

*TWEEDE LUIK: SUBJECTIEVE PERCEPTIE
VAN DE VERKEERSVEILIGHEID*

I. Voorbereiding

A. De bestaande literatuur

Verkeersongevallen zijn één van de frequentste doodsoorzaken in België. Ook wanneer ze niet dodelijk aflopen zijn er vaak gewonden of materieel verlies. Vanuit verschillende richtingen wordt onderzoek verricht naar de oorzaken van verkeersongevallen en vanuit de overheid poogt men de bevolking te sensibiliseren. Onderzoek en sensibiliseren gaan hier hand in hand. Op basis van statistieken en onderzoek naar de oorzaken van ongevallen weet men op welke subgroep uit de bevolking men de sensibiliseringscampagnes moet richten.

De gegevens die men tot hiertoe verzamelde waren meestal van feitelijke aard. Zo blijken de meeste gewonden autobestuurders te zijn, gevolgd door passagiers en fietsers (BIVV, 1998). Ook wat leeftijd betreft is er een duidelijk onderscheid: de meeste verkeersdoden komen uit de leeftijdscategorie van 20 tot 24, gevolgd door vijfenzeventig plussers (BIVV, 1988). Bovendien blijkt 66% van de verkeersdoden mannelijk te zijn (BIVV, 1998). Zijn deze verschillen louter toevallig of zijn ze te relateren aan verschillen in attitudes in en opvattingen over verkeer en verkeersveiligheid?

Eén van de punten waar men heden eigenlijk weinig zicht op heeft, is de mate waarin de subjectieve perceptie van de verkeersveiligheid hier een rol speelt. Denken jonge mensen anders over de verkeersveiligheid dan oudere? Is er een verschil tussen mensen die zich dagelijks langer in het verkeer bevinden en mensen die zich slechts sporadisch in het verkeer begeven? Wat is de verhouding tussen vrouwen en mannen in de perceptie van de veiligheid van het verkeer? De visie die mensen over de verkeersveiligheid hebben kan bijdragen tot een beter begrip van hun handelen in risicosituaties.

Voor zover we weten, is naar dit soort attitudes en cognities over de verkeersveiligheid nog niet veel onderzoek gebeurd. Nochtans zou inzicht in deze zaken ertoe kunnen leiden dat de verkeerscampagnes beter afgesteld worden op de te bereiken doelgroep. Een beter inzicht in de opvattingen die men over de verkeersveiligheid heeft, zou ook

kunnen bijdragen tot een beter begrip waarom precies jonge mensen zo vaak bij een geval betrokken zijn, ... Een beter inzicht in de subjectieve perceptie van de verkeersveiligheid en de eventuele verschillen naargelang leeftijd, geslacht enzoverder, zou dus de objectieve ongevalstatistieken tot op zekere hoogte kunnen verklaren. Het is dit inzicht dat aangewend zou kunnen worden om de sensibiliseringscampagnes beter af te stemmen op de doelgroep. De vraag die we ons in dit onderzoek stellen is dus de volgende: Zijn er verschillen in opvattingen, cognities en attitudes over verkeersveiligheid parallel met deze demografische verschillen?

Het weinige onderzoek dat reeds gebeurde, was ook steeds op kleine schaal. Gelijkaardig onderzoek werd reeds verricht in Chili en Ivoorkust (MoyenoDiaz, 1997; Kouabenan, 1985a & 1985b). Studies hebben echter aangetoond dat deze resultaten niet zomaar gegeneraliseerd mogen worden omwille van crossculturele verschillen (Hayakawa, Fischbeck, Fischhoff, 2000).

Het doel van dit onderzoek was dan ook om op grote schaal te peilen naar de subjectieve perceptie van de verkeersonveiligheid. We zullen beginnen met een overzicht van het onderzoek dat tot op heden op dit terrein verricht werd.

Het is reeds langer geweten dat verschillende demografische factoren het risico van een ongeval bepalen. Zeer jonge en zeer oude verkeersgebruikers lopen meer risico dan de andere leeftijdscategorieën, mannen meer dan vrouwen, ... Het heeft echter tot midden jaren tachtig geduurd alvorens men zich de vraag begon te stellen hoe men deze demografische verschillen kon verklaren. De pioniers op dit gebied zijn Evans, Wasielewski en Kouabenan (Evans & Wasielewski, 1983; Kouabenan 1985a & 1985b).

In hun studie uit 1983 gingen Evans en Wasielewski na in welke mate specifieke karakteristieken van de bestuurders en het voertuig bijdragen tot meer risicovol gedrag in het verkeer (Evans & Wasielewski, 1983).

Kouabenan spitste zijn onderzoek toe op de causale attributie van verkeersongevallen (Kouabenan, 1985a). In eerste instantie ging hij na wat als meest frequente oorzaken van verkeersongevallen

gepercipieerd wordt. Dit is een belangrijke vraag met betrekking tot de verkeersveiligheid gezien men er van uit mag gaan dat men alerter zal zijn in situaties die men als riskanter percipieert. Dit is tenminste de stelling van de 'Risk Treshold Theory' (MoyenoDiaz, 1997).

In een tweede onderzoek ging Kouabenan na in welke mate de voorgeschiedenis met betrekking tot ongevallen een effect had op de causale attributie van verkeersongevallen. Dit soort van onderzoek dat nagaat in welke mate de vroegere betrokkenheid bij een ongeval effect heeft op de perceptie van risicovolle situaties wordt ook uitgevoerd buiten de context van verkeersongevallen (Harrel, 1995; Lindell & Perry, 1990; Brady, 1999). Over het algemeen is de conclusie echter dat de vroegere betrokkenheid bij een ongeval geen significant effect heeft op de inschatting van risicovolle situaties (Harrel, 1995).

Na deze twee pionierstudies werd het onderzoek al gauw meer gediversifieerd en men beperkte de onderzochte factoren tot één of twee. We geven een overzicht per factor.

1. Risicoperceptie

Een eerste opvatting waarvan men aanneemt dat ze het gedrag in het verkeer bepaalt is de perceptie van risico's. Meestal maakt men hierbij nog een klein onderscheid. Enerzijds betreft het de inschatting van de algemene verkeersveiligheid en de risico's die verschillende verkeerssituaties met zich meebrengen. Anderzijds is er de inschatting van het risico zelf ooit bij een ongeval betrokken te zijn. Men gaat ervan uit dat een meer adequate inschatting van beide risico's zal leiden tot veiliger gedrag in het verkeer (MoyenoDiaz, 1997). Er werd dus onderzoek verricht om te zien of in de risicogroepen sprake is van een lagere perceptie van het risico van een ongeval.

Tal van statistieken tonen aan dat jongeren en vijftienzeventig plussers veel meer risico lopen in een verkeersongeval betrokken te zijn (Massie, Campbell & Williams, 1995). Het risico dat ze zelf een ongeval veroorzaken is zelfs drie keer zo hoog als bij de andere weggebruikers (Kim, Richardson & Nitz, 1998). De leeftijd blijkt dus een belangrijke factor te zijn.

Eén van de eerste studies die een significante invloed van de leeftijd op de perceptie van het risico van een ongeval onderzocht werd

uitgevoerd door Finn en Bragg (Finn & Bragg, 1986). Later onderzoek spitte zich toe op de specifieke relatie tussen acute besluitvorming en de perceptie van risico's (Brown & Groeger, 1988; Trankle, Gelau & Metker, 1990).

De meeste van deze studies beperken zich echter tot de populatie van jonge weggebruikers. Verschillende studies tonen aan dat deze leeftijdscategorie ertoe neigt om het risico dat verbonden is met het verkeer te onderschatten. Deery concludeerde dat nieuwe, jonge chauffeurs over het algemeen hun kansen om in een ongeval betrokken te zijn, onderschatten (Deery, 1999). Onderzoek van Harre voegde hier nog aan toe dat jonge chauffeurs niet enkel het risico van een ongeval onderschatten maar vaak ook actief op zoek gaan naar risico's (Harre, 2000).

Het onderzoek dat tot hiertoe uitgevoerd werd, suggereert dus dat de lagere drempel voor risicoperceptie bij jonge chauffeurs een verklaring kan bieden voor hun hogere graad van betrokkenheid bij een verkeersongeval. Of deze factor ook de hoge mate van betrokkenheid bij een ongeval van vijfenzeventig plussers verklaart is niet duidelijk.

Mannen lopen meer kans om betrokken te zijn bij een ongeval dan vrouwen (Massie, Campbell & Williams, 1995). Onderzoek heeft aangetoond dat er geen significant verschil is tussen mannen en vrouwen wat betreft de inschatting van de verkeersrisico's (Dejoy, 1992). Wel was het zo dat mannen risicovol gedrag in het verkeer minder serieus namen en de kans dat dit gedrag in een ongeval zou resulteren lager inschatten. Het onderzoek van Dejoy beperkt zich echter opnieuw tot de leeftijdscategorie van achttien tot twintigjarigen betref (Dejoy, 1992).

Besluitend kunnen we dus stellen dat het feit dat jonge chauffeurs de verkeerssituatie als minder veilig beschouwen een verklaring kan bieden voor hun hoge mate van betrokkenheid bij een verkeersongeval. Of dit ook het geval is voor vijfenzeventig plussers is niet duidelijk. In de groep jonge chauffeurs werd geen verschil gevonden tussen mannen en vrouwen met betrekking tot de risicoperceptie.

2. Inschatting van de eigen rijvaardigheden

Een tweede subjectieve opvatting waarvan men aanneemt dat ze mogelijk een verklaring kan bieden voor de betrokkenheid bij verkeersongevallen is de inschatting van de eigen rijvaardigheden. De redenering hier is dat hoe hoger men de eigen vaardigheden inschat hoe onveiliger men zich in het verkeer zal gedragen (Dejoy, 1992). Vandaar dat men in onderzoek nagaat of deze opvatting meer voorkomt bij de risicogroepen dan bij de rest van de weggebruikers.

De eerste studie die op dit terrein werd uitgevoerd dateert van 1981 (Svenson, 1981). Later onderzoek werd meer ge diversifieerd. Matthews en Moran stelden vast dat er bij mannen wel degelijk een leeftijdsgebonden verschil is wat betreft de inschatting van de eigen rijcapaciteiten (Matthews & Moran, 1986). Het onderzoek van Groeger en Brown bevestigt dit en stelde bovendien vast dat de inschatting van de eigen rijvaardigheden ook sexe-gebonden is.

Een meer theoretische uitwerking van deze opvatting kwam van Dejoy. Hij spreekt over de 'optimism bias' (Dejoy, 1989). Dejoy doelt hiermee op het optimisme dat voortvloeit uit de overschatting van het eigen kunnen. Wie zijn eigen rijvaardigheden overschat, zal minder adequaat reageren op risicovolle situaties in het verkeer en loopt dus meer kans om bij een ongeval betrokken te zijn.

In een onderzoek uit 1992 ging Dejoy na of er een verschil was tussen mannen en vrouwen wat het optimisme betreft (Dejoy 1992). Dejoy stelde vast dat er verschillen waren tussen beide geslachten. Niettegenstaande beide getuigden van een substantieel optimisme, zijn mannen optimistischer wat betreft hun eigen kunnen in het verkeer.

Guerin stelde bovendien vast dat zowel jonge als oude chauffeurs ertoe neigen hun eigen rijvaardigheden te overschatten. De algemene tendens is dat men zichzelf als betere chauffeurs dan de andere beschouwt (Guerin, 1994). Er was wel een verschil in de mate waarin men het eigen gedrag veiliger inschatte dan dat van de ouderen. Oudere chauffeurs beschouwen zichzelf als lichtjes betere chauffeurs dan hun leeftijdsgenoten. Jonge chauffeurs beschouwen hun leeftijdsgenoten als de slechtste chauffeurs, maar doen alsof ze zelf niet tot deze groep behoren (Guerin, 1994). Guerin stelde hier een onderscheid vast naargelang het diploma: universiteitsstudenten

schatten het verkeersgedrag van hun leeftijdsgenoten als meer gelijkend op het hunne in dan niet-universiteitsstudenten. Door een factoranalyse komt Guerin tot vijf factoren die de visie van mensen op verkeersrisico's kanaliseren: omgevingsfactoren en de staat van de weg, onverwachte gebeurtenissen, chauffeurgebonden factoren, noodzakelijke of onvermijdelijke risico's en tenslotte vrijwillige risico's (Guerin, 1994).

3. Type voertuig

Naargelang het type voertuig dat men bestuurt, heeft men meer kans om bij een ongeval betrokken te zijn (Kim, Richardson & Nitz, 1998). Er is nog niet veel onderzoek gebeurd naar de vraag of de verschillende mate van risico van een ongeval naargelang het type voertuig ook verklaard kan worden door subjectieve factoren. Is, met andere woorden, de risicoperceptie bij bijvoorbeeld motorfietsbestuurders lager dan bij automobilisten?

Het weinige onderzoek schijnt te suggereren dat dit niet het geval is. Mannering & Grodsky hebben aangetoond dat bijvoorbeeld motorfietsbestuurders een redelijk adequate risicoperceptie hebben (Mannering en Grodsky, 1995).

4. Besluit

Uit dit overzicht van de bestaande literatuur kunnen we besluiten dat er nog niet veel onderzoek gebeurd is naar de perceptie van de verkeersonveiligheid. Het weinige onderzoek dat toch reeds gebeurd is, is meestal zeer gedetailleerd of uitgevoerd op een kleine steekproef.

Toch lijken zich enkele tendensen uit te tekenen. Er zijn indicaties dat er inderdaad een leeftijdsgebonden verschil is. Voor sommige items lijkt ook het geslacht een significant effect te hebben. Hoe de twee zich verhouden is echter niet duidelijk.

We kunnen stellen dat er een grote variëteit is aan factoren die bepalen hoe veilig iemand zich in het verkeer gedraagt. Er zijn factoren van fysische aard: de hoeveelheid koolstofmonoxide of alcohol die iemand in zijn lichaam heeft. Er zijn factoren die een meer sociologisch

karakter hebben: leeftijd, geslacht, diploma, ... Andere variabelen hebben dan weer meer betrekking op de wijze waarop men zich in het verkeer begeeft: de duur dat men dagelijks in het verkeer is, het voertuig dat men gebruikt, ... En sinds enige jaren heeft men ook aandacht voor meer psychologische variabelen: de risicoperceptie, de inschatting van het eigen rijgedrag, ...

Deze nieuwe tendens wijst erop dat het relevant is om te onderzoeken hoe mensen de verkeersveiligheid percipiëren. Het onderzoek dat totnogtoe gebeurde, beperkt zich hoofdzakelijk hiertoe. Men gaat na of er bijvoorbeeld wat betreft de risicoperceptie een verschil is naargelang de leeftijd of het geslacht.

Een tweede onderzoekspiste die men volgt is die naar de causale attributie van verkeersongevallen. Heeft de opvatting over de oorzaak van verkeersongevallen een effect op het gedrag in het verkeer?

Een beperking van beide onderzoekspistes tot hiertoe is dat men de psychologische variabelen slechts op beperkte schaal in verband heeft gebracht met de demografische data: meestal beperkt men zich effectief tot leeftijd en geslacht. Het is de bedoeling van dit onderzoek om de correlatie tussen deze psychologische factoren (zowel de perceptie van de verkeersveiligheid als de causale attributie van verkeersongevallen) en meerdere demografische data in verband te brengen.

Een andere beperking van het onderzoek zoals het tot hiertoe uitgevoerd werd, lijkt er in te bestaan dat men aanneemt dat de causale attributie van verkeersongevallen gelijk is aan de causale attributie van de verkeersonveiligheid. Als hypothese zullen we er in dit onderzoek van uitgaan dat dit niet het geval is en we zullen dus ook peilen, naar de causale attributie van de verkeersonveiligheid.

Het onderzoek dat qua opzet het meest gelijkenis vertoonde met het opzet van ons onderzoek werd in 1997 in Chili uitgevoerd (MoyenoDiaz, 1997). Voor zover we konden nagaan betreft het hier de grootste steekproef (N = 216) die tot hiertoe ondervraagd werd over hun subjectieve perceptie van de verkeersveiligheid.

B. Onderzoeksopzet

We weerhouden uit de literatuur drie thema's waarvan we de demografische distributie willen onderzoeken.

In eerste instantie willen we nagaan in welke mate men zich onveilig voelt wanneer men in het verkeer is. We willen nagaan in welke mate een aantal demografische verschillen een effect hebben op deze psychologische variabele. We maakten hierbij dus een onderscheid tussen wat we enerzijds een onbestemd onveiligheidsgevoel zouden willen noemen en anderzijds de mate waarin men de kans inschat om zelf ooit bij een verkeersongeval betrokken te zijn. Verder wilden we te weten komen hoe men de verkeersveiligheid inschat van de straat waarin men woont en of men de verkeersveiligheid van de eigen straat anders percipieert dan de algemene verkeersveiligheid. Verder wilden we weten of men vond of de verkeersveiligheid toeneemt of afneemt.

Een tweede thema betreft de verklaring die men zelf heeft voor dit onveiligheidsgevoel. Een aantal van de thema's die we hier onderzoeken komen overeen met topics die reeds onderzocht werden zoals de inschatting van de eigen rijvaardigheid en de inschatting van de rijvaardigheid van de andere weggebruikers. Andere topics die we onderzoeken, zijn: de mate waarin het gevoel van verkeersonveiligheid plaats en tijdsgebonden is, de mate waarin het gevoel van verkeersonveiligheid verbonden is met het gebruik van bepaalde vervoersmiddelen zoals de fiets of te voet gaan of de mate waarin het gevoel van verkeersonveiligheid verbonden is met de naleving van het verkeersreglement. Tenslotte opteerden we ervoor een redelijk onbestemde vraag in te voeren die moest nagaan of men vindt dat er voldoende ondernomen wordt om het verkeer veilig te maken.

Een derde thema betreft de causale attributie van verkeersongevallen. We maakten hier een onderscheid tussen een aantal weggebruikers (automobilisten, voetgangers, fietsers), de drukte op de weg en de staat van de wegen.

C. Instrument

Dit resulteerde in een vragenlijst met 26 Likert-type items die de respondenten moesten rangschikken van 1 (helemaal eens) tot 5 (helemaal oneens). Deze items waren de volgende:

1. Perceptie van de verkeersveiligheid
 - a. *Onbepaald algemeen*
Als ik in het verkeer ben voel ik mij veilig
 - b. *onbepaald in de eigen straat*
Mijn straat is veiliger dan de meeste wegen
Wij wonen in een veilige straat
 - c. *risico op een verkeersongeval algemeen*
Als ik in het verkeer ben, denk ik er nooit aan dat ik wel eens een ongeval zou kunnen hebben
Er gebeuren veel verkeersongevallen
De kans dat ik ooit een ongeval zal hebben is klein
 - d. *risico op een verkeersongeval in de eigen straat*
Ik heb er nog bij stilgestaan dat ik in mijn buurt een ongeval zou kunnen hebben
 - e. *toename of afname van de verkeersveiligheid in de buurt*
De verkeersveiligheid van de buurt is de laatste jaren verhoogd

2. Causale attributie van de verkeersonveiligheid
 - a. *eigen rijvaardigheden*
Ik gedraag mij veilig in het verkeer
Ik voel mij veiliger als ik zelf rij
 - b. *rijvaardigheden van de andere weggebruikers*
Het is vooral het gedrag van andere bestuurders dat de wegen onveilig maakt
Ik erger mij aan andere verkeersdeelnemers
 - c. *de verkeersveiligheid hangt af van het tijdstip*
Op bepaalde uren van de dag rij ik liever niet
Op bepaalde uren van de dag begeef ik mij liever niet in het verkeer
 - d. *De verkeersveiligheid hangt af van de weg*
Op bepaalde wegen rij ik liever niet
 - e. *Verkeersveiligheid hangt af van het vervoermiddel: fiets*
Ik rij liever niet met de fiets in mijn buurt
Mijn straat is veilig voor fietsers

f. *Verkeersveiligheid hangt af van het vervoermiddel: te voet gaan*

Mijn straat steek ik liever niet te voet over

g. *Verkeersveiligheid hangt af van naleving van het verkeersreglement*

Het verkeersreglement wordt in deze buurt goed nageleefd

h. *Onderneemt men voldoende om de wegen veilig te maken?*

De wegen kunnen veiliger gemaakt worden

Er wordt voldoende ondernomen om het verkeer veilig te maken

3. Causale attributie van verkeersongevallen

a. *verkeersdrukke*

als het druk is op de weg gebeuren er meer ongevallen

b. *voetgangers*

De meeste ongevallen in deze buurt worden veroorzaakt door voetgangers

c. *fietsers*

De meeste ongevallen in deze buurt worden veroorzaakt door fietsers

d. *automobilisten*

De meeste ongevallen hier worden veroorzaakt door automobilisten

e. *staat van de wegen*

Veel ongevallen gebeuren door de slechte staat van de wegen

Daarnaast werden een aantal demografische gegevens in kaart gebracht:

1. leeftijd,
2. de mate waarin men bepaalde vervoermiddelen gebruikt,
3. hoe lang men zich dagelijks in het verkeer bevindt,
4. de mate waarin men de voorbije vijf jaar bij een ongeval betrokken was,
5. de gevolgen van dat ongeval voor de respondent,
6. de gevolgen voor de tegenpartij,
7. hoogste diploma,

8. beroep

D. Procedure

We opteerden om samen met Langzaam Verkeer één vragenlijst op te stellen. Dit had het nadeel dat onze vragenlijst iets korter moest zijn, om te voorkomen dat er een verzadigingseffect zou optreden. Dit impliceerde ook dat we gebonden waren aan hun geografische locatie: de vesten en de invalswegen van Mechelen. Gezien het voor ons weinig relevant was waar de enquête verspreid werd, vormde dit geen noemenswaardig probleem. Het grote voordeel was dat door de financiële middelen samen te brengen de enquête op grotere schaal verspreid kon worden en de representativiteit van de steekproef dus toenam. In de zomer van '99 werden 3469 enquêtes verspreid in Mechelen. De verspreiding was als volgt:

Meetpunt nummer	Straat	# enquêtes
Invalswegen		
1	Leuvensesteenweg	134
2	Leuvensesteenweg	270
3	H. Consciencestraat	28
4	Brusselsesteenweg	278
5	Brusselsesteenweg	71
6	Hombeeksesteenweg	345
7	Battelsesteenweg	199
8	Battelsesteenweg	115
9	Antwerpsestweg	127
10	Liersesteenweg	161
11	Liersesteenweg	222
12	Nekkerspoelstraat	367
Vesten		
13	Koningin Astridlaan	498
14	Schuttersvest/Van Benedenlaan	400
15	Zandpoortvest/Raghenoplein	28
16	Keldermansvest/Begijnenweide	90
17	Zwartzustervest	136
Totaal		3469

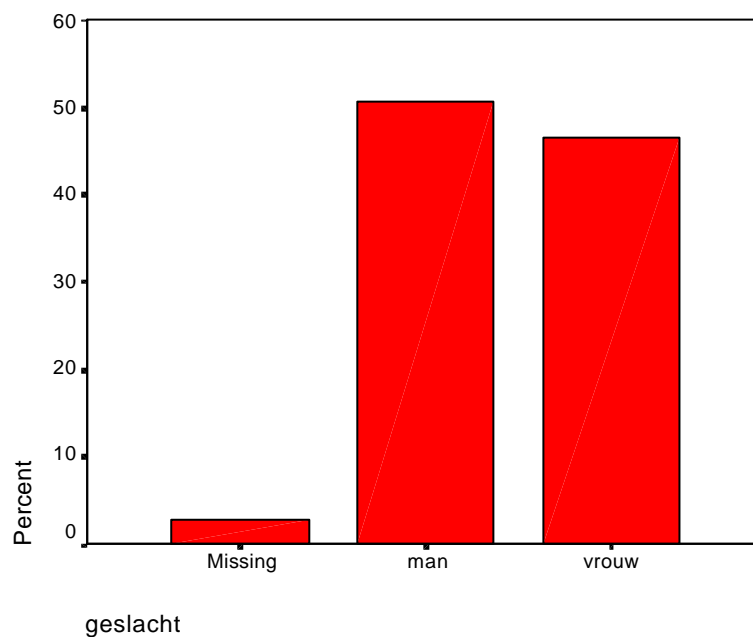
In de begeleidende brief werd uiteengezet wat de bedoeling van de enquête was. De voorwaarde tot deelname was meerderjarigheid.

Tevens zat er een enveloppe bij die reeds aan ons geadresseerd was en ook de verzendingskosten werden door ons betaald om de respons te verhogen. Een week later werd een rappel verspreid waarin nogmaals gevraagd werd vrijwillig en anoniem deel te nemen aan een onderzoek naar de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. 1214 respondenten beantwoordden de enquête. Dit komt neer op een respons van 34,9 %. Bij dit soort van enquêtes is dit een hoge respons.

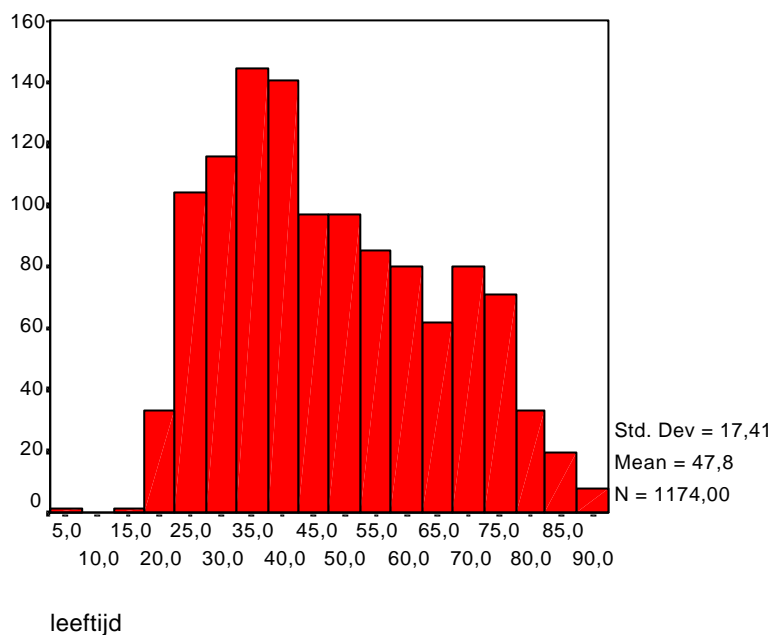
E. Demografische gegevens van de respondenten

1. Sociale en persoonlijke kenmerken

De enquête werd in Mechelen verspreid. 1214 mensen stuurden een ingevulde enquête terug. Van deze 1214 respondenten waren 50,6% mannelijk en 46,6% vrouwelijk.



De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 47, 8 jaar.



De meeste respondenten hebben het hoger secundair onderwijs afgemaakt (76,4%) en nagenoeg de helft van de respondenten (44,4%) heeft hierna nog hoger onderwijs gevolgd.

hoogste diploma

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	geen	25	2,1	2,1	2,1
	lager onderwijs	58	4,8	4,9	7,1
	lager secundair onderwijs	164	13,5	14,0	21,0
	hoger secundair onderwijs	388	32,0	33,0	54,1
	hoger onderwijs	347	28,6	29,6	83,6
	universitair onderwijs	192	15,8	16,4	100,0
	Total	1174	96,7	100,0	
Missing	System	40	3,3		
Total		1214	100,0		

Een ruime meerderheid van de respondenten had werk (59,3%) en de tweede grote groep bestond uit gepensioneerden (25,3%)

Wat doet u in het dagelijks leven

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	werkend	720	59,3	61,9	61,9
	werkloos	44	3,6	3,8	65,6
	student	25	2,1	2,1	67,8
	gepensioneerd	307	25,3	26,4	94,2
	verzorg eigen huishouden	53	4,4	4,6	98,7
	andere	15	1,2	1,3	100,0
	Total	1164	95,9	100,0	
Missing	System	50	4,1		
Total		1214	100,0		

Van deze 720 werkenden deed 86,3% dat voltijds en 13,1 deeltijds.

u werkt

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	voltijds	647	53,3	85,6	85,6
	deeltijds	109	9,0	14,4	100,0
	Total	756	62,3	100,0	
Missing	System	458	37,7		
Total		1214	100,0		

Een grote meerderheid werkte als bediende, de rest voornamelijk als zelfstandige of als arbeider.

u werkt als

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	arbeider	117	9,6	15,4	15,4
	bediende	455	37,5	59,9	75,4
	zelfstandige	153	12,6	20,2	95,5
	andere	34	2,8	4,5	100,0
	Total	759	62,5	100,0	
Missing	System	455	37,5		
Total		1214	100,0		

71% Van de respondenten deelden het huis met iemand en 25,3% woonde alleen.

met wie woont u samen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	alleen	307	25,3	26,3	26,3
	ouders	60	4,9	5,1	31,4
	partner	359	29,6	30,7	62,1
	partner en kinderen	382	31,5	32,7	94,8
	met kinderen	45	3,7	3,8	98,6
	kinderen en kleinkinderen	2	,2	,2	98,8
	vriend(in), broer, zus ,...	14	1,2	1,2	100,0
	Total	1169	96,3	100,0	
Missing	System	45	3,7		
Total		1214	100,0		

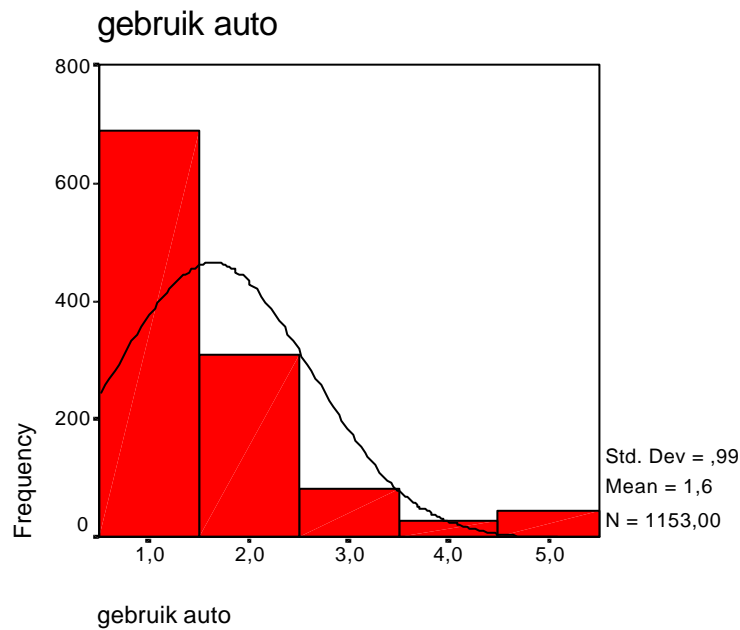
2. Verplaatsingsgewoonten

83% van de respondenten beschikt over een auto.

Auto

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ik kan er altijd over beschikken	829	68,3	70,9	70,9
	ik deel met mijn partner	153	12,6	13,1	83,9
	ik deel met een andere persoon	25	2,1	2,1	86,1
	ik beschik er niet over	163	13,4	13,9	100,0
	Total	1170	96,4	100,0	
Missing	System	44	3,6		
Total		1214	100,0		

82,3% van de respondenten gebruikt wekelijks de auto en 56,8% bijna dagelijks.

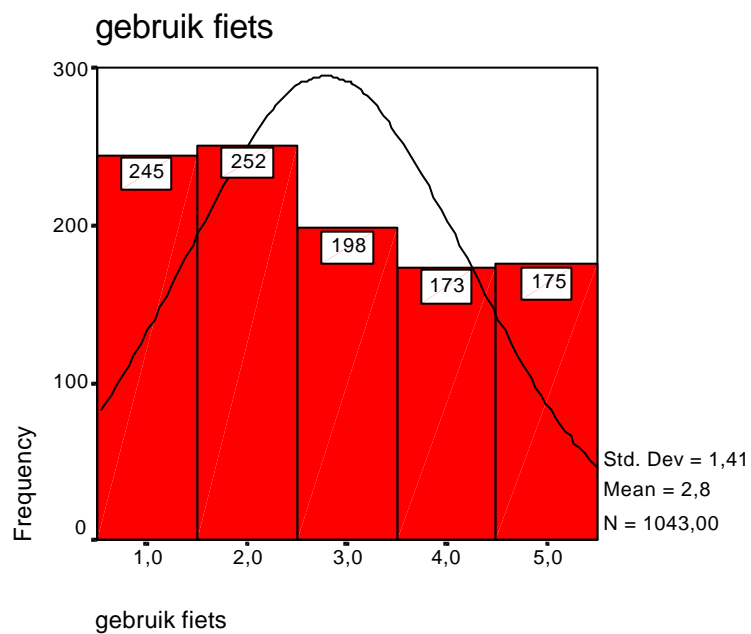


72,2 % van de respondenten beschikt over een fiets.

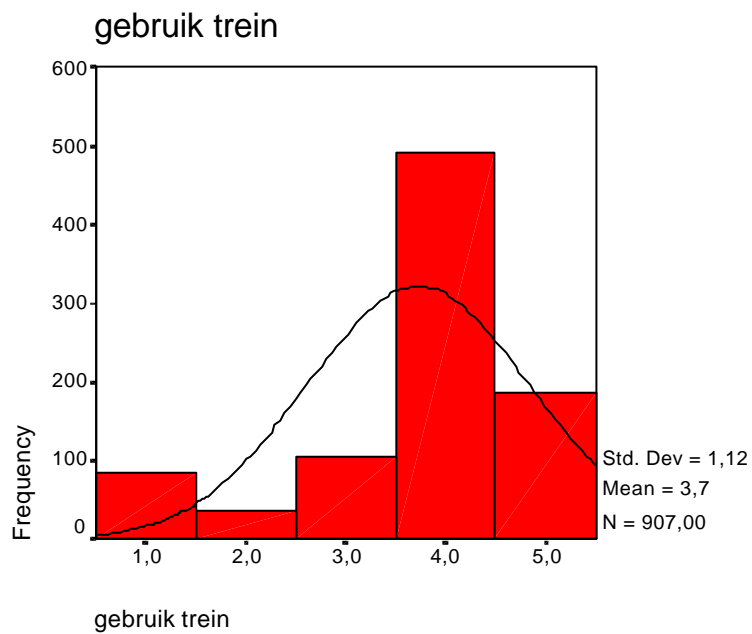
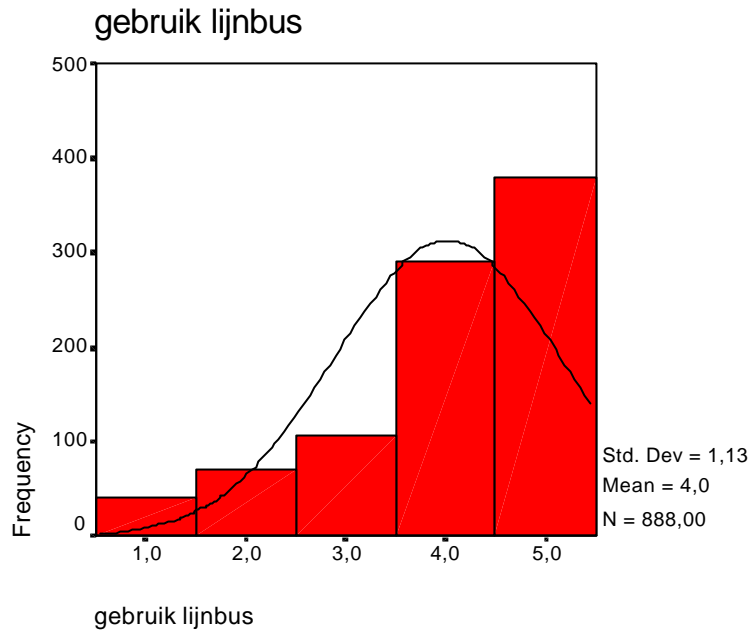
fiets

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ik kan er altijd over beschikken	812	66,9	77,6	77,6
	ik deel met mijn partner	26	2,1	2,5	80,1
	ik deel met een andere persoon	27	2,2	2,6	82,7
	ik beschik er niet over	181	14,9	17,3	100,0
	Total	1046	86,2	100,0	
Missing	System	168	13,8		
Total		1214	100,0		

Het regelmatige gebruik van de fiets ligt met 41% veel lager dan dat van de auto.



Het gebruik van bus en trein ligt beduidend lager: 9,1% neemt wekelijks de bus. Bij de trein is dit 10,1 %.



