

# Draagvlakonderzoek 2002

Resultaten van een onderzoek onder de Nederlandse  
bevolking naar draagvlak voor verkeers- en  
vervoersbeleid 1992 t/m 2002

Oktober 2002

# Draagvlakonderzoek 2002

Resultaten van een onderzoek onder de Nederlandse  
bevolking naar draagvlak voor verkeers- en  
vervoersbeleid 1992 t/m 2002

Oktober 2002

---

## Colofon

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

**Informatie:** Yvonne Need  
**Telefoon:** 010 – 282 5668  
**Fax:** 010 – 282 5642  
**E-mail:** [y.need@avv.rws.minvenw.nl](mailto:y.need@avv.rws.minvenw.nl)  
**Rapportnummer:** VO.2001.048

**Uitgevoerd door:** NIPO *Consult*  
**Auteurs:**  
Jan Pieter Groeneveld  
Roos Frederikse  
Lea Mazor

**Opmaak:** Yvonne Need

**Datum:** Oktober 2002

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>4</b>
<b>1 INLEIDING</b>	<b>6</b>
1.1 ACHTERGROND	6
1.2 DOEL VAN HET ONDERZOEK	6
1.3 METHODE VAN ONDERZOEK	7
1.4 OPZET VAN DE RAPPORTAGE	7
<b>DEEL 1: MONITOREN DRAAGVLAK</b>	<b>8</b>
<b>2 VERKEER- EN VERVOERBELEID ALGEMEEN: NOG STEEDS WEINIG VERTROUWEN IN OVERHEID BIJ OPLOSSEN BEREIKBAARHEIDSPROBLEMATIEK</b>	<b>9</b>
2.1 VERKEER EN VERVOER EEN GROOT EN STABIEL PROBLEEM	9
2.1.1 <i>Verkeer en Vervoer blijft één van de grootste probleemgebieden in Nederland</i>	9
2.1.2 <i>Totaal probleembesef verkeer en vervoer: door de jaren heen stabiel</i>	10
2.2 DRUKTE OP DE WEG BLIJFT GROOTSTE PROBLEEM, OPENBAAR VERVOER GEEN GOED ALTERNATIEF	10
2.3 KENNIS EN VERTROUWEN OVERHEIDSBELEID: KENNIS EN VERTROUWEN OP LAAG NIVEAU	10
2.3.1 <i>Kennis beleid: kennis beleid daalt verder</i>	10
2.3.2 <i>Vertrouwen overheidsinspanningen: vertrouwen in overheidsinspanningen blijft laag</i>	11
<b>3 ACCEPTATIE TOTAALPAKKET MAATREGELN: HOGERE TOTALE DRAAGVLAKSCORE VEROORZAAKT DOOR NIEUWE MAATREGELN</b>	<b>13</b>
<b>4 BEREIKBAARHEID: NOG STEEDS WEINIG DRAAGVLAK VOOR PRIJSBELEID</b>	<b>15</b>
4.1 PROBLEEMBESEF BEREIKBAARHEID: PROBLEEMBESEF ONVERANDERD	16
4.2 VERWACHTE EFFECTIVITEIT: BURGER VERWACHT MEER EFFECT VAN ONBEPRIJDE MAATREGELN DAN VAN PRIJSMATREGELN	17
4.3 PERCEPTIE PROBLEEMEIGENDOM BEREIKBAARHEID: RIJKSOVERHEID IN TOENEMENDE MATE HOOFDVERANTWOORDELIJK	18
<b>5 VERKEERSVEILIGHEID: GROOT DRAAGVLAK VOOR DE MEESTE MAATREGELN</b>	<b>19</b>
5.1 PROBLEEMBESEF VERKEERSVEILIGHEID: MAATSCHAPPELIJK PROBLEEMBESEF LIJKT VERDER TOEGENOMEN	20
5.2 VERWACHTE EFFECTIVITEIT: MEESTE MAATREGELN NAAR VERWACHTING EFFECTIEF	21
5.3 PERCEPTIE PROBLEEMEIGENDOM VERKEERSVEILIGHEID: OOK LOKALE OVERHEDEN EN BURGER ZIJN IN STERKE MATE VERANTWOORDELIJK	22

---

<b>6</b>	<b>LEEFBAARHEID: EEN GROOT DRAAGVLAK VOOR HET NIEUWE RIJDEN EN WILDVOORZIENINGEN.....</b>	<b>24</b>
6.1	PROBLEEMBESEF LEEFBAARHEID: PERSOONLIJK PROBLEEMBESEF LEEFBAARHEID BLIJFT AFNEMEN .....	25
6.2	EFFECTIVITEIT: REDELIJK HOGE VERWACHTINGEN VAN HET NIEUWE RIJDEN EN WILDVOORZIENINGEN.....	26
6.3	PERCEPTIE PROBLEEMEIGENDOM LEEFBAARHEID: BREDE MAATSCHAPPELIJKE COALITIE NODIG OM PROBLEMEN OP TE LOSSEN.....	26
	<b>DEEL 2: THEMA'S.....</b>	<b>28</b>
<b>7</b>	<b>TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN: OVERHEID MOET INVESTEREN IN VERNIEUWINGEN .....</b>	<b>29</b>
<b>8</b>	<b>BETALEN NAAR GEBRUIK: POSITIEVE HOUDING, ONDANKS VERWACHTE KOSTENSTIJGING .....</b>	<b>31</b>
8.1	POSITIEVE HOUDING TEN OPZICHTE VAN ‘BETALEN VOOR GEBRUIK’.....	31
8.2	MEN VERWACHT LICHT KOSTENSTIJGING BIJ BETALEN NAAR GEBRUIK .....	31
<b>9</b>	<b>GOEDERENVERVOER GOED IMAGO, ONDANKS DE ERVAREN OVERLAST EN ONVEILIGHEIDSGEVOELEN.....</b>	<b>32</b>
	<b>BIJLAGE 1 ONDERZOEKSVERANTWOORDING .....</b>	<b>33</b>
	<b>BIJLAGE 2 TOELICHTING OPBOUW PROBLEEMBESEF-INDICATOREN .....</b>	<b>35</b>
	<b>BIJLAGE 3 TIJDREEKSEN PROBLEEMBESEF-INDICATOREN EN DRAAGVLAKSCORES MAATREGELENPAKKET .....</b>	<b>37</b>
	<b>BIJLAGE 4 SET VAN MAATREGELEN .....</b>	<b>38</b>
	<b>BIJLAGE 5 SAMENSTELLING VAN DE BEGELEIDINGSCOMMISSIE.....</b>	<b>40</b>

---

# 1 Inleiding

---

## 1.1 Achtergrond

Sinds 1992 vindt jaarlijks in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat onderzoek plaats naar het draagvlak voor het verkeer- en vervoerbeleid bij het Nederlandse publiek. Deze jaarlijkse monitor geeft inzicht in de wijze waarop het draagvlak voor belangrijke beleidsmaatregelen (op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid) zich ontwikkelt. In de draagvlakmetingen sinds 2000 wordt daarnaast speciaal aandacht besteed aan een wisselend aantal nieuwe beleidsthema's.

Ook dit jaar is in februari een nieuwe meting verricht naar het draagvlak voor verkeer- en vervoerbeleid. De monitor borduurt voort op de in het verleden uitgevoerde metingen zodat trends en ontwikkelingen kunnen worden waargenomen.

Draagvlak wordt sinds de meting in 2001 uitgedrukt in het aantal voorstanders van bepaalde maatregelen. Daarnaast is ook een aantal andere factoren van belang:

- **Persoonlijk probleembesef:** in hoeverre ervaart de burger zelf problemen op het gebied van verkeer en vervoer?
- **Maatschappelijk probleembesef:** hoe ernstig vindt de burger dat problemen op het gebied van verkeer en vervoer in het algemeen zijn?
- **Gepercipieerde effectiviteit van beleid:** wat is volgens de burger de effectiviteit van bestaande en/of mogelijke toekomstige beleidsmaatregelen?
- **Probleemeigendom:** wie houdt de burger verantwoordelijk voor het oplossen van problemen?

Deze opzet is terug te vinden in de opbouw van de hoofdstukken die ingaan op het draagvlak voor bereikbaarheidsmaatregelen (hoofdstuk 3), verkeersveiligheidsmaatregelen (hoofdstuk 4) en leefbaarheidsmaatregelen (hoofdstuk 5). Deze hoofdstukken beginnen telkens met een beschrijving van de onderzoeksresultaten met betrekking tot het draagvlak voor specifieke verschillende maatregelen. Vervolgens gaan we in afzonderlijke paragrafen in op het (persoonlijk en maatschappelijk) probleembesef, de gepercipieerde effectiviteit en het probleemeigendom.

## 1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van het kwantitatieve onderzoek is meerledig en kan als volgt worden samengevat:

- Vaststellen in welke mate het Nederlandse publiek *kennis* heeft van het verkeer- en vervoerbeleid en in hoeverre deze kennis in de afgelopen jaren is veranderd;
- Vaststellen hoe groot het *draagvlak* is voor het beleid en in hoeverre dit in de afgelopen jaren is veranderd;

- 
- Vaststellen hoe de burger aankijkt tegen de verantwoordelijkheid van verschillende maatschappelijke actoren (overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en de burger zelf) voor de verkeer- en vervoerproblematiek

### 1.3 Methode van onderzoek

Sinds 2001 worden de respondenten op een elektronische manier ondervraagd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een database van het NIPO met daarin circa 30.000 huishoudens, ruim 75.000 personen, [Capi@home®](#). De respondenten hebben de vragenlijst via de computer ingevuld en geretourneerd. Een uitgebreide onderzoeksverantwoording is opgenomen in bijlage 1.

In de jaren 1992 tot en met 2000 is gebruik gemaakt van een vaste set van maatregelen die het SVV-II beleid representeerden. Sinds 2001 adviseert een begeleidingscommissie <sup>1</sup>van het onderzoek welke maatregelen in het onderzoek het beste het actuele verkeers- en vervoersbeleid representeren. Alle maatregelen worden door de begeleidingscommissie toebedeeld aan één van de drie hoofdthema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Bij deze indeling is gelet op het hoofddoel dat een bepaalde maatregel dient. Hiermee is niet gezegd dat de maatregel niet tegelijkertijd ook andere doelen kan dienen.

### 1.4 Opzet van de rapportage

Het rapport bestaat uit twee delen.

Het eerste deel van het rapport (hoofdstuk 2 tot en met 6) behandelt het draagvlak voor het verkeer- en vervoerbeleid; dit betreft het monitorgedeelte van het onderzoek. In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van burgers over het verkeer- en vervoerbeleid in het algemeen weergegeven. Hoofdstuk 3 behandelt de acceptatie van het totaalpakket aan maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Hoofdstuk 4 tot en met 6 gaan vervolgens dieper in op drie afzonderlijke deelgebieden: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Het tweede deel van het rapport gaat in op specifieke thema's; deze zijn in samenspraak met de begeleidingscommissie geselecteerd en kunnen per jaar verschillen. Hoofdstuk 7 tot en met 9 beschrijven achtereenvolgens het draagvlak voor het beleid met betrekking tot de thema's technologische ontwikkelingen, 'betalen voor gebruik' en goederenvervoer.

