wijken van normen en waarden. Doordat redelijkheid van regels een belangrijke rol speelt bij de respondenten, zoeken zij de oplossingen vooral in de wetgeving en in het verlengde de handhaving daarvan. In feite gaat het niet om de wetgeving en handhaving, maar om datgene dat men redelijk acht. Uiteindelijk is men het er wel over eens dat een mentaliteitsverandering het gedrag en fatsoen op de weg kan veranderen. Toch blijft deze mentaliteitsverandering in de ogen van de respondenten een zaak van de andere weggebruikers. Respondenten hebben wel het idee dat ze op de openbare weg moeten samenwerken met anderen. In de praktijk draait dit samenwerken uit op concurreren, waarbij het gedrag van anderen als belangrijkste reden wordt genoemd.

3.2 Aanbevelingen

Uit de resultaten en conclusies komt naar voren dat burgers zich niet persoonlijk aangesproken voelen wanneer het gaat om het overschrijden van normen en waarden in het verkeer. Ze zeggen zich altijd aan de regels te houden en wanneer zij dit niet doen, hebben zij hiervoor een goede reden zoals het weggedrag van medeweggebruikers. Hoewel zij zelf oplossingen zoeken in aanpassingen in de wetgeving en de handhaving hiervan, blijkt een mentaliteitsverandering cruciaal om het gedrag op de weg te beïnvloeden. Een dergelijke mentaliteitsverandering is op korte termijn niet te realiseren en zou daarom niet in eerste instantie het probleem kunnen oplossen. Belangrijk is wel de overheid aangeeft te willen luisteren naar opvattingen van burgers over normen en waarden in het verkeer en hen in deze discussie willen betrekken. Op deze wijze kan voorkomen worden dat mensen in deze discussie afhaken en zelf de redelijkheid van door de overheid opgelegde regels bepalen en hier naar handelen.

Bijlage: Guideline

Guideline focusgroepen Verkeer en Waterstaat

Onderwerp: Normen en waarden in verkeer en vervoer

Datum: 24 september 2002

1. Introductie

Camera's, meekijkers, privacy, voorstellen.

Eigen mobiliteit

2. Normen en Waarden: Algemeen

Wat vindt men van de huidige discussie over normen en waarden?

Welke normen en waarden vindt men belangrijk (invullijst)?

Welke delen ze, welke niet (invullijst)?

3. Normen en Waarden: Verkeer en Vervoer (hoe het zou moeten: de theorie)

Welke normen en waarden hebben betrekking op verkeer en vervoer?

Welke plaats nemen verkeers- en vervoersgerelateerde normen en waarden in ten opzichte van andere waarden en normen?

Zijn er normen en waarden met betrekking tot verkeer en vervoer die obsoleet geworden zijn?

4. Normen en Waarden: Verkeer en Vervoer (hoe het is: gedrag)

Wat kan er echt niet in het verkeer (invullijstje)? Ergernis of groot probleem?

Wanneer mag je afwijken van normen en waarden in het verkeer (invullijstje)?
Waarom?

Waar zit het grootste probleem: bij wetten of bij moraal waar (nog) geen wetgeving voor is?

5. Oplossingen

Wetten? Handhaving? Mentaliteitsverandering?

Verkeersregels of vormen van handhaving die moeten veranderen (invullijst)?

Eigenbelang versus collectief belang.

Vervoer als recht of als dienstverlening? Wat is de gevoelswaarde van eigen hoffelijkheid in het verkeer.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Informatie en Documentatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Tel 070-3517049 / Fax 070-3516430