De grootste groep respondenten bevindt zich dagelijks minder dan 1 uur in het verkeer. Slechts een kleine minderheid bevindt zich meer dan twee uur per dag in het verkeer.

hoe lang bevindt u zich dagelijks in het verkeer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	minder dan 1 uur	570	47,0	48,1	48,1
	1 tot 2 uur	453	37,3	38,3	86,4
	meer dan 2 uur	161	13,3	13,6	100,0
	Total	1184	97,5	100,0	
Missing	System	30	2,5		
Total		1214	100,0		

3. Ongevallengeschiedenis

De meerderheid van de respondenten was de laatste vijf jaar niet betrokken bij een ongeval. Ongeveer een vijfde van de respondenten was één keer bij een ongeval betrokken.

hoe vaak was u de voorbije vijf jaar betrokken bij een ongeval

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	geen enkele keer	802	66,1	67,4	67,4
	1 keer	270	22,2	22,7	90,1
	2 keer	88	7,2	7,4	97,5
	3 keer of meer	30	2,5	2,5	100,0
	Total	1190	98,0	100,0	
Missing	System	24	2,0		
Total		1214	100,0		

Het overgrote deel van de respondenten die gedurende de laatste vijf jaar bij een verkeersongeval betrokken waren, hadden enkel blikschade (82,7 %), de groep lichtgewonden (14,4 %) en zwaargewonden (2,3%) was veel kleiner.

Wat waren de gevolgen van het ongeval voor u

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	blikschade	321	82,7	83,2	83,2
	lichtgewond	56	14,4	14,5	97,7
	zwaargewond	9	2,3	2,3	100,0
	Total	386	99,5	100,0	
Missing	System	2	,5		
Total		388	100,0		

De gevolgen van deze ongelukken voor de tegenpartij waren gelijklopend.

Wat waren de gevolgen voor de andere betrokkenen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	blikschade	310	79,9	81,8	81,8
	lichtgewond	41	10,6	10,8	92,6
	zwaargewond	6	1,5	1,6	94,2
	overleden	2	,5	,5	94,7
	er was geen tegenpartij	20	5,2	5,3	100,0
	Total	379	97,7	100,0	
Missing	System	9	2,3		
Total		388	100,0		

II. Resultaten

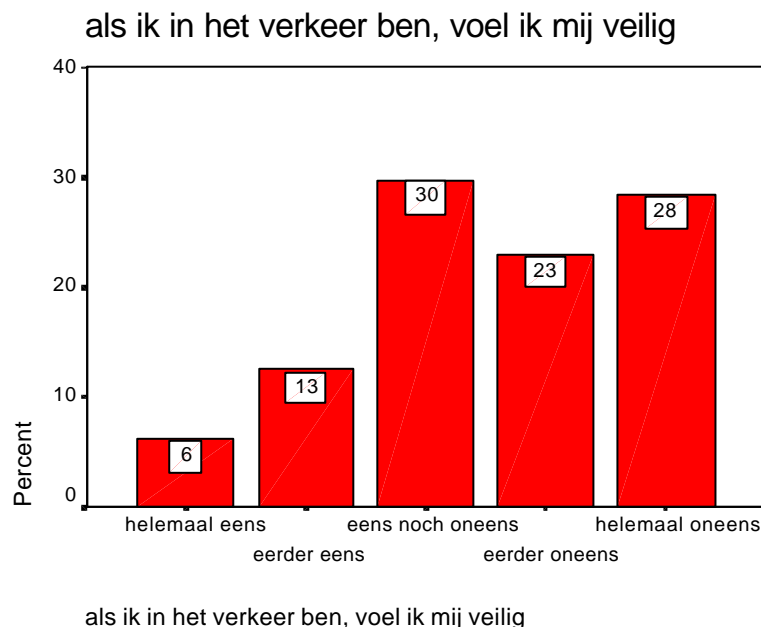
We zullen de resultaten van de enquête thematisch bespreken. Voor alle items werden kruistabellen opgesteld voor elk van de onafhankelijke variabelen en werd de Pearson chi-kwadraat test

uitgevoerd. Om de significantie van het effect van de onafhankelijke variabelen te testen maakten we gebruik van Mann-Whitney test of de Kruskal-Wallis test. Beide tests dienen voor nominale waarden maar hebben een groter onderscheidingsvermogen dan de Pearson chi-kwadraat test. Een aantal onafhankelijke variabelen die we oorspronkelijk wilden gebruiken hebben we toch buiten beschouwing gelaten omwille van de onevenwichtige verdeling over de mogelijke antwoorden. Dit is vooral het geval voor de items die betrekking hebben op de verplaatsingsgewoonten. Enkel het gebruik van de fiets was bruikbaar als onafhankelijke variabele.

A. Perceptie van de verkeersveiligheid

1. Onbepaald algemeen: Als ik in het verkeer ben voel ik mij veilig.

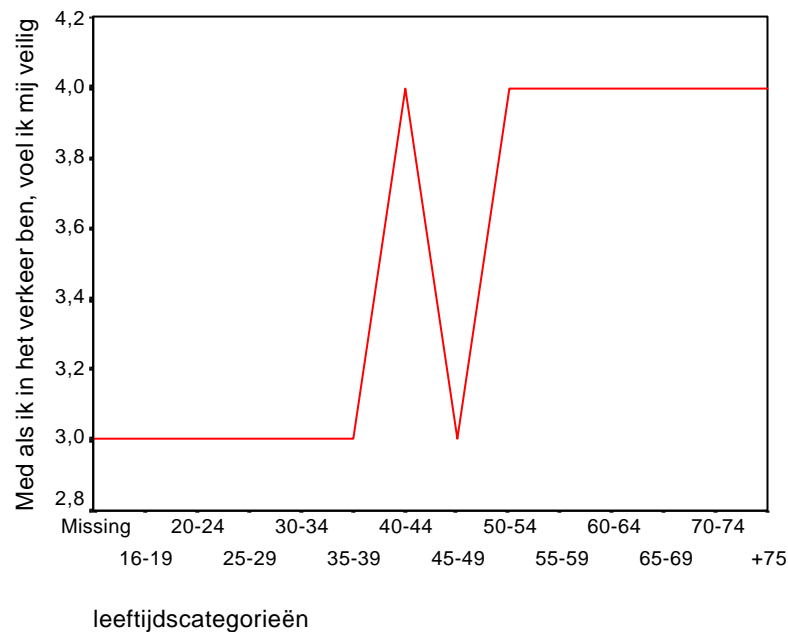
De meerderheid van de respondenten (51%) is het oneens met deze uitspraak. 30% heeft hierover eigenlijk geen mening. En slechts 19% is het met deze uitspraak eens. We kunnen hieruit besluiten dat de meeste mensen de veiligheid van het verkeer niet als evident beschouwen.



Om onze cijfers makkelijker te interpreteren en om ze in overeenstemming te brengen met die van het BIVV hebben we de leeftijd opnieuw gecodeerd in 13 categorieën die elk een periode van vijf jaar beslaan. Een uitzondering hierop is de eerste categorie welke

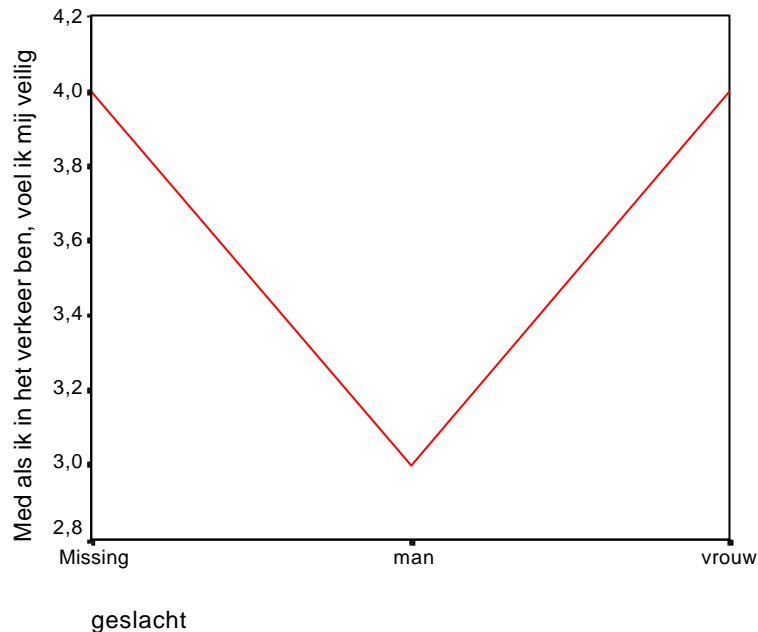
de leeftijden van 16 tot 19 jaar betreft en de laatste welke de vijfenzeventig plussers groepeert. In de meeste onderzoeken in de literatuur vonden we dezelfde codering terug.

Volgens de Pearson chi-kwadraat test heeft de leeftijd een significant effect op het item ($p < 0.05$). Volgens De Kruskal-Wallis test is er echter geen sprake van een significant verschil. De centrale tendens (weergegeven door de mediaan toont aan dat men tot veertig jaar eerder geen mening over dit item heeft net zoals de vierenveertig- tot negenenveertigjarigen. De veertig- tot vijfenveertigjarigen zijn geneigd zich eerder oneens met deze uitspraak te verklaren net zoals de vijftig plussers.

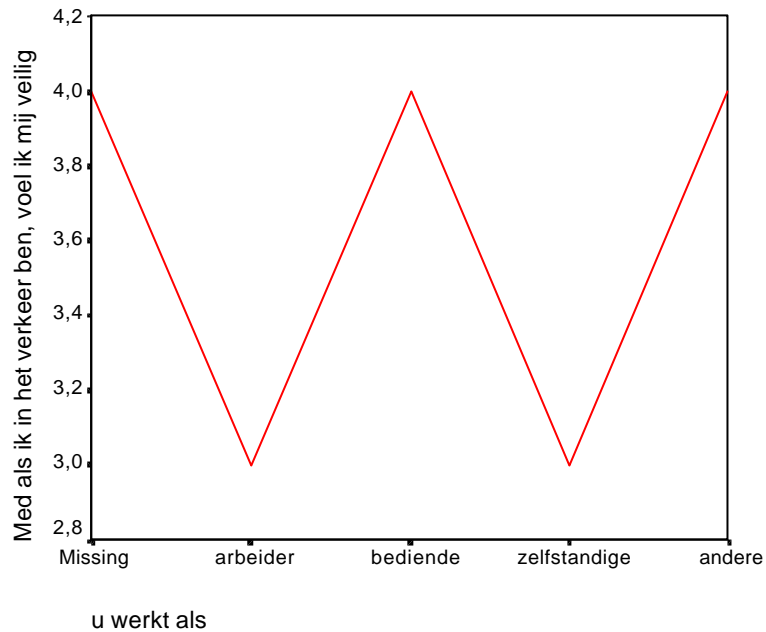


Ook wat betreft het geslacht is er een significant effect te zien (voor beide tests $p < 0.01$). We zien hoe vrouwen eerder geneigd zijn te antwoorden dat ze het niet eens zijn met deze uitspraak terwijl de

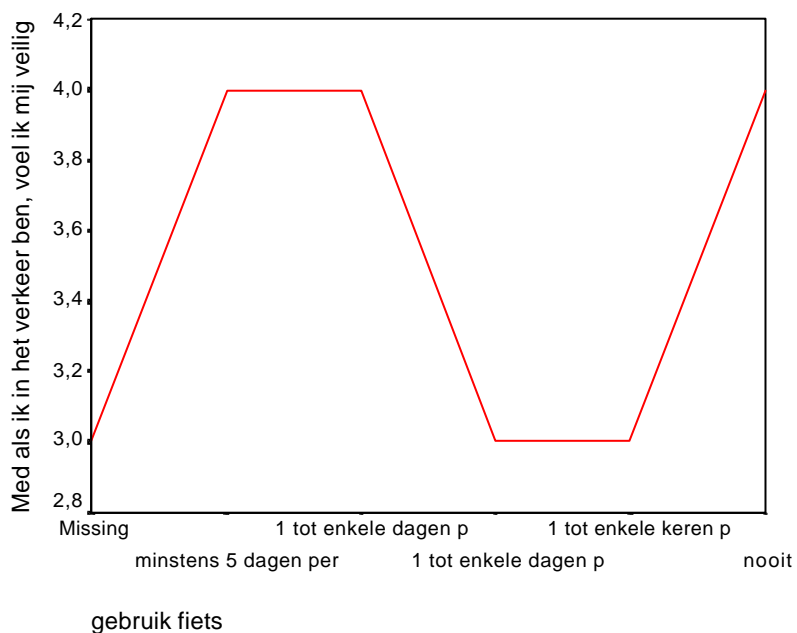
mannen eerder geneigd zijn hierover geen mening te hebben. Wanneer de distributie bekijken zien we dat 44,% van de mannen het oneens is met deze uitspraak terwijl 58, 9% van de vrouwen het niet eens is met deze uitspraak.



Voor de onafhankelijke variabele hoogste diploma werd geen significant effect gevonden. Voor de variabele beroep, waarbij we enkel de respondenten die werken in aanmerking nemen, vonden we opnieuw een significant verband ($Pearson < 0.05$). We zien hier hoe vooral arbeiders en zelfstandigen geneigd zijn geen mening te hebben over de uitspraak.



Ook het gebruik van de fiets bleek een significant effect te hebben (voor beide tests $p < 0.05$). Regelmatige fietsers zijn het eerder oneens met de uitspraak.



Besluitend kunnen we stellen dat de variatie in de beoordeling van de uitspraak “als ik in het verkeer ben, voel ik mij veilig” voor een deel verklaard wordt door de leeftijd, geslacht, beroep en het fietsgebruik. We kunnen ervan uitgaan dat deze uitspraak weergeeft

hoe veilig men zich voelt in het verkeer. We zien dat de groep van vijftig plussers gevoeliger schijnt te zijn met betrekking tot de verkeersonveiligheid dan de andere leeftijdscategorieën die wat dit item betreft eerder geen mening hebben. We zien tevens dat deze leeftijdscategorie ook minder ongelukken schijnt te hebben. Dit laatste blijkt zowel uit onze enquête als uit de statistieken van BIVV (BIVV, 1998). Het lijkt dus plausibel om aan te nemen dat een deel van deze hogere mate van betrokkenheid bij een verkeersongeval verklaard kan worden vanuit een lagere mate van perceptie van verkeersonveiligheid. Voor alle duidelijkheid merken we op dat deze enquête niet peilt naar de objectieve verkeersonveiligheid maar enkel naar de subjectieve perceptie van de veiligheid van het verkeer.

Eenzelfde effect vinden we ook weer wat betreft het onderscheid tussen mannen en vrouwen. Vrouwen getuigen over het algemeen van hogere perceptie van verkeersonveiligheid. Volgens de cijfers van het BIVV is 66 % van de verkeersdoden van het mannelijk geslacht (BIVV, 1998). Ook hier lijkt de tendens dus te zijn dat hoe veiliger men zich in het verkeer voelt, hoe groter het risico om in een ongeval betrokken te raken. Dit alles lijkt te wijzen op een soort van overdreven optimisme over de verkeersveiligheid. Het zijn immers net de categorieën die zich het veiligst voelen, die het meest betrokken zijn bij ongevallen.

Wat het beroep betreft dienen we voorzichtiger te zijn met onze interpretatie. Er zijn ons geen cijfers bekend die de relatie tussen het beroep en het risico van een verkeersongeval in kaart brengen. Wat onze data betreft lijkt er in elk geval geen significant effect te zijn van het beroep op de mate betrokkenheid in een verkeersongeval. Wel zien we dat arbeiders en zelfstandigen zich over het algemeen veiliger voelen in het verkeer dan de andere beroepscategorieën.

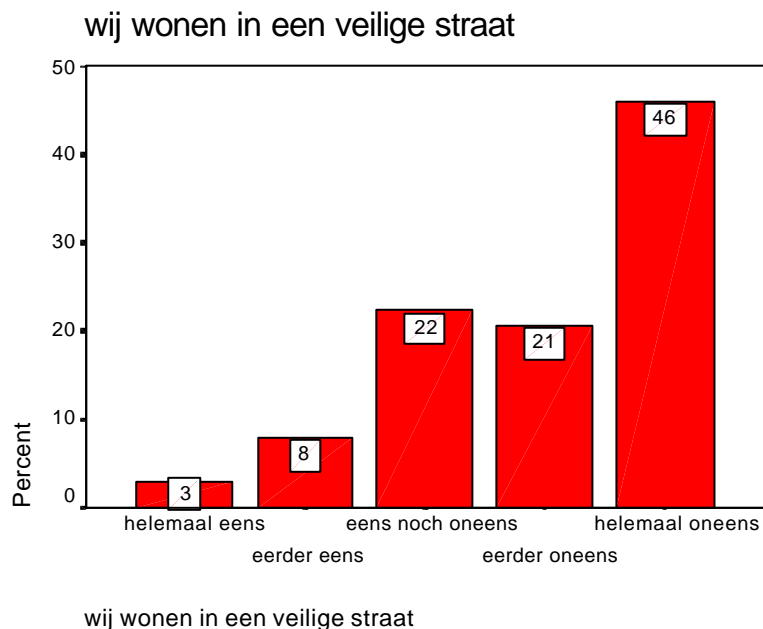
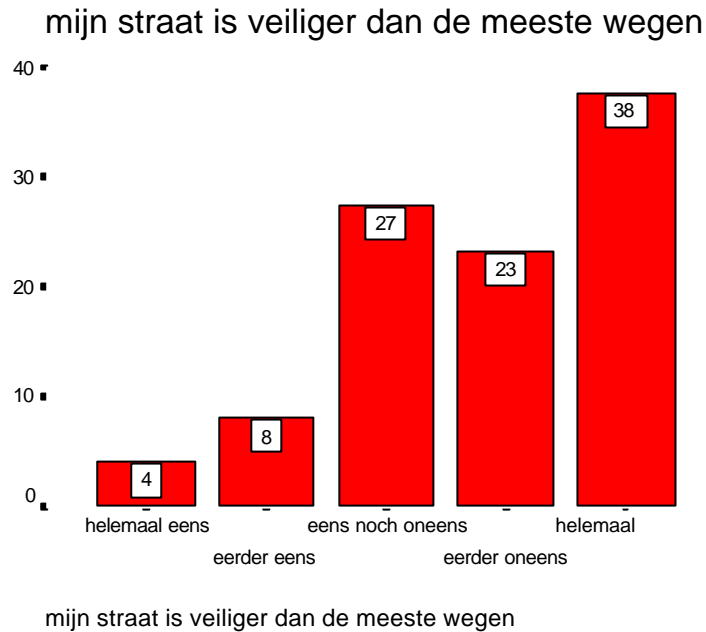
Vervolgens het fietsgebruik. De fietser wordt over het algemeen beschouwd als een zwakke weggebruiker. Dit impliceert dat de kans op een letsel bij een ongeval hoger is. We zien dan ook dat wie zich regelmatig als zwakke weggebruiker in het verkeer begeeft, het verkeer als minder veilig inschat.

Wat de andere onafhankelijke variabelen betreft werd geen significant effect gevonden.

2. Onbepaald in de eigen straat: Mijn straat is veiliger dan de meeste wegen; Wij wonen in een veilige straat

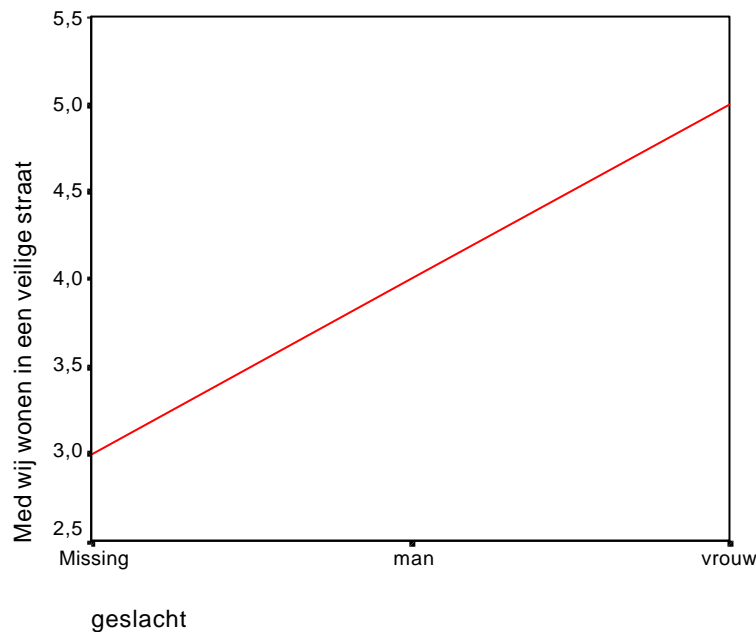
Vooraf dienen we op te merken dat de enquête verdeeld werd langs de vesten en de invalswegen in de stad Mechelen. De representativiteit kan dan ook niet algemeen zijn. Ze betreft ten hoogste drukke stadswegen.

Uit de frequenties kunnen we opmaken dat de antwoorden voor beide vragen min of meer gelijklopen zijn. Een grote meerderheid vindt de eigen straat niet veilig (61% voor het ene item, 67% voor het andere item).

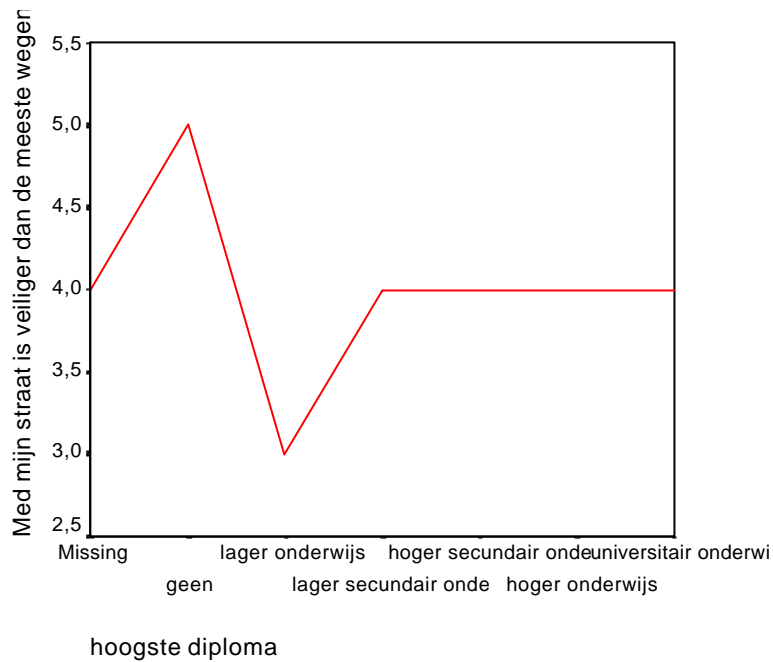


We gaan ervan uit dat er geen significant effect is van de leeftijd op het beoordelen van dit item. Enkel de Pearson chi-kwadraat test voor het item *wij wonen in een veilige straat* wijst in deze richting ($p < 0.05$).

Wat betreft het geslacht dienen we wel een verschil te maken. Voor het item *mijn straat is veiliger dan de meeste wegen* is er geen significant effect van het geslacht. We zouden dit item kunnen omschrijven als de relatieve algemene onveiligheid van de straat, gezien expliciet de vergelijking maakt tussen de eigen straat en andere wegen. Het item *wij wonen in een veilige straat*, wat we zouden kunnen omschrijven als de intrinsieke algemene onveiligheid van eigen straat, is er wel een verschil (voor beide tests geldt $p < 0.01$). We zien hoe de centrale tendens bij de mannen erin bestaat het eigenlijk noch eens, noch oneens te zijn met deze uitspraak. De centrale tendens bij de vrouwen daarentegen, is van het volkomen oneens te zijn met deze uitspraak.



Voor de factor hoogste diploma is de situatie omgekeerd. Wat de intrinsieke veiligheid van de eigen straat betreft vonden we geen significant effect van het hoogste diploma. Bij de relatieve veiligheid van eigen straat daarentegen wel. We zien hoe de centrale tendens erin bestaat het eerder oneens te zijn met het item. Bij de respondenten zonder diploma is de tendens om het helemaal oneens te zijn en bij de groep die enkel lager onderwijs doorliepen is de tendens eerder om er geen mening over te hebben.

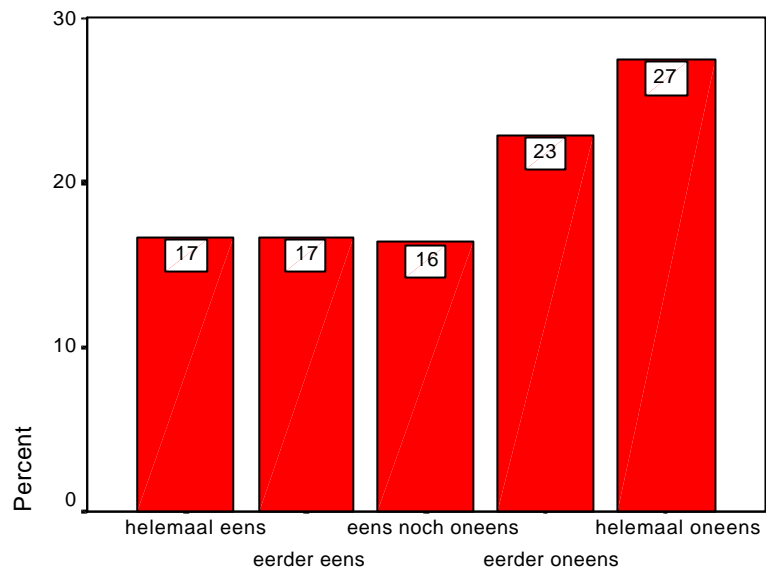


Besluitend kunnen we stellen dat er redelijk weinig variabelen zijn die de variantie in de beoordeling van de items kunnen verklaren. Geen enkel significant onderscheid werd gevonden dat voor beide items significant was. Wat de intrinsieke veiligheid van de eigen straat betreft was er een significant effect van het geslacht en wat de relatieve onveiligheid betreft was er een significant effect van het hoogste diploma. Hoe dit onveiligheidsgevoel in de straat, wat toch vrij algemeen lijkt te zijn, meer concreet gemaakt kan worden zullen we verder zien.

3. Risico op een verkeersongeval algemeen: Als ik in het verkeer ben, denk ik er nooit aan dat ik wel eens een ongeval zou kunnen hebben; er gebeuren veel ongevallen; de kans dat ik ooit een ongeval zal hebben, is klein

Wanneer we de frequentie van de antwoorden op deze vragen bekijken, zien we dat ze lichtjes uit elkaar lopen. 50% van de respondenten is zich bewust van het feit dat ze een ongeval zouden kunnen hebben wanneer ze in het verkeer zijn. 34% denkt hier nooit aan en 16% heeft geen mening. Geconfronteerd met de meer algemene uitspraak “Er gebeuren veel ongevallen”, antwoordt 44% van de respondenten dat ze het eens zijn met deze uitspraak, terwijl 26% het oneens is en 30% noch eens noch oneens. Bij het item “de kans dat ik ooit een ongeval zal hebben is klein”, antwoordt 55% dat ze het

oneens zijn met deze uitspraak. Slechts 14% is het eens en opnieuw 30% heeft geen mening.

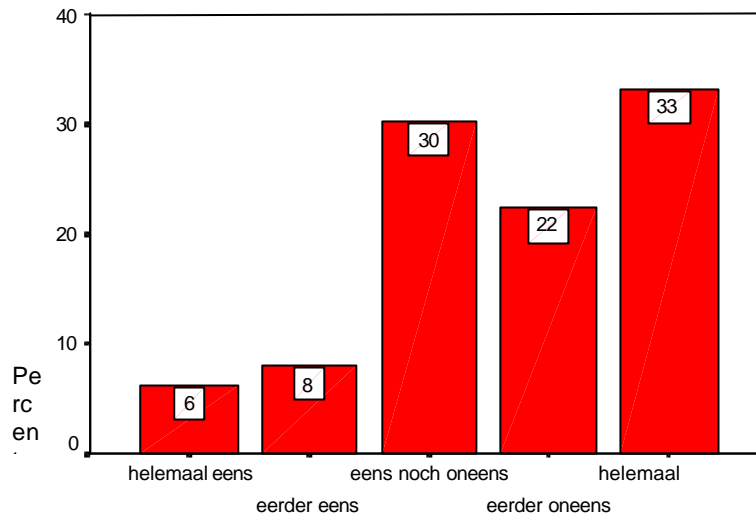


als ik in het verkeer ben, denk ik er nooit aan dat ik wel eens een c

er gebeuren veel ongevallen



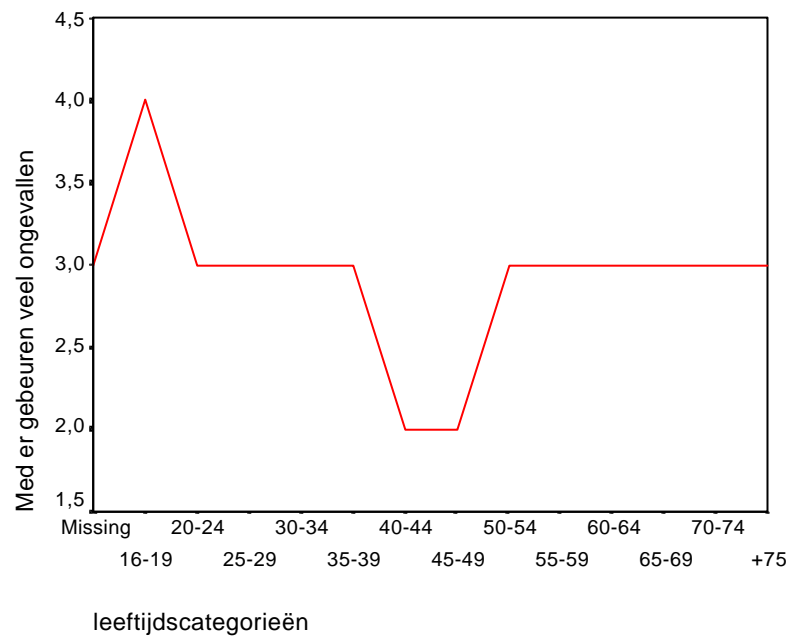
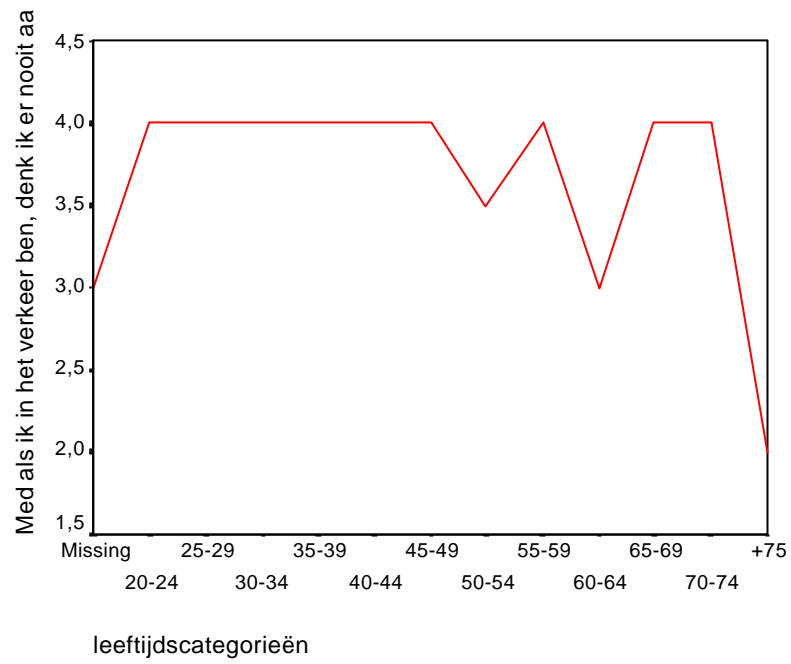
er gebeuren veel ongevallen

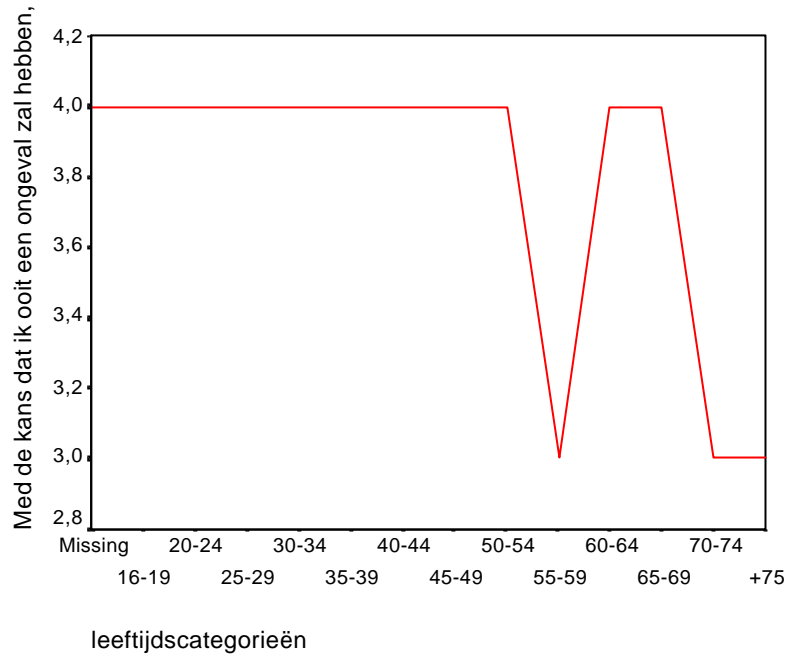


de kans dat ik ooit een ongeval zal hebben, is klein

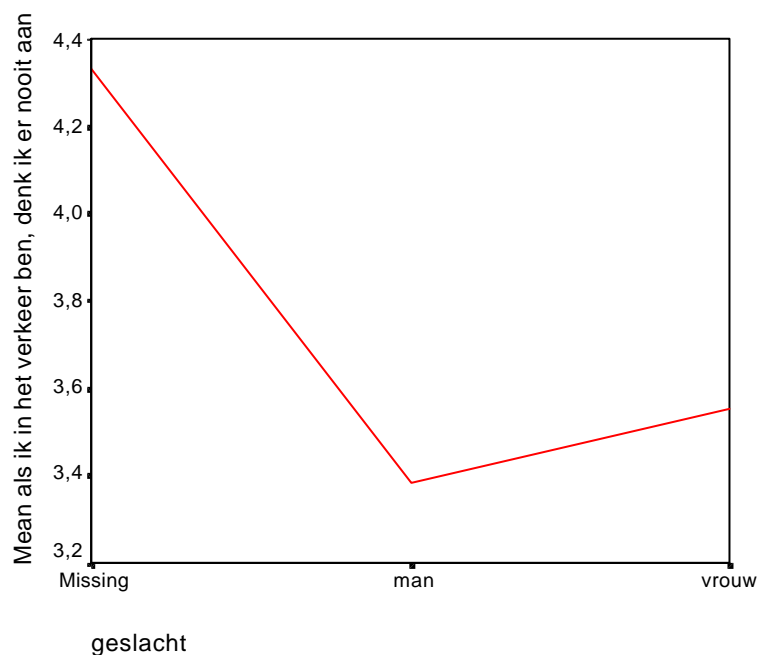
Zijn er correlaties tussen de uiteenlopende antwoorden en onze onafhankelijke variabelen? Er is een significant effect van de leeftijd op deze items (voor alle drie de items geldt voor beide tests $p < 0.01$). Een eerste vaststelling is de gelijkenis tussen *als ik in het verkeer ben, denk ik er nooit aan dat ik wel eens een ongeval zou kunnen hebben* en *de kans dat ik ooit een ongeval zal hebben, is klein*. Wat dit laatste item betreft zien we dat bijna alle leeftijden geneigd zijn het eerder oneens te zijn met deze uitspraak. Enkel de vijfenvijftig tot negenenvijftigjarigen en de zeventig plussers antwoorden eerder dat ze hierover geen mening hebben. We zouden hieruit dus kunnen besluiten dat de meeste zich ervan bewust zijn dat de kans op een ongeval reëel is. Voor het item *als ik in het verkeer ben, denk ik er nooit aan dat ik wel eens een ongeval zou kennen hebben*, zien we een min of meer gelijkaardig patroon. De twintig tot negenenveertigjarigen zijn het eerder oneens met deze uitspraak en zijn er zich van bewust dat het risico op een ongeval reëel is. Hetzelfde geldt voor de leeftijden 55-59 en 65-74. De categorie 60-64 heeft hier over het algemeen geen mening over. De vijfenzeventig plussers zijn het eens met deze uitspraak.