Waar mogelijk worden in dit rapport de uitkomsten van het Draagvlakonderzoek 2002 vergeleken met de uitkomsten van voorgaande jaren (zie ook bijlage 3).

---

<sup>1</sup> De samenstelling van de begeleidingscommissie is opgenomen in bijlage 5.

---

## Deel 1: Monitoren Draagvlak

---



---

## 2 Verkeer- en vervoerbeleid algemeen: nog steeds weinig vertrouwen in overheid bij oplossen bereikbaarheidsproblematiek

---

### 2.1 Verkeer en vervoer een groot en stabiel probleem

#### 2.1.1 Verkeer en Vervoer blijft één van de grootste probleemgebieden in Nederland

De twee thema's die bij de vorige meting al als verreweg de belangrijkste probleemgebieden in de Nederlandse samenleving werden aangeduid, worden nu nog vaker genoemd: criminaliteit, wet en orde (van 62% in 2001 gestegen naar 69%) en gezondheid en zorg (van 59% in 2001 gestegen naar 64%). Hoewel op enige afstand, blijkt verkeer en vervoer (stabiel op 33%) in de ogen van het publiek nog steeds een zeer prominent probleemgebied in onze samenleving te zijn. Onderwerpen als minderheden en discriminatie (20%), onderwijs en wetenschappen (19%), ethiek en moraal (15%), milieu (15%), inkomens, prijzen en belastingen (15%) en de verzorgingsstaat (12%) ervaart het publiek als minder prangend. Bij deze antwoorden moet worden opgemerkt dat de omgeving waarin de vraag wordt gesteld niet neutraal is; het gaat hier immers om een onderzoek over verkeer en vervoer. Problemen op het gebied van verkeer en vervoer worden hierdoor mogelijk vaker genoemd dan wanneer het een onderzoek betreft dat niet specifiek over verkeer en vervoer gaat.

#### 1 De belangrijkste probleemgebieden van de Nederlandse samenleving (geholpen, %, n=1878)



---

### 2.1.2 Totaal probleembesef verkeer en vervoer: door de jaren heen stabiel

Het totale probleembesef is een indicator voor de mate waarin verkeersproblemen leven bij de burger. In deze indicator zijn zowel persoonlijke ervaringen met problemen als inschattingen over de ernst van de problemen voor de maatschappij als geheel meegenomen. De aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid maken alle drie onderdeel uit van dit totale probleembesef.<sup>2</sup>

Al sinds het begin van de meting varieert het totale probleembesef van 46% tot 50%. Ook dit jaar wordt daar niet van afgeweken; het totale probleembesef bij de Draagvlakmeting 2002 ligt op 48%.

#### *2 Totaal probleembesef verkeer en vervoer stabiel*

Jaar	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
%	50	48	48	46	48	46	47	46	47	48

### 2.2 Drukke op de weg blijft grootste probleem, openbaar vervoer geen goed alternatief

Het mag geen verrassing heten dat men de drukte op de weg nog altijd als het grootste probleem beschouwt op het gebied van verkeer en vervoer (genoemd door 67%). Een andere veel voorkomende mening is dat het openbaar vervoer van slechte kwaliteit is (43%). Andere problemen die regelmatig worden genoemd, hangen met de hiervoor genoemde problemen samen: slechte infrastructuur (8%) en hoge prijzen van het openbaar vervoer (8%). Kort samengevat komen de problemen op het gebied van verkeer en vervoer in de ogen van de burger dus voornamelijk neer op het volgende dilemma: 'Het is te druk op de weg en het openbaar vervoer is geen goed alternatief'.

Andere probleemgebieden in de ogen van het publiek zijn het wangedrag van medeweggebruikers (7%), milieuvervuiling (6%) en hoge brandstofprijzen en heffingen (4%). De verkeersveiligheid, de parkeerproblematiek en het overheidsbeleid werden in 2001 nog veelvuldig genoemd, maar in 2002 slechts zelden.

### 2.3 Kennis en vertrouwen overheidsbeleid: kennis en vertrouwen op laag niveau

#### 2.3.1 Kennis beleid: kennis beleid daalt verder

De afgelopen jaren is het percentage van de bevolking dat naar eigen zeggen weet wat de overheid de komende jaren met haar verkeer- en vervoerbeleid poogt te bereiken sterk afgenomen. De dalende tendens van 58% in 1999 en 56% in 2000 naar 46% in 2000 zet zich door tot 32% in 2002. Slechts één op de drie Nederlanders zegt op dit moment dus te weten welke doelen de overheid met haar verkeer- en vervoerbeleid nastreeft. Hiermee ligt de kennis van het beleid op het laagste niveau sinds het begin van de metingen in 1992. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat er de afgelopen tijd veel onduidelijkheid heeft geheerst rondom de besluitvorming ten aanzien van een aantal projecten

---

<sup>2</sup> Bijlage 2 bevat uitleg over de precieze betekenis en opbouw van het begrip probleembesef.

op het gebied van verkeer en vervoer: rekening rijden, kilometerheffing, de privatisering van Schiphol en de Betuwelijn.

*3 Kennis doelen overheidsbeleid op het gebied van verkeer en vervoer (weergegeven is percentage van de bevolking dat naar eigen zeggen op de hoogte is, n=1878)?*

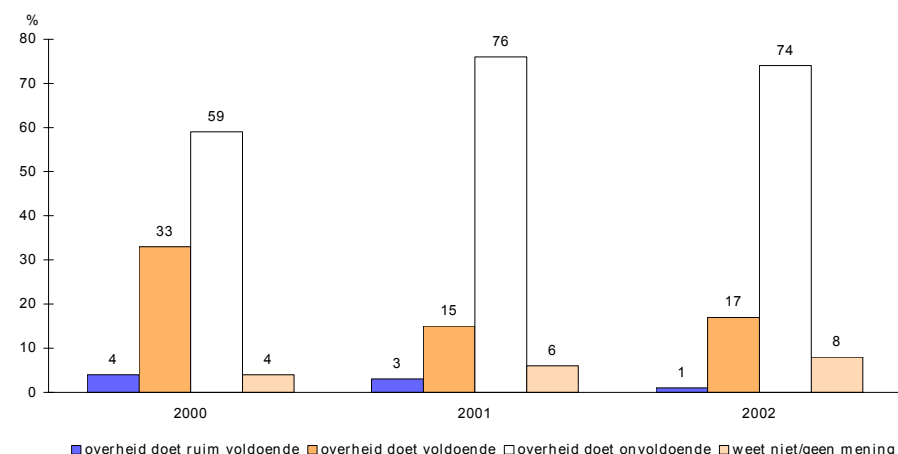
Jaar	1992	1994	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
%	34	39	43	47	35	58	56	46	32

Aan degenen die aangaven op de hoogte te zijn van de doelstellingen van het verkeer- en vervoerbeleid is gevraagd deze te noemen. De meest genoemde doelstelling van het overheidsbeleid is het oplossen van het fileprobleem (16%). Hiermee samenhangend noemt 7% het terugdringen van autogebruik, 3% rekening rijden en 2% het verbeteren van de infrastructuur. Naast autogerelateerde zaken worden ook het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer (10%) en het bevorderen van het gebruik ervan (7%) regelmatig genoemd. De geholpen bekendheid met het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan (NVVP) is het afgelopen jaar flink gestegen, van 21% in 2001 naar 32% in 2002.

**2.3.2 Vertrouwen overheidsinspanningen: vertrouwen in overheidsinspanningen blijft laag**

Net als vorig jaar is circa driekwart (74%) van de Nederlandse bevolking van mening dat de overheid onvoldoende doet om de verkeers- en vervoersproblemen te verminderen. Slechts 3% van de bevolking is van mening dat de regering meestal de juiste dingen doet op het gebied van verkeer en vervoer.

*4 Vertrouwen in overheidsinspanningen op het gebied van verkeer en vervoer (% , n=1878)*



Ten aanzien van de effecten van het overheidsbeleid blijft eveneens een negatief beeld bestaan. Net als in 2001 verwacht circa driekwart van de

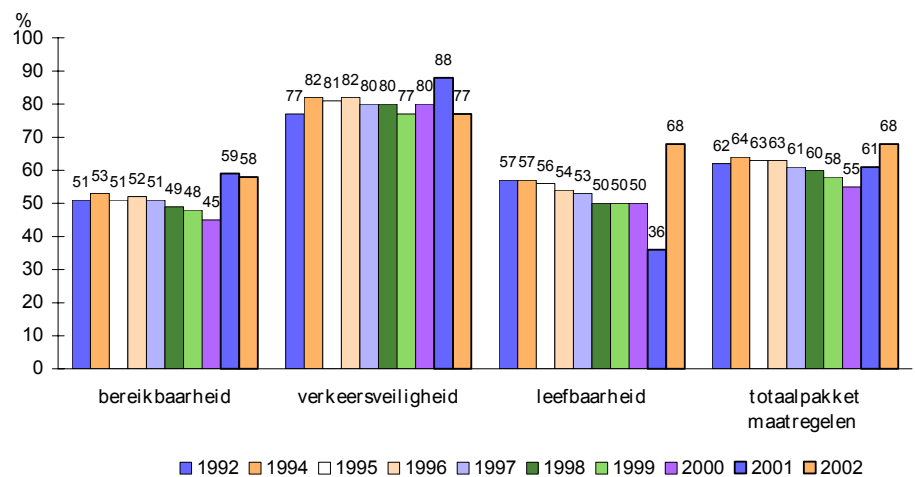
---

bevolking niet dat door toedoen van het overheidsbeleid de verkeers- en vervoersproblemen de komende jaren zullen veranderen. Op het gebied van verkeersveiligheid verwacht 16% verbetering, op het gebied van files 15% en op het gebied van milieu 8%.

### 3 Acceptatie totaalpakket maatregelen: hogere totale draagvlakscore veroorzaakt door nieuwe maatregelen

In de onderstaande figuur is in één oogopslag te zien hoe het draagvlak voor maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid zich de afgelopen jaren in grote lijnen heeft ontwikkeld. In de hoofdstukken 4 tot en met 6 gaan wij dieper in op de drie afzonderlijke deelgebieden.

*5 De acceptatie van maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (weergegeven is het gemiddelde percentage voorstanders per pakket<sup>3</sup>)*



De gemiddelde acceptatie van elk van de drie pakketten laat in 2001 en 2002 sterke afwijkingen zien ten opzichte van de voorgaande jaren.