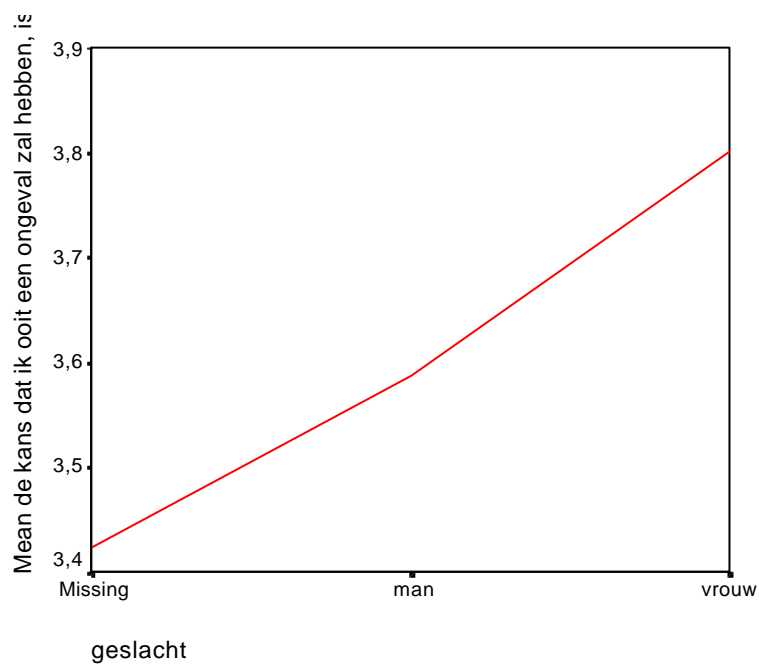
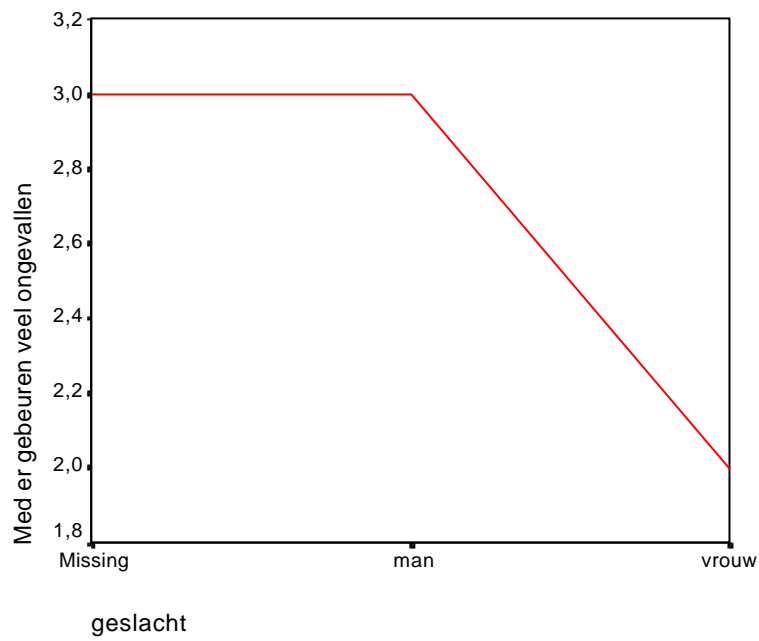
Wat het item *er gebeuren veel ongevallen* betreft kunnen we stellen dat de algemene tendens erin bestaat het eens, noch oneens te zijn met deze uitspraak. Slechts twee categorieën vormen hierop een uitzondering. De zestien tot negentienjarigen zijn het eerder oneens met deze uitspraak en de veertig tot negenenveertigjarigen zijn het eerder eens met deze uitspraak.





Het geslacht heeft eveneens een significant effect (voor de drie items geldt voor alle tests $p < 0.05$). Wat de twee items betreft die peilen naar de inschatting van het risico zelf ooit bij een ongeval betrokken te zijn, stellen we vast dat vrouwen over het algemeen geneigd zijn dit risico een weinig hoger in te schatten dan de mannen. Wat de algemene vraag naar de ongevallen betreft zien we dat de mannen hierover over het algemeen geen mening hebben, terwijl de vrouwen het eerder eens zijn met de stelling dat er veel ongevallen gebeuren.

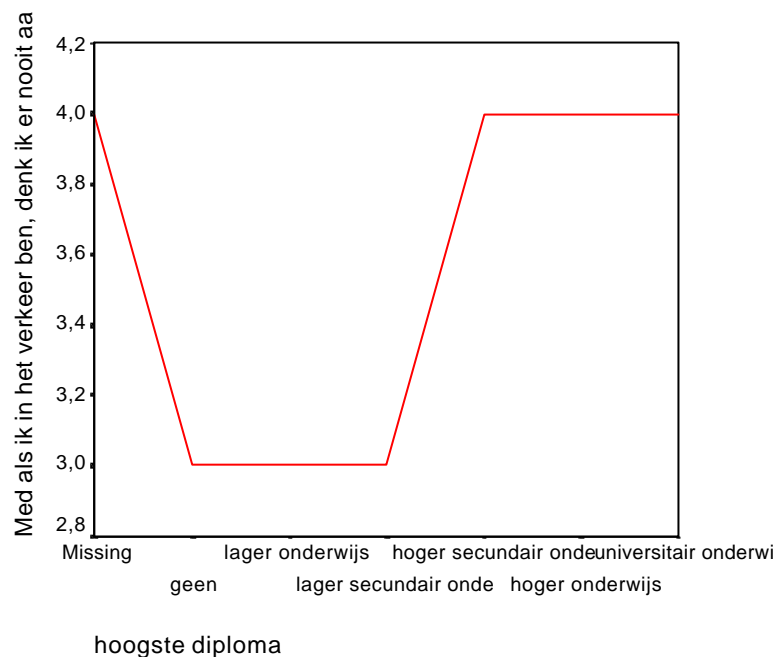




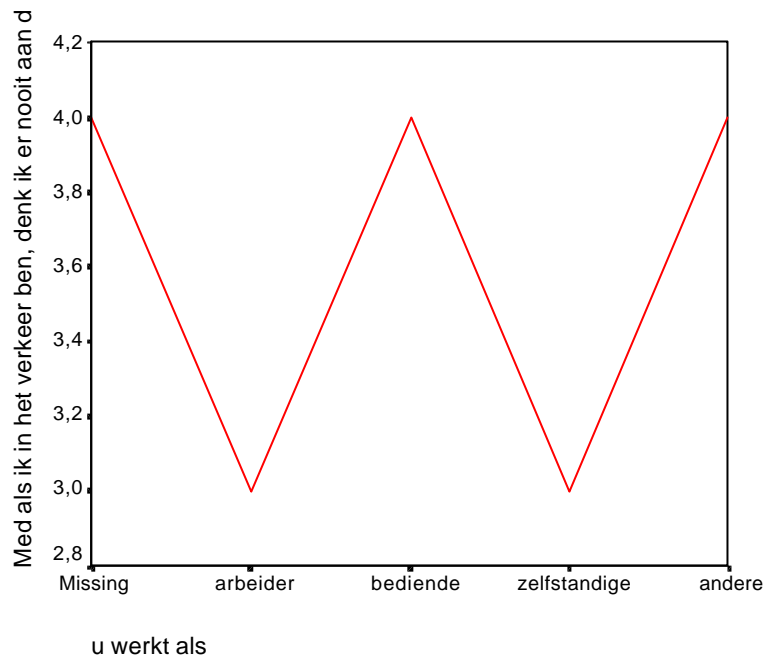
Voor de variabele hoogste diploma zijn de resultaten minder eenduidig. Voor het item *er gebeuren veel ongevallen* werd er geen significant effect gevonden. Voor het item *de kans dat ik ooit een ongeval zal hebben, is klein* wees enkel de Pearson chi-kwadraat test op een significant effect ($p < 0.05$). En voor het item *als ik in het verkeer*

ben, denk ik er nooit aan dat ik wel eens ongeval zou kunnen hebben gaven beide tests aan dat er een significant effect van het hoogste diploma is ($p < 0.01$).

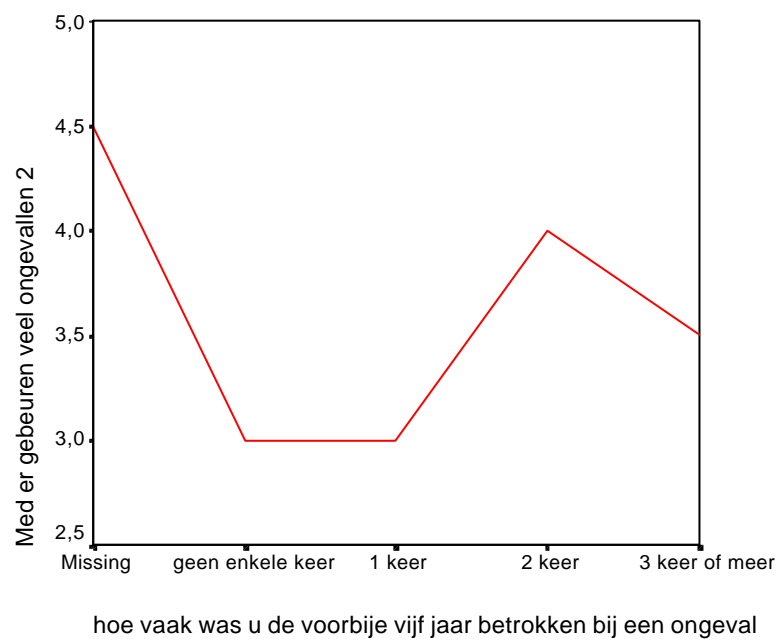
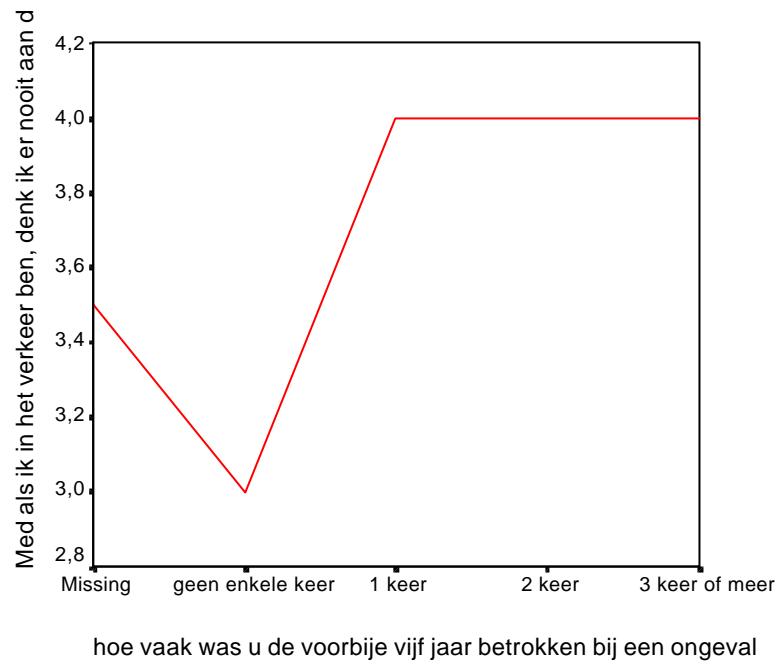
Wat dit laatste item betreft stellen we vast dat wie een diploma hoger secundair onderwijs of hoger behaald heeft het eerder oneens is met deze uitspraak, terwijl de andere er geen mening over hebben. Hetzelfde vinden we terug voor het item *de kans dat ik ooit een ongeval zal hebben, is klein*, met dien verstande dat hier de algemene tendens van de groep zonder diploma erin bestaat helemaal oneens te antwoorden.

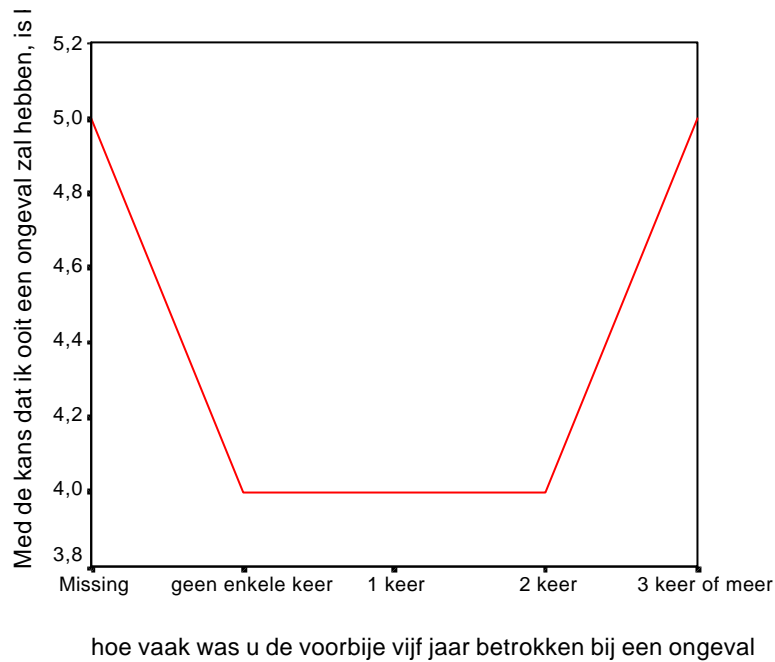


Volgens de uitgevoerde tests was er van het beroep enkel een significant effect ($p < 0.01$) op het item *als ik in het verkeer ben, denk ik er nooit aan dat ik wel eens een ongeval zou kunnen hebben*. We stellen vast dat de tendens bij arbeiders en zelfstandigen erin bestaat hierover geen mening te hebben, terwijl de bedienden en de andere beroepen het eerder oneens zijn met deze uitspraak.



De betrokkenheid bij een ongeval had opnieuw bij alle drie de items een significant effect ($p < 0.05$). We zien dat wie de laatste vijf jaar bij een ongeval betrokken was er schijnbaar meer bij stilstaat dat ze opnieuw een ongeval zouden kunnen hebben. Wie niet bij een ongeval betrokken was heeft hierover meestal geen mening. Wat de perceptie van de algemeen verkeersveiligheid qua ongevallen betreft stuiten we op een vreemd resultaat. Wie geen of één ongeval had heeft over het algemeen geen mening over de uitspraak dat er veel ongevallen gebeuren. Wie twee of meerdere keren bij een ongeval betrokken was neigt er eerder naar het oneens te zijn met deze uitspraak. Tezelfdertijd is het net deze groep die het toch eerder oneens is met de uitspraak die stelt dat de kans op een ongeval klein is. De rest neigt ertoe hierover geen mening te hebben.





Tevens werd voor de inschatting van de algemene verkeersveiligheid qua aantal ongevallen een significant effect van de ernst van het ongeval voor de respondent gevonden (voor beide tests $p < 0.05$). Ook hier vinden we een vreemd resultaat: de zwaargewonden neigen er toe het meer oneens te zijn met de stelling dat er veel ongevallen gebeuren. De niet- en de lichtgekwetsten hadden hierover geen mening.



Besluitend kunnen we stellen dat het antwoordgedrag op deze items die peilen naar het risico in een ongeval betrokken te raken nogal uiteenlopen. Op basis van deze verschillen zouden we het thema dat deze items in kaart brengen verder kunnen splitsen. Het item *er gebeuren veel ongevallen* peilt naar de verkeersveiligheid gedefinieerd in termen van ongevallen. De overige twee items peilen naar de inschatting van het risico ooit zelf in een ongeval betrokken te zijn.

Wat de verkeersveiligheid in termen van ongevallen betreft, zien we dat vooral de jongste weggebruikers (16 -19) uit de toon vallen. Waar de rest er eigenlijk geen mening over heeft of het eerder eens is met de stelling dat er veel ongevallen gebeuren, is deze groep het eerder oneens met deze stelling. Tezelfdertijd zien we dat deze groep het risico ooit zelf bij een ongeval betrokken te zijn niet gering acht. Voor dit thema zijn het vooral de oudere chauffeurs die zich schijnbaar meer op hun gemak voelen in het verkeer.

Ook het geslacht heeft een klein maar significant effect op het antwoordgedrag van de respondenten. We zien hoe vrouwen de verkeersveiligheid in termen van ongevallen lager inschat dan de mannen. Ook het risico om zelf ooit bij een ongeval betrokken te zijn wordt door de vrouwen net iets hoger ingeschat dan de mannen. Gezien de cijfers van het BIVV aantonen dat de meerderheid van de verkeersslachtoffers mannen zijn, zouden we kunnen stellen dat uit hun antwoordgedrag een minder realistische risicoperceptie blijkt dan bij de vrouwen het geval is.

Ook de invloed van het diploma is redelijk duidelijk te interpreteren. Wie een hoger diploma heeft, schat de kans ooit bij een ongeval betrokken te zijn hoger in dan wie een lager diploma heeft. Deze laatste groep heeft wat dit thema betreft over het algemeen geen mening. Parallel hiermee zien we een licht effect van het beroep. Arbeiders en zelfstandigen schatten de kans ooit bij een ongeval betrokken te zijn net iets lager in dan bedienden en de andere beroepen.

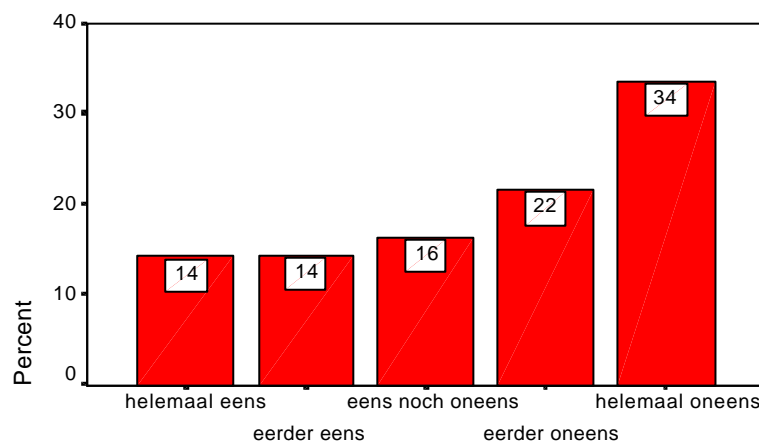
Zoals misschien te verwachten viel, is er ook een effect merkbaar van de ongevallenvoorgeschiedenis. Wie meer bij een ongeval betrokken was, schat de kans dat dit opnieuw zou gebeuren lager in dan de groep zonder ongevallen of de groep met één ongeval. Wat betreft de verkeersveiligheid in termen van ongevallen zien we dat dit net het omgekeerde effect heeft. De groep die meerdere malen bij een ongeval betrokken was vindt over het algemeen minder dat er veel ongevallen gebeuren dan de groep zonder of met één ongeval. Wanneer we deze effecten vergelijken met de perceptie van de verkeersveiligheid zoals we die in punt 1 en 2 hierboven in kaart brachten, valt het toch wel op dat de groep met een ongeval de algemene verkeersveiligheid niet anders inschat dan de groep zonder ongeval. Daartegenover staat dat wanneer specifiek naar ongevallen

gevraagd wordt, er wel degelijk een significant verschil is tussen beide groepen. Voor het thema verkeersveiligheid in termen van ongevallen zien we een gelijkaardig effect van de ernst van het ongeval voor de respondent. Zwaargewonden schatten hoeveelheid ongevallen net iets lager in dan de niet- of de lichtgewonden.

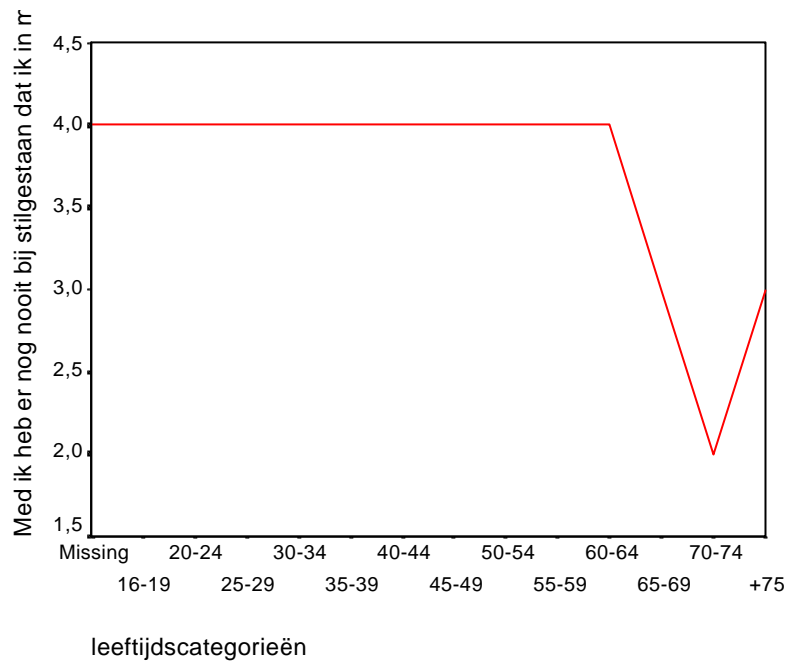
4. Risico op een verkeersongeval in de eigen straat: Ik heb er nog nooit bij stilgestaan dat ik in mijn buurt een ongeval zou kunnen hebben.

Dit thema moet in samenhang met het vorige gezien worden, zoals ook thema 1 en 2 samenhangen. We zien hier ook een gelijkaardige distributie van de antwoorden: een meerderheid van 56% is het oneens met deze uitspraak, een minderheid van 28% is het ermee eens en 16% heeft geen mening.

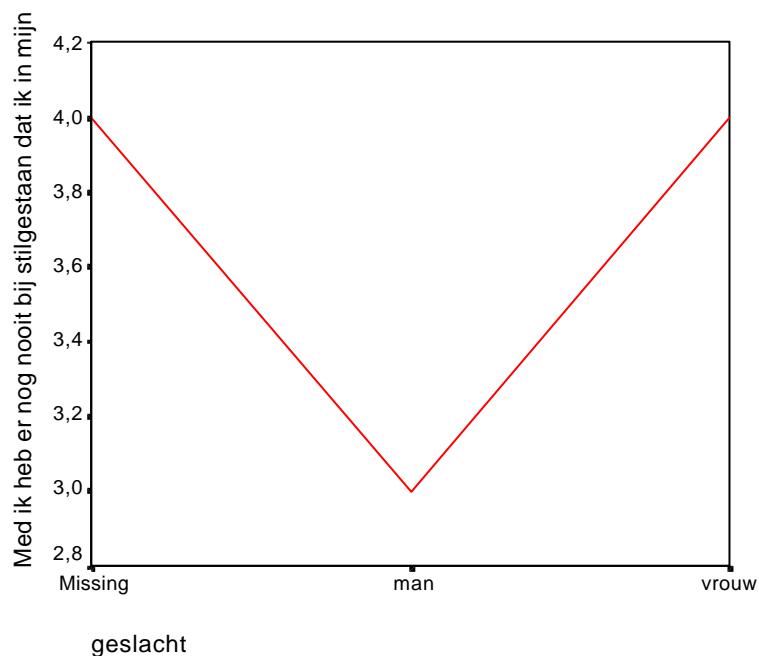
ik heb er nog nooit bij stilgestaan dat ik
in mijn buurt een ongeval zou kunnen
hebben



Wat het effect van de leeftijd betreft (voor beide tests $p < 0.01$) kunnen we vaststellen dat het hier vooral de ouderen zijn die uit de band springen. De vijfenzestig plussers zijn het over het algemeen meer eens met deze uitspraak dan de andere leeftijden. Een gelijkaardige verdeling vonden we terug bij het thema dat peilde naar de inschatting van het risico van een ongeval algemeen.



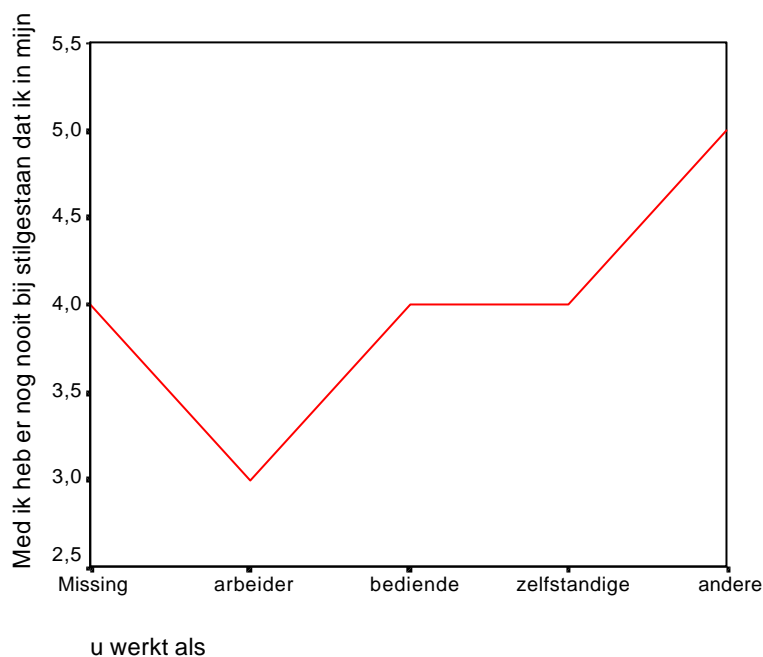
Ook voor de variabele geslacht vinden we een eenzelfde effect (voor beide tests $p < 0.01$) als in het vorige thema, alleen is dit effect hier meer uitgesproken. De centrale tendens bij vrouwen bestaat erin om het eerder oneens te zijn met dit item. De mannen zijn het over het algemeen noch eens, noch oneens.



Ook voor het diploma vonden we een gelijkaardig significant effect als in het vorige thema (voor beide tests $p < 0.01$). De hogere diploma's zijn het eerder oneens met deze stelling, de lagere hebben eerder geen mening.



De variabele beroep zorgt ook hier voor een significant effect (voor beide tests $p < 0.01$). Arbeiders neigen er eerder toe geen mening te hebben, bedienden en zelfstandigen zijn het eerder oneens met deze stelling, terwijl de andere beroepen het helemaal oneens zijn met deze stelling.



Samenvattend kunnen we zeggen dat de verschillende variabelen over het algemeen hetzelfde effect hadden als bij het thema over de inschatting van het risico op een ongeval algemeen. De ouderen schatten de kans op een ongeval in de eigen buurt lager in dan de jongeren, net zoals de mannen in vergelijking met de vrouwen, net als mensen met een lager diploma. Er zijn echter ook een aantal verschillen. Zo heeft de ongevallengeschiedenis geen significant effect op de inschatting van het risico in de eigen buurt een ongeval te hebben. Ook het beroep heeft een ander effect.

Over het algemeen kunnen we stellen dat op de inschatting van het risico in de eigen buurt een ongeval te hebben dezelfde variabelen effect hebben als op de inschatting van het risico een ongeval te hebben.

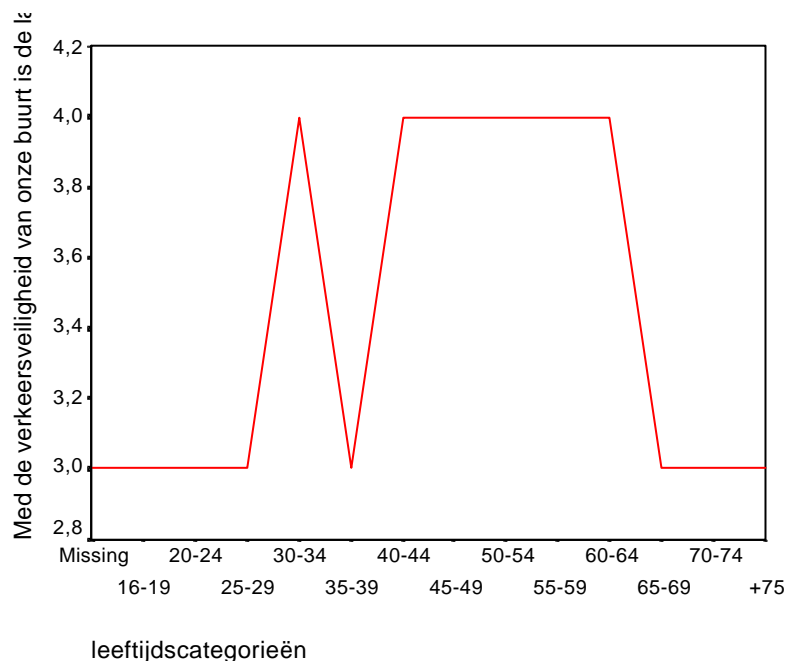
5. Toename of afname van de verkeersveiligheid van de eigen buurt: De verkeersveiligheid van de buurt is de laatste jaren verhoogd.

Van de respondenten vindt 47% dat de verkeersveiligheid van de buurt de laatste jaren niet verhoogd is, integendeel zelfs. 30% is het eens, noch oneens met de uitspraak en 23% vindt dat de verkeersveiligheid van de buurt toegenomen is.

de verkeersveiligheid van onze buurt
is de laatste jaren verhoogd

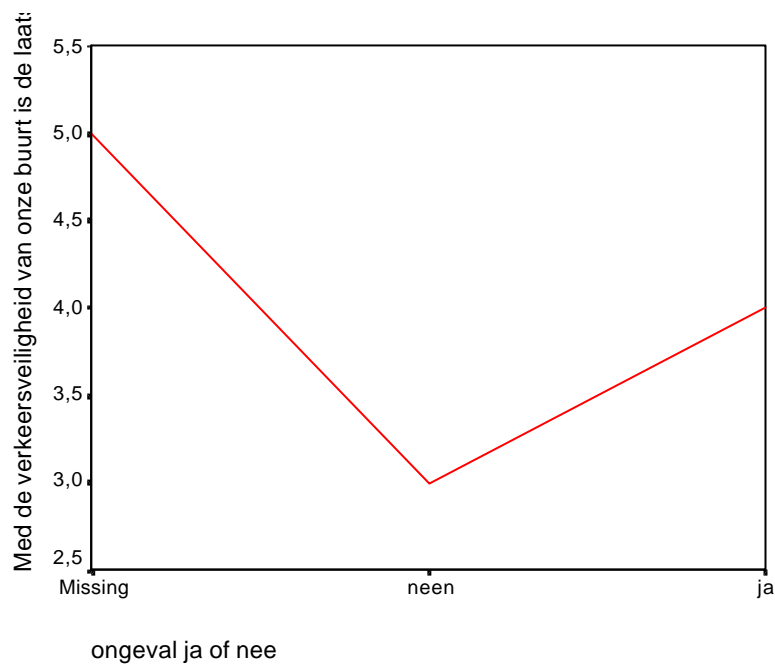


We zien dat vooral de jongeren (16 – 29) en de ouderen (65 -...) eerder geen mening over deze uitspraak heeft. Met uitzondering van de categorie 35-39 is de algemene tendens dat de verkeersveiligheid van de buurt achteruit gegaan is.



Ook de ongevallenvoorgeschiedenis heeft een effect op het oordeel over deze uitspraak. Wie reeds een ongeval gehad heeft, neigt er eerder toe een afname van de verkeersveiligheid van de eigen buurt

te percipiëren terwijl de centrale tendens bij de anderen er eerder in bestaat geen mening te hebben.

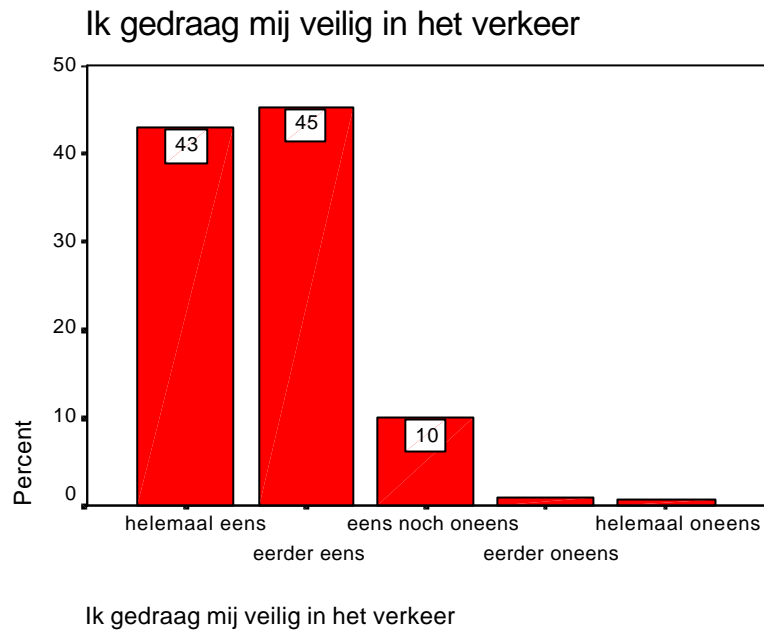


Slechts twee van onze factoren hebben dus een effect op het antwoordgedrag bij dit item: de leeftijd en de ongevallenvoorgeschiedenis.

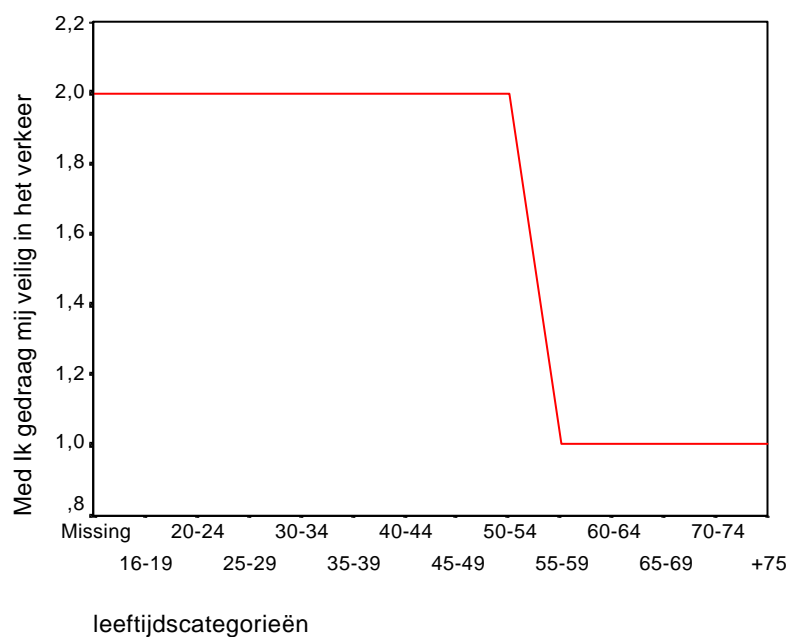
B. Causale attributie van de verkeersonveiligheid

1. Inschatting van de eigen rijvaardigheden: ik gedraag mij veilig in het verkeer; ik voel mij veiliger als ik zelf rij

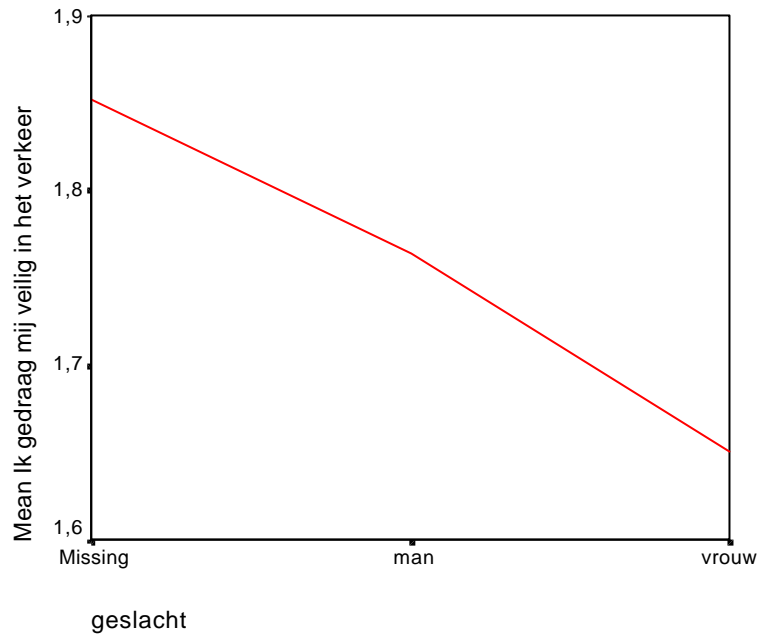
We zien hoe maar liefst 88% van de respondenten ervan uitgaat dat ze zich veilig gedragen in het verkeer. 43% is het volkomen eens met deze uitspraak, 45% is iets voorzichtiger maar gaat toch nog steeds akkoord, 10% heeft geen mening en 1,6% vindt dat ze zich niet veilig gedragen in het verkeer.



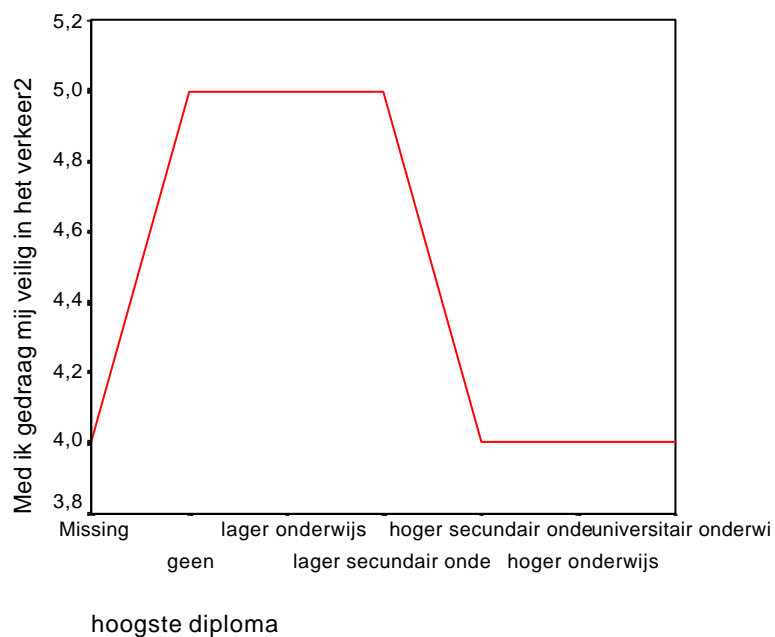
Wat het effect van de leeftijd betreft, stellen we vast dat er een duidelijk onderscheid is tussen de groep die jonger dan 55 is en de groep die ouder dan 55 is (voor beide tests $p < 0.01$). In de eerste groep is de algemene tendens eerder akkoord te gaan met de uitspraak. In de tweede groep bestaat deze algemene tendens erin het volkomen eens te zijn met de uitspraak: ik gedraag mij veilig in het verkeer.



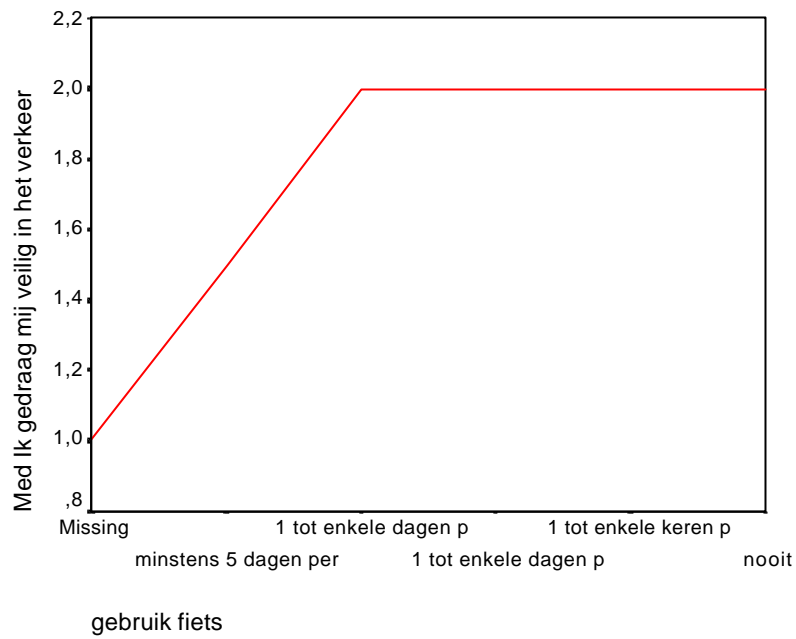
Ook voor het geslacht stelden we een significant verschil vast (voor beide tests $p < 0.05$). We zien hoe vrouwen het eigen gedrag in het verkeer net iets veiliger inschatten dan mannen.



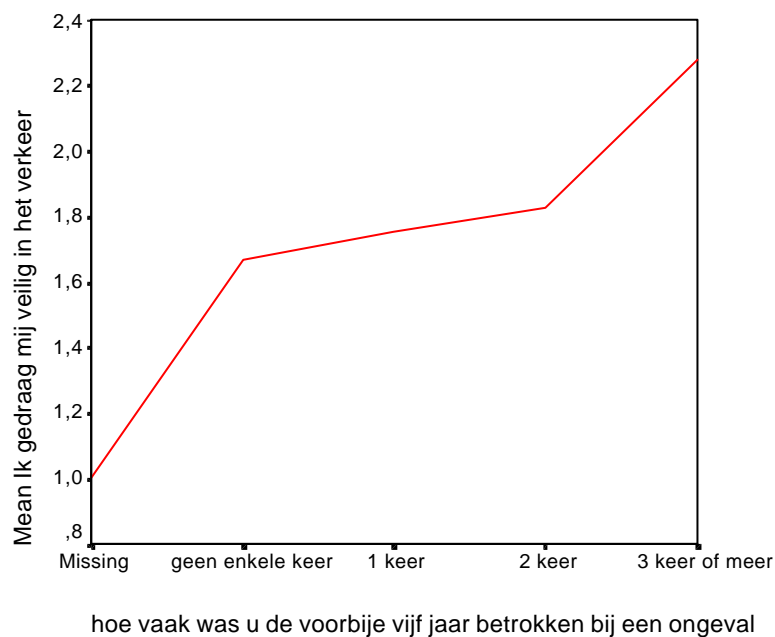
Voor het hoogste diploma was er een vergelijkbaar effect (voor beide tests $p < 0.01$). We stellen vast dat vanaf het diploma hoger secundair onderwijs men over het algemeen eerder akkoord gaat met de uitspraak. De lagere diploma's neigen er eerder toe het volkomen eens te zijn met de uitspraak.



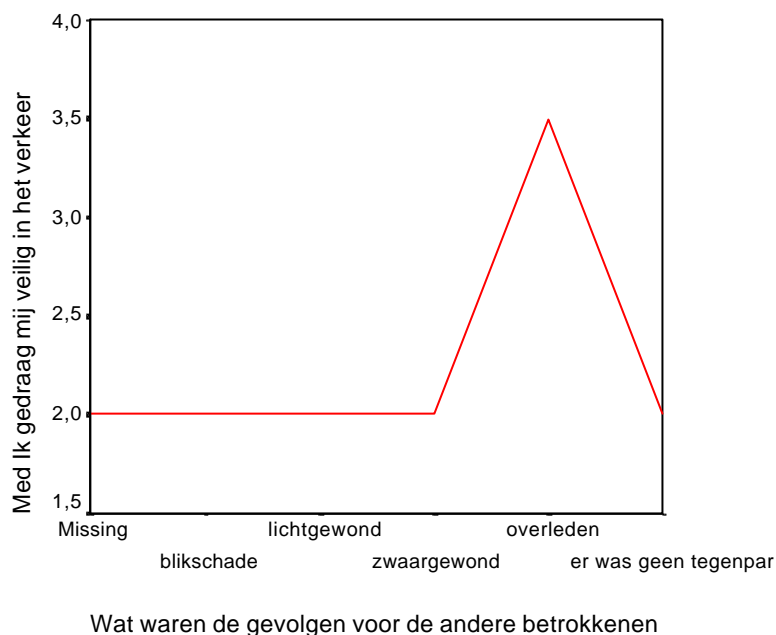
Ook de frequentie van het fietsgebruik bleek een significant effect te hebben (voor beide tests $p < 0.05$). De zeer frequente fietsers neigen ertoe hun eigen rijgedrag als iets veiliger in te schatten dan de anderen.



Ook de ongevallengeschiedenis bleek significant te zijn (voor beide tests $p < 0.01$). Naarmate men meer bij een ongeval betrokken was scheen men tot meer voorzichtigheid geneigd te zijn bij het inschatten van de eigen rijvaardigheden.



Bij dat deel van de respondenten die bij een ongeval betrokken waren was er een duidelijke discrepantie tussen de groep die bij een ongeval met dodelijke afloop betrokken was en de anderen. De anderen waren eerder geneigd voorzichtig akkoord te gaan met de uitspraak. De groep die een ongeval gehad had waarbij de tegenpartij overleden was, was het eerder oneens met de uitspraak dat ze zich veilig gedroegen in het verkeer.



Besluitend kunnen we zeggen dat de meeste weggebruikers blijken van een groot optimisme met betrekking tot de veiligheid van het eigen gedrag in het verkeer. De enige uitzondering hierop was de groep respondenten die reeds betrokken waren in een ongeval met dodelijke afloop voor iemand van de tegenpartij.

Daarnaast stelden we wel vast dat er een onderscheid gemaakt kan worden tussen een voorzichtig optimisme en geloof in het eigen veilige gedrag en groot optimisme. Dit onderscheid was gecorreleerd aan de verschillende subgroepen van onze onafhankelijke variabelen.

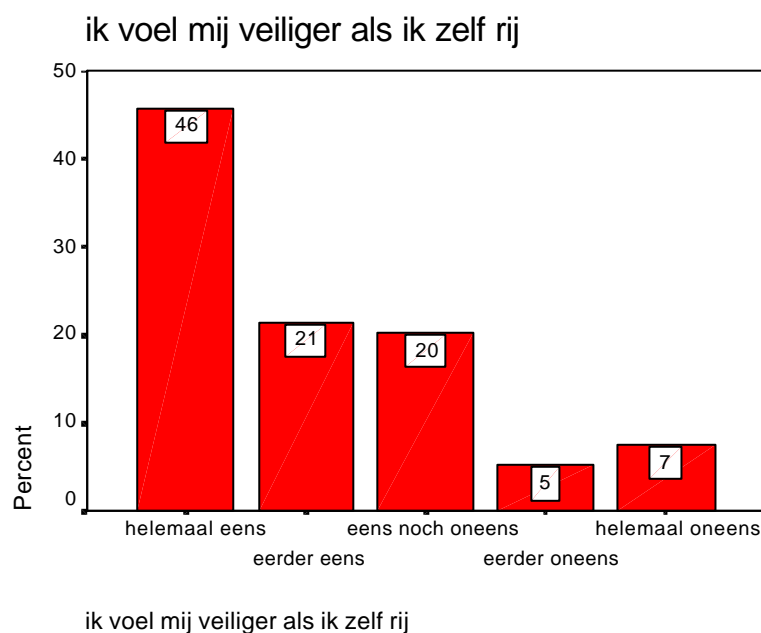
Zo konden we vaststellen dat de respondenten jonger dan 54 eerder neigden tot dit voorzichtig optimisme. De 55 plussers hebben zeer veel geloof in het eigen veilige gedrag.

Wat het geslacht betreft dienen onze conclusies voorzichtiger te zijn. De mediaan duidde voor beide geslachten op een gematigd optimisme. Wanneer we het gemiddelde bekeken, konden we vaststellen dat er een klein verschil was, waarbij de mannen iets meer naar het gematigd optimisme neigen dan de vrouwen.

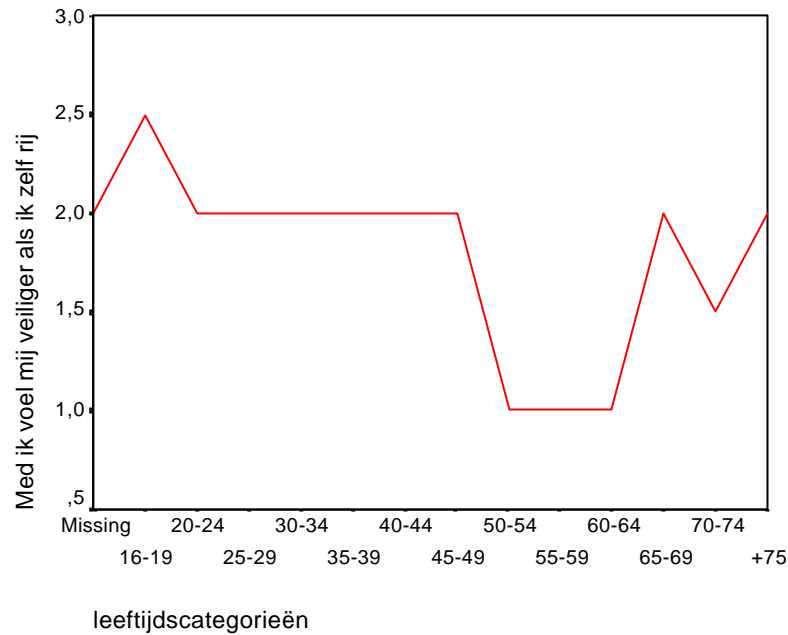
Dezelfde voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van het effect van de ongevallengeschiedenis. Ook hier was de mediaan gelijk. Het gemiddelde toonde echter een lichte daling van het optimisme aan naarmate men vaker bij een ongeval betrokken was.

Voor het hoogste diploma stelden we een gelijkaardig effect vast als van de leeftijd. Naarmate het diploma hoger wordt, daalt het niveau van het geloof in het eigen veilige gedrag in het verkeer. Zoals in enkele voorgaande items valt de breuk te situeren op het diploma hoger secundair onderwijs.

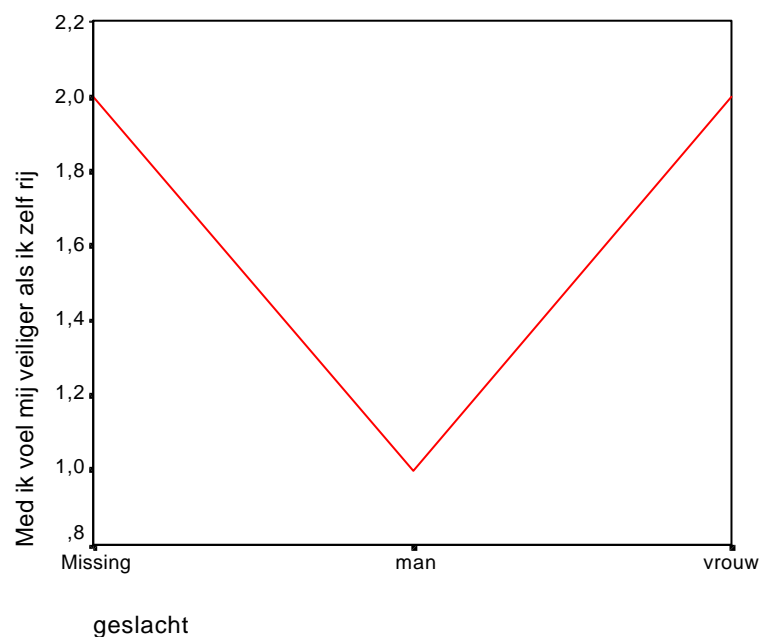
Wat het item *ik voel mij veiliger als ikzelf rij* betreft, zien we dat de distributie van de antwoorden iets meer verdeeld is. 67% van de respondenten voelt zich veiliger als ze zelf rijden. Bij de grootste groep (46%) is dit gevoel van veiligheid zeer uitgesproken, terwijl 21% iets voorzichtiger is. 20% heeft geen mening en 12% is het oneens met deze uitspraak.



Ook hier was er een significant effect van de leeftijd (voor beide tests $p < 0.01$). We zien dat ook hier de groep ouder dan 55 zich over het algemeen minder voorzichtig uitdrukt dan de jongere respondenten. De vijfenzestig plussers zijn het dan weer eerder eens met deze uitspraak.

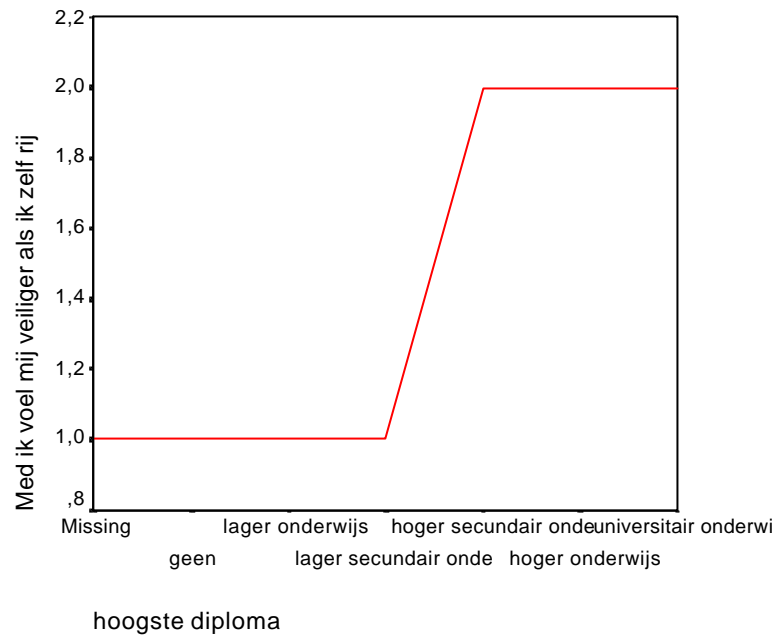


Ook het geslacht had een significant effect op het antwoordgedrag van de respondenten (voor beide tests $p < 0.01$). We zien hier een uitgesproken verschil tussen mannen en vrouwen waarbij de laatste groep zich over het algemeen voorzichtiger uitdrukt dan de mannen.

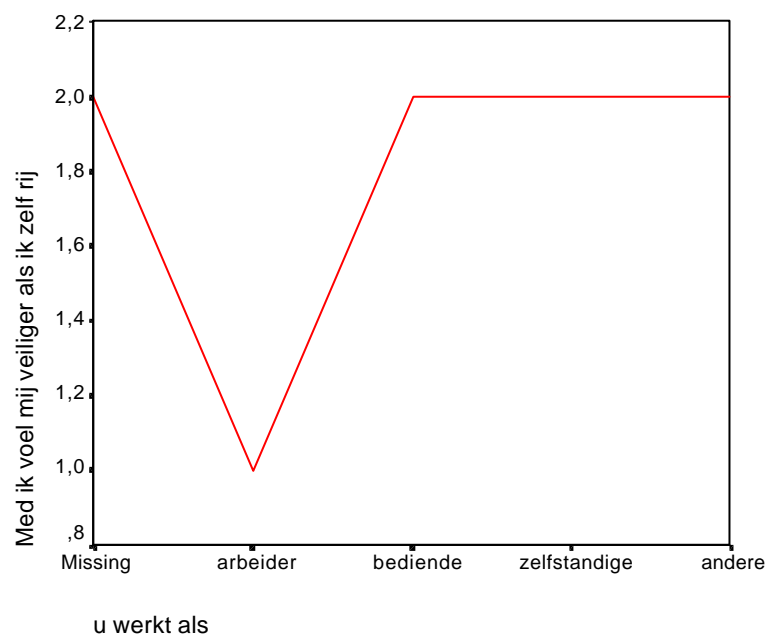


Wat het hoogste diploma betreft zien we een gelijkaardig effect als bij eerdere items (voor beide tests $p < 0.01$). Opnieuw stellen we vast

dat de groep met een diploma hoger secundair onderwijs of hoger zich voorzichtiger uitdrukt dan de groep met een lager diploma.



Ook het beroep bleek een significant effect te hebben op het beoordelen van dit item (Kruskal-Wallis Test $p < 0.05$). We stellen vast dat de algemene tendens uit een voorzichtig optimisme bestaat. De arbeiders vormden hier de uitzondering. Zij neigden over het algemeen tot een groter optimisme.



De twee items van dit thema peilden naar de inschatting van het eigen gedrag in het verkeer. De eerste uitspraak betrof de perceptie van het eigen gedrag. Gedraag ik mij veilig in het verkeer of niet? Waar deze uitspraak eerder absoluut van aard is, peilt de tweede uitspraak naar een vergelijking tussen het eigen gedrag en dat van de anderen. Voel ik mij veiliger in het verkeer als ik zelf rij?

De meerderheid van de respondenten gaf blijk van een groot, misschien wel overdreven, optimisme wanneer het erop aan kwam het eigen gedrag in het verkeer te beoordelen als veilig of onveilig. Wat de relatieve inschatting van dit eigen gedrag betreft, konden we vaststellen dat de meerderheid het eigen gedrag als veiliger beoordeelt in relatie tot dat van anderen. Wat beide punten betreft, kunnen we dus wel spreken van een hoge waardering van het eigen verkeersgedrag. De meeste significante effecten die we vonden hadden dan ook veelal betrekking op het onderscheid tussen voorzichtig optimistisch of zeer optimistisch.

Besluitend voor dit thema kunnen we stellen dat er een significant effect was van de leeftijd. Wat de absolute inschatting van het eigen gedrag betreft was er een verschil tussen de groep ouder dan 55 en jonger dan 55. De eerste groep gaf over het algemeen blijk van een groter optimisme dan de tweede groep. Met betrekking tot de relatieve onveiligheid observeerden we dezelfde tendens met dat verschil dat de vijftenzestig plussers op dit item eerder voorzichtig optimistisch waren.

Een gelijkaardig effect was er van het geslacht. Wat de absolute inschatting van het eigen gedrag betreft, zagen we dat er slechts een klein verschil was. De mannen bleken hierbij over het algemeen een weinig voorzichtiger dan de vrouwen. Met betrekking tot de relatieve onveiligheid was er meer een uitgesproken verschil. Hier was de algemene tendens dat de vrouwen voorzichtiger antwoorden dan de mannen. We kunnen hieruit concluderen dat de vrouwen zich over het algemeen iets veiligere weggebruikers vinden dan de anderen. Bij de mannen daarentegen is dit optimisme veel meer uitgesproken.

Mensen met een diploma hoger secundair onderwijs of hoger neigden er over het algemeen toe voorzichtig optimistisch te zijn over de veiligheid van het gedrag. We vonden een zelfde effect op zowel de absolute als de relatieve inschatting van het eigen gedrag. Bij de lagere diploma's was er sprake van een meer uitgesproken optimisme.

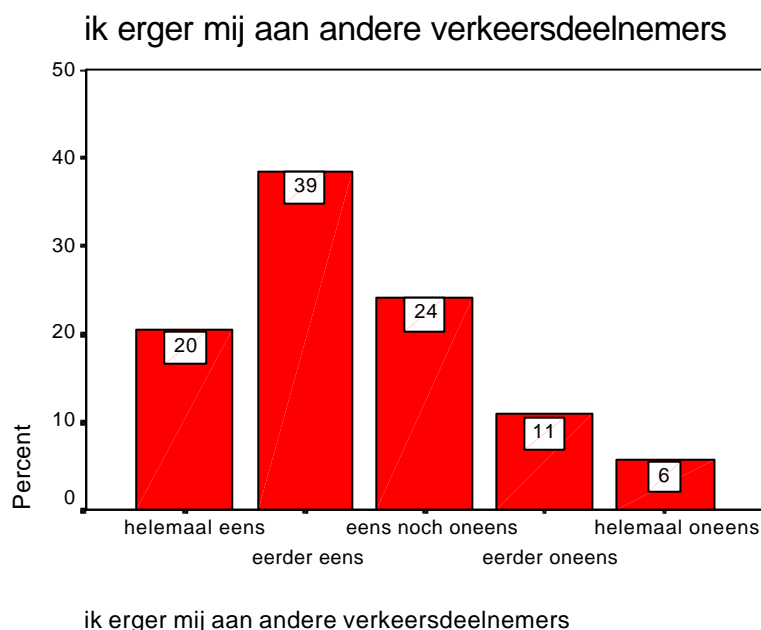
Het beroep van de respondent was niet gecorreleerd aan de absolute inschatting van het eigen gedrag in het verkeer, maar daarentegen wel aan de relatieve inschatting van het eigen gedrag. Bij dit laatste item zagen we dat arbeiders over het algemeen blijk gaven van een minder voorzichtig geloof in de veiligheid van het eigen gedrag dan de andere beroeps categorieën.

Tot slot wensen we er nogmaals op te wijzen dat het hier slechts het onderscheid tussen voorzichtig en uitgesproken optimisme betreft. Er was slechts één categorie die niet meeding in dit waarschijnlijk

overdreven grote optimisme en dit waren de respondenten die reeds in een ongeval met dodelijke gevolgen betrokken was.

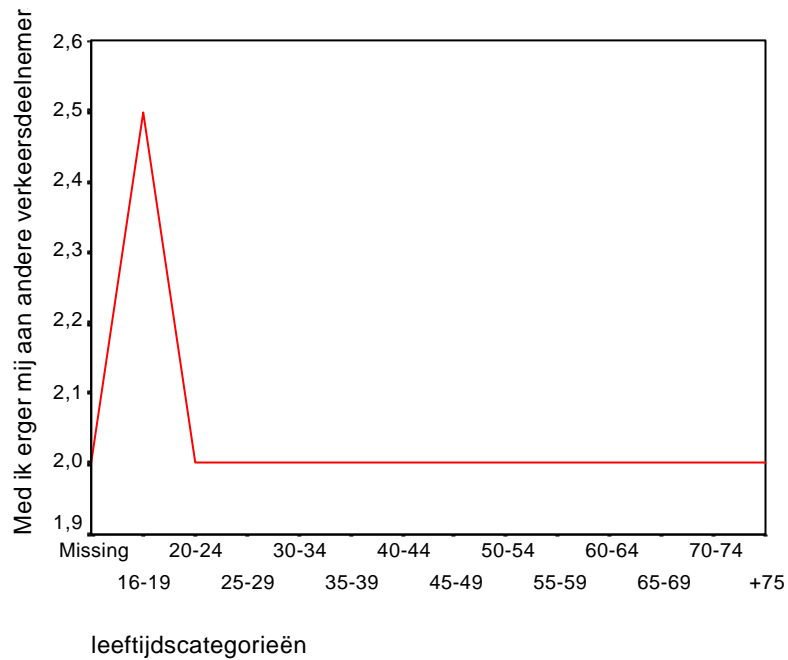
2. Rijvaardigheid van de andere weggebruikers: Ik erger mij aan andere verkeersdeelnemers; Het is vooral het gedrag van andere bestuurders dat de wegen onveilig maakt

De bedoeling van deze twee items was na te gaan in welke mate de respondenten vonden dat de andere weggebruikers zich onveilig gedragen in het verkeer. Het eerste item vraagt in welke mate de respondent zich ergert aan andere verkeersdeelnemers. Bij 59% van de respondenten was dit het geval. 24% had geen mening en 17% was het oneens met deze uitspraak.

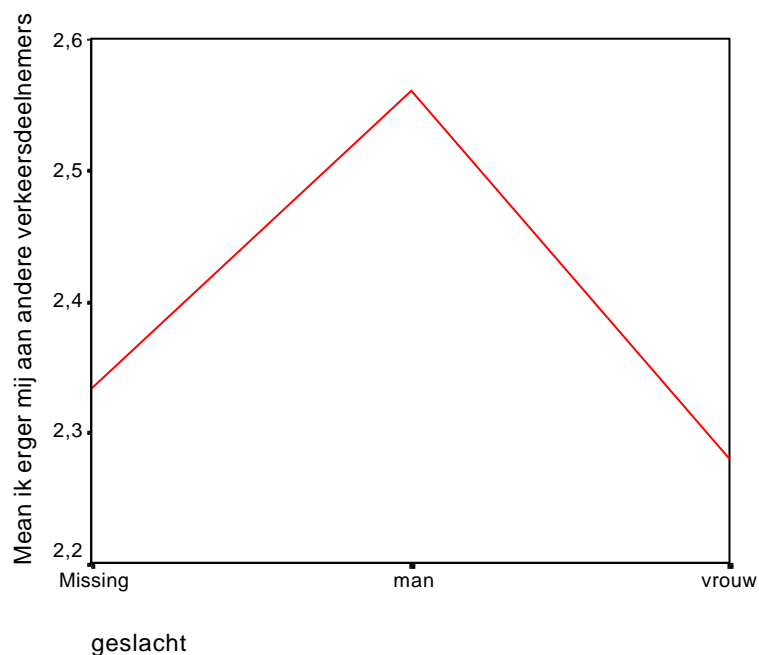


Enige voorzichtigheid is hier geboden bij de interpretatie van de resultaten. Vaak was het slechts één van de tests die een significant verband vaststelde. Bovendien lag de mediaan vaak gelijk, zodat we met gemiddelden moesten werken.

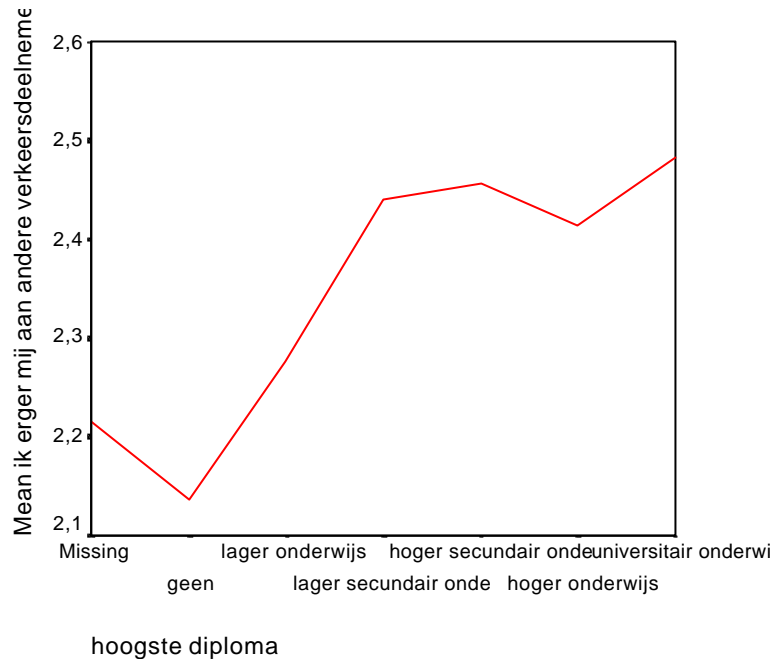
Wat de leeftijd betreft wees de Pearson chi-kwadraat test in de richting van een significant verband ($p < 0.05$). We stellen vast dat de zestien tot negentienjarigen zich over het algemeen minder ergert aan de andere verkeersdeelnemers dan de andere leeftijdscategorieën.



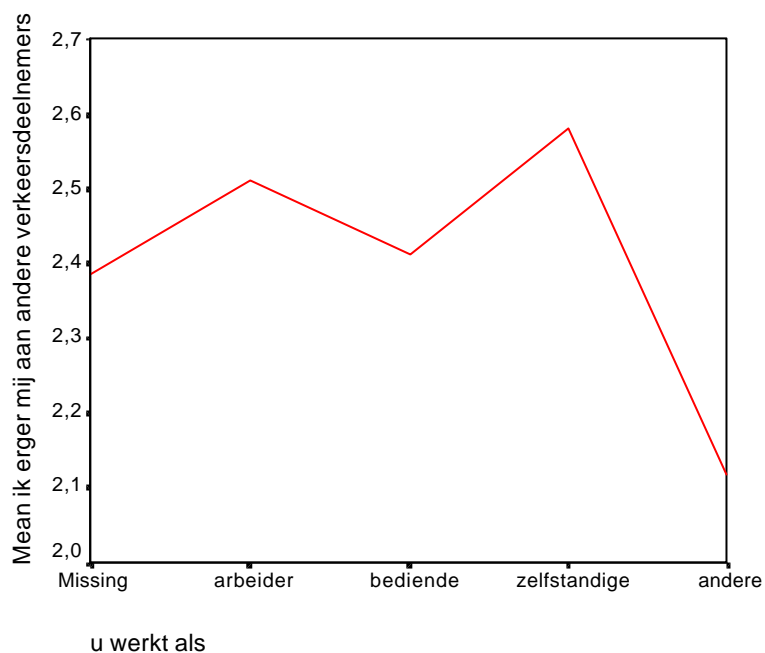
Volgens beide tests was er een significant effect van het geslacht op het antwoordgedrag van de respondenten ($p < 0.01$). De mediaan was echter identiek voor mannen en vrouwen. Wanneer we het gemiddelde antwoord bekijken kunnen we vaststellen dat vrouwen zich iets meer aan andere weggebruikers ergeren dan mannen.



Een zelfde besluit kunnen we trekken voor het effect van het hoogste diploma. De Pearson chi-kwadraat test duidt op een significant effect ($p < 0.05$). De mediaan was voor alle diploma's echter identiek. Wanneer we de gemiddelden bekijken zien we dat hoe hoger het diploma hoe minder men zich over het algemeen aan de andere weggebruikers ergert. Opnieuw dient gezegd te worden dat de verschillen zeer miniem zijn.

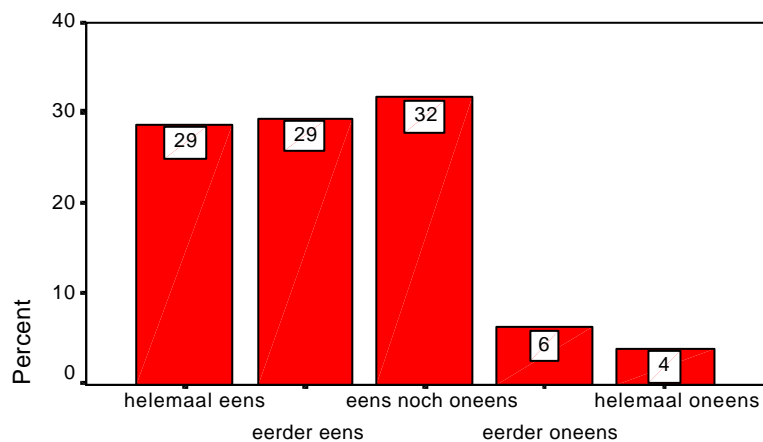


Voor het beroep wees de Pearson chi-kwadraat op een significant effect ($p < 0.01$). Ook hier was de mediaan voor alle beroepen identiek. Enkel de categorie andere beroepen week qua gemiddelde een weinig af van de andere categorieën. Een interpretatie van de significantie lijkt hier dan ook niet gepast.

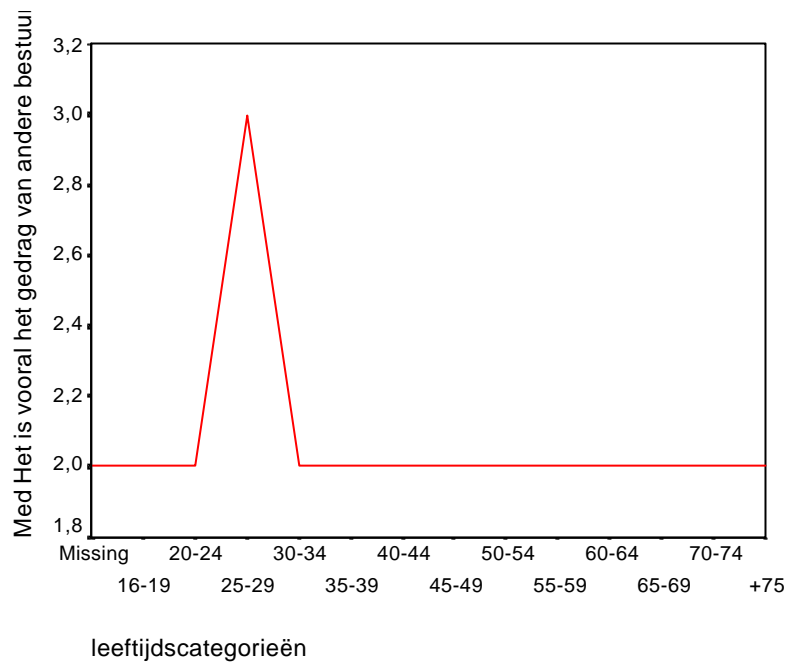


Het tweede item van dit thema onderzocht in welke mate men de oorzaak van de verkeersonveiligheid expliciet toeschrijft aan de andere weggebruikers. We zien dat de meerderheid (58%) het eens is met deze stelling. 32% van de respondenten had hierover geen mening en 10% was het oneens met deze stelling.

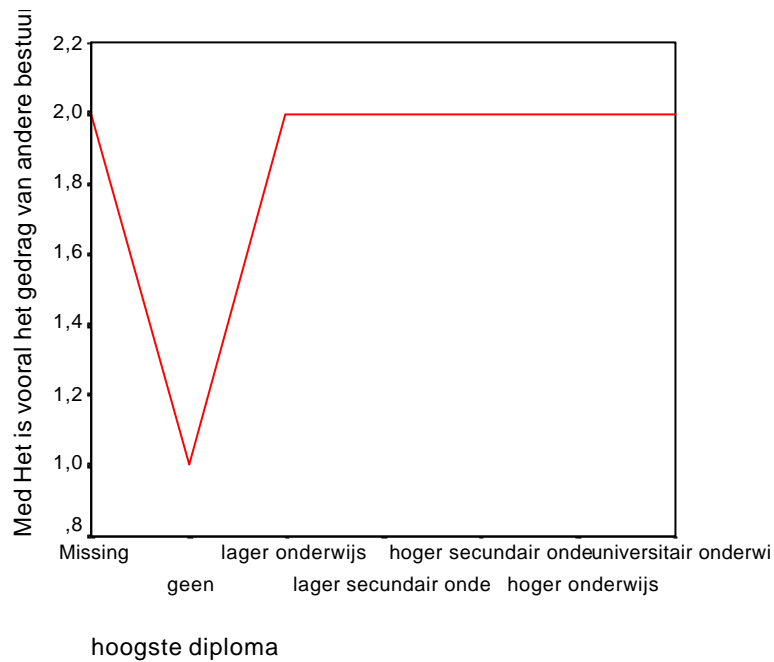
Het is vooral het gedrag van andere bestuurders dat de wegen onveilig maakt



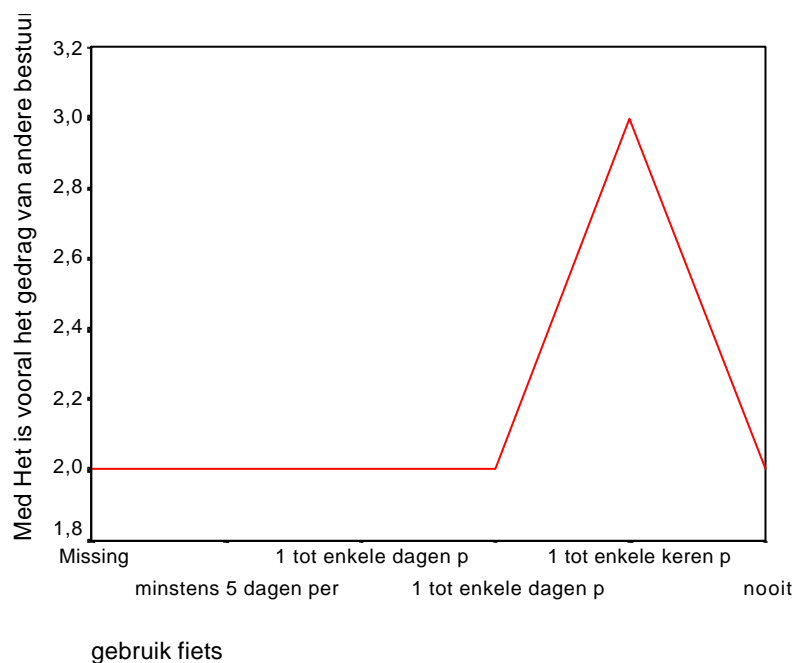
Wat de leeftijd betreft wijst de Pearson chi-kwadraat test in de richting van een significant effect. We stellen vast dat de algemene tendens bij alle leeftijdscategorieën erin bestaat eerder akkoord te gaan met deze uitspraak. Enkel de groep 25-29 jarigen neigt ertoe geen mening te hebben.