- De gemiddelde draagvlakscore voor maatregelen op het gebied van bereikbaarheid ligt met 58% op ongeveer hetzelfde niveau als in 2001, maar nog altijd duidelijk hoger dan in de jaren voor 2001.
- De gemiddelde draagvlakscore voor maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid ligt met 77% duidelijk lager dan de 88% in 2001 en is daarmee weer op het niveau terechtgekomen van de jaren voor 2001.
- De gemiddelde draagvlakscore voor maatregelen op het gebied van leefbaarheid is met 68% enorm gestegen, niet alleen ten opzichte van 2001 (36%), maar ook vergeleken met de jaren voor 2001.
- De totale draagvlakscore van *alle* voorgelegde maatregelen is verder gestegen, van 55% in 2000 en 61% in 2001 naar 68% in 2002.

<sup>3</sup> Om een vergelijking met voorgaande jaren mogelijk te maken, zijn de respondenten zonder mening buiten beschouwing gelaten en wordt de basis gevormd door hen die een mening kenbaar hebben gemaakt (voor- of tegenstander).

---

De mutaties in de draagvlakscores van de laatste jaren zijn slechts in geringe mate toe te schrijven aan duidelijke veranderingen in de houding van het publiek ten aanzien van maatregelen die ook al in voorgaande metingen zijn voorgelegd. De belangrijkste oorzaak voor de afwijkingen is gelegen in de samenstelling van de set van maatregelen die het beleid weerspiegelen. Net als in 2001 heeft de voorgelegde set van maatregelen in 2002 immers een behoorlijk aantal veranderingen ondergaan (zie bijlage 4).

Zo is de lagere score voor de set van verkeersveiligheidsmaatregelen te wijten aan het toevoegen van een aantal sancties en het weglaten van een aantal 'vriendelijke' maatregelen. De hogere score voor leefbaarheidsmaatregelen is te wijten aan het omgekeerde: het vervangen van 'onvriendelijke' door 'vriendelijke' maatregelen. Deze laatste veranderingen zijn ook de hoofdoorzaak van de stijging van de draagvlakscore voor het totaalpakket aan maatregelen.

De draagvlakscores van de drie pakketten vertonen onderling eveneens duidelijke verschillen.

- Het pakket bereikbaarheidsmaatregelen heeft de laagste draagvlakscore. Dit is mogelijk te verklaren door het relatief grote aantal prijsmaatregelen in dit pakket.
- Het pakket verkeersveiligheidsmaatregelen heeft de hoogste draagvlakscore. Dit is mogelijk te verklaren doordat dit pakket juist geen prijsmaatregelen bevat en (bij goed gedrag in het verkeer) geen directe kosten voor het individu met zich meebrengt.

Bij het trekken van conclusies over de mate waarin bereikbaarheids-, verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen in het algemeen worden geaccepteerd, moet tevens in het achterhoofd worden gehouden dat sommige maatregelen op basis van hun hoofddoel aan één van de drie pakketten zijn toegedeeld, maar kunnen ook bijdragen aan de doelen van een ander pakket.

---

## 4 Bereikbaarheid: nog steeds weinig draagvlak voor prijsbeleid

---

In hoofdstuk 3 viel te zien dat het draagvlak voor het totaalpakket aan bereikbaarheidsmaatregelen ongeveer op hetzelfde niveau ligt als in 2001. Het draagvlak voor verschillende specifieke maatregelen op dit gebied loopt net als in voorgaande jaren sterk uiteen. Zo is in de strijd tegen de bereikbaarheidsproblemen nog steeds weinig steun te vinden voor prijsmaatregelen. Zeer negatief is het beeld ten aanzien van het uitbreiden van betaald parkeren bij gemeenten en bedrijven; net als bij de vorige meting is ruim 80% van de bevolking tegen. Ook tegen de aanleg van nieuwe tolwegen, -bruggen en -tunnels bestaat grote weerstand: 29% is voorstander en 68% tegenstander van deze maatregel. Dit betekent een lichte toename van het draagvlak ten opzichte van 2001, toen 23% voor en 72% tegen was.

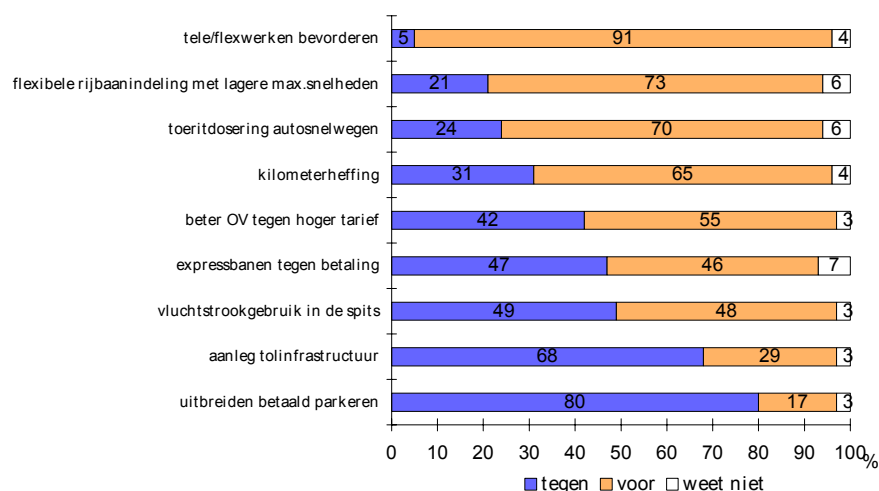
Over de mogelijkheid om tegen betaling gebruik te kunnen maken van een expresbaan zonder file lopen de meningen sterk uiteen: 44% is voorstander van deze maatregel, terwijl 48% er tegen is. Dit betekent een afname van het draagvlak ten opzichte van 2001, toen 51% voor was en 41% tegen. Hetzelfde geldt voor het verbeteren van het openbaar vervoer binnen de bebouwde kom wanneer dit gepaard gaat met hogere tarieven. Bij deze maatregel is het percentage voorstanders afgenomen van 56% naar 54% en het percentage tegenstanders toegenomen van 38% naar 42%.

De meeste onbeprijde benuttingmaatregelen worden duidelijk positiever beoordeeld. Zo is het percentage voorstanders van het bevorderen van flex- en telewerken via bedrijven toegenomen van 86% in 2001 naar 91% in 2002. Ook de flexibele rijbaanindeling met lagere maximumsnelheden (73% voorstander, niet veranderd ten opzicht van 2001) en toeritdosering naar snelwegen met behulp van verkeerslichten (69% voorstander) kunnen op brede steun rekenen. Het vluchtstrookgebruik in de spits is een uitzondering op het positieve beeld ten aanzien van onbeprijde benuttingsmaatregelen: het percentage voorstanders is gedaald van 60% in 2001 naar 48% in 2002. Kennelijk vreest men in toenemende mate dat de veiligheid in het geding zou kunnen komen door invoering van deze maatregel.

Het draagvlak voor de kilometerheffing komt afzonderlijk aan de orde in hoofdstuk 8.

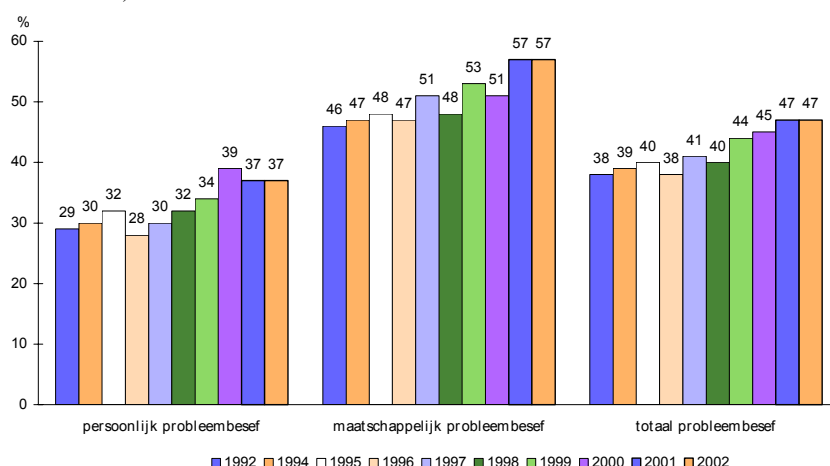
Het streven van de overheid om een gemiddelde spitssnelheid van 60 kilometer per uur te bereiken, ligt volgens het publiek te laag. Volgens het publiek zou de doelstelling gemiddeld circa 90 kilometer per uur moeten zijn. Dit is ook beduidend hoger dan de gemiddelde snelheid die volgens het publiek nu wordt gehaald (75 kilometer per uur).

## 6 Percentage voor- en tegenstanders van maatregelen bereikbaarheid



### 4.1 Probleembesef bereikbaarheid<sup>4</sup>: probleembesef onveranderd

#### 7 Persoonlijk, maatschappelijk en totaal probleembesef bereikbaarheid (% n=1878)



Het gelijk gebleven draagvlak voor het totaalpakket aan bereikbaarheidsmaatregelen is mogelijk voor een deel te verklaren doordat het totale probleembesef op dit gebied is gestabiliseerd op het niveau van 2001 (47%). Het persoonlijk probleembesef op het gebied van bereikbaarheid ligt op 37% en is ten opzichte van vorig jaar eveneens gelijk gebleven. Net als in 2001 heeft:

- 58% van de bevolking wel eens last heeft van files op autosnelwegen;
- 43% op verkeersaders binnen de bebouwde kom;
- 38% op andere wegen dan snelwegen buiten de bebouwde kom.

<sup>4</sup> Bijlage 2 bevat uitleg over de precieze opbouw van het begrip probleembesef.



---

Naar reismotieven opgesplitst heeft<sup>5</sup>:

- 42% wel eens last van files van of naar een recreatiebestemming;
- 38% van of naar familiebezoek (gestegen van 35% in 2001);
- 26% van of naar het werk (gedaald van 29% in 2001);
- 22% van of naar zakenbezoek;
- 17% van of naar een winkelcentrum.

De moeite met het vinden van een parkeerplaats is iets afgenomen. Van alle automobilisten en motorrijders heeft 24% vaak moeite met het vinden van een parkeerplaats en nog eens 62% af en toe.

Het maatschappelijk probleembesef<sup>6</sup> op het gebied van bereikbaarheid heeft zich gestabiliseerd op 57%. De situatie met betrekking tot files op de autosnelwegen is in de ogen van het publiek zeer ernstig; het percentage dat hier van een onacceptabele of onhoudbare situatie spreekt, is wederom gestegen en ligt nu op 81%. De mening over de fileproblemen in de binnenstad (volgens 57% onacceptabel of onhoudbaar) en op andere wegen dan snelwegen buiten de bebouwde kom (volgens 34% onacceptabel of onhoudbaar) heeft zich het afgelopen jaar niet significant veranderd.