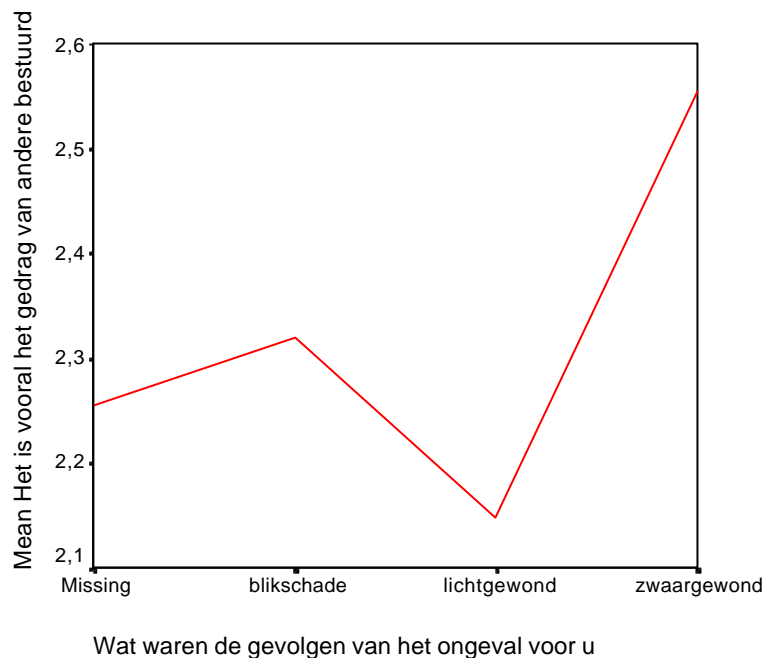
Met betrekking tot de onafhankelijke variabele *hoogste diploma* geven beide tests aan dat er een significant verschil is ($p < 0.05$). We zien hoe alle categorieën ertoe neigen eerder akkoord te gaan met de uitspraak. Enkel de groep zonder diploma was het helemaal eens met deze uitspraak.



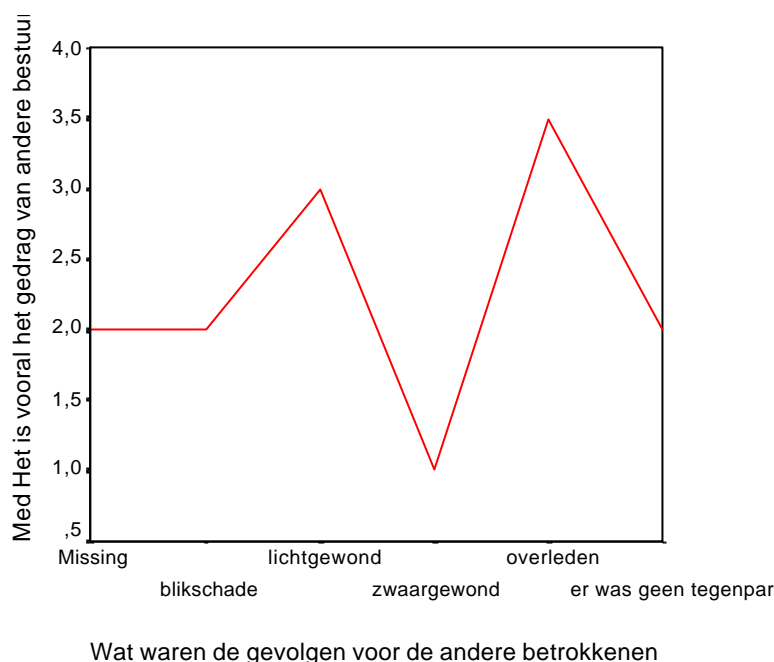
Volgens beide tests heeft ook de frequentie van het fietsgebruik een significant effect ($p < 0.05$). We stellen vast dat over het algemeen alle categorieën zich eerder eens verklaren met deze uitspraak. Enkel de groep die over 1 tot enkele malen per jaar gebruik maakt van de fiets heeft eerder geen mening over dit item.



De Pearson chi-kwadraat test geeft aan dat ook de impact van een eventueel ongeval een significant effect heeft op de beoordeling van dit item. We zien dat er vooral een verschil is tussen de zwaargewonden die ertoe neigen minder akkoord te gaan met de uitspraak dan de anderen. Ook hier dient gezegd te worden dat het slechts kleine verschillen betreft en dat de mediaan voor de verschillende groepen identiek is.



Een meer uitgesproken verschil zien we voor de impact van het ongeval op de tegenpartij (Pearson chi-kwadraat, $p < 0.05$). We kunnen vaststellen dat de groep waarbij de tegenpartij lichtgewond was of overleden eerder geen mening heeft over dit item. De groep waarbij de tegenpartij zwaargewond was lijkt dan vooral akkoord te gaan met deze uitspraak.



Wanneer we de resultaten voor dit thema samenvatten, is enige voorzichtigheid geboden. Vaak is het de test met het minste onderscheidingsvermogen die aangeeft dat een variabele een significant effect heeft. De verschillen die we vervolgens zien, zijn zeer miniem.

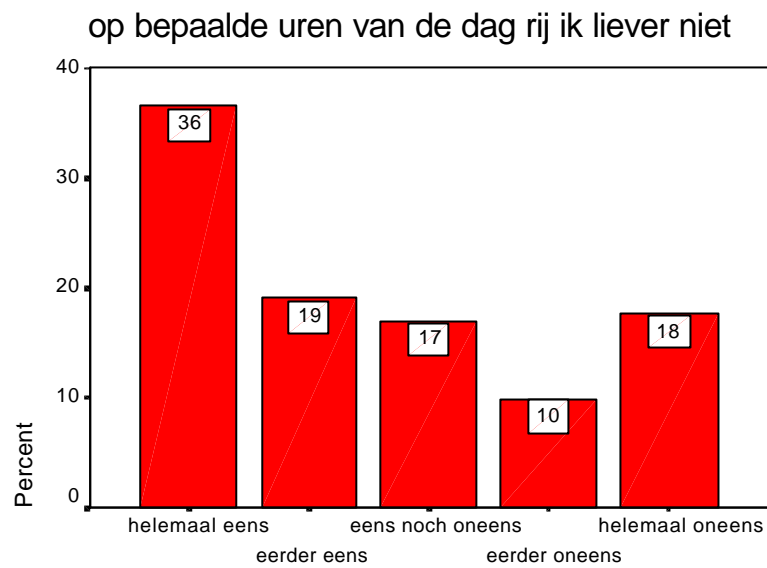
Wat wel duidelijk is, is dat een ruime meerderheid het gedrag van de andere verkeersdeelnemers als onveilig inschat. Voor het eerste item was dit 59% en voor het tweede item 58%. De andere resultaten zijn niet eenduidig te interpreteren.

3. De verkeersveiligheid hangt af van het tijdstip: Op bepaalde uren van de dag rij ik liever niet; Op bepaalde uren van de dag begeef ik mij liever niet in het verkeer

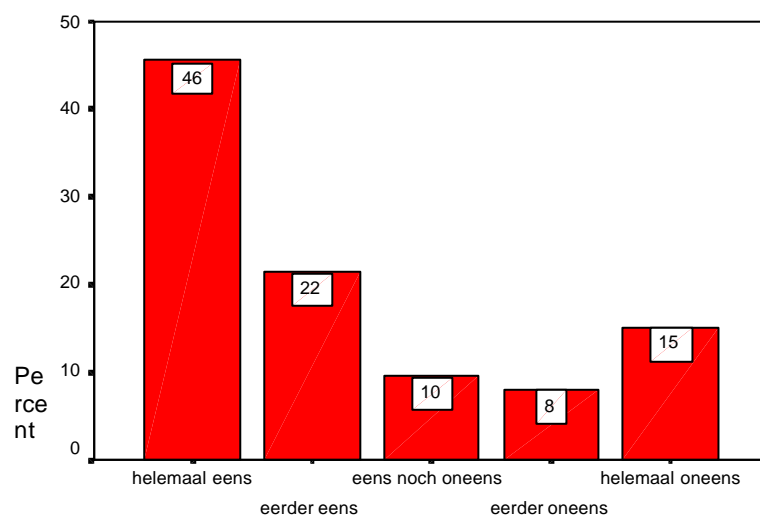
Deze items onderzochten in welke mate de respondenten ermee akkoord gaan dat de verkeersonveiligheid vooral tijdsgebonden is.

Voor het eerste item stellen we vast dat 55% van de respondenten hiermee akkoord gaat. 17% heeft geen mening en 28% gaat niet akkoord.

Voor het item *op bepaalde uren van dag begeef ik mij liever niet in het verkeer* stellen we een gelijkaardige tendens vast, zij het dan dat de antwoorden iets meer gepolariseerd zijn: 68% gaat akkoord, 10% heeft geen mening en 23% is niet akkoord.



op bepaalde uren van de dag rij ik liever niet



Op bepaalde uren van de dag begeef ik mij liever niet in het verkeer

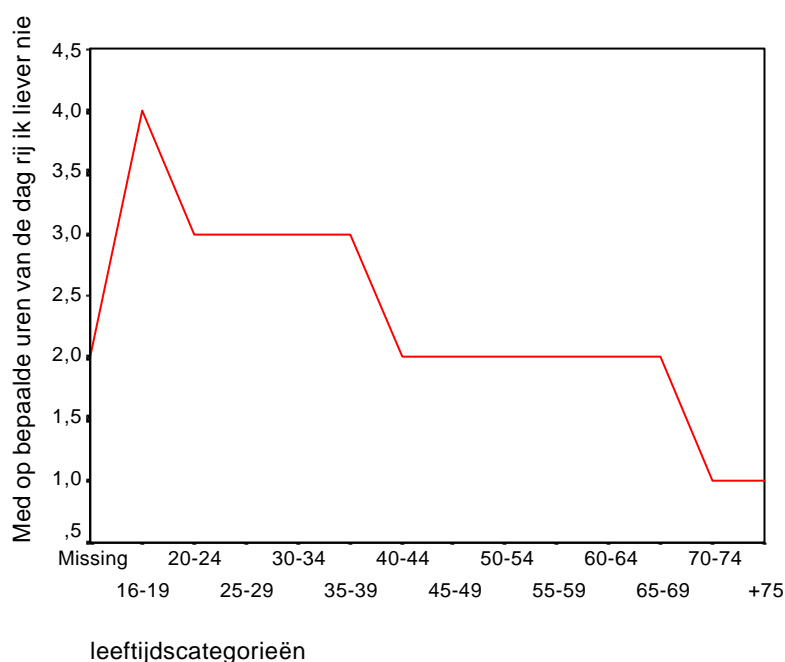
Voor beide items geven beide tests aan dat er een significant effect is van de leeftijd (voor beide tests $p < 0.01$). Wanneer we de medianen bekijken zien we dat ze voor beide items ongeveer gelijk zijn. De zestien tot negentienjarigen vormen de enige leeftijdscategorie die

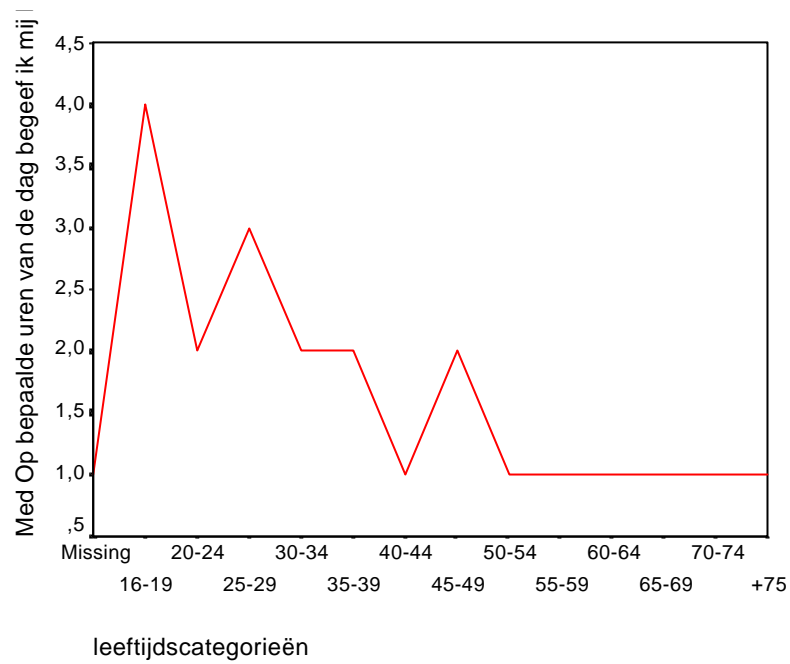
het duidelijk oneens is met deze stelling. De algemene trend lijkt te zijn dat hoe hoger de leeftijd hoe meer men het eens is met deze twee uitspraken.

Over het algemeen zijn het de twintig tot veertigjarigen die geen mening hebben over deze uitspraken. De veertig tot zeventigjarigen zijn het eerder eens met deze uitspraak en de zeventigplussers zijn het over het algemeen volkomen eens met de uitspraak.

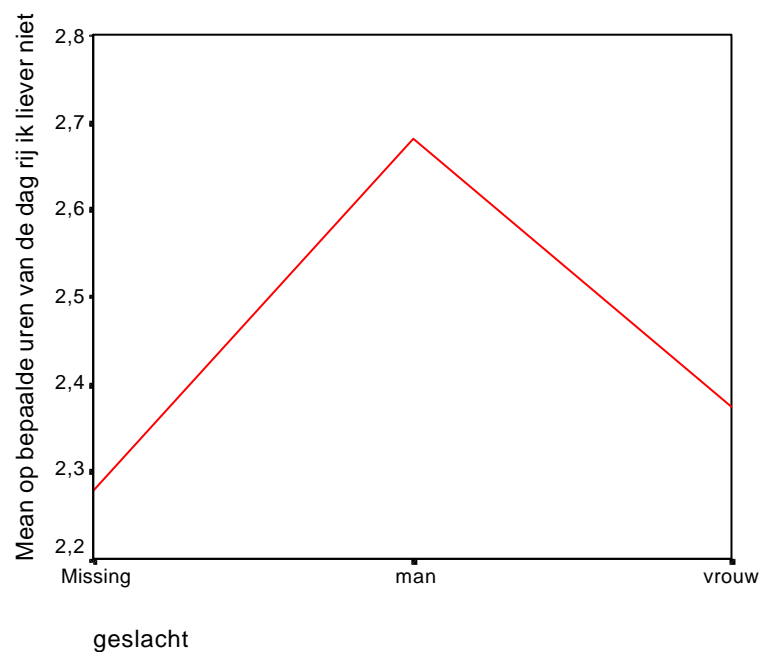
Voor het tweede item wordt dezelfde trend gevolgd maar liggen de waarden iets lager, d.w.z. dat men over het algemeen geneigd is akkoord te gaan met deze uitspraak.

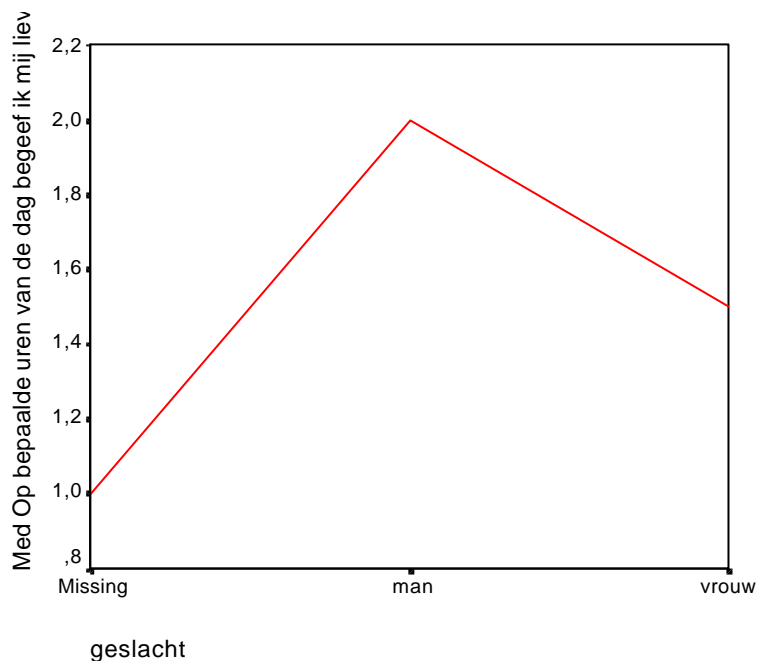
Dit zou zijn verklaring kunnen vinden in het feit dat in het midden gelaten wordt of men zelf een voertuig bestuurt of niet.



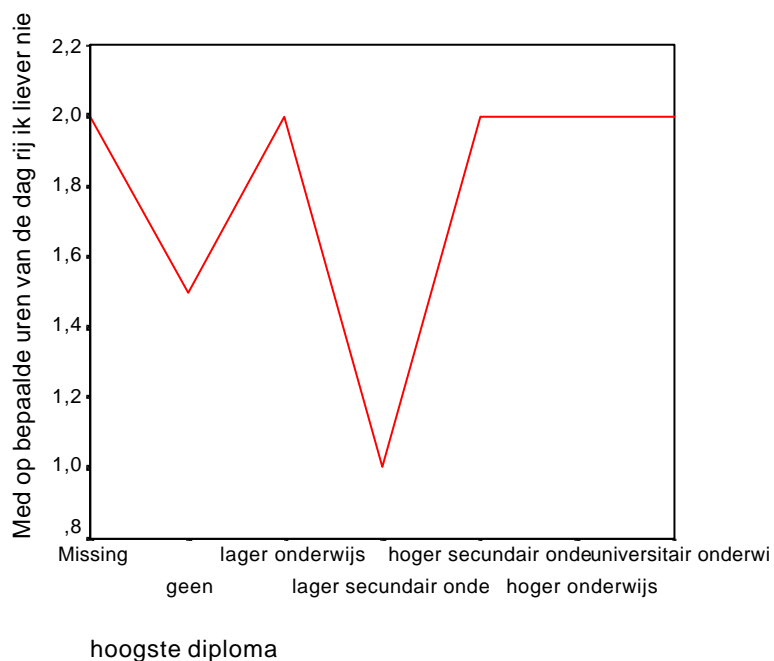


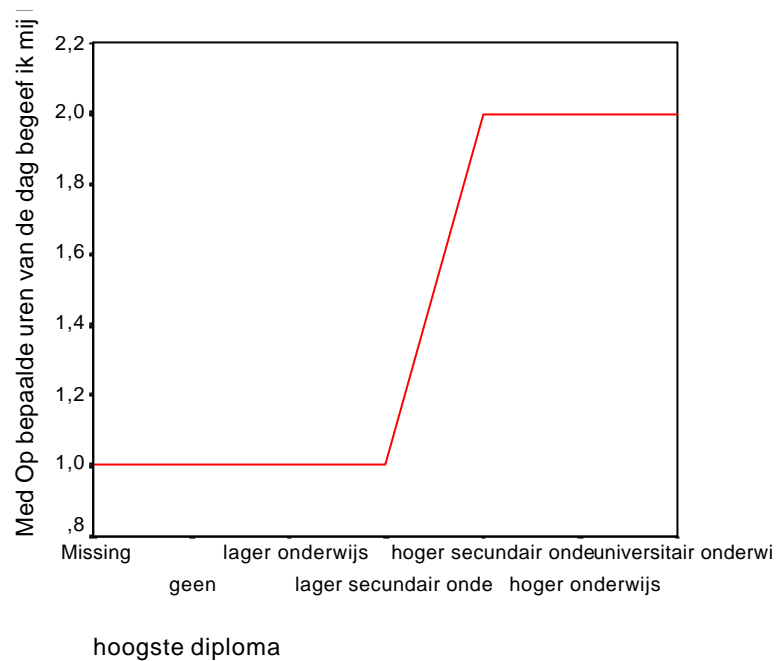
De tests wijzen ook op een significant effect van het geslacht (voor beide items: beide tests $p < 0.01$). We kunnen vaststellen dat vrouwen over het algemeen meer akkoord gaan met deze stelling. Het verschil tussen mannen en vrouwen is nochtans niet groot.





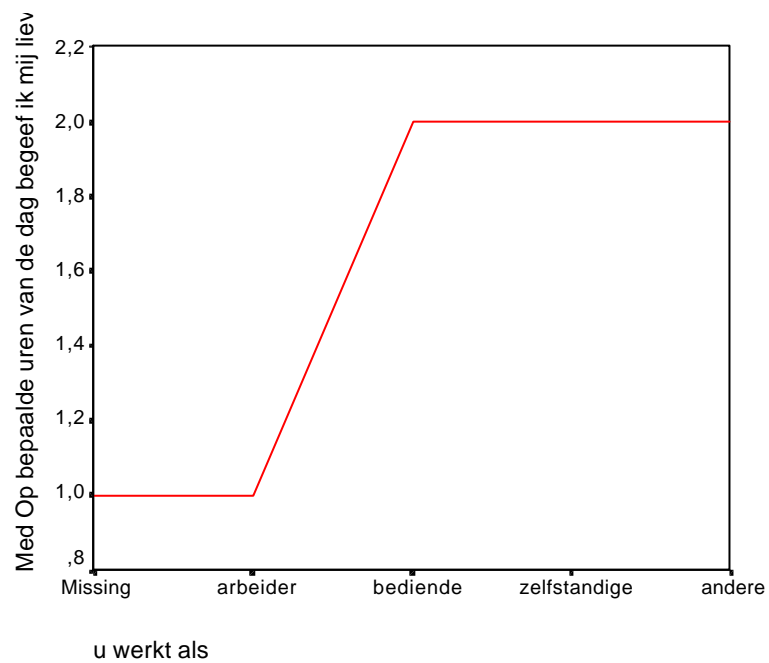
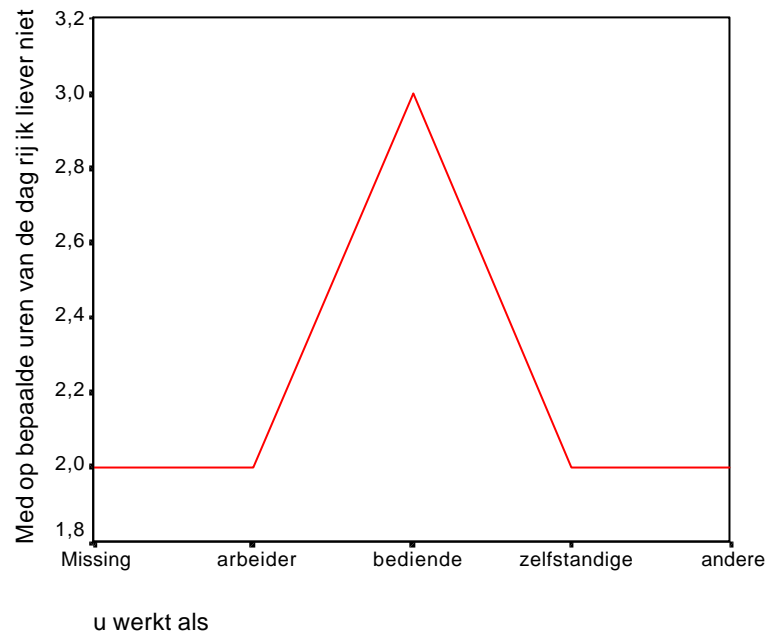
Wat betreft het diploma is er voor beide items een significant effect te zien (beide tests $p < 0.01$). We kunnen een gelijkaardige verdeling vaststellen als bij vorige items. Wie een diploma hoger secundair onderwijs of hoger heeft, is het over het algemeen eerder eens met deze stellingen. De lagere diploma's zijn het eerder helemaal eens.



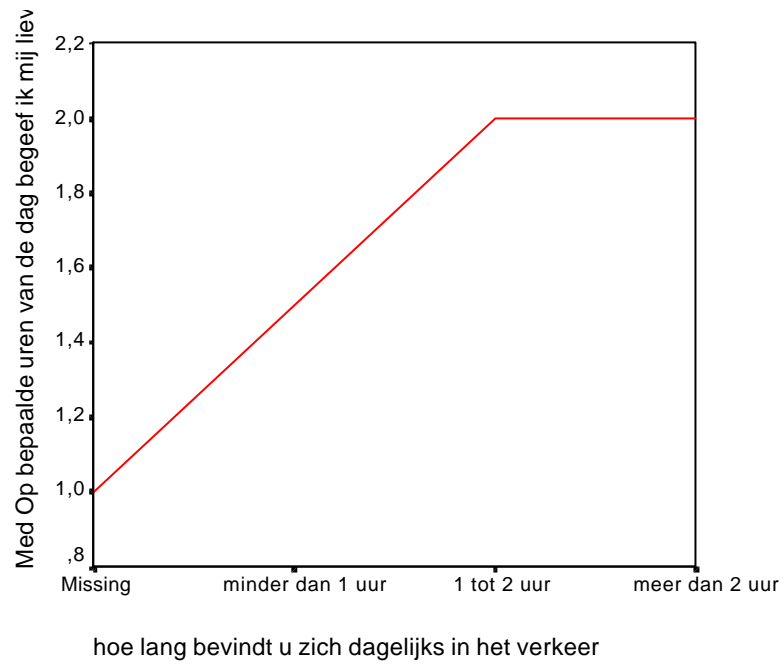


Wat het beroep betreft is er een significant effect voor het eerste item (voor beide tests $p < 0.05$). Voor het tweede item duidde enkel de Kruskal-Wallis test op een significant effect ($p < 0.01$).

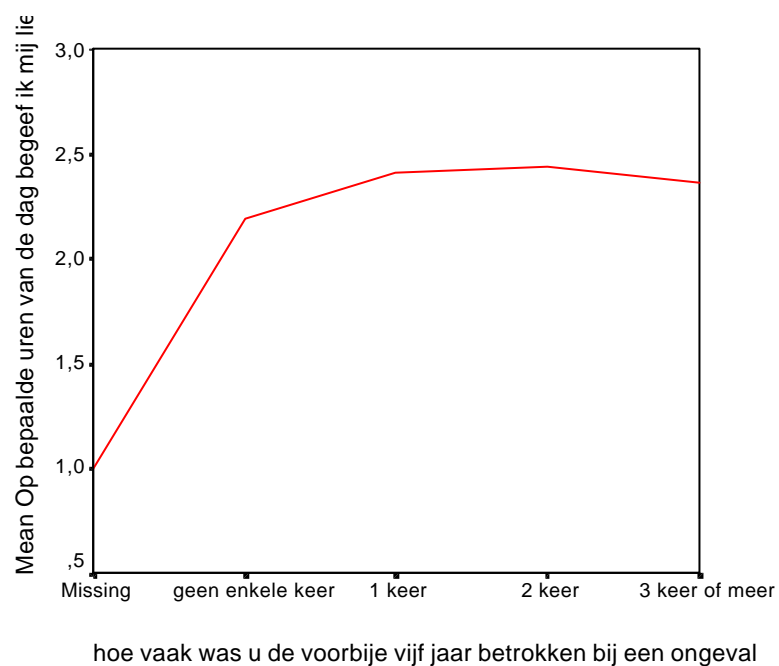
We kunnen vaststellen hoe voor de verschillende beroepscategorieën de algemene tendens erin bestaat het eerder eens te zijn met het eerste item. Enkel de bedienden hebben over het algemeen geen mening. Voor het tweede item zien we een verschil tussen de arbeiders (helemaal eens) en de anderen (eerder eens).



De tijd dat men zich dagelijks in het verkeer bevindt was enkel voor het tweede item significant (Pearson chi-kwadraat, $p < 0.05$). We stellen vast dat wie zich dagelijks minder dan een uur in het verkeer bevindt, geneigd is zich meer bij de uitspraak aan te sluiten.



Ook de ongevallengeschiedenis was enkel significant voor het tweede item (Mann-Whitney, $p < 0.05$). De verschillen zijn hier echter zodanig klein dat interpretatie moeilijk is.



Het was de bedoeling met deze twee items na te gaan in welke mate de respondenten akkoord gingen met de stelling dat het gevoel van verkeersonveiligheid tijdsgebonden is. We stelden vast dat de meerderheid van de respondenten het met deze stelling eens was. De grootste groep was voor beide items die groep die helemaal akkoord ging.

Wel konden we opmerken dat er een significant effect van de leeftijd is. Over het algemeen kunnen we zeggen, hoe ouder de respondent hoe meer hij geneigd is op bepaalde uren van de dag het verkeer te mijden. De enige groep die over het algemeen niet akkoord was met deze stelling vormde de categorie 16-19 jarigen.

We stelden tevens een effect van het geslacht vast. Voor het eerste item stelden we slechts een zeer klein verschil vast tussen mannen en vrouwen: de vrouwen waren iets meer geneigd akkoord te gaan met de stelling. Deze trend werd voor het tweede item bevestigd, maar het verschil was hier meer uitgesproken.

Wat het diploma betreft was het antwoordgedrag nogal verschillend voor de twee items. Wel was er opnieuw een uitgesproken verschil te zien tussen de groep met diploma hoger secundair onderwijs of hoger. Voor deze categorieën was het meest frequente antwoord *eerder eens*. Voor de lagere diploma's varieerde dit antwoord tussen *eerder eens* en *helemaal eens*.

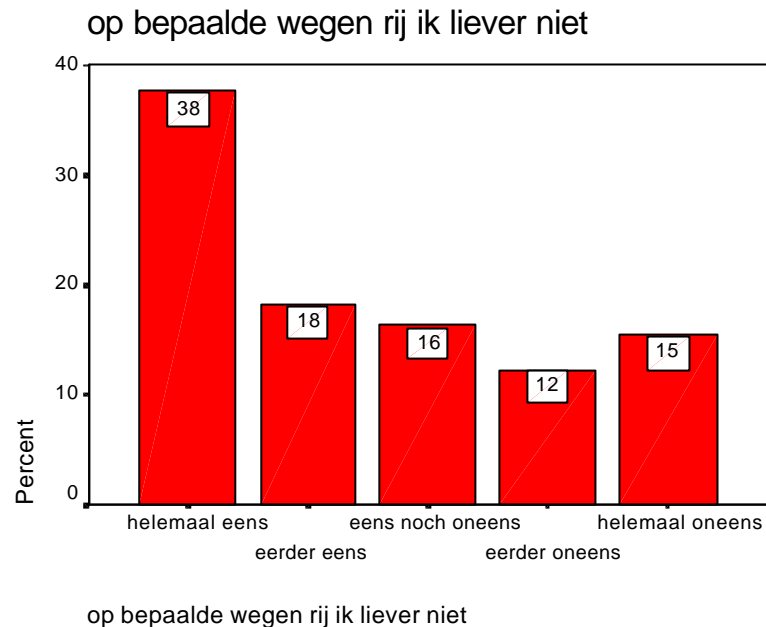
Een gelijkaardige verdeling zagen we voor het beroep. Bijna alle beroepen gingen voorzichtig akkoord met beide stellingen. Enkel de bedienden hadden over het eerste item geen mening. En de arbeiders waren het meer uitgesproken met de tweede stelling eens dan de andere beroepen.

Minder duidelijke effecten waren er van de ongevallengeschiedenis en de tijd dat men zich dagelijks in het verkeer bevindt. Wat dit laatste betreft was er enkel een significant effect op het tweede item. We vonden hier een verschil tussen de respondenten die zich dagelijks niet langer dan een uur in het verkeer bevinden en de andere respondenten. De eerste groep was het over het algemeen meer eens met de stelling. De verschillen bij de ongevallengeschiedenis waren zodanig klein dat interpretatie ervan zeer moeilijk is.

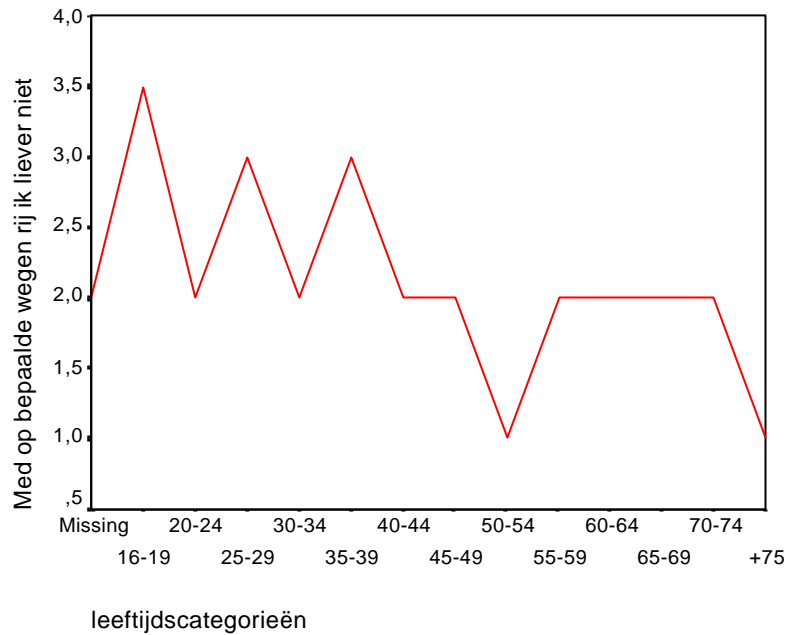
4. De verkeersveiligheid hangt af van de weg: Op bepaalde wegen rij ik liever niet

De bedoeling van dit item was na te gaan in welke mate men het gevoel van onveiligheid in het verkeer beschouwt als plaatsgebonden. We stellen vast dat 56% van de respondenten het eens is met deze

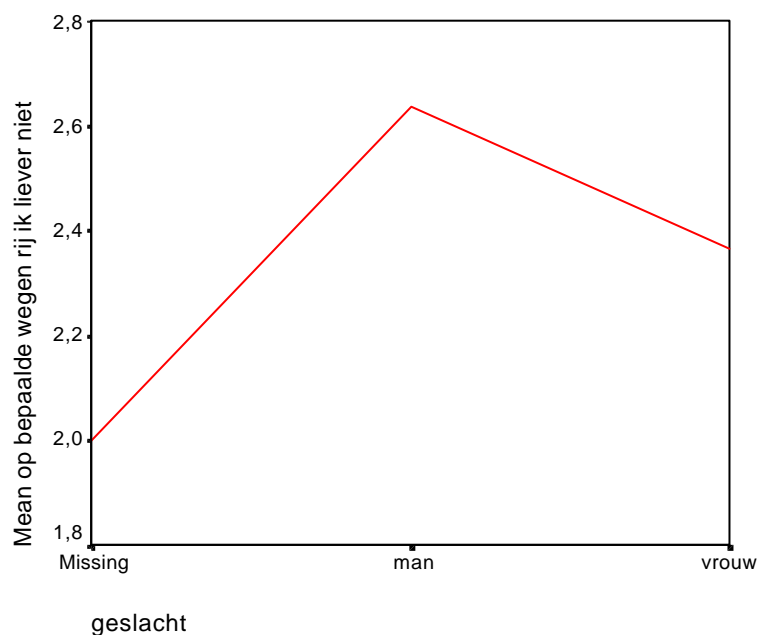
stelling, waarvan het grootste deel helemaal akkoord gaat. Terwijl 16% van de respondenten geen mening heeft over dit item is 27% niet akkoord.