#### **4.2 Verwachte effectiviteit: burger verwacht meer effect van onbeprijde maatregelen dan van prijsmaatregelen**

Van alle maatregelen is nagegaan in hoeverre men verwacht dat ze een bijdrage zullen leveren aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem. Tussen het draagvlak voor de voorgelegde maatregelen en de verwachte effectiviteit die men uitspreekt, bestaat een nauwe samenhang. Van de maatregelen die als minst populair naar voren zijn gekomen, verwachten burgers het minste effect voor wat betreft hun bijdrage aan de bestrijding van het bereikbaarheidsprobleem. Mogelijk is men tegen een maatregel, omdat men er weinig effect van verwacht.

In het algemeen verwachten burgers dan ook weinig effecten van prijsmaatregelen. Met name ten aanzien van een beperking van het gratis parkeren bij bedrijven en gemeenten is de verwachte effectiviteit zeer laag. Iets minder sceptisch staat men tegenover de aanleg van tolinfrastructuur, expresbanen en de verbetering van het openbaar vervoer binnen de bebouwde kom wanneer deze gepaard gaat met hogere tarieven.

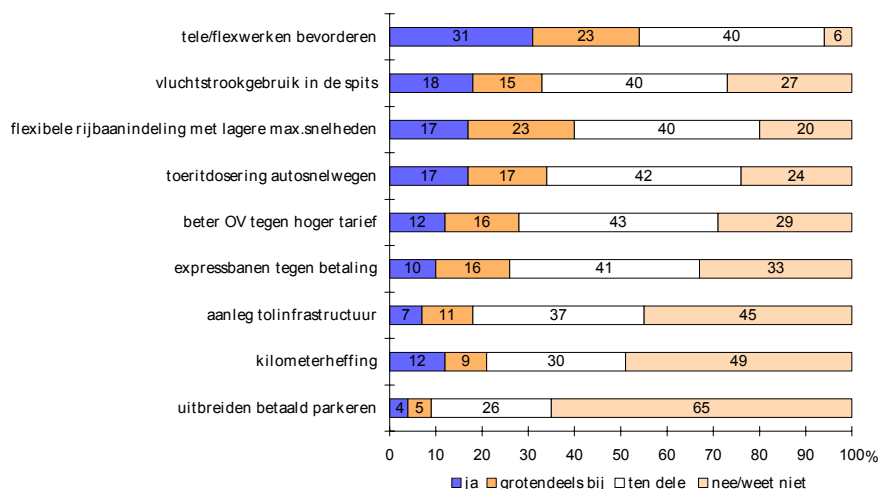
Maatregelen waarvan het publiek meer verwacht ten aanzien van het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek zijn toeritdosering naar autosnelwegen, flexibel rijbaangebruik met lagere maximumsnelheden, vluchtstrookgebruik in de spits en vooral het bevorderen van tele- en flexwerken. In hoofdstuk 8 wordt aandacht besteed aan de verwachte effectiviteit van kilometerheffing.

---

<sup>5</sup> Deze percentages hebben betrekking op de gehele bevolking.

<sup>6</sup> Uit de voorgaande metingen is de schaal overgenomen om de ernst van de situatie aan te geven. Dit is een vierpunts-schaal van 'geen probleem', 'acceptabel', 'onacceptabel' tot 'onhoudbaar'.

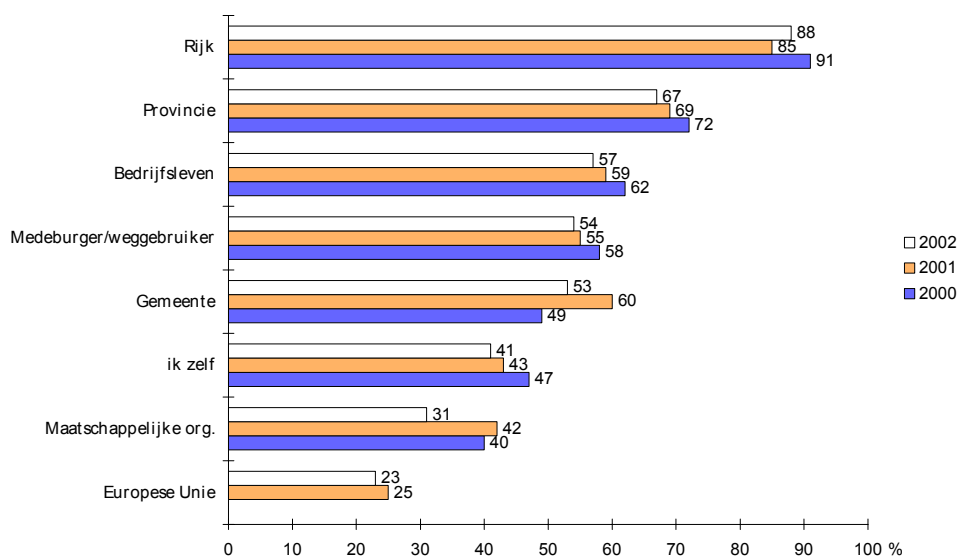
## 8 Verwachte effectiviteit bereikbaarheidsmaatregelen?



### 4.3 Perceptie probleemeigendom<sup>7</sup> bereikbaarheid: Rijksoverheid in toenemende mate hoofdverantwoordelijk

De Rijksoverheid (88%) wordt in toenemende mate als hoofdverantwoordelijke gezien voor het oplossen van bereikbaarheidsproblemen. Alle andere instanties en personen worden minder vaak genoemd dan bij de vorige meting. In vergelijking met de probleemgebieden leefbaarheid en verkeersveiligheid (die later in dit rapport aan de orde komen) valt vooral op dat men op het gebied van bereikbaarheid maatschappelijke organisaties (31%), zichzelf (41%) en medeburgers (54%) een minder actieve rol toedicht bij het oplossen van problemen.

#### 9 Probleemeigendom bereikbaarheid (geholpen, %, n=1878)



<sup>7</sup> In hoofdstuk 11 wordt dieper ingegaan op het begrip probleemeigendom.

---

## 5 Verkeersveiligheid: groot draagvlak voor de meeste maatregelen

---

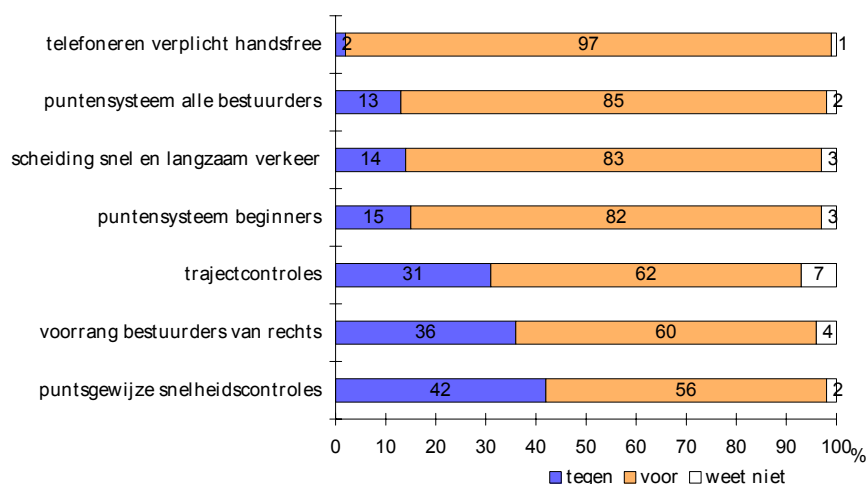
Het doorvoeren van een tweetal aanpassingen in het handhavingssysteem, te weten striktere voorwaarden ten aanzien van het rijbewijs en trajectcontroles, kan op brede steun van de bevolking rekenen. Met name het hanteren van striktere voorwaarden ten aanzien van het rijbewijs kent veel voorstanders. Ruim 80% van de bevolking is voorstander van het beginnersrijbewijs dat na vijf jaar wordt omgezet in een definitief rijbewijs, op voorwaarde dat men in die periode van vijf jaar niet teveel strafpunten heeft verzameld. De invoering van een puntensysteem voor alle automobilisten kan eveneens op instemming rekenen van meer dan 80% van de bevolking. Dit zou inhouden dat niet alleen van beginnende maar ook van ervaren automobilisten wordt bijgehouden welke ernstige verkeersovertredingen zij hebben begaan en dat het rijbewijs kan worden ingenomen indien de bestuurder te vaak op slecht of onverantwoord rijgedrag is betrapt.

Trajectcontroles, waarbij de gemiddelde snelheid op een bepaald traject wordt gemeten, kunnen rekenen op meer draagvlak dan puntsgewijze snelheidscontroles; 62% is voorstander van trajectcontroles, 56% voor meer puntsgewijze controles. Kennelijk vindt men dat het gemiddelde gedrag ten aanzien van snelheid er meer toe doet dan een momentopname en zijn kortstondige overtredingen in bepaalde gevallen toelaatbaar. Echter, ook een uitbreiding van het aantal puntsgewijze controles kan op de steun van een (krappe) meerderheid rekenen (56% voorstanders).

Net als in voorgaande jaren is ook nu meer dan 80% voorstander van het doorvoeren van kostbare infrastructuurmaatregelen om snelverkeer en langzaam verkeer te scheiden. De maatregel om in de auto alleen nog maar 'handsfree' bellen toe te staan wordt eveneens nog steeds zeer breed gesteund; 97% van de bevolking is voorstander van deze maatregel.

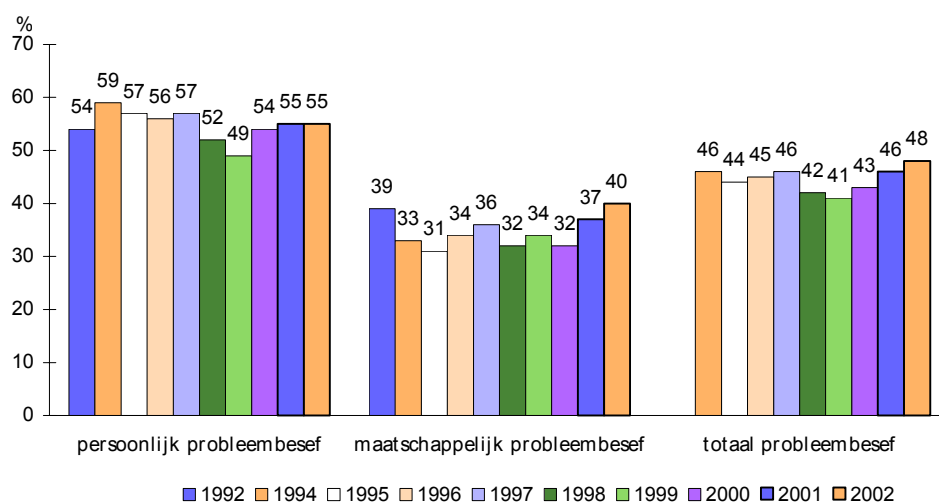
Tegen de reeds ingevoerde verkeersregel 'Voorrang Bestuurders Van Rechts' bestaat nog steeds relatief veel weerstand. Het percentage tegenstanders ligt met 36% wel duidelijk lager dan bij de vorige meting, enkele maanden voor de invoering van de regel; toen was circa de helft van de bevolking tegenstander. Kennelijk is de regel in de praktijk meegevallen.

## 10 Voor- en tegenstanders van maatregelen verkeersveiligheid (% , n=1878)<sup>8</sup>



## 5.1 Probleembesef verkeersveiligheid<sup>9</sup>: maatschappelijk probleembesef lijkt verder toegenomen

### 11 Persoonlijk, maatschappelijk en totaal probleembesef verkeersonveiligheid (% , n=1878)



Het totale probleembesef op het gebied van verkeersveiligheid laat de laatste jaren een stijgende lijn zien. Dit is met name te wijten aan het maatschappelijk probleembesef, dat het afgelopen jaar weer verder gestegen lijkt<sup>10</sup>. In het jaar 2000 lag het gemiddelde probleembesef op 32%. Een jaar later was dit gestegen tot 37% en in 2002 ligt het op 40%.

<sup>9</sup> Bijlage 2 bevat uitleg over de precieze opbouw van het begrip probleembesef.

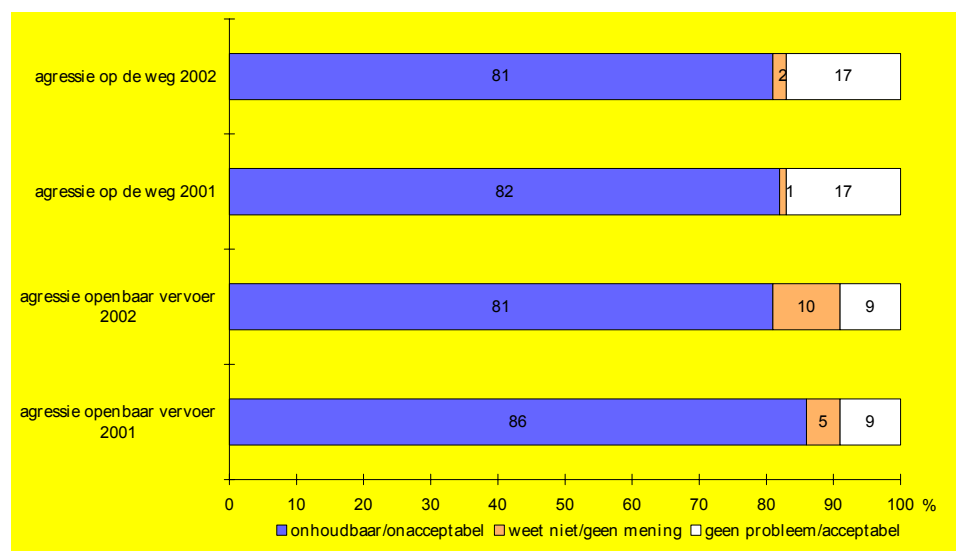
<sup>10</sup> Significant bij 90% betrouwbaarheidsinterval

Het beeld dat men heeft van de verkeersveiligheid op autosnelwegen en andere wegen buiten de bebouwde kom is hiervan de oorzaak. Het percentage van de bevolking dat de situatie met betrekking tot verkeersveiligheid op autosnelwegen als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt, is de afgelopen twee jaar sterk gestegen: van 26% in 2000 naar 38% in 2002. Met betrekking tot de verkeersveiligheid op overige wegen buiten de bebouwde kom is dit oordeel iets minder sterk toegenomen: van 30% in 2000 naar 39% in 2002. De ingeschatte ernst van de situatie binnen de bebouwde kom (volgens 42% onacceptabel of onhoudbaar) ligt op een vergelijkbaar niveau, maar is ten opzichte van vorige jaren gelijk gebleven.

Het persoonlijk probleembesef is de afgelopen twee jaar niet toe- of afgenomen.

De sociale veiligheid in het verkeer is een onderwerp dat beduidend meer mensen zorgen blijft baren dan de verkeersveiligheid in het algemeen. Zowel in het openbaar vervoer als op de weg vinden ruim vier van de vijf Nederlanders de huidige situatie met betrekking tot agressie onacceptabel of onhoudbaar.

12 Sociale veiligheid op de weg en in het openbaar vervoer (% , n=1878)



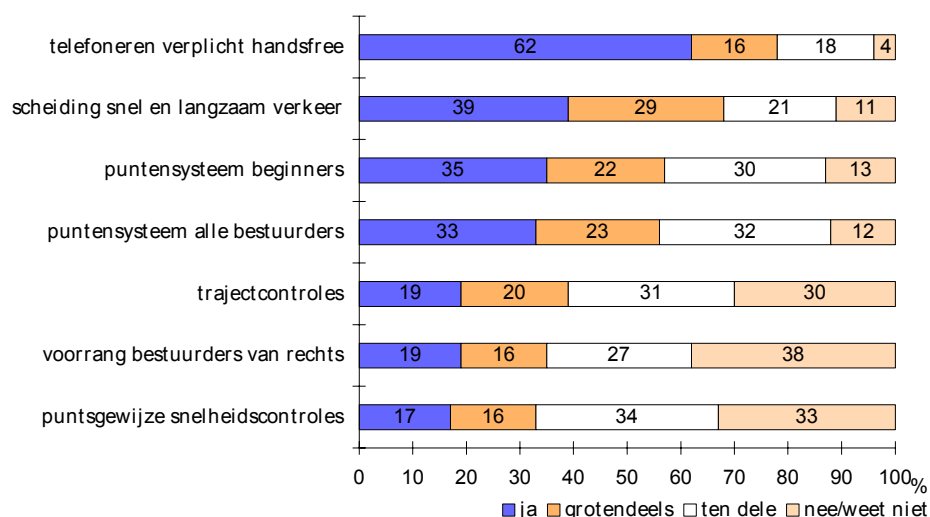
## 5.2 Verwachte effectiviteit: meeste maatregelen naar verwachting effectief

Van de meeste voorgelegde maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid wordt over het algemeen verwacht dat ze een bijdrage zullen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het hoogst zijn de verwachtingen van het verbieden van 'handheld' bellen. Ook van het scheiden van langzaam- en snelverkeer door aanpassingen in de infrastructuur wordt een duidelijk positieve invloed verwacht. Daarnaast kunnen puntensystemen voor beginnende en ervaren automobilisten eveneens een substantiële bijdrage leveren.

Van de effecten van snelheidscontroles is men iets minder overtuigd, maar ook hiervan verwacht nog altijd circa tweederde van de bevolking een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van 'Vorrang Bestuurders Van Rechts' zijn de verwachtingen iets positiever dan een jaar geleden. Toen verwachtte 46% dat deze maatregel niet zou bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Nu is 'nog maar' 38% die mening toegedaan.

### 13 Verwachte effectiviteit verkeersveiligheidsmaatregelen (% , n=1878)



### 5.3 Perceptie probleemeigendom<sup>11</sup> verkeersveiligheid: ook lokale overheden en burger zijn in sterke mate verantwoordelijk

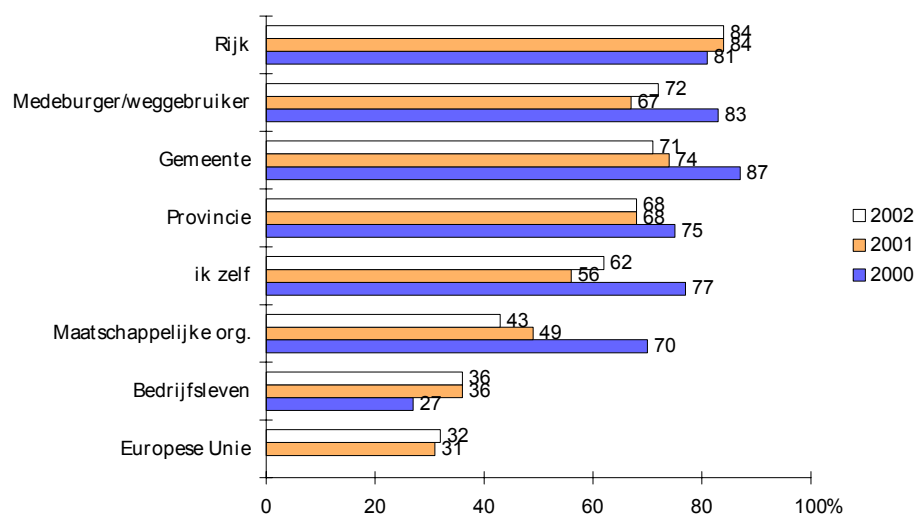
In de ogen van het publiek ligt de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid vooral bij de overheid en toenemende mate bij de burger zelf. Circa 62% (gestegen van 56% in 2001) is van mening zelf bij te moeten dragen aan het oplossen van verkeersveiligheidsproblemen en 72% (gestegen van 67% in 2001) is van mening dat medeweggebruikers dit moeten doen.

Sterker dan bij bereikbaarheid en leefbaarheid ziet men behalve voor de rijksoverheid (84%) ook voor gemeenten (71%) en provincies (68%) een duidelijk rol weggelegd bij het oplossen van verkeersveiligheidsproblemen.

Voor het bedrijfsleven (36%) en de Europese Unie (32%) zagen ook in vorige metingen veel minder burgers een rol weggelegd. Opvallend is dat men steeds minder verantwoordelijkheid toedicht aan maatschappelijke organisaties (43%).

<sup>11</sup> In hoofdstuk 11 wordt dieper ingegaan op het begrip probleemeigendom.

14 Probleemeigendom verkeersveiligheid (geholpen, %, n=1878)



---

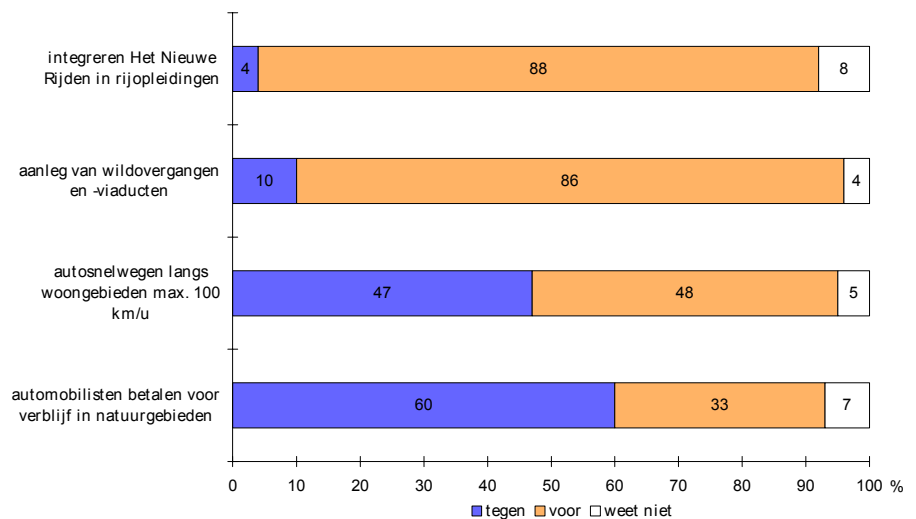
## 6 Leefbaarheid: een groot draagvlak voor Het Nieuwe Rijden en wildvoorzieningen

---

Maar liefst 88% van de bevolking is voorstander van het integreren van Het Nieuwe Rijden in de rijopleidingen. De geholpen bekendheid van Het Nieuwe Rijden ligt op 21%. Ook de aanleg van kostbare wildviaducten en –doorgangen wordt breed geaccepteerd; 86% staat hier positief tegenover. Het idee om automobilisten te laten betalen voor het verblijf met hun auto in natuurgebieden kan daarentegen op weinig sympathie rekenen onder de bevolking; circa zes van de tien Nederlanders spreken zich hiertegen uit. Ook over het idee de maximumsnelheid op autosnelwegen langs woongebieden te verlagen tot honderd kilometer per uur zijn de meningen zeer verdeeld; het percentage voorstanders hiervan (48%) is ongeveer net zo groot als het percentage tegenstanders (47%).