Beide tests geven aan dat er voor dit item een significant effect is van de leeftijd ($p < 0.01$). Dit effect is minder eenduidig te interpreteren. We stellen vast dat globaal genomen men eerder akkoord gaat met deze stelling. Dit lijkt bij alle leeftijden het geval te zijn. Wel kunnen we een verschil in de afwijking van deze algemene tendens vaststellen. Wanneer groepen jonger dan 40 afwijken van deze algemene trend is het altijd in de richting van geen mening. Enkel de 16 tot 19 jarigen zijn eerder niet akkoord met deze stelling. Wanneer groepen ouder dan 40 afwijken van de centrale tendens is het in de richting van helemaal eens, zoals we kunnen vaststellen bij de groep 50-54 en de vijfenzeventig plussers.

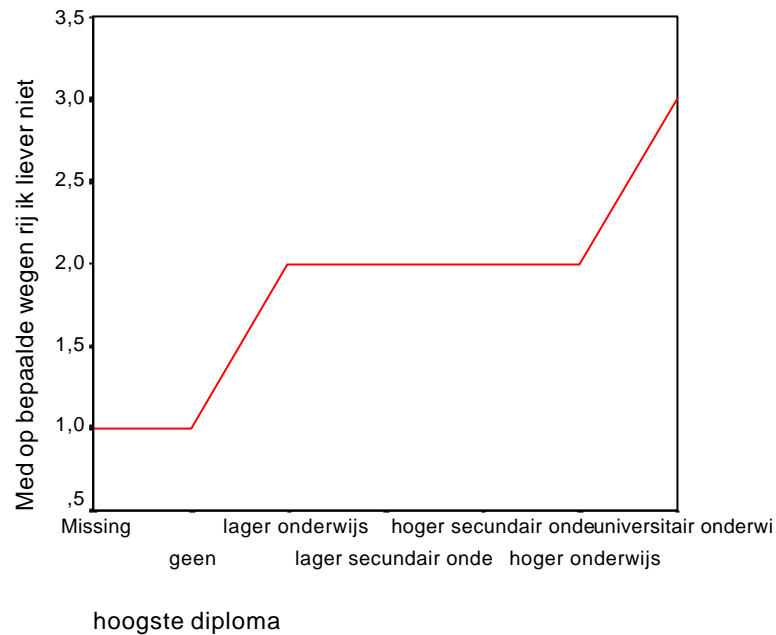


Ook van het geslacht was er een significant effect (voor beide tests $p < 0.05$). Opnieuw kunnen we slechts stellen dat het een zeer miniem verschil betreft waarbij vrouwen over het algemeen iets meer akkoord lijken te gaan met dit item dan mannen.

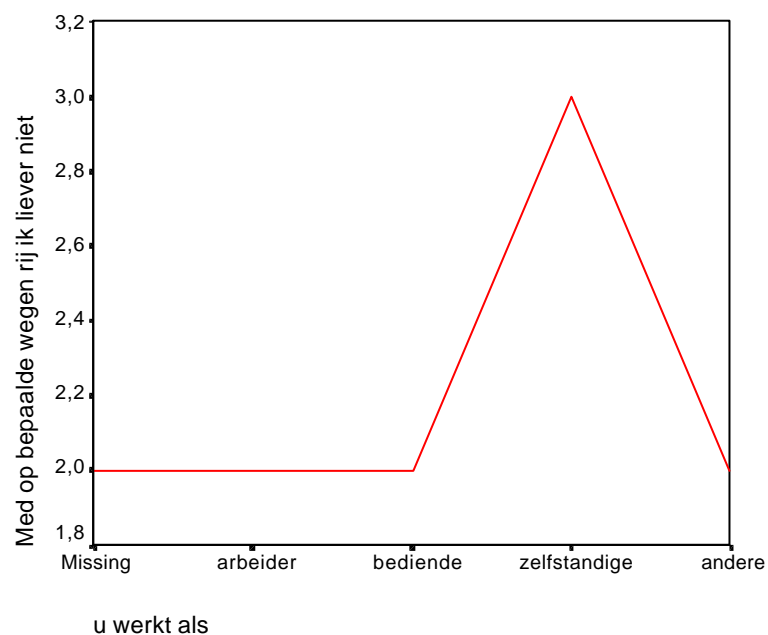


Ook voor het hoogste diploma duiden beide tests op een significant effect ($p < 0.01$). De algemene tendens bestaat erin eerder

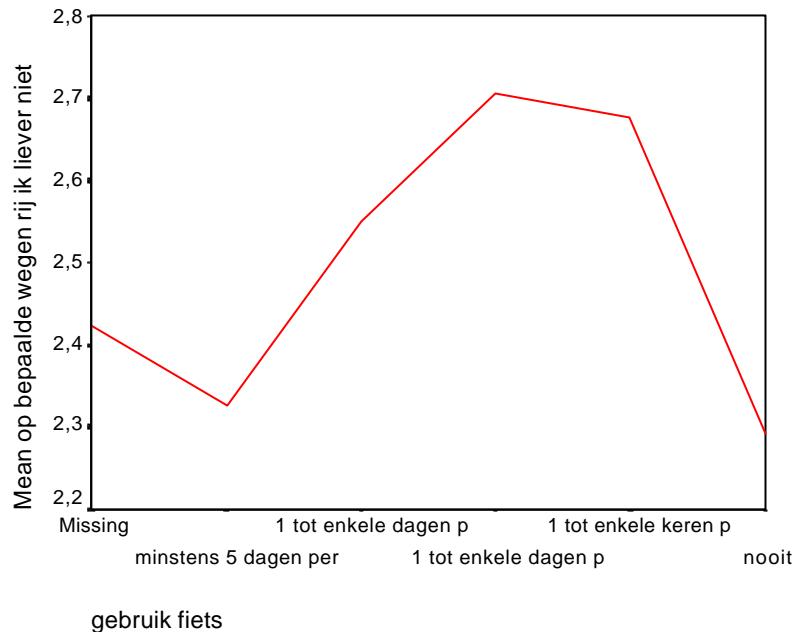
akkoord te gaan met de stelling. Bij de groep zonder diploma bestaat de centrale tendens erin om helemaal akkoord te gaan terwijl de universitaireren eerder geen mening hebben.



We kunnen een gelijkaardig effect van het beroep zien (voor beide tests $p < 0.05$). Hier zijn het de zelfstandigen die eerder geen mening hebben.



Wat het gebruik van de fiets betreft, geeft enkel de Kruskal-Wallis Test aan dat er een significant effect is ($p < 0.01$). De verschillen zijn hier echter opnieuw minimaal en het is niet duidelijk hoe we ze moeten interpreteren.

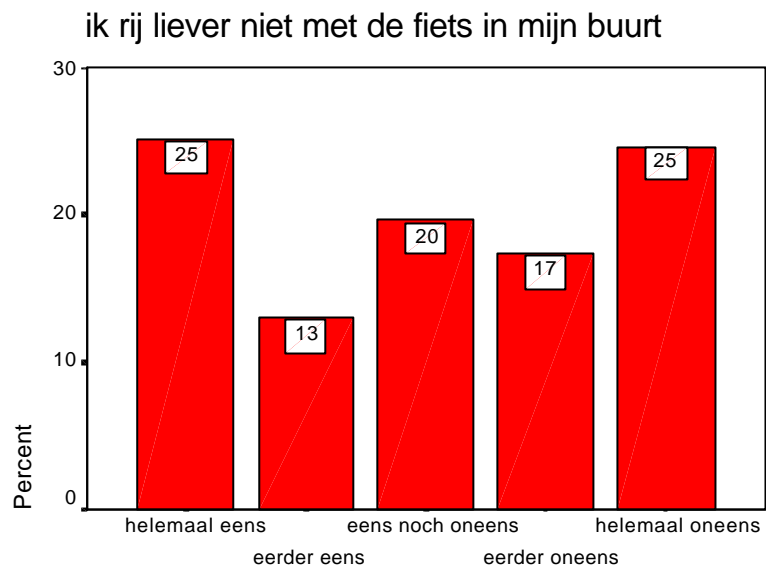


Samenvattend kunnen we dus stellen dat er vooral van de leeftijd een effect is op dit item. Naarmate men ouder wordt schijnt men gevoeliger te worden voor dit thema. De enige groep die niet akkoord gaat met deze stelling zijn dan ook de 16 tot negentienjarigen. Daarnaast vonden we eveneens kleinere effecten van beroep, diploma en geslacht.

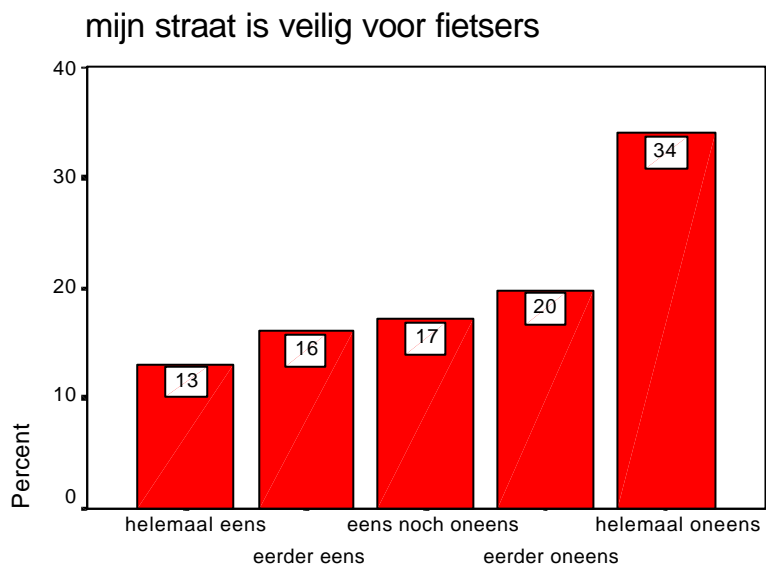
5.Verkeersveiligheid hangt af van de wijze waarop men zich verplaatst, de fiets: Ik rij liever niet met de fiets in mijn buurt; mijn straat is veilig voor fietsers

Van de respondenten begeeft 38% zich liever niet met de fiets in het verkeer in de eigen buurt. 42% van de respondenten verklaart hier helemaal geen probleem mee te hebben. We zien dus een evenwichtige verdeling over de verschillende mogelijkheden.

Desalniettemin vindt 54% van de respondenten dat de eigen straat niet veilig genoeg is voor fietsers. Slechts 29% vindt dat dit wel het geval is.



ik rij liever niet met de fiets in mijn buurt

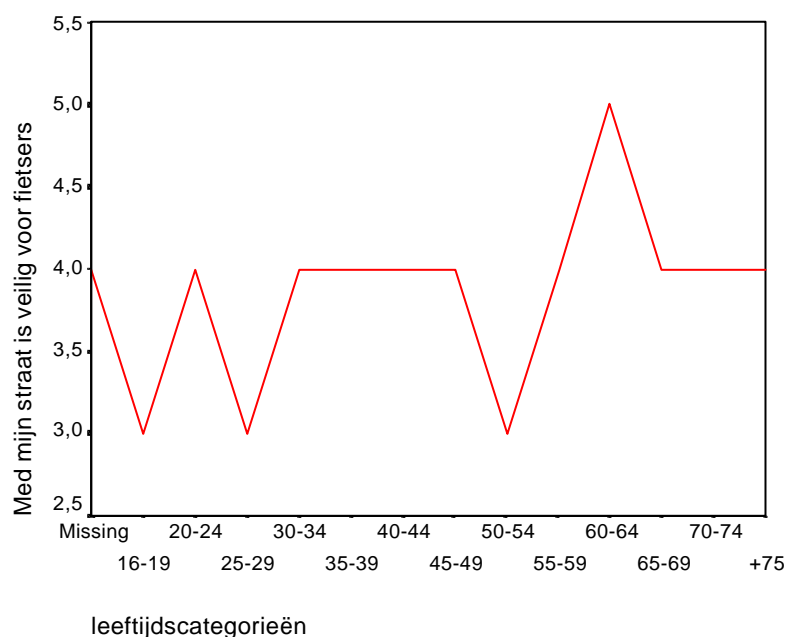
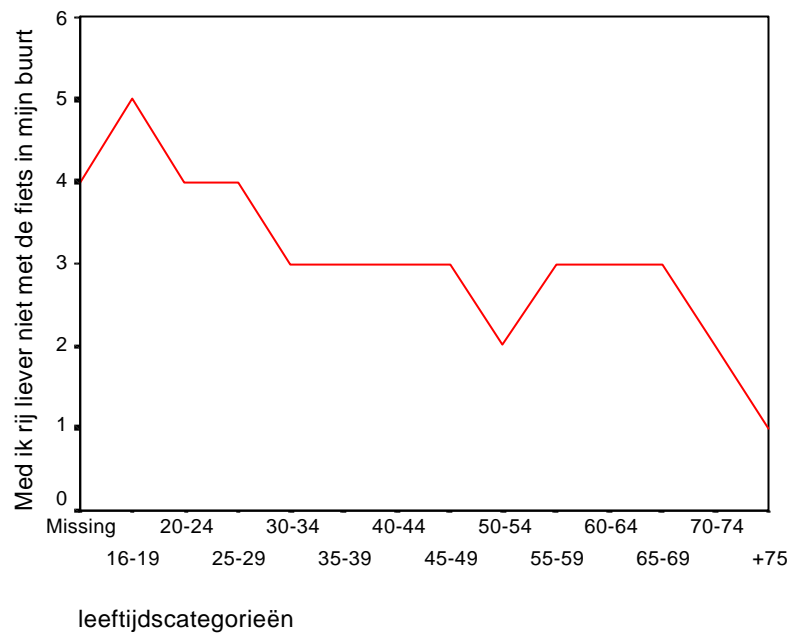


mijn straat is veilig voor fietsers

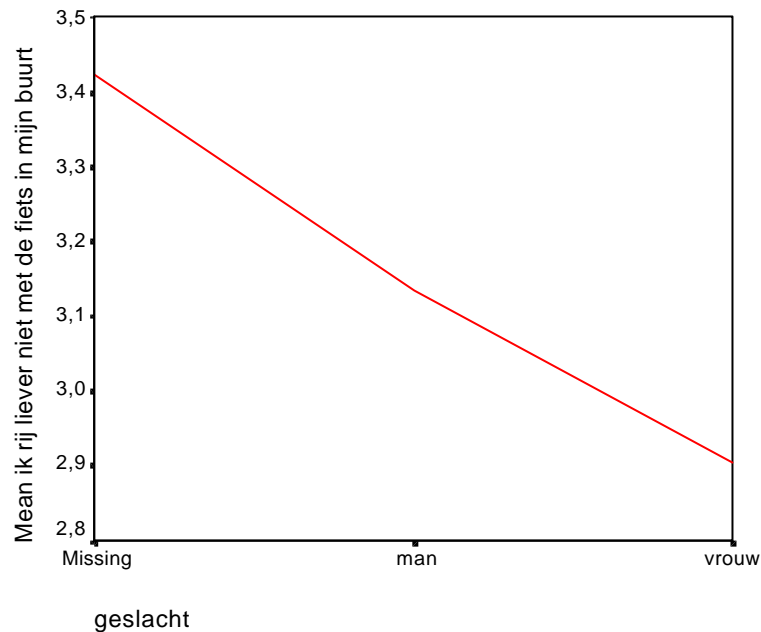
Voor het item *ik rij liever niet met de fiets in de buurt* is er een duidelijk effect van de leeftijd (voor beide tests $p < 0.01$). Wat het andere item betreft zien we dat enkel de Pearson chi-kwadraat Test op een significant verband wijst.

We stellen vast dat het vooral de ouderen (+65) zijn die zich liever niet met de fiets in de buurt begeven. De jongeren (19-29) daarentegen hebben hier schijnbaar helemaal geen problemen mee.

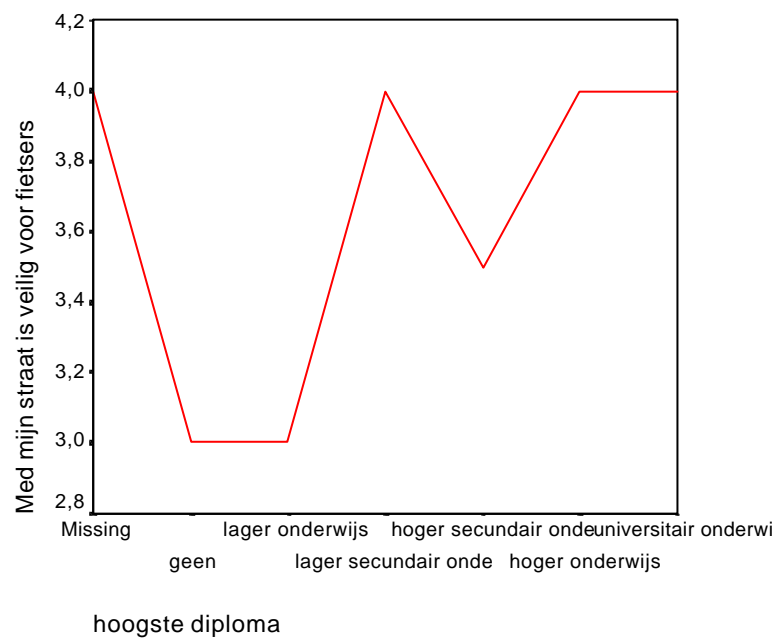
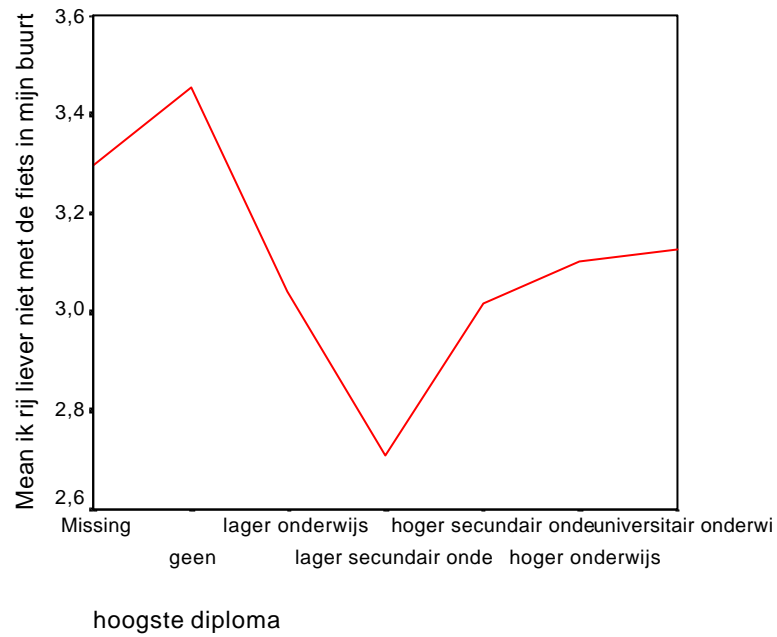
De inschatting van de veiligheid van de eigen straat voor fietsers is blijkbaar minder afhankelijk van de leeftijd. De algemene tendens bestaat erin om voorzichtig akkoord te gaan met de stelling dat de eigen straat niet veilig genoeg is voor fietsers. Wel stellen we vast dat wanneer de jongeren van deze lijn afwijken ze dat eerder doen in de richting van geen mening.



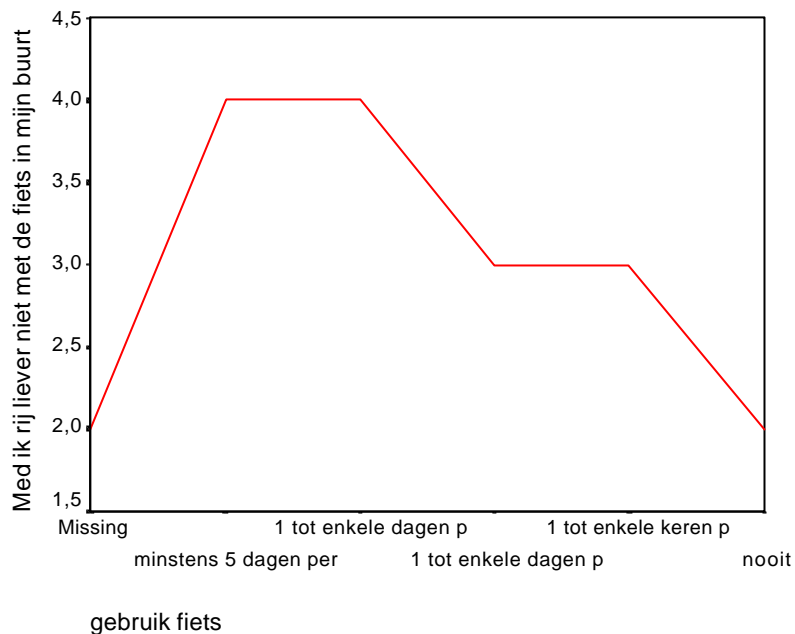
We konden eveneens een klein maar significant effect van het geslacht vaststellen voor het eerste item (voor beide tests $p < 0.05$). De mannen zijn over het algemeen minder geneigd om zich met de fiets in het verkeer te begeven.



Voor beide items was er een significant effect van het hoogst behaalde diploma (Pearson chi-kwadraat voor beide items $p < 0.01$). We stellen vast dat de hogere diploma's zich minder veilig voelen op de fiets. Daarentegen hebben ze over het item *ik rij liever niet met de fiets in mijn buurt* eerder geen mening.



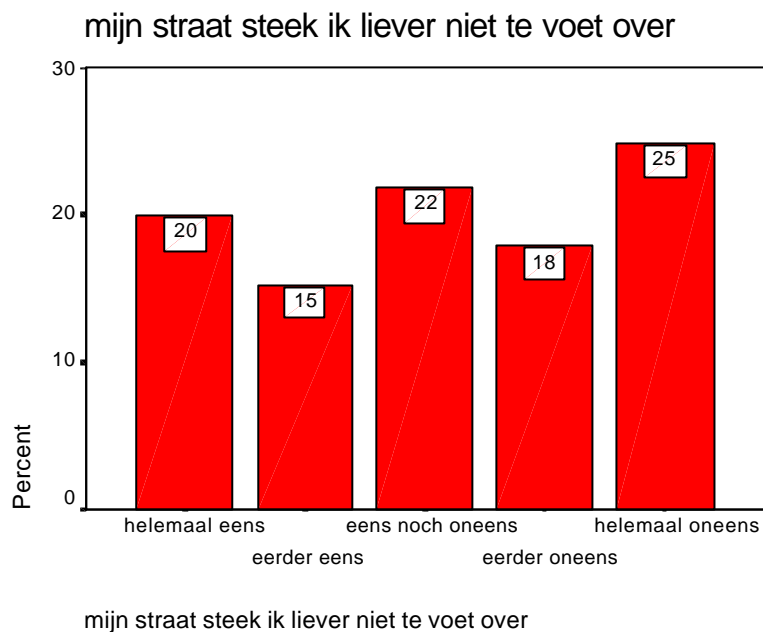
Ook de frequentie van het fietsgebruik had een effect op het eerste item (voor beide tests $p < 0.01$). Zoals waarschijnlijk te verwachten viel zijn meer frequente fietsers het minder eens met deze uitspraak.



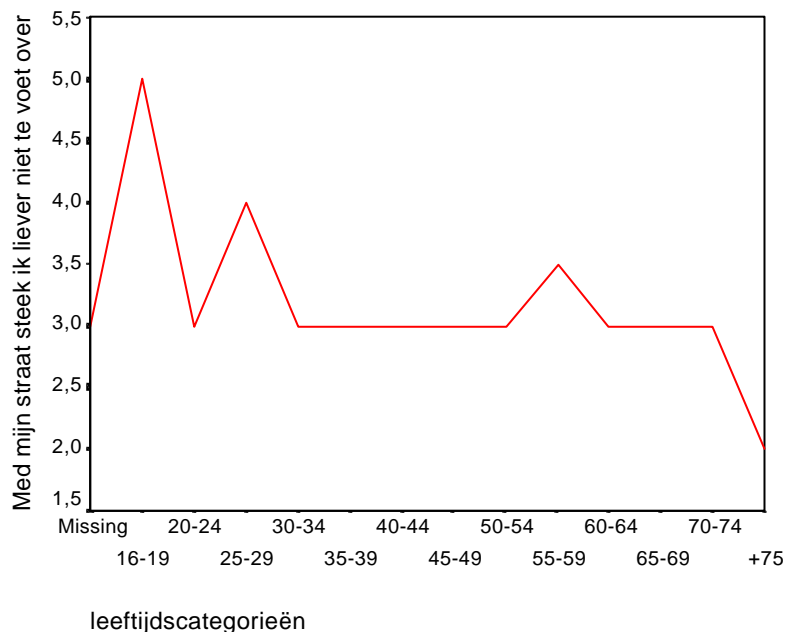
Opnieuw was er dus een significant effect van de leeftijd te merken. Niettegenstaande iedereen ertoe neigde de eigen straat niet veilig genoeg voor fietsers te vinden, waren het de ouderen die zich minder graag met de fiets in het verkeer begeven. We kunnen dus stellen dat het vooral de leeftijd is en niet de ingeschatte veiligheid van het verkeer voor fietsers die bepaalt of men zich al dan niet met de fiets in het verkeer zal begeven.

6. Verkeersveiligheid hangt af van de wijze waarop men zich verplaatst, te voet gaan: Mijn straat steek ik liever niet te voet over

Ook voor dit item zien we een redelijk evenwichtige verdeling over de verschillende antwoorden. Van de respondenten vindt 38% het oversteken van de straat geen veilige onderneming, terwijl 43% het daarmee niet eens was.

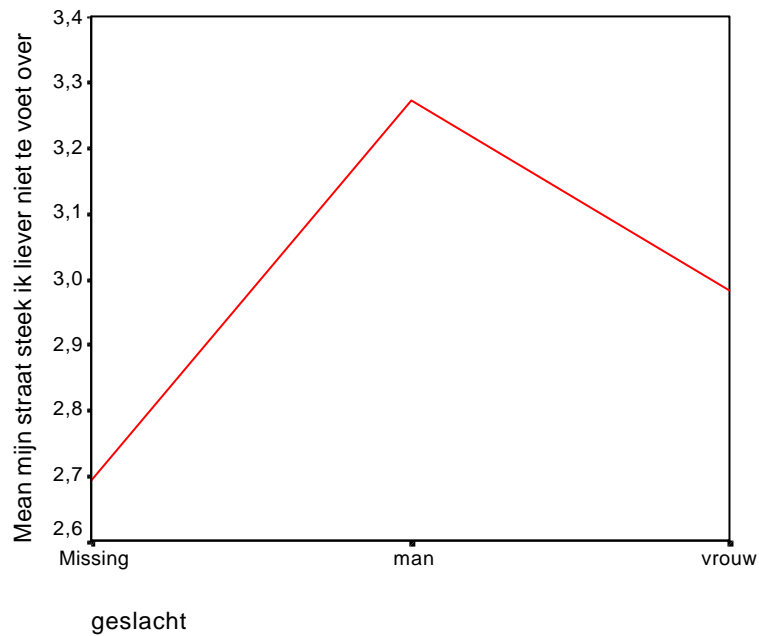


Opnieuw stellen we vast dat de leeftijd een belangrijke factor is bij het beantwoorden van deze vraag (voor beide tests $p < 0.01$). De jongeren zijn over het algemeen geneigd om niet akkoord te gaan met deze stelling.

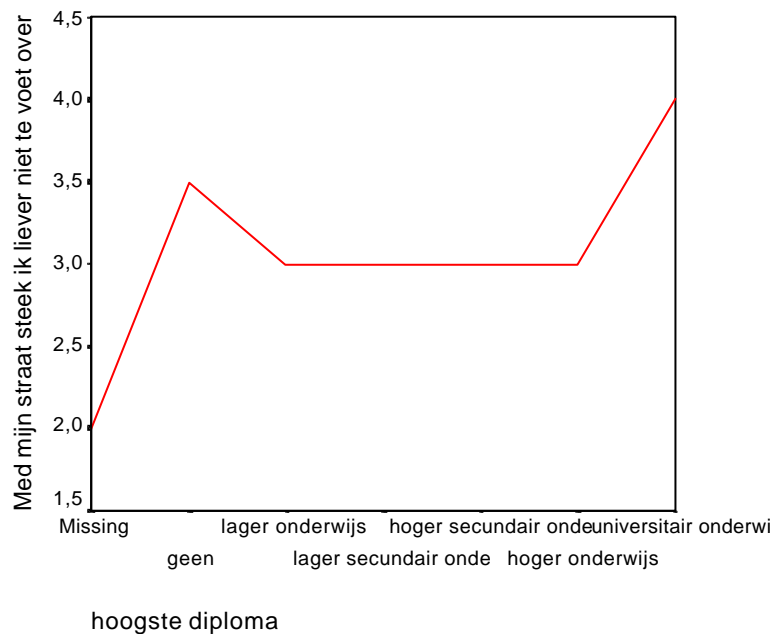


Ook het geslacht heeft een klein maar significant effect (voor beide tests $p < 0.01$). We stellen vast dat mannen de veiligheid van

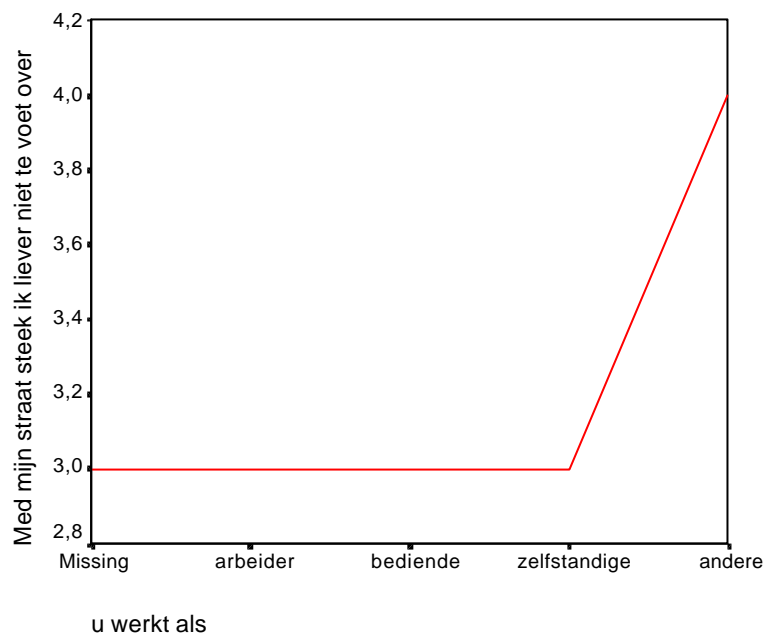
voetgangers in het verkeer over het algemeen een weinig hoger inschatten dan vrouwen.



Beide tests duiden ook aan dat er een effect van het hoogst behaalde diploma was ($p < 0.01$). We zien hoe vooral de universitair opvallende door over het algemeen niet akkoord te gaan met deze uitspraak.



Ook van het beroep was er effect ($p < 0.05$). Gezien het hier de categorie “andere” is die anders antwoordt, is het effect moeilijk te interpreteren.

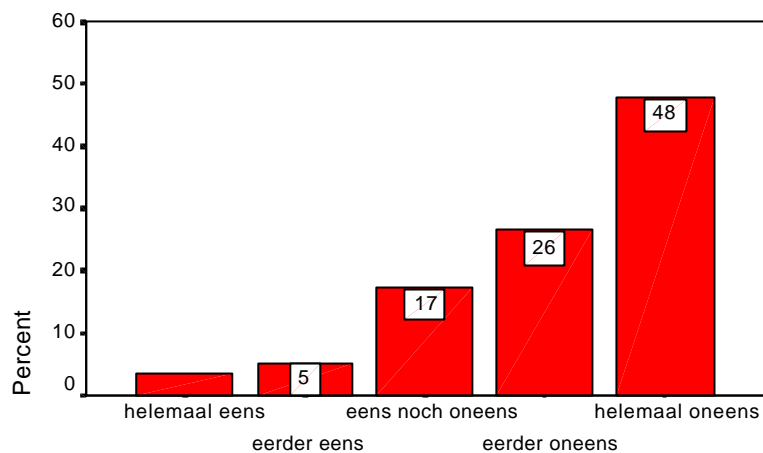


Evenals bij het vorige item stellen we vast dat er hier bijna een lineair verband is tussen de leeftijd en de mate waarin men de straat oversteken als een onveilige aangelegenheid inschat. Hoe jonger men is, hoe meer men zich schijnbaar op zijn gemak voelt bij het oversteken van de straat. Verder was er een klein verschil tussen mannen en vrouwen. Ook stelden we vast dat universitaireren zich over het algemeen iets veiliger voelen als voetganger.

7. Verkeersveiligheid hangt af van de naleving van het verkeersreglement: Het verkeersreglement wordt in deze buurt goed nageleefd

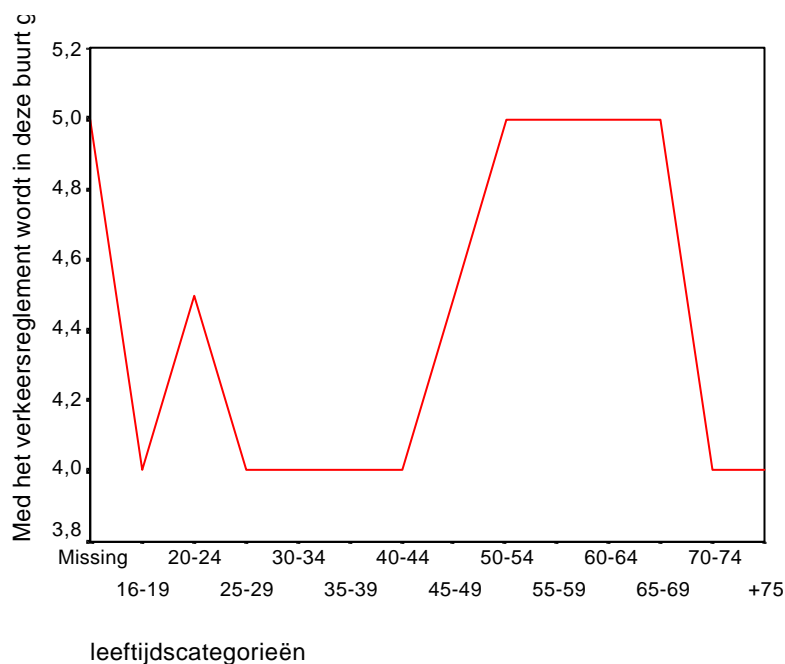
De bedoeling van dit item was na te gaan in welke mate de respondenten vinden dat onveiligheid in het verkeer het gevolg is van het niet naleven van het verkeersreglement. We stellen vast dat maar liefst 74% van de respondenten van mening is dat het verkeersreglement in de eigen buurt niet goed wordt nageleefd. Bijna 48% van de respondenten is het helemaal oneens met dit item, 26% is het voorzichtiger eens. Ongeveer 17% heeft geen mening.

het verkeersreglement wordt in deze
buurt goed nageleefd

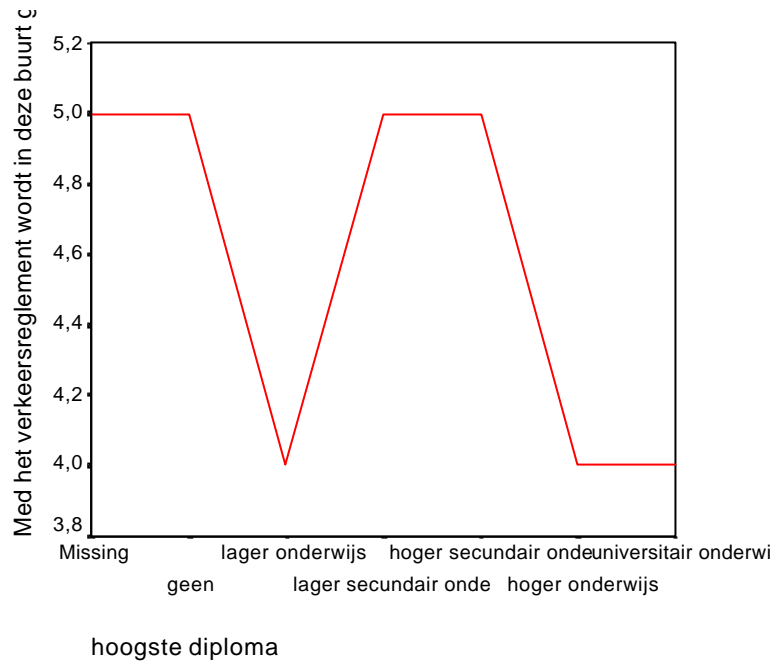


het verkeersreglement wordt in deze buurt goed nageleefd

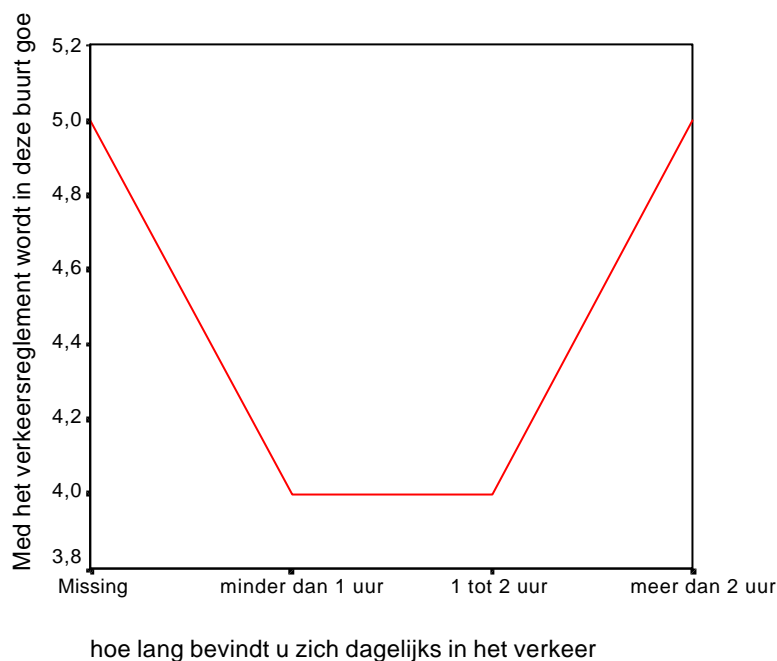
Beide tests wezen op een significant effect van de leeftijd ($p < 0.05$). Zoals te verwachten viel, gaat het hier om het onderscheid tussen eerder oneens en helemaal oneens. We zien dat de respondenten jonger dan 40 over het algemeen iets voorzichtiger akkoord gaan met de stelling dat het verkeersreglement in hun eigen buurt niet goed wordt nageleefd. De veertig plussers zijn het meer uitgesproken eens met deze stelling.