Het verschil in acceptatie tussen enerzijds het integreren van Het Nieuwe Rijden in rijopleidingen en de aanleg van wildvoorzieningen en anderzijds het moeten betalen voor verblijf met de auto in natuurgebieden en het verlagen van maximumsnelheden op bepaalde trajecten duidt erop dat maatregelen ter verbetering van leefomgeving die om een persoonlijk offer vragen weinig geliefd zijn. Het betalen voor verblijf in natuurgebieden zal de automobilist immers rechtstreeks in de portemonnee treffen en bij het verlagen van de maximumsnelheden moet gedeeltelijk afstand worden gedaan van verworven rechten.

15 Percentage voor- en tegenstanders van maatregelen leefbaarheid (%; n=1878)





## 6.1 Probleembesef leefbaarheid<sup>12</sup>: persoonlijk probleembesef leefbaarheid blijft afnemen

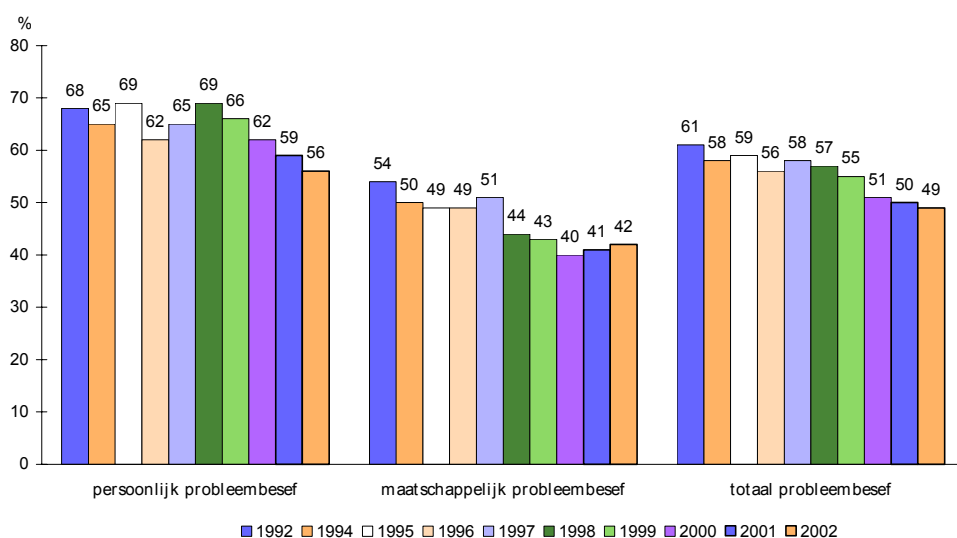
Voor het vierde achtereenvolgende jaar laat het persoonlijk probleembesef op het gebied van leefbaarheid een daling zien. Het percentage van de bevolking dat wel eens overlast heeft van uitlaatgassen in het verkeer is significant gedaald van 66% naar 62%. Ook de overlast als gevolg van lawaai van het verkeer lijkt gedaald (van 52% naar 49%<sup>13</sup>). Ondanks de daling blijft overlast door het verkeer een verschijnsel waar een groot deel van de bevolking wel eens last van heeft.

Het maatschappelijk probleembesef met betrekking tot uitlaatgassen in het verkeer en geluid van het verkeer blijft na een gestage daling sinds het begin van het Draagvlakonderzoek de afgelopen twee jaar op hetzelfde niveau. De situatie met betrekking tot uitlaatgassen in het verkeer wordt door 51% als onacceptabel of onhoudbaar gekwalificeerd en de situatie met betrekking tot geluid van het verkeer door 33%. In 2001 lagen deze percentages op 53%, respectievelijk 29%. Ook het totale probleembesef met betrekking tot de kwaliteit van de leefomgeving verschilt niet significant van de afgelopen jaren.

De huidige verhouding tussen infrastructuur en natuur in ons land vormt volgens de meeste Nederlanders geen bedreiging voor de kwaliteit van de leefomgeving. Net als in voorgaande jaren vindt circa tweederde (63%) van de bevolking *niet* dat Nederland te veel wegen en te weinig groen heeft.

Slechts weinigen (9%) zijn het er niet mee eens dat het bouwen over bestaande (spoor)wegen zorgt voor een betere benutting van de beschikbare ruimte. Bijna de helft (49%) is het er wel mee eens en 7% is het hier zeer mee eens.

16 Persoonlijk, maatschappelijk en totaal probleembesef leefbaarheid (%  
n=1878)



<sup>12</sup> Bijlage 2 bevat uitleg over de precieze opbouw van het begrip probleembesef.

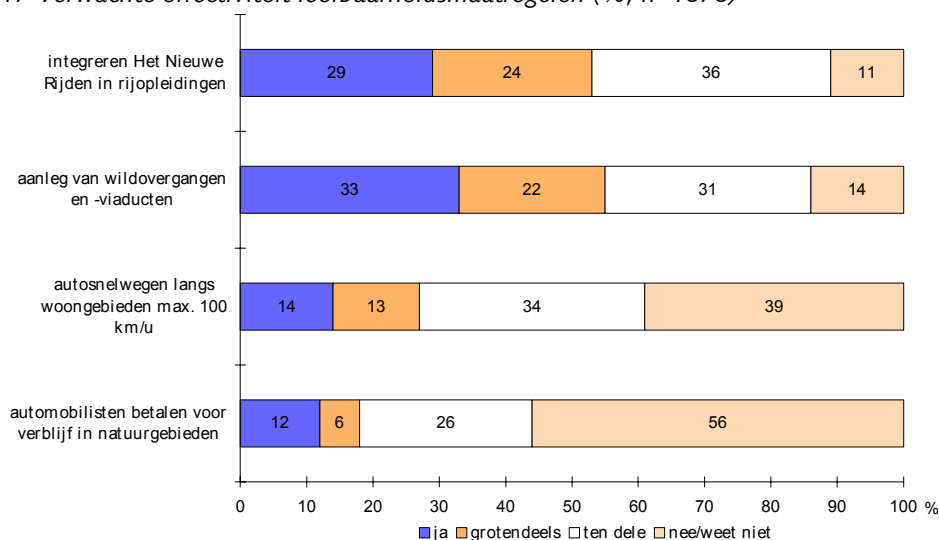
<sup>13</sup> Significant bij 90% betrouwbaarheidsinterval.

## 6.2 Effectiviteit: redelijk hoge verwachtingen van Het Nieuwe Rijden en wildvoorzieningen

Van de voorgelegde leefbaarheidsmaatregelen acht men de aanleg van wildvoorzieningen en de het integreren van Het Nieuwe Rijden redelijk effectieve maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Dit zijn tevens de maatregelen die door een grote meerderheid van de bevolking worden geaccepteerd.

Over de bijdrage van het verlagen van de maximumsnelheid op autosnelwegen langs woongebieden naar 100 kilometer per uur en het beprijzen van verblijf met de auto in natuurgebieden is men over het algemeen sceptisch gestemd. Van het verlagen van de maximumsnelheid verwacht bijna 40% dat dit geen bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving zal leveren. Van het beprijzen van verblijf met de auto in natuurgebieden is zelfs meer dan de helft van de bevolking de mening toegedaan dat dit geen bijdrage zal leveren.

17 Verwachte effectiviteit leefbaarheidsmaatregelen (% , n=1878)



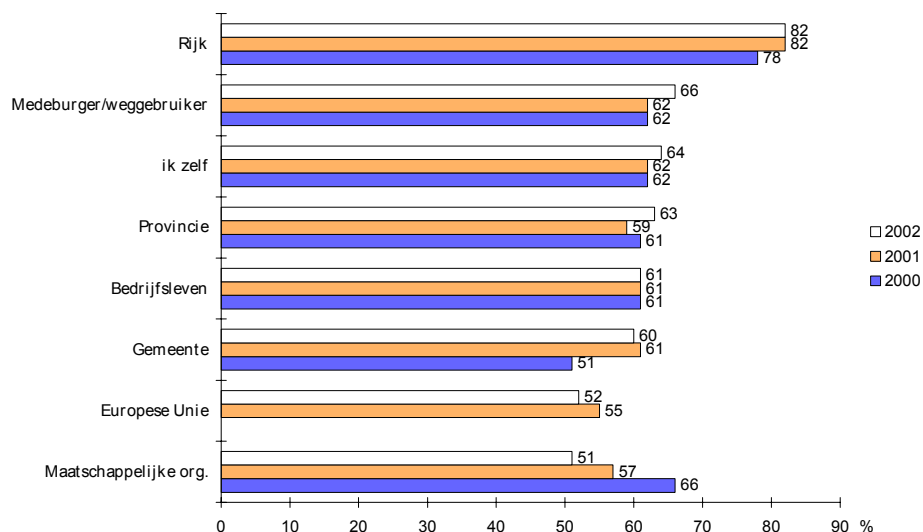
## 6.3 Perceptie probleemeigendom<sup>14</sup> leefbaarheid: brede maatschappelijke coalitie nodig om problemen op te lossen

Het meest in het oog springend wanneer het gaat om de vraag wie er moeten bijdragen aan het realiseren van een goede kwaliteit van de leefomgeving, is dat men vele partijen (mede-)verantwoordelijk houdt. De hoofdverantwoordelijke voor de kwaliteit van de leefomgeving blijft in de ogen van het publiek duidelijk de rijksoverheid (82%). Maar ook op lager niveau verwacht de burger inmenging van de overheid: provincies worden door 63% genoemd en gemeenten door 60%. Daarnaast ziet men ook voor zichzelf (64%) en anderen (66%) een belangrijke rol weggelegd.

<sup>14</sup> In hoofdstuk 11 wordt dieper ingegaan op het begrip probleemeigendom.

Net als bij de verkeersveiligheidsproblematiek beschouwt het publiek maatschappelijke organisaties steeds minder belangrijk bij het verminderen van leefbaarheidsproblemen. Toch ziet nog steeds meer dan de helft van de bevolking (51 %) voor deze organisaties een rol weggelegd op dit terrein. Net als van het bedrijfsleven (61 %) en de Europese Unie (52 %) wordt van hen op het gebied van leefbaarheid duidelijk meer verwacht dan op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

18 Probleemeigendom leefbaarheid (geholpen, %, n=1878)



---

## Deel 2: Thema's

---

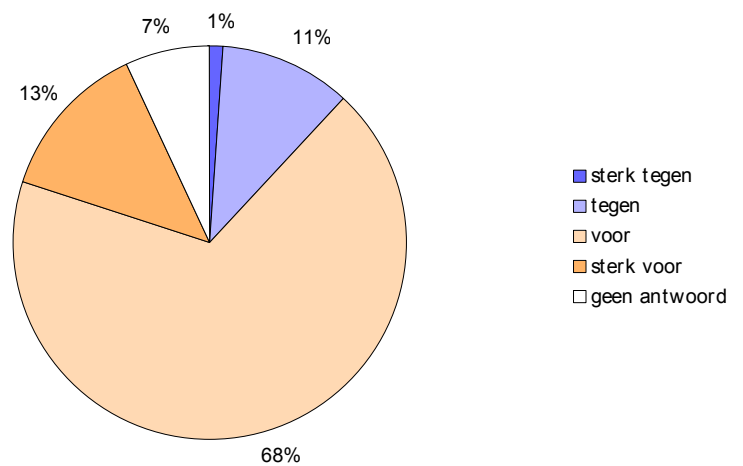
---

## 7 Technologische ontwikkelingen: overheid moet investeren in vernieuwingen

---

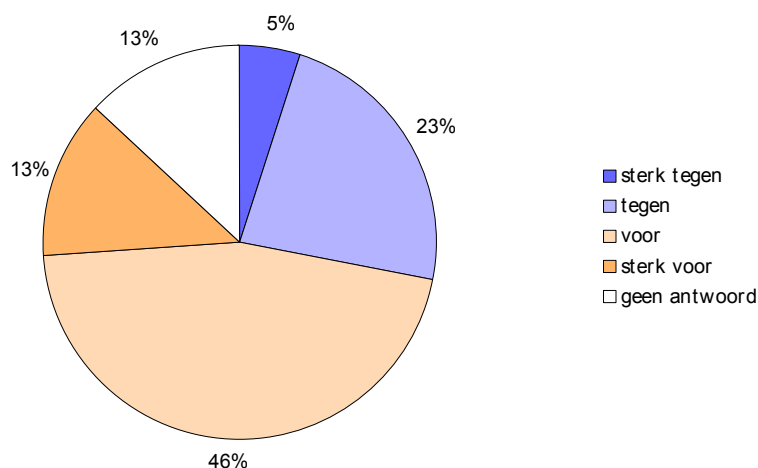
De grote meerderheid van de bevolking (81 %) is van mening dat de overheid veel geld dient te investeren in nieuwe technologische oplossingen om de verkeersproblemen te verminderen.

19 Voor- en tegenstanders voor overheidsinvesteringen in vernieuwende technologische oplossingen om de verkeersproblemen te verminderen (% , n=1878)



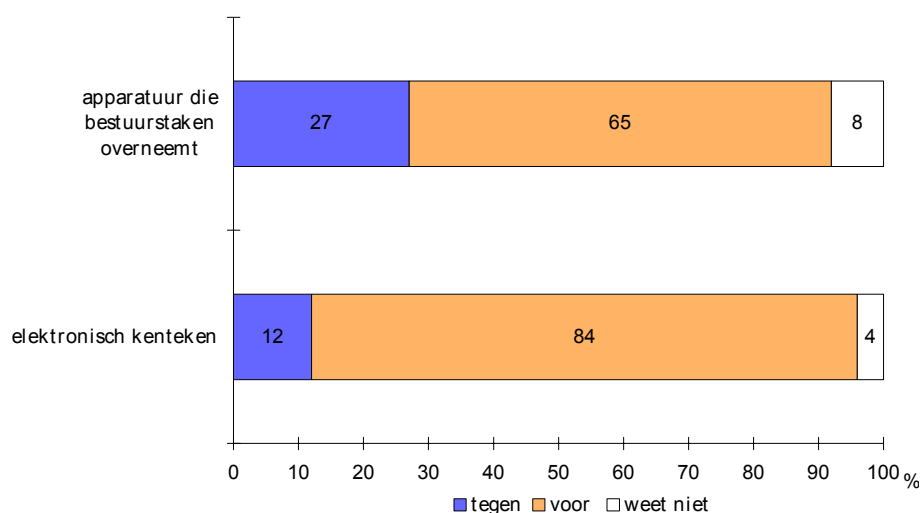
Ook wanneer het ten koste gaat van investeringen in bestaand openbaar vervoer en nieuwe wegen, steunen zes op de tien Nederlanders de ontwikkeling van nieuwe vormen van openbaar vervoer, zoals magneettreinen.

20 Voor- en tegenstanders t.a.v. het ontwikkelen van nieuwe vormen van openbaar vervoer, ten koste van investeringen in het bestaande openbaar vervoer en in nieuwe wegen (% , n=1878)



Onder de bevolking bestaat draagvlak voor technologische vernieuwingen van auto's met als doel de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Rond tweederde van de Nederlanders staat open voor apparatuur in de auto die een deel van de taken van de bestuurder overneemt. Het gaat dan om een snelheidsbegrenzer of een signaal wanneer de auto buiten het wegvlak rijdt. Het merendeel van de burgers is voorstander van een elektronisch kenteken, waarmee auto's per satelliet kunnen worden opgespoord, bijvoorbeeld in het geval van diefstal.

21 Bent u voor of tegen de volgende maatregel (n=1878)?



---

## 8 Betalen naar gebruik: positieve houding, ondanks verwachte kostenstijging

---

### 8.1 Positieve houding ten opzichte van 'betalen voor gebruik'

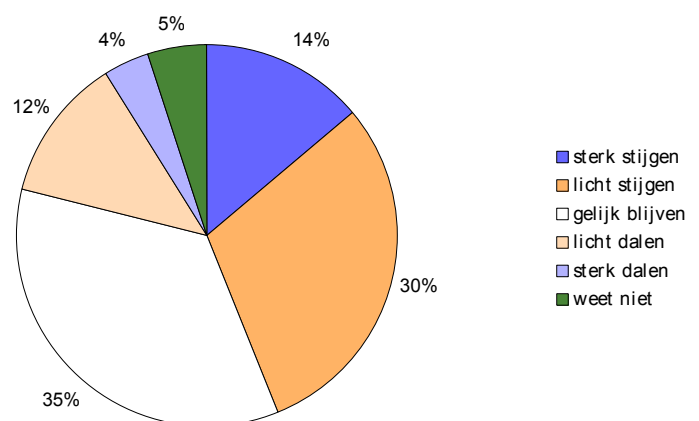
De kerngedachte van het overheidsbeleid van de laatste jaren is een directer verband in te voeren tussen gebruiken en betalen. Dit houdt in dat de automobilist zelf het onderhoud en beheer van de weg, de schade aan het milieu en de kosten van verkeersonveiligheid voor zijn rekening neemt en meer betaalt naarmate hij meer gebruikt. Bijna tweederde (64%) van de Nederlanders vindt het principe van betalen voor gebruik rechtvaardig en nog eens bijna een kwart (23%) staat hier neutraal tegenover.

Een platte kilometerheffing houdt in dat er geen differentiatie plaatsvindt naar plaats en tijd van gebruik. Deze maatregel kan rekenen op de instemming van circa twee van de drie Nederlanders (65%). Toch verwacht men van de invoering van de platte kilometerheffing geen wonderen als het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid. Bijna de helft van de Nederlanders verwacht dat deze heffing in het geheel niet zal bijdragen.

### 8.2 Men verwacht lichte kostenstijging bij betalen naar gebruik

Over het geheel genomen verwachten burgers dat de kosten van automobilititeit licht zullen stijgen bij invoering van het principe 'betalen naar gebruik'. Ruim vier op de tien Nederlanders (44%) verwacht een stijging van de kosten van hun eigen verplaatsingen, tegenover rond één op de zes die een daling verwacht (16%).

*22 Verwachte ontwikkeling persoonlijke kosten bij invoering van 'betalen naar gebruik' (% , n=1878)*



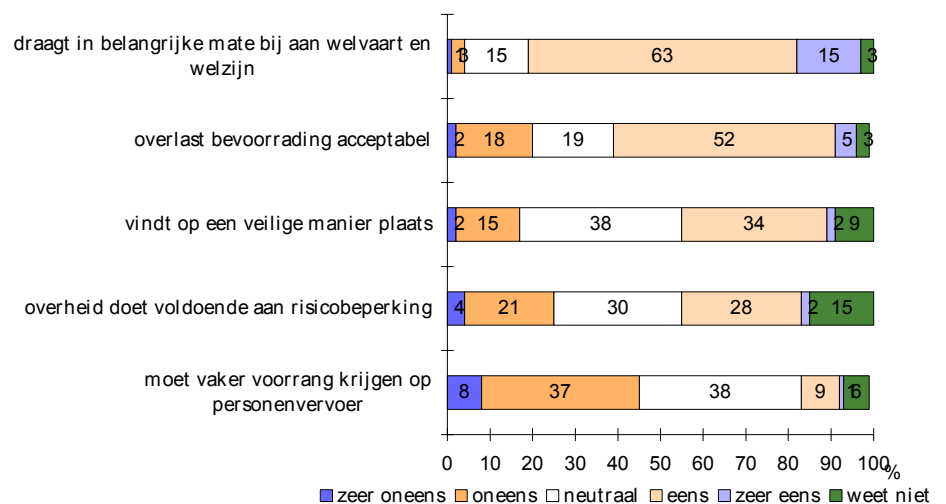
## 9 Goederenvervoer goed imago, ondanks de ervaren overlast en onveiligheidsgevoelens

Van de Nederlandse bevolking heeft 67% af en toe overlast van vrachtwagens en 11% vaak. Daarnaast heeft 62% af en toe een onveilig gevoel in het verkeer door vrachtwagens en 12% vaak. Ondanks deze negatieve kanten heeft het goederenvervoer toch nog steeds een goed imago. Meer dan driekwart (78%) van de bevolking is van mening dat goederenvervoer in belangrijke mate bijdraagt aan de welvaart en het welzijn in ons land. Deze cijfers zijn nagenoeg hetzelfde als in 2001.

Over de veiligheid van het goederenvervoer maken de meeste Nederlanders zich geen zorgen. Minder dan één op de vijf Nederlanders (17%) is van mening dat het goederenvervoer er in Nederland onveilig aan toe gaat. Een kwart van de bevolking is van mening dat de overheid niet voldoende doet om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te beperken.