Ook voor het hoogste diploma vonden we een significant effect ($p < 0.05$). We stellen vast dat diploma's lager onderwijs en hoger onderwijs over het algemeen iets voorzigtiger oordelen over dit item.



Ook de tijd die iemand dagelijks in het verkeer doorbrengt heeft een effect op de beoordeling van dit item (Kruskal-Wallis Test). Wie zich meer dan twee uur in het verkeer bevindt is het over het algemeen meer uitgesproken oneens met deze stelling.



We stellen vast dat voor dit item enkel de leeftijd, het hoogste diploma en de tijd die men dagelijks in het verkeer is, een effect hebben op het antwoordgedrag. Het meest eenduidige effect was er van de leeftijd.

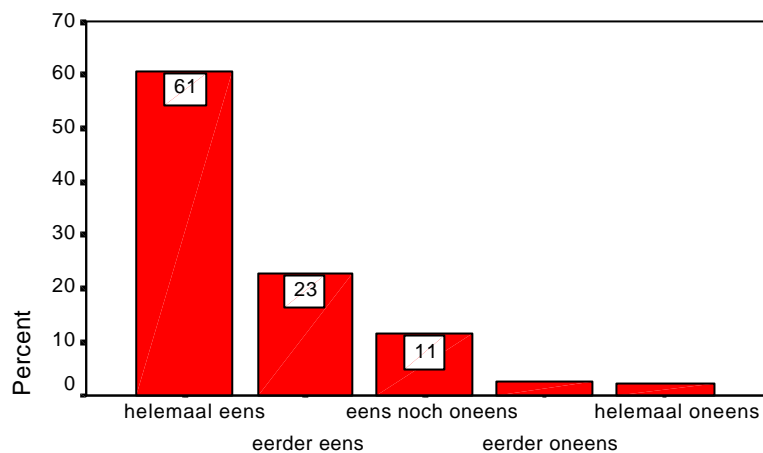
8. Onderneemt men voldoende om het verkeer veilig te maken?:
De wegen kunnen veiliger gemaakt worden; Er wordt te weinig
ondernomen om het verkeer veilig te maken

Met deze twee items wilden we nagaan in hoeverre men vindt dat de wegen veiliger gemaakt kunnen worden. Dit eerste, eerder vage en algemene, item werd gevolgd door een tweede waarmee we wilden weten in welke mate de respondenten vonden dat de overheid voldoende onderneemt om het verkeer veiliger te maken.

We stellen vast dat maar liefst 84% van de respondenten van mening is dat de wegen veiliger gemaakt kunnen worden. Een grote meerderheid (61%) gaat hier uitgesproken mee akkoord. Slechts 11% heeft geen mening en 5% vindt dat de wegen niet veiliger gemaakt kunnen worden.

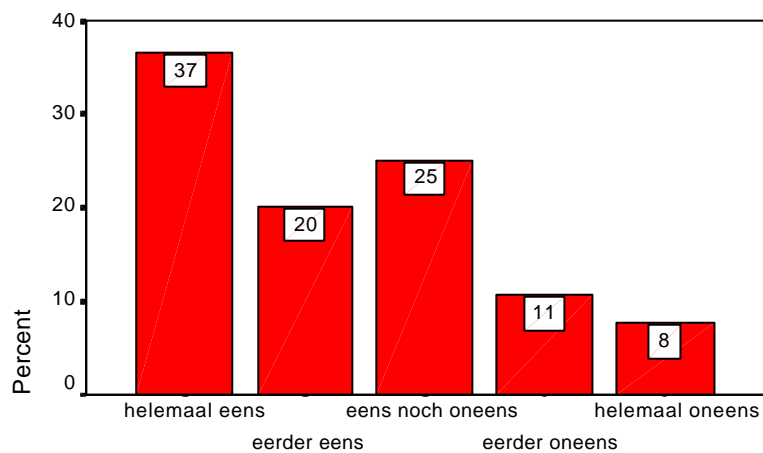
Desalniettemin is "slechts" 57% van mening dat de overheid niet voldoende onderneemt om het verkeer veiliger te maken. Dit is nog steeds een meerderheid maar toch al minder dan de 84% die vinden dat de wegen veiliger gemaakt kunnen worden. Een vierde van de respondenten heeft over dit item geen mening en 19% is hiermee niet akkoord.

de wegen kunnen veiliger
gemaakt worden



de wegen kunnen veiliger gemaakt worden

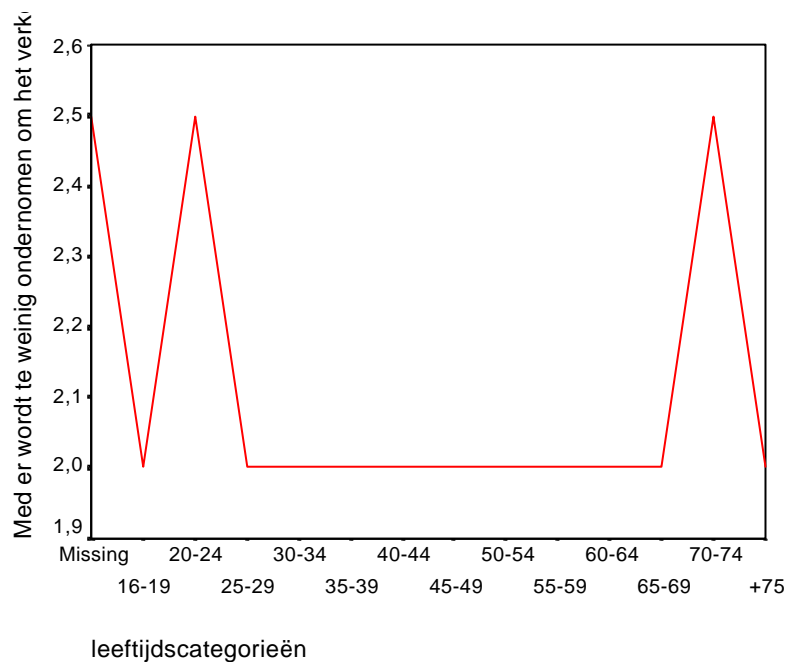
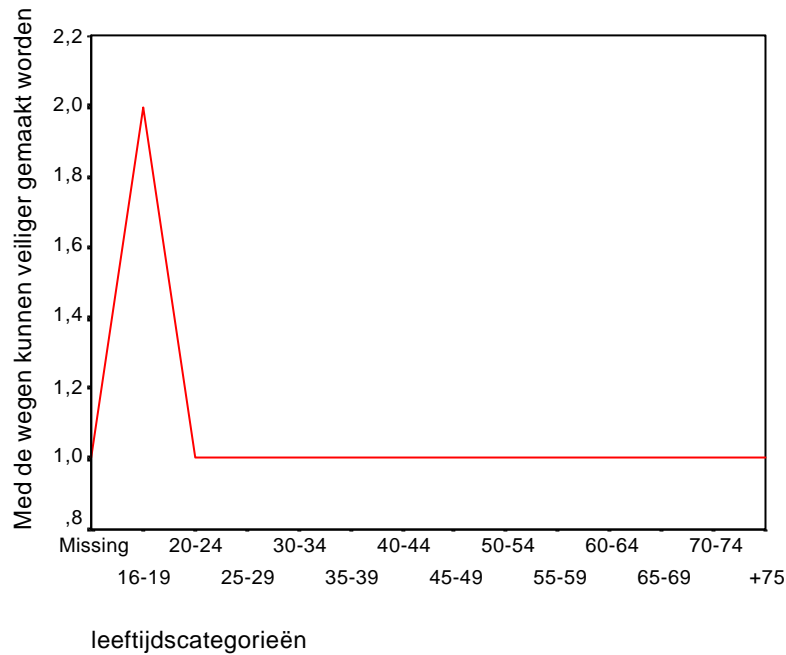
er wordt te weinig ondernomen om het
verkeer veilig te maken



er wordt te weinig ondernomen om het verkeer veilig te maken

Voor beide items duidde de Pearson chi-kwadraat test in de richting van een significant effect ($p < 0.05$). Wat het eerste item betreft antwoordden enkel de zestien tot negentienjarigen anders. Zij waren over het algemeen geneigd voorzichtiger akkoord te gaan.

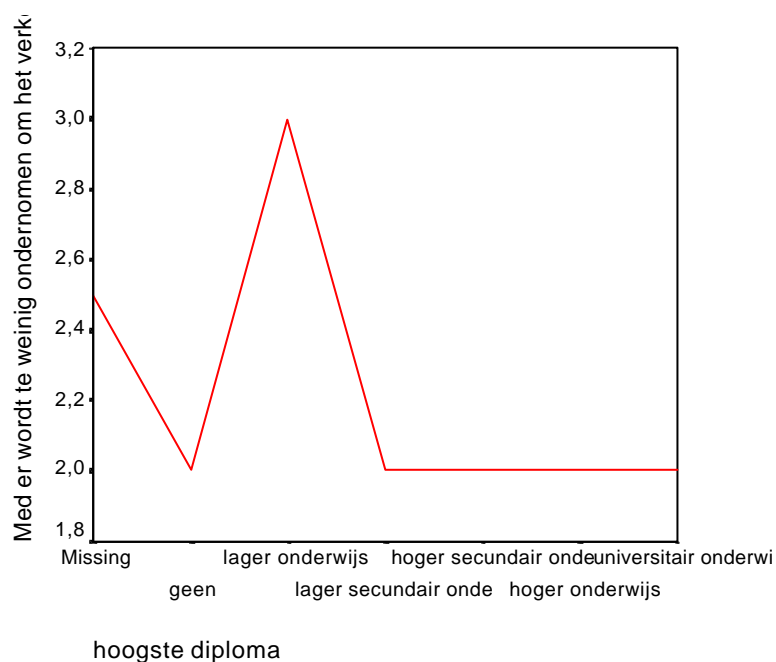
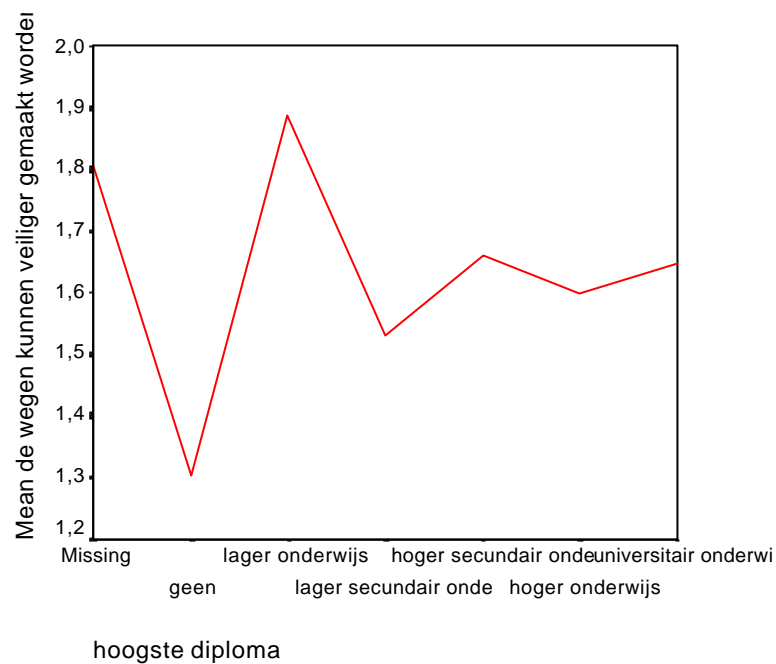
Voor het tweede item was de algemene tendens om voorzichtig akkoord te gaan. Enkel de groepen 20-24 en 70-74 gingen minder akkoord.



Ook het hoogst behaalde diploma had een significant effect. Opnieuw waren de tests echter niet eenduidig. Voor het item *de wegen kunnen veiliger gemaakt worden* waren beide tests positief ($p < 0.05$). De verschillen waren hier echter zeer klein. Vooral de groep die enkel lager onderwijs volgde, week af. Zij waren over het algemeen minder geneigd om akkoord te gaan met deze stelling.

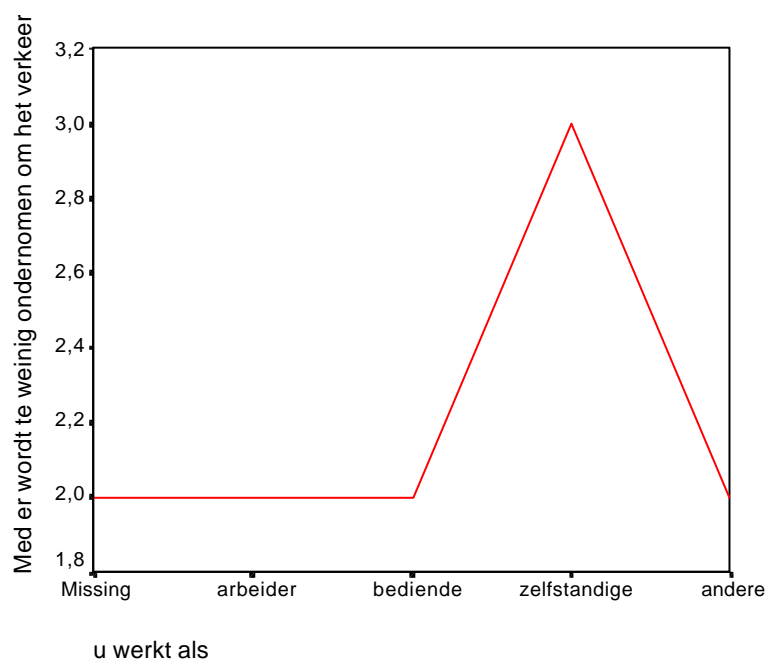
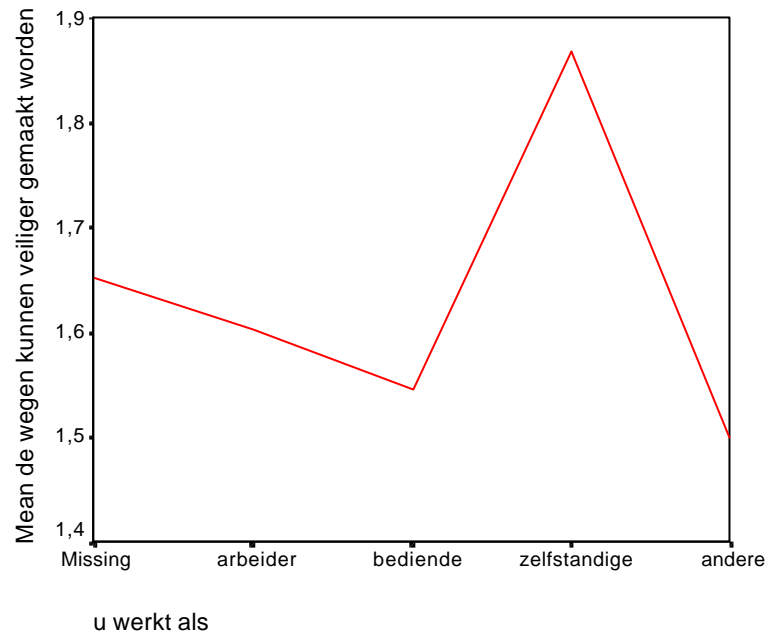
Wat betreft de inschatting van de inspanningen van de overheid wees enkel de Pearson chi-kwadraat in de richting van een significant

effect ($p < 0.05$). We stelden een afwijkend antwoord vast van de groep lager onderwijs. Ook nu waren ze meer geneigd geen mening over dit item te hebben.



Ook het beroep van de respondenten had een significant effect op hun antwoorden. Voor het eerste item waren beide tests positief ($p < 0.05$). We zien hoe vooral het antwoord van de zelfstandigen anders was. Zij waren het over het algemeen minder eens met deze stelling dan de anderen.

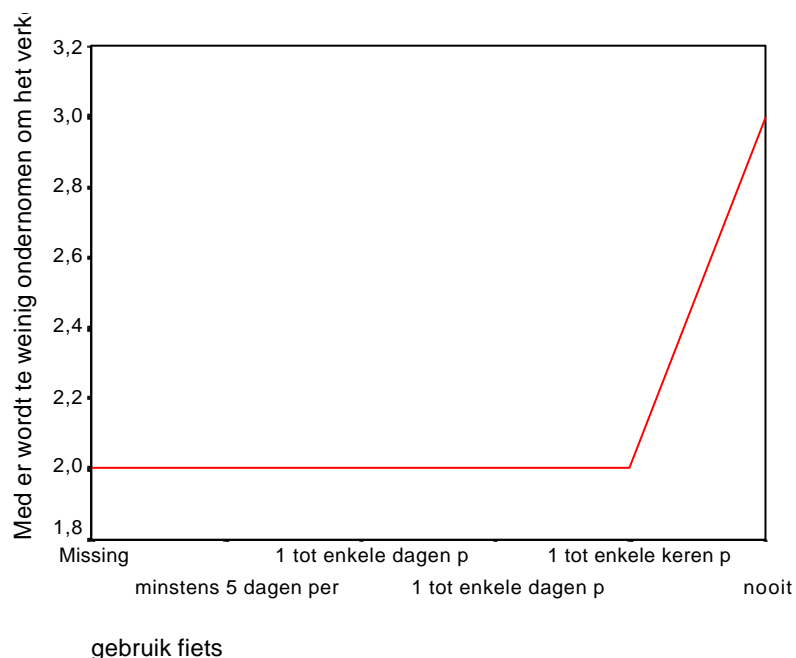
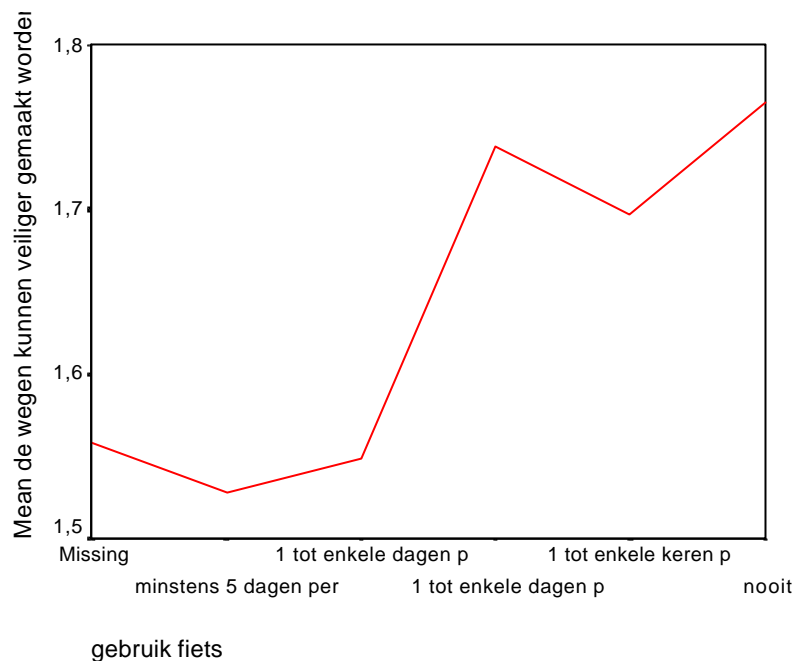
Een gelijkaardige vaststelling konden we voor het tweede item doen. Hier wees enkel de Kruskal-Wallis Test op een significant effect ($p < 0.05$). Ook voor dit item waren het de zelfstandigen die grosso modo geen mening hadden over deze stelling.



We vonden ook een significant effect van de frequentie van het gebruik van de fiets (voor beide items Kruskal-Wallis Test $p < 0.05$). We stellen vast dat frequente fietsers over het algemeen meer akkoord

gaan met de stelling dat de wegen veiliger gemaakt kunnen worden. De respondenten die nooit fietsen, zijn het minder eens met deze stelling.

Ook voor de vraag of er voldoende ondernomen wordt om het verkeer veilig te maken is de groep van niet-fietsers het minder eens met deze stelling dan de anderen.



Tenslotte wees ook de Kruskal-Wallis Test op een significant effect van de tijd die de respondent dagelijks in het verkeer doorbrengt ($p < 0.05$). De algemene tendens hier is dat hoe langer men zich

dagelijks in het verkeer bevindt, hoe meer men geneigd is akkoord te gaan met de stelling dat er onvoldoende ondernomen wordt om het verkeer veilig te maken.

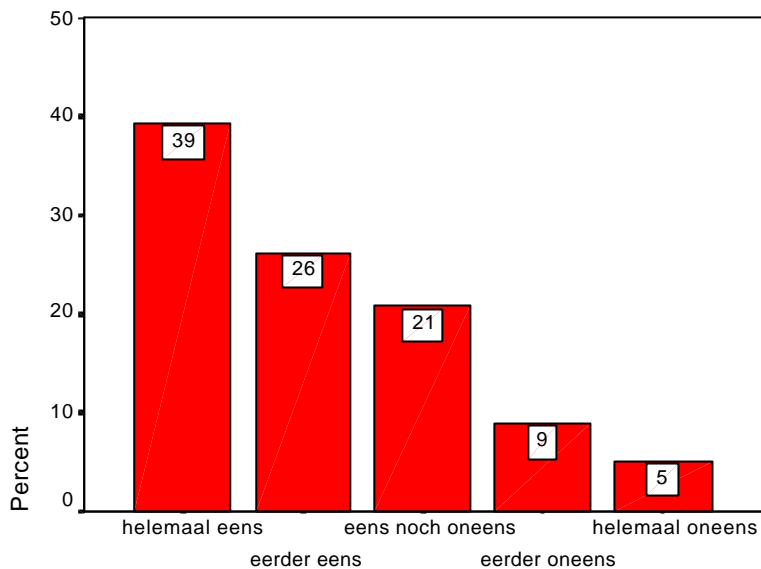


Samenvattend kunnen we dus stellen dat een meerderheid akkoord gaat met de stelling dat de wegen veiliger gemaakt zouden kunnen worden en dat de overheid onvoldoende doet om het verkeer veilig te maken. De verschillen in antwoordgedrag hadden dus vooral betrekking op de mate waarin men het met deze stellingen eens is. We stelden vast dat antwoordgedrag verschilde naargelang de leeftijd, het diploma, het beroep en de frequentie waarmee de respondent gebruik maakt van de fiets. Enkel voor het tweede item vonden we ook effect van de tijd die men dagelijks in het verkeer doorbrengt.

C. Causale attributie van verkeersongevallen

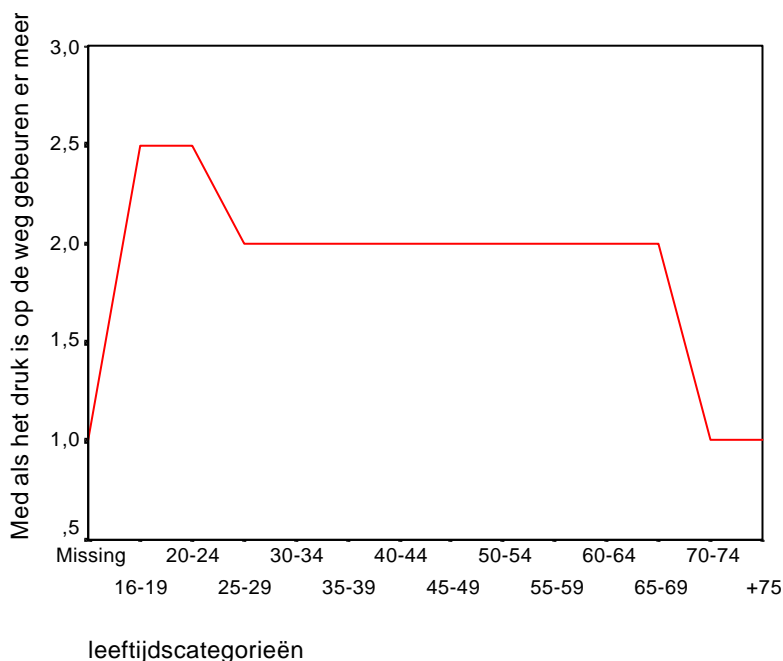
1. Verkeersdrukke: Als het druk is op de weg gebeuren er meer ongevallen

Met deze vijf items wilden we nagaan wat de respondenten als frequente oorzaken van verkeersongevallen beschouwen. De eerste mogelijkheid die we hen voorlegden was de verkeersdrukke. 65% van de respondenten vindt dat er meer ongevallen gebeuren wanneer het druk is op de weg. 21% heeft hierover geen mening en 14% gaat niet akkoord met deze stelling.



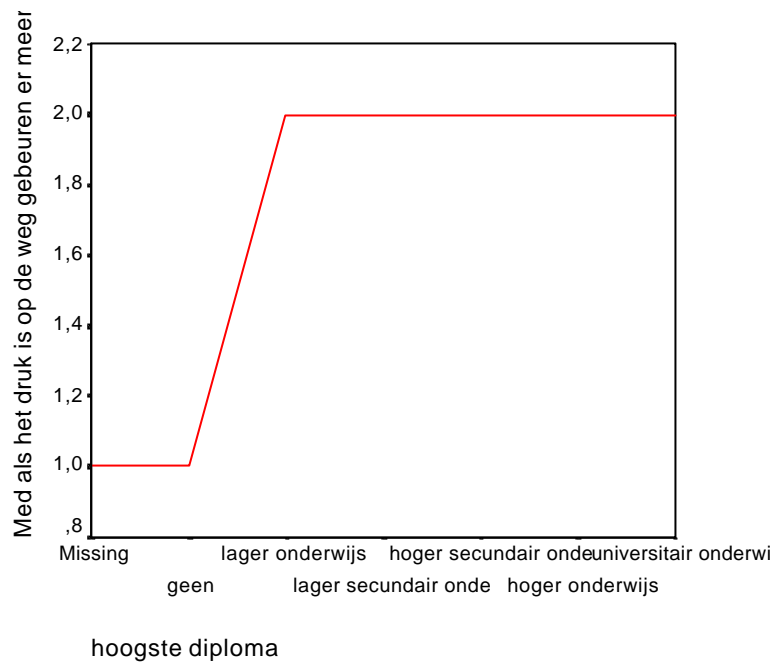
als het druk is op de weg gebeuren er meer ongevallen

We stelden vast dat er een correlatie is tussen de leeftijd en de mate waarin men de verkeersdrukke beschouwt als een mogelijke oorzaak van verkeersongevallen (voor beide tests $p < 0.01$). Er lijkt een redelijk lineaire correlatie te bestaan. Hoe jonger men is hoe minder men geneigd is akkoord te gaan met dit item.



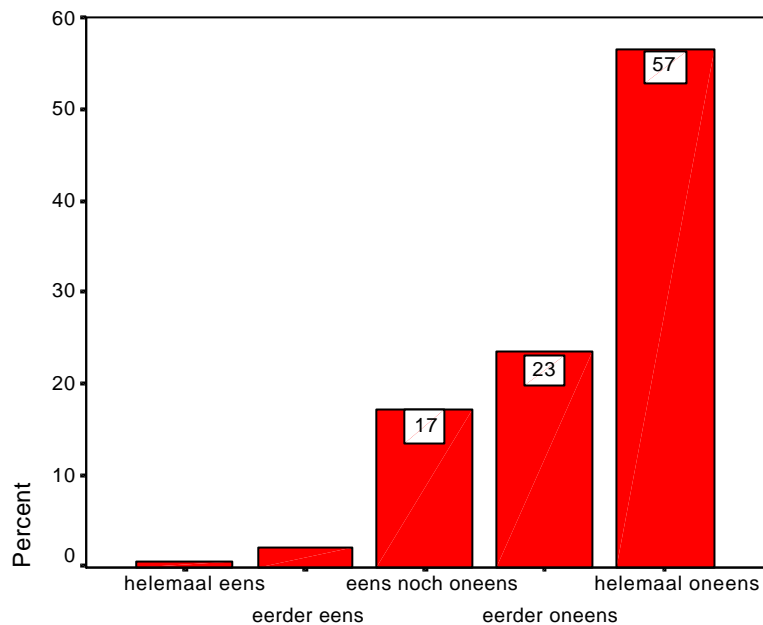
Ook het hoogst behaalde diploma speelde een rol (voor beide tests $p < 0.05$). Enkel de groep die geen diploma had, was geneigd

volkomen akkoord te gaan met deze stelling. De anderen waren het eerder voorzichtig eens.

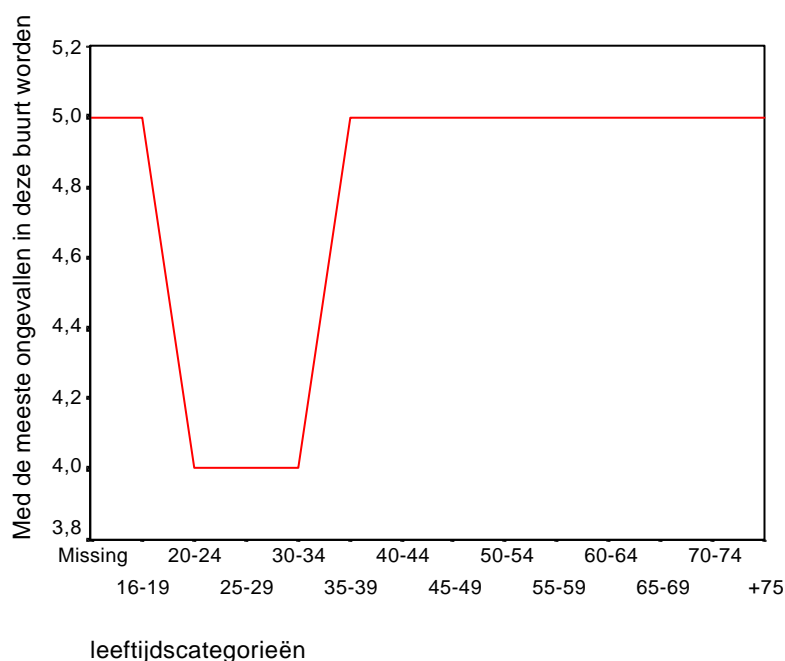


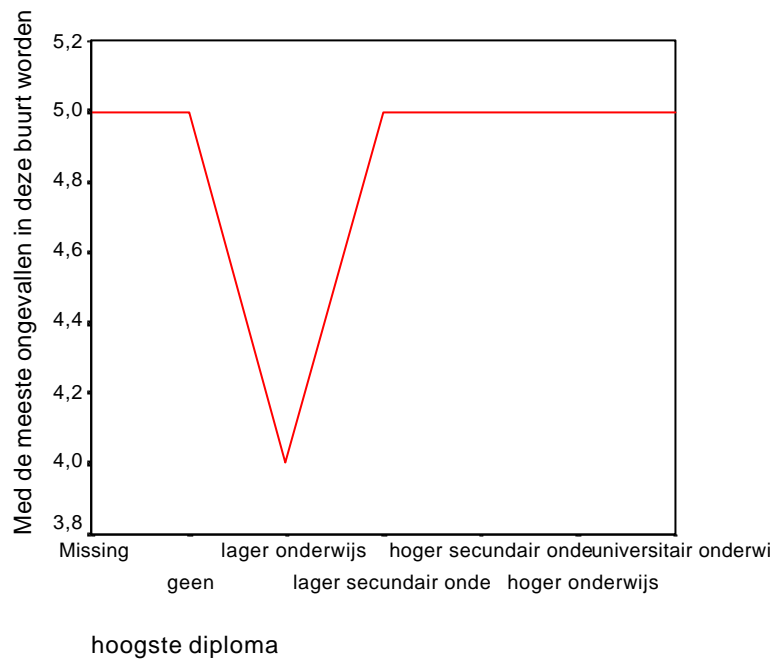
2. Voetgangers: De meeste ongevallen in deze buurt worden veroorzaakt door voetgangers

Over het algemeen waren de respondenten het erover eens dat voetgangers weinig ongevallen veroorzaken (80%). 17% van de respondenten had hierover geen mening en een zeer kleine minderheid ging hiermee niet akkoord.



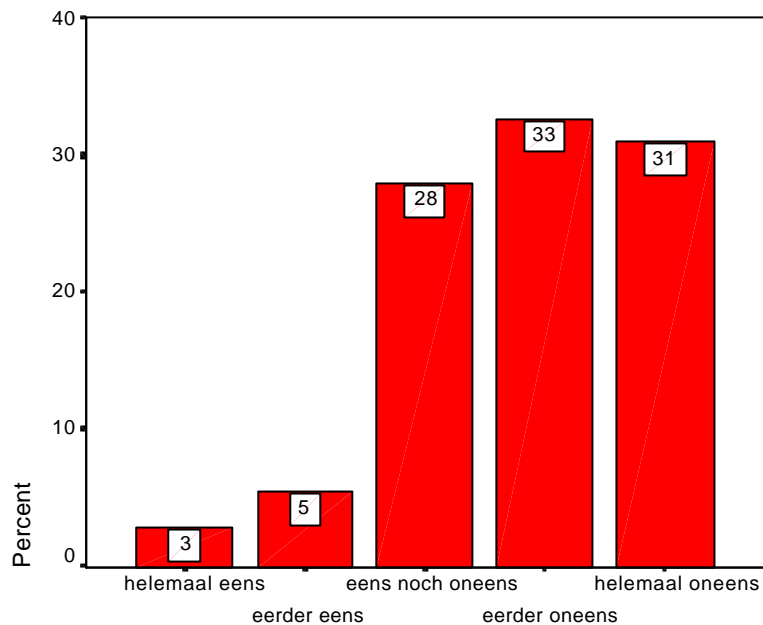
Opnieuw waren het enkel het diploma en de leeftijd die een effect hadden op het antwoordgedrag bij dit item. In beide gevallen was enkel de Kruskal-Wallis test positief ($p < 0.01$). We stellen vast dat vooral de twintigers en de respondenten die enkel lager onderwijs volgden afwijken van de algemene trend om volledig akkoord te gaan met de stelling dat voetgangers weinig ongevallen veroorzaken. Deze twee groepen gaan iets minder uitgesproken akkoord met deze stelling.



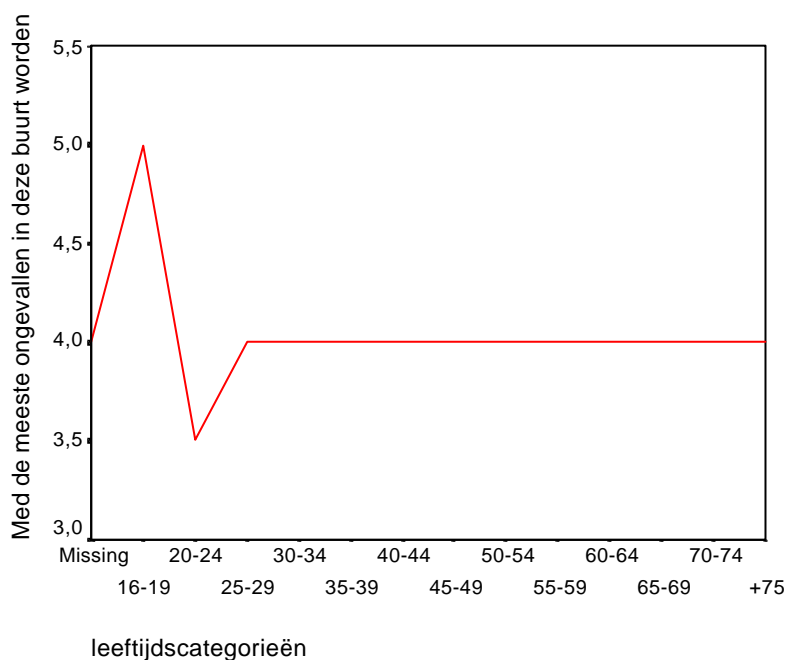


3. Fietzers: De meeste ongevallen in deze buurt worden veroorzaakt door fietsers

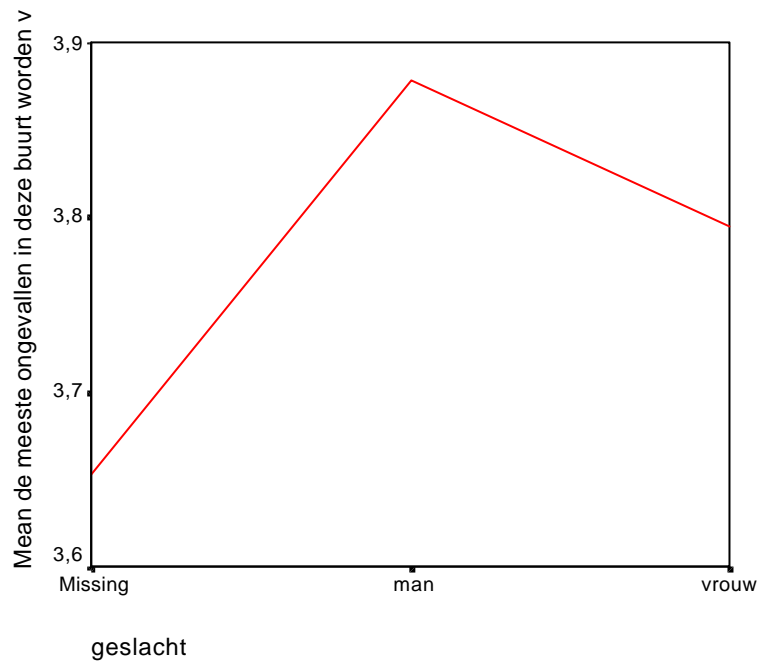
Ook de fietsers worden niet beschouwd als frequente veroorzakers van verkeersongevallen maar toch al iets meer dan de voetgangers. 64% van de respondenten vindt dat fietsers weinig ongevallen veroorzaken. 28% heeft hierover geen mening en 8% is de overtuiging toegedaan dat fietsers wel regelmatig de oorzaak van een verkeersongeval zijn.



We stelden een significant effect van de leeftijd vast ($p < 0.05$). We zien hoe het de groepen 16-19 (helemaal eens) en de groep 20-24 (eerder geen mening) zijn die afwijken van de algemene trend.



Ook het geslacht van de respondent was gecorreleerd met zijn beoordeling van dit item ($p < 0.05$). We zien een klein verschil waarbij de mannen iets meer geneigd zijn akkoord te gaan met deze stelling dan de vrouwen.

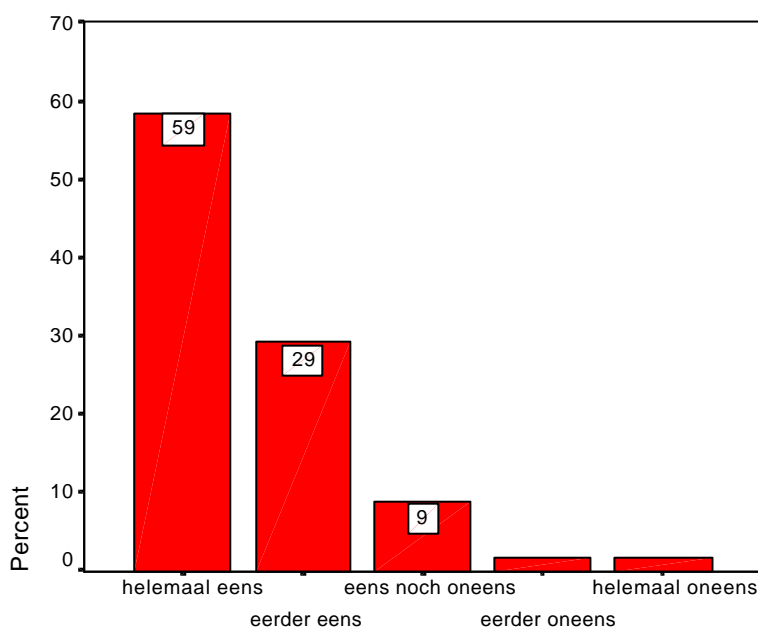


Zoals misschien wel te verwachten viel, speelt ook de frequentie van het gebruik van de fiets een rol bij de beoordeling van dit item ($p < 0.05$). Hoe meer men de fiets gebruikt hoe meer men geneigd is akkoord te gaan met de stelling dat weinig ongevallen veroorzaakt worden door fietsers.

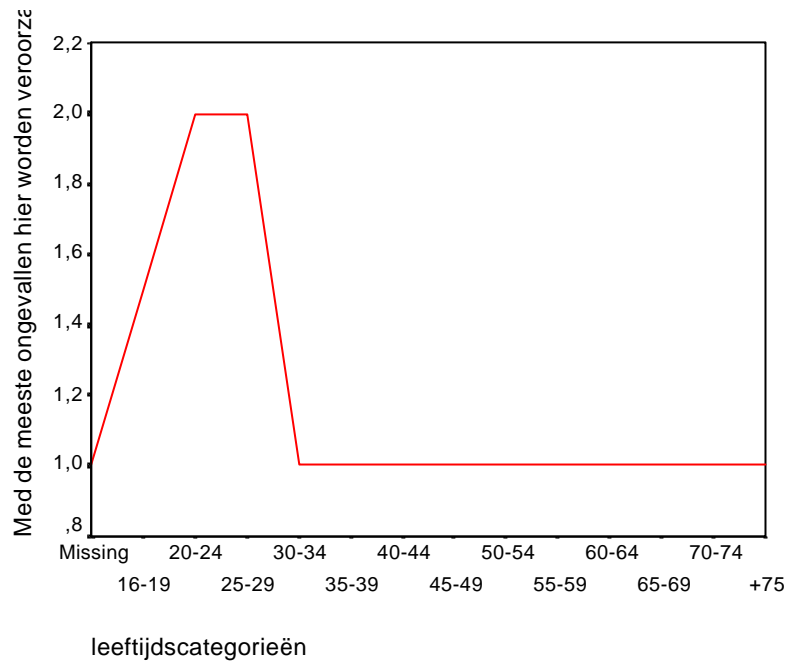


4. Automobilisten: De meeste ongevallen hier worden veroorzaakt door automobilisten

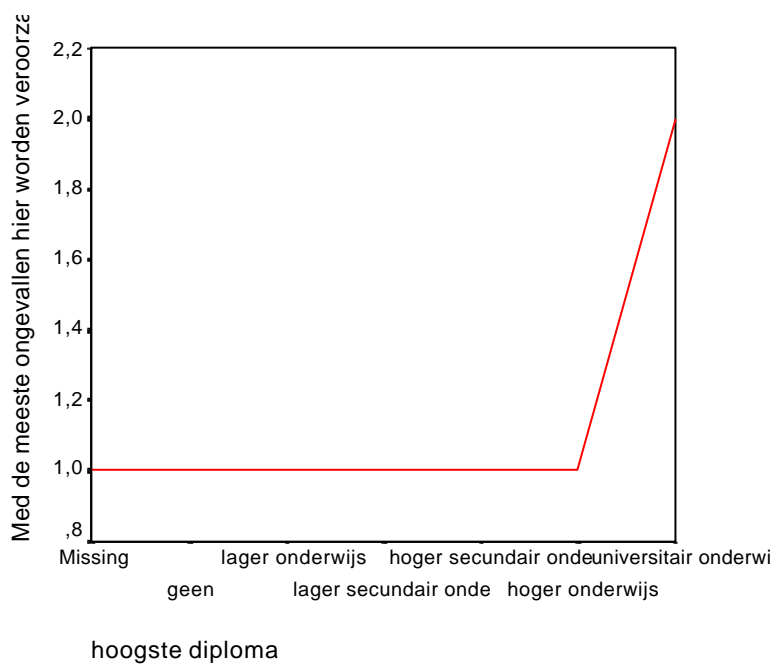
Waar de voetgangers en fietsers weinig beschouwd werden als de veroorzakers van verkeersongevallen, was dit bij automobilisten wel het geval. Van de respondenten was 88% de mening toegedaan dat de meeste ongevallen veroorzaakt werden door automobilisten. 9% had geen mening en 3% was niet akkoord.



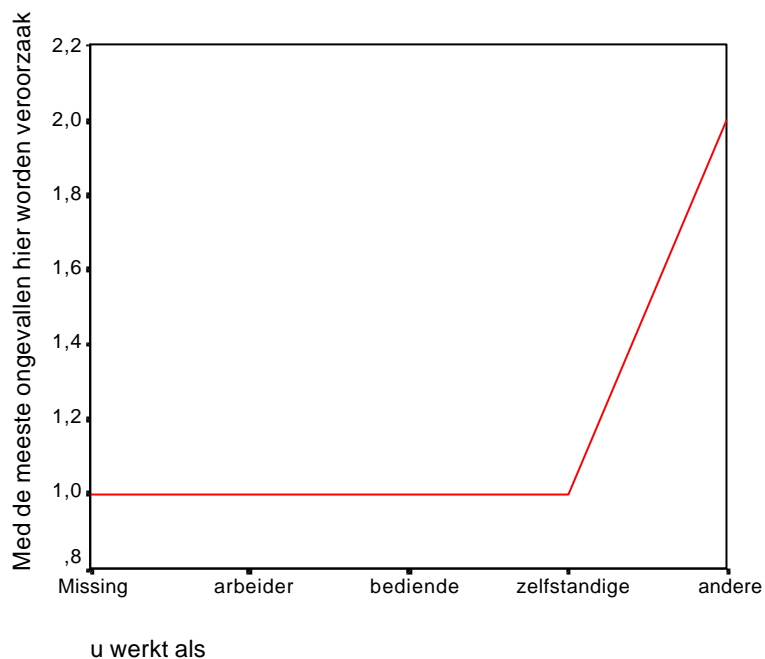
We kunnen vaststellen dat vooral de jongere respondenten voorzichtiger antwoorden ($p < 0.01$). De respondenten jonger dan dertig zijn het over het algemeen eerder eens met deze stelling terwijl de anderen geneigd zijn volkomen akkoord te gaan.



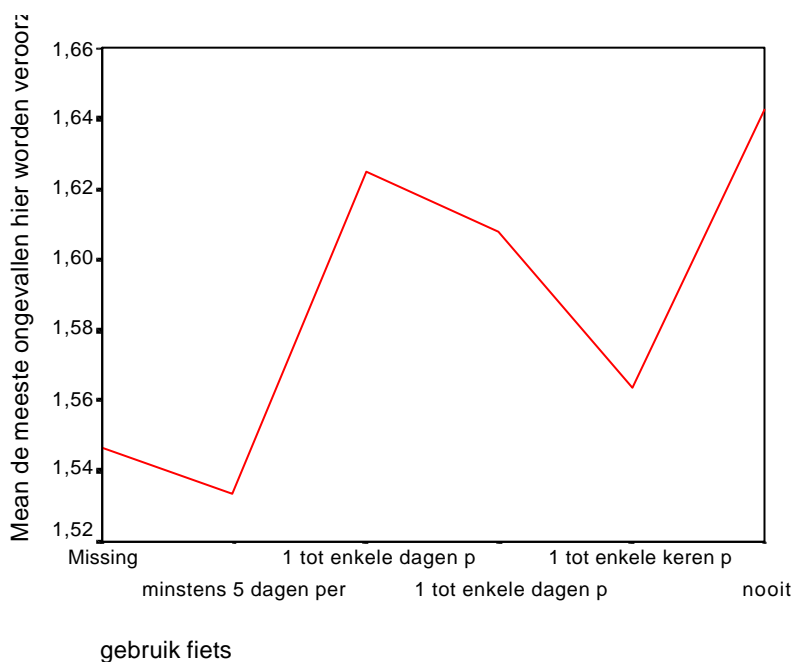
Een gelijkaardig effect kunnen we vaststellen met betrekking tot het hoogste diploma ($p < 0.05$). De universitaire antwoorden grosso modo iets voorzichtiger dan de anderen.



Ook het beroep had een gelijkaardig effect (Pearson chi-kwadraat $p < 0.05$). Gezien het hier opnieuw de categorie “andere beroepen” is die anders antwoordt, is dit effect moeilijk te interpreteren.



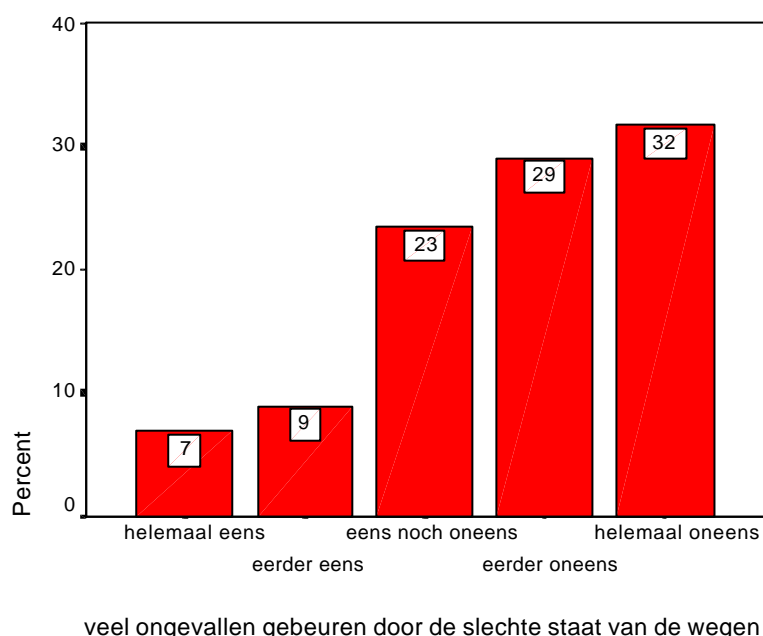
Tenslotte stelden we ook nog een effect van de frequentie van het gebruik van de fiets vast (Pearson chi-kwadraat $p < 0.05$). De algemene trend lijkt de volgende te zijn: Hoe meer men met de fiets rijdt, hoe meer men akkoord lijkt te gaan met deze stelling.



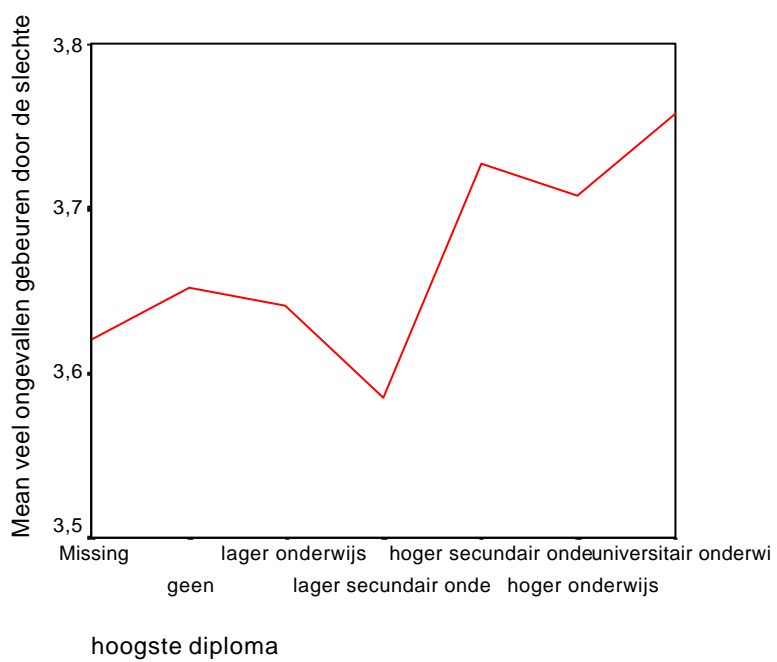
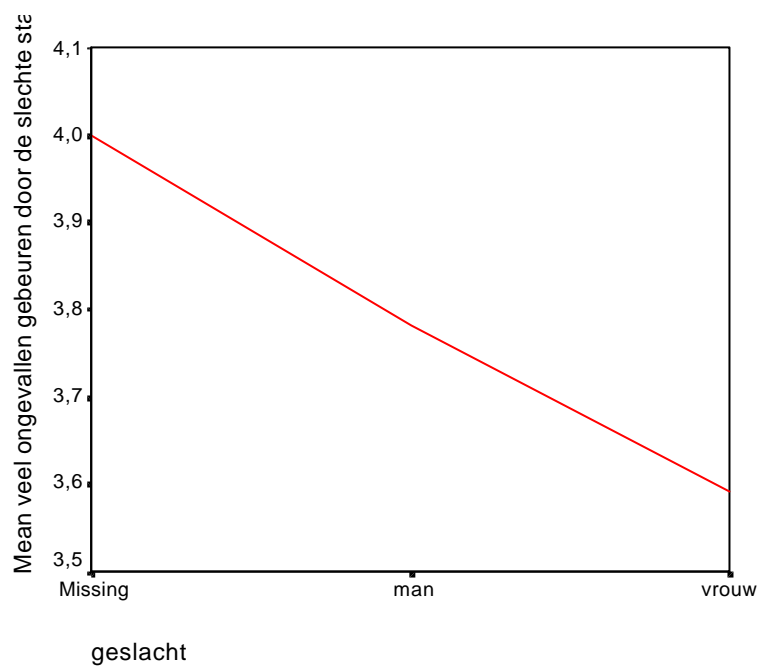
Besluitend kunnen we dus stellen dat men over het algemeen volkomen akkoord gaat met de stelling dat de meeste ongevallen veroorzaakt worden door automobilisten. Enkel de respondenten jonger dan dertig en de respondenten met een universitair diploma antwoorden voorzigtiger.

5. Staat van de wegen: veel ongevallen gebeuren door de slechte staat van de wegen

We stellen vast dat een meerderheid van de respondenten niet akkoord gaat met deze uitspraak (61%). 23% heeft geen mening, en slechts 16% gaat ervan uit dat veel ongevallen veroorzaakt worden door de staat van de wegen.



We stelden vast dat vrouwen over het algemeen een weinig meer akkoord gingen met dit item dan de mannen ($p < 0.01$). Verder bleek er een correlatie te zijn met het hoogst behaalde diploma (Pearson chi-kwadraat $p < 0.01$). Hoe hoger het diploma hoe minder men zich akkoord kan verklaren met deze stelling. Doch, ook hier betreft het slechts een minimaal verschil.



III. Bespreking

We hebben ervoor geopteerd om alle items afzonderlijk te bespreken en voor elk item apart te kijken of er een significant effect was van leeftijd, geslacht, diploma, beroep, fietsgebruik, de dagelijks in het verkeer doorgebrachte tijd en de ongevallengeschiedenis van de respondent. Dit is niet de meest krachtige statistische analyse die mogelijk is. Factor- en variantieanalyse zijn krachtiger instrumenten die toelaten van uitspraken te doen die meer geldigheid bezitten. Het nadeel van deze krachtiger statistische tests is dat de details uitgevlakt worden.

Wat kunnen we nu besluiten uit de beschrijvende statistische verwerking van onze enquête? We zullen de algemene lijnen pogen bloot te leggen.

A. Perceptie van de verkeersveiligheid

De meerderheid van de respondenten (51%) zegt expliciet zich niet veilig te voelen in het verkeer. Bovendien vindt 44 % van de respondenten dat er veel ongevallen gebeuren. 55% is zich bewust van het feit dat de kans dat ze zelf ooit bij een ongeval betrokken zijn reëel is en 34% denkt hier ook wel eens aan wanneer ze zich in het verkeer begeven. We kunnen hieruit dus besluiten dat meer dan de helft van de respondenten zich niet al te zeer op hun gemak voelen in het verkeer.

De discrepantie in de frequenties tussen de inschatting van de algemene verkeersonveiligheid (51 en 55%) en het hiermee rekening houden in het verkeer (34%) kan zijn verklaring vinden in de hypothese die we in het begin stelden. In tegenstelling tot het vroegere onderzoek gingen we er immers van uit dat er een verschil bestaat tussen de inschatting van de verkeersonveiligheid en de mate waarin men er rekening mee houdt zelf ooit bij een ongeval betrokken te zijn. Bij de bespreking van het thema voerden we dan ook het onderscheid in tussen de inschatting van de verkeersveiligheid in algemene termen en de inschatting van het risico zelf bij een ongeval betrokken te zijn.

Het gegeven dat 55% van de respondenten zich bewust is van het feit dat ze bij een ongeval betrokken kunnen zijn terwijl slechts 34% hier ook rekening mee houdt wanneer ze in het verkeer zijn zou hiermee verklaard kunnen worden. Om dit verschil theoretisch te duiden

zouden we de theorie over het optimisme kunnen uitbreiden. De meerderheid van de respondenten beseft dat het verkeer bepaalde risico's inhoudt, terwijl de meerderheid redelijk optimistisch is met betrekking tot het risico voor de eigen persoon.

Kunnen we het onveiligheidsgevoel beter in kaart brengen? Welke subgroepen van de respondenten voelen zich minder op hun gemak in het verkeer dan andere?

Een eerste vaststelling betreft de leeftijd. Er is een duidelijk verschil te zien tussen de respondenten die jonger dan 35 zijn en de ouderen. Beide groepen hebben een min of meer gelijkaardige inschatting van de verkeersveiligheid en het risico ooit zelf bij een ongeval betrokken te zijn. Toch zouden we kunnen zeggen dat de groep jonger dan vijfendertig blijk geeft van meer optimisme dan de ouderen. Ze houden er immers minder rekening mee wanneer ze in het verkeer zijn. Wanneer we dit gegeven correleren aan de ongefallenstatistiek zou dit een verklaring kunnen zijn voor de hoge betrokkenheid van jongeren bij verkeersongelukken. Jongeren en ouderen hebben dus een gelijkaardige risicoperceptie, alleen geven de jongeren blijk van een groter optimisme.

Een zelfde vaststelling kunnen we doen voor de invloed van het geslacht. Hier kunnen we echter wel spreken van een verschil in risicoperceptie. De vrouwen schatten de verkeersveiligheid duidelijk lager in dan de mannen en houden hier schijnbaar ook meer rekening mee wanneer ze zich in het verkeer begeven. Ook dit is een vreemde vaststelling gezien 66% van de dodelijke verkeersslachtoffers mannen zijn. Ook dit gegeven zou dus voor een deel verklaard kunnen worden vanuit de lagere risicoperceptie en het hieruit volgend optimisme van mannen.

Wat betreft het diploma stellen we een gelijkaardige correlatie vast als bij de leeftijd. Ook hier is er geen verschil met betrekking tot de risicoperceptie. De respondenten met een diploma dat lager was dan het hoger secundair onderwijs vertoonden wel een grotere neiging tot optimisme.

Een ietwat vreemde vaststelling is dat er geen correlatie is tussen de ongevallengeschiedenis en de risicoperceptie. Mensen die reeds bij een ongeval betrokken waren schatten de verkeersveiligheid niet lager in dan de anderen. Er was echter wel sprake van een significant

verschil wanneer het woord “ongeval” expliciet in de uitspraak vermeld werd. We kunnen stellen dat mensen die reeds bij een ongeval betrokken waren minder optimistisch zijn dan de anderen.

Sporadisch vonden we dat er ook een correlatie was met het beroep, de frequentie van het gebruik van de fiets en de impact van het eventuele ongeval. Het leek echter meer om een uitzondering te gaan dan om een algemene trend.

We vonden gelijkaardige gegevens wat betreft de inschatting van de veiligheid van de eigen buurt. 67% van de respondenten is van mening dat ze niet in een veilige straat wonen en 51% vindt dat de straat onveilig is dan de meeste wegen. 56% van de respondenten geeft zich er rekenschap van dat ze in de buurt kans maken op een ongeval.

Wat dit laatste punt betreft zijn het vooral de zestig plussers die de kans om in de eigen buurt bij een ongeval betrokken te zijn lager inschatten dan de anderen. Daarbuiten leken alle leeftijden het erover eens te zijn dat ze niet in een veilige straat wonen.

We kwamen tot de conclusie dat er een verschil was tussen vrouwen en mannen. Vrouwen waren geneigd de onveiligheid van de eigen straat lager in te schatten dan mannen. Ook de kans bij een ongeval betrokken te zijn, werd door de vrouwen hoger ingeschat dan door de mannen.

Opnieuw konden we vaststellen dat er ook met betrekking tot het optimisme in de eigen buurt een verschil was naargelang het behaalde diploma. De risicoperceptie in de eigen buurt was bij alle subgroepen hetzelfde. De respondenten met een diploma dat lager is dan hoger secundair onderwijs, vertoonden echter een grotere neiging naar optimisme. Een gelijkaardig effect vonden we voor het beroep. Ook hier was de risicoperceptie gelijk, maar de arbeiders gaven blijk van een groter optimisme dan de bedienden en de zelfstandigen.

Net geen meerderheid van de respondenten (48%) vindt dat de verkeersveiligheid van de eigen buurt niet verbeterd is tegenover vroeger. Hier zijn het vooral de jongsten en de oudsten die eerder geen mening hebben.

Bij wijze van besluit kunnen we zeggen dat vooral die groepen die het vaakst bij een ongeval betrokken zijn (jongeren en mannen) meer blij geven van optimisme in het verkeer. Dit zou mogelijk een gedeeltelijke verklaring kunnen zijn voor het feit dat net zij zo vaak bij verkeersongevallen betrokken zijn. Het zijn net deze groepen, die objectief het vaakst bij een ongeval betrokken zijn, die het verkeer als veiliger percipiëren.

B. Causale attributie van de verkeersonveiligheid

Om de verschillen tussen de diverse subgroepen meer in kaart te brengen, peilden we ook naar de perceptie van wat verkeersonveiligheid veroorzaakt.

Een eerste vaststelling was toch wel de overschatting van het eigen gedrag in het verkeer als veilig. Maar liefst 88% van de respondenten vindt van zichzelf dat ze zich veilig gedragen in het verkeer en 67% voelt zich veiliger als bestuurder dan als passagier.

Opvallend is dat vooral de ouderen ten prooi vallen aan deze overschatting. Dit is des te frappanter wanneer men rekening houdt met het feit dat vijfenzeventig plussers toch een risicogroep vormen wat betreft dodelijke verkeersongevallen.

We vonden tevens een klein verschil tussen mannen en vrouwen: vrouwen schatten het eigen gedrag net iets veiliger in dan de mannen. Opnieuw was er een effect van het diploma. De inschatting van het eigen gedrag in het verkeer als veilig was bij de lagere diploma's meer uitgesproken dan bij de anderen. Maar eigenlijk zijn deze verschillen redelijk relatief. Schijnbaar is overschatting van het eigen kunnen een algemeen kenmerk van zij die zich in het verkeer begeven.

Als we zelf het verkeer niet onveilig maken, wie doet het dan wel? 59% van de respondenten zegt zich te ergeren aan het gedrag van andere verkeersgebruikers. 58% stelt dat de andere verkeersgebruikers verantwoordelijk zijn voor de verkeersonveiligheid. Deze twee bevindingen sluiten aan bij eerder onderzoek. Schijnbaar vindt elke weggebruiker dat hij een beter en veiliger chauffeur is dan de anderen.

De onderschatting van het gedrag van de andere weggebruikers bleek nog het minst te zijn bij de jongste respondenten. We stelden ook opnieuw een effect vast van het diploma. Hoe lager het diploma, hoe minder waardering men heeft voor het gedrag van de andere weggebruikers.

De meerderheid van de respondenten is van mening dat de verkeersveiligheid op bepaalde uren van de dagen lager is dan op andere. We stellen hier opnieuw vast dat er een verschil is in de beoordeling van dit thema naargelang de leeftijd. Het zijn vooral de jongere respondenten die niet akkoord gaan met deze stelling. Een gelijkaardige conclusie geldt de mannen: ook zij zijn globaal genomen minder akkoord met deze uitspraak.

Daarnaast vindt ook een meerderheid van de respondenten dat de verkeersonveiligheid plaatsgebonden is. Opnieuw stellen we vast dat jongeren en mannen minder gevoelig zijn voor dit thema. Ook het gebruik van de fiets en zich te voet in het verkeer begeven, werd door jongeren en mannen over het algemeen veiliger geacht.

Verder waren de meeste respondenten van mening dat het verkeersreglement niet voldoende wordt nageleefd en dat het verkeer veiliger gemaakt kan worden.

We kunnen dus opnieuw vaststellen dat jongeren en mannen over het algemeen een lagere gevoeligheid hebben voor thema's die te maken hebben met verkeersonveiligheid. Verschillende verkeerssituaties worden door hen als veiliger gepercipieerd. Wellicht is het geen toeval dat net deze subgroepen vaker bij ongevallen betrokken zijn dan andere. Hoewel de algemene risicoperceptie globaal genomen gelijk is, geven deze respondenten blijk van een hogere inschatting van het eigen kunnen. Men zou ook kunnen stellen dat het algemene (on)veiligheidsgevoel weinig concreet is bij hen gezien het feit dat ze de meeste verkeerssituaties als veiliger beoordelen dan de andere respondenten. We kunnen dus concluderen dat die subgroepen die het vaakst bij ongevallen betrokken zijn ook andere opvattingen hebben over verkeersveiligheid.

Deze studie heeft aangetoond dat er geen groot verschil is in risicoperceptie tussen die subgroepen van weggebruikers die frequenter bij ongevallen betrokken zijn dan andere. Enkel de groep

jonger dan 35 vertoont schijnbaar weinig interesse voor de thematiek van de verkeersveiligheid. Opvallend daarbij was het verschil tussen wat we de perceptie van de verkeersveiligheid in het algemeen zouden kunnen noemen en de perceptie van het risico dat men zelf ooit bij een ongeval betrokken zou kunnen zijn. Niettegenstaande de vijfendertig plussers de algemene verkeersveiligheid lager inschatten, schatten ze het risico zelf ooit bij een ongeval betrokken te zijn ook eerder klein in. Het zal in de toekomst vooral kwestie zijn dit optimisme bij de weggebruikers te vervangen door een meer realistische kijk op de verkeersveiligheid.

Verder zijn bijna alle respondenten van mening dat ze zich veilig gedragen in het verkeer en een zeer grote groep ergert zich aan het gedrag van de andere weggebruikers. Wat deze twee thema's betreft was er bijna geen verschil tussen de diverse subgroepen. We kunnen er van uitgaan dat er een verband is met het vorige thema. We zouden kunnen veronderstellen dat veiligheidsperceptie redelijk laag is en dat men de verantwoordelijkheid hiervoor onder andere bij de andere weggebruikers legt. Dat men het risico zelf ooit in een ongeval betrokken te zijn lager inschat, zou te maken kunnen hebben met de algemene tendens tot overschatting van het eigen gedrag.

Wellicht is het verstandig om in de toekomst ook sensibiliseringscampagnes te voeren die erop gericht zijn dit optimisme en deze overschatting van het eigen verkeersgedrag een beetje in te dijken. Enkel de min vijfendertigjarigen dienen gevoeliger gemaakt te worden voor de algemene thematiek van de verkeersveiligheid. Het is aannemelijk dat de impact van de verkeerscampagnes die gericht zijn op objectieve kenmerken van verkeersonveiligheid (drinken en rijden, het dragen van de gordel, afstand houden tussen twee voertuigen, ...) ook verhoogd zou kunnen worden indien de subjectieve perceptie van de verkeersonveiligheid een beetje zou wijzigen. Waarom zou men immers rekening houden met al deze dingen indien men van mening is dat men zich zelf toch veilig gedraagt in het verkeer. De minieme verschillen die we vonden in de perceptie van de veiligheid van het eigen gedrag en het gedrag van de anderen hadden vooral betrekking op de mate waarin deze overschatting meer uitgesproken was. We kunnen dus wel degelijk spreken van een algemene tendens.

C. Causale attributie van verkeersongevallen

Wat deze thematiek betreft, vonden we weinig verrassende vaststellingen. De meeste respondenten vonden dat verkeersongevallen vaak het gevolg zijn van de verkeersdrukke. De verkeersdrukke is schijnbaar voor de zeventig plussers een iets groter probleem en voor de min vijftientigjarigen een iets kleiner probleem dan voor de anderen. De staat van het wegdek werd over het algemeen niet beschouwd als een frequente oorzaak van verkeersongevallen.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen de zwakke weggebruikers (voetgangers en fietsers) en automobilisten. Voetgangers en fietsers werden weinig verantwoordelijk gesteld voor verkeersongevallen. Automobilisten daarentegen zijn volgens 88% van de respondenten verantwoordelijk voor verkeersongevallen. Bij de inschatting van dit laatste thema vonden we een klein verschil naargelang de leeftijd. De respondenten jonger dan 30 jaar waren het hier iets voorzichtiger mee eens dan de anderen.

D. Suggesties voor het beleid

We zullen beginnen met de tekortkomingen van dit onderzoek aan te stippen. Niettegenstaande de hoge respons die we bij dit onderzoek behaalden, moeten we toch stellen dat de conclusies die we tot hertoe bereikten ook op grotere schaal zouden getest moeten worden.

Een tweede beperking betreft ongetwijfeld de geografische beperking die we ons zelf oplegden. De vragen die specifiek betrekking hebben op de buurt van de respondent zijn enkel representatief voor de invalswegen en de vesten, m.a.w. per definitie drukke verkeersaders in de stad. Waarschijnlijk zou het nuttig zijn na te gaan in welke mate deze beperking het antwoordgedrag beïnvloedt. Het voordeel van deze vorm van verspreiding was dat een aantal variabelen zoals beroep, leeftijd, geslacht, hoogste diploma, ... redelijk egaal gerepresenteerd zijn in ons onderzoek.

We hadden oorspronkelijk ook de bedoeling te kijken wat de invloed was van de frequentie van het gebruik van verschillende vervoermiddelen op het antwoordgedrag. We dienden dit echter achterwege te laten omwille van de onevenwichtige representatie hiervan in de steekproef. Waarschijnlijk kan dit in de toekomst wel onderzocht worden wanneer men de steekproef op een andere wijze samenstelt.

Desalniettemin zijn we tot enkele bevindingen gekomen die gebruikt zouden kunnen worden op het niveau van het beleid. Er is een duidelijke discrepantie tussen de inschatting van de verkeersonveiligheid en de mate waarin men in het verkeer hiermee rekening houdt. Er is dus wel degelijk sprake van een soort van optimisme bij de weggebruikers in België. Enkel de respondenten die reeds bij een ongeval betrokken waren hielden hier rekening mee in het verkeer.

De algemene opvatting lijkt te zijn: er gebeuren veel ongevallen, maar het zal mij wel niet overkomen. Dit optimisme lijkt vooral bij de jongere weggebruikers iets groter. Parallel hiermee stelden we ook vast dat de overgrote meerderheid van de respondenten zich veiliger voelen wanneer ze zelf een voertuig besturen dan wanneer ze passagier zijn. Ook dit lijkt te duiden op een overschatting van het eigen kunnen. Een substantiële meerderheid vindt dat vooral de andere weggebruikers verantwoordelijk zijn voor de verkeersonveiligheid. Over het algemeen beschouwt men zichzelf als een veiliger bestuurder dan de andere weggebruikers. Het lijkt duidelijk dat deze gegevens niet overeenkomen met de realiteit zoals die vastgelegd wordt in de ongevallenstatistieken van het BIVV.

Het zou dus nuttig kunnen zijn om vanuit de overheid te proberen om dit optimisme en deze overschatting van het eigen weggedrag te temperen. Naast campagnes tegen drinken en rijden zou men campagnes kunnen voeren om de mentaliteit te sensibiliseren. Waarschijnlijk ligt dit mede aan de basis van onveilig gedrag. In een campagne tegen een te groot optimisme zou men zich best concentreren op de jongere bestuurders. Wat de overschatting van de veiligheid betreft, zijn het vooral de oudere bestuurders die bereikt zouden moeten worden.

BIBLIOGRAFIE

BIBLIOGRAFIE

Balint M. (1994), Trauma and object relationship, International journal of psychoanalysis, vol. 50, nr. 4, 429-435.

Barrois C. (1985), Action du traumatisme –Traumatisme en action – Action sur le traumatisme, Nouvelle revue de psychanalyse, vol. 31, 239-257.

Barrois C. (1988), Les névroses traumatiques – Le psychothérapeute face aux détresses des chocs psychiques, Paris, Dunod.

Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid (1996), jaarverslag.

Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid (1998), jaarverslag.

Birmes P., Schmitt L. (1999), Posttraumatic stress: from antiquity to the 1914-1918 war, Evolution psychiatrique, vol 64, nr. 2, 399-409.

Birmes P., Hazane F., Calahan S., Sztulzman H., Schmitt L. (1999), Defense mechanisms and prediction of posttraumatic stress disorder, Encephale-Revue de psychiatrie clinique biologique et thérapeutique, vol. 25, nr. 5, 443-449.

Bisson J.I. (1999), Psychological