Men is over het algemeen ook tolerant ten aanzien van de overlast die de bevoorrading van winkels met zich meebrengt. Slechts één op de vijf Nederlanders is van mening dat deze overlast onacceptabel is. Het vaker verlenen van voorrang aan goederenvervoer voor personenvervoer gaat de meesten echter te ver; slechts 10% kan zich vinden in een dergelijke gang van zaken.

### 23 Wat denkt men van het goederenvervoer (n=1878)?





---

## Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording

---

### Kwantitatieve meting

#### Onderzoeksmethode

Het kwantitatieve onderzoek is uitgevoerd met behulp van NIPO [Capi@Home](#). Dit is een database van circa 30.000 huishoudens, die via hun eigen PC meewerken aan allerlei vormen van onderzoek. De vragenlijst wordt hierbij op een moment dat het de respondent uitkomt thuis ingevuld met behulp van zeer gemakkelijk te bedienen NIPO Software en vervolgens per modem teruggestuurd.

#### Onderzoekperiode

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode van 14 tot en met 21 februari 2002.

#### Steekproef

Voor het onderzoek is een representatieve naar provincie gestratificeerde personensteekproef van 2.625 personen ouder dan 18 jaar benaderd. In totaal hebben 1.878 personen het vraagprogramma volledig ingevuld, ofwel gemiddeld ruim 150 per provincie. Het respons-percentage ligt hiermee op circa 72%.

Om er zeker van te zijn dat een representatief landelijk beeld verkregen wordt, zijn de uitkomsten van het onderzoek herwogen naar provincie, leeftijd, geslacht, welstand, huishoudensgrootte en rijbewijs-B-bezit. In tabel 26 is de steekproefsamenstelling weergegeven.

#### Overig

De in het rapport geconstateerde verschillen zijn significant bij een betrouwbaarheidsinterval van 95%, tenzij anders aangegeven. Als gevolg van afrondingen kan het voorkomen dat de som van de individuele percentages niet gelijk is aan 100%. Dit is uiteraard ook het geval indien meerdere antwoorden gegeven konden worden.

## 24 Steekproefopbouw

	Steekproef		Populatie
	abs	%	%
Leeftijd			
18-24	185	10	10
25-34	360	19	21
35-44	413	22	21
45-54	342	18	19
55-64	265	14	13
65+	313	17	17
Geslacht			
Man	912	49	48
Vrouw	966	51	52
Opleiding			
Lager/lager beroeps	236	13	31
Middelbaar algemeen voortgezet	234	13	13
Middelbaar beroeps	526	28	25
Hoger algemeen en voorbereidend wetenschappelijk	212	11	8
Hoger beroeps en wetenschappelijk (kandidaats)	480	26	18
Wetenschappelijk (doctoraal)	180	10	4
Geen opleiding	10	1	1
Sociale klasse			
A	248	13	16
Bb	761	41	31
Bo	511	28	18
C	299	16	29
D	22	1	6
Huishoudensgrootte			
1	180	10	18
2	780	42	39
3	304	16	17
4	444	24	18
5 of meer	170	9	8
Rijbewijs B			
Ja	1598	85	78
Nee	280	15	22

---

## Bijlage 2 Toelichting opbouw probleembesef-indicatoren

---

In paragraaf 3.1, 4.1 en 5.1 wordt gesproken van drie verschillende soorten probleembesef: persoonlijk probleembesef, maatschappelijk probleembesef en totaal probleembesef.

Het persoonlijk probleembesef is een indicator voor de mate waarin de burger zelf problemen ervaart. Het maatschappelijk probleembesef is een indicator voor de mate waarin de bevolking de problemen als ernstige maatschappelijke problemen beschouwt. Het totaal probleembesef is het ongewogen gemiddelde van het persoonlijk en het maatschappelijk probleembesef.

Hieronder is weergegeven uit welke onderdelen de verschillende soorten persoonlijk en maatschappelijk probleembesef zijn opgebouwd. Het betreffende probleembesef is het ongewogen gemiddelde van de procentuele scores per onderdeel:

Persoonlijk probleembesef bereikbaarheid:

- % van de bevolking dat wel eens last heeft van files op verkeersaders binnen de bebouwde kom
- % van de bevolking dat wel eens last heeft van files op autosnelwegen
- % van de bevolking dat wel eens last heeft files op van andere wegen buiten de bebouwde kom
- % van de bevolking dat wel eens last heeft files op weg van of naar werk
- % van de bevolking dat wel eens last heeft files op weg van of naar een winkelcentrum
- % van de bevolking dat wel eens last heeft files op weg van of naar een recreatiebestemming
- % van de bevolking dat wel eens last heeft files op weg van of naar een zakenbezoek
- % van de bevolking dat wel eens last heeft files op van of naar een familiebezoek
- % van de bevolking dat wel eens moeite heeft met het vinden van een parkeerplaats

Maatschappelijk probleembesef bereikbaarheid:

- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. files in de binnensteden als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt
- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. files op autosnelwegen als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt
- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. files op andere wegen buiten de bebouwde kom als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt

Persoonlijk probleembesef veiligheid:

- % van de bevolking dat in het verleden zelf wel eens een verkeersongeval heeft gehad
- % van de bevolking met een andere persoon in het huishouden die in het verleden wel eens een verkeersongeval heeft gehad
- % van de bevolking dat zich wel eens onveilig voelt op de fiets
- % van de bevolking dat zich wel eens onveilig voelt als voetganger

- 
- % van de bevolking dat zich wel eens onveilig voelt in de auto

Maatschappelijk probleembesef veiligheid:

- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt
- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. verkeersonveiligheid op autosnelwegen als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt
- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. verkeersonveiligheid op andere wegen buiten de bebouwde kom als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt

Persoonlijk probleembesef leefbaarheid:

- % van de bevolking dat wel eens last heeft van uitlaatgassen in het verkeer
- % van de bevolking dat wel eens last heeft van lawaai van het verkeer

Maatschappelijk probleembesef leefbaarheid:

- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. uitlaatgassen in het verkeer onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt
- % van de bevolking dat de situatie m.b.t. lawaai van het verkeer als onacceptabel of onhoudbaar beoordeelt

---

## Bijlage 3 Tijdreeksen probleembesef-indicatoren en draagvlakscores maatregelenpakket

---

.....

In de vragenlijst die tot en met 2000 is gebruikt, is nergens een antwoordcategorie 'weet niet/geen antwoord' opgenomen. Echter, ook het ontbreken van een mening is volgens het NIPO waardevolle informatie. Daarom is in overleg met AVV besloten bij alle vragen een antwoordcategorie 'weet niet/geen antwoord' op te nemen.

In de jaren tot en met 2000 (toen de enquête schriftelijk is afgenomen) hebben respondenten er waarschijnlijk voor gekozen geen antwoord in te vullen als men het antwoord op een vraag niet wist. Deze antwoorden zijn vervolgens geregistreerd als 'ontbrekend', maar niet meegenomen in de analyses. Dat betekent dat alle percentages met betrekking tot probleembesef in eerdere rapportages zijn gebaseerd op respondenten die een uitgesproken mening hadden. Wanneer bijvoorbeeld 46% van de respondenten positief antwoordde, 44% negatief en 10% van de antwoorden ontbrak, is dit in de rapporten tot en met het jaar 2000 terug te vinden als: 51% positief en 49% negatief.

Om valide vergelijkingen in de tijd mogelijk te maken, is besloten om vanaf de meting in 2001 bij alle vragen over probleembesef en bij de draagvlakscores voor maatregelenpakketten consequent de methode van de voorgaande metingen te hanteren. Dit betekent dus dat de antwoordcategorie 'weet niet/geen antwoord' hier buiten beschouwing wordt gelaten en de overige antwoorden als basis worden beschouwd voor het berekenen van de probleembesef percentages en de draagvlakscores voor maatregelenpakketten.

---

## Bijlage 4 Set van maatregelen

---

Voor het onderzoek naar het draagvlak voor het SVV-II onder de Nederlandse bevolking is in de periode van 1992 tot 1999 een vaste set van 26 maatregelen voorgelegd. Sindsdien worden de maatregelen door de begeleidingscommissie jaarlijks kritisch tegen het licht gehouden. Ook in 2002 heeft dit weer geleid tot veranderingen in de voorgelegde set maatregelen.

Hieronder is weergegeven welke veranderingen er ten opzichte van het jaar 2001 in de set van maatregelen zijn doorgevoerd.

Bereikbaarheid:

*Onveranderd meegenomen:*

- Tele- en flexwerken bevorderen via bedrijven
- Verbeteren openbaar vervoer binnen bebouwde kom tegen hogere tarieven
- Aanleg van nieuwe tolwegen, -tunnels en -bruggen op knelpunten.
- Flexibele rijbaanindeling in de spits
- Kilometerheffing met afschaffing wegenbelasting
- Expresbanen waar men tegen betaling file kan ontwijken.
- Vluchtstrookgebruik in de spits

*Aangepast meegenomen:*

- Beperken gratis parkeerplaatsen binnen gemeenten en bij bedrijven is aangevuld met uitbreiden van betaald parkeren.

*Niet meer meegenomen:*

- Carpoolen stimuleren via bedrijven door het treffen van speciale voorzieningen
- Invoering spitstarief
- Uitbreiden inhaalverboden vrachtwagens

*Toegevoegd:*

- Toeritdosering naar snelwegen met behulp van verkeerslichten

Verkeersveiligheid:

*Onveranderd meegenomen:*

- Bellen verplicht hands-free
- Scheiding snel en langzaam verkeer
- Voorrang Bestuurder van Rechts

*Niet meer meegenomen:*

- Meer politiecontrole
- Meer voorlichting

*Toegevoegd:*

- Meer puntsgewijze snelheidscontroles
- Trajectcontroles
- Beginnersrijbewijs waarop vijf jaar lang strafpunten worden bijgehouden
- Strafpuntensysteem voor alle bestuurders van motorvoertuigen

---

Leefbaarheid:

*Aangepast meegenomen:*

- Betalen voor verblijf met auto in natuurgebieden in plaats van in natuurgebieden en binnensteden

*Niet meer meegenomen:*

- Snelheidsbegrenzer beperkt tot op bepaalde wegen

*Toegevoegd:*

- Maximumsnelheid op autosnelwegen langs woongebieden verlagen tot 100 km/uur
- Aanleg van doorgangen en viaducten voor wild
- Verplicht aanleren van zuinige rijstijl in rijopleidingen (Het Nieuwe Rijden)

---

## Bijlage 5 Samenstelling van de begeleidingscommissie

---

.....

Yvonne Need (projectleider van Draagvlakonderzoek AVV)  
Jaco Berveling (AVV)  
Barbara Dircksens (DGP)  
Ben Abeelen (CEND)  
Mariette van Twuyver (CEND)  
Dirk Verlinde (DUT)  
Jaap Flipse (DGG)  
Annelies van 't Hof (AVV)  
Helene Smulders (DGP)  
John Butter (CEND)  
Barbara Swart (DGP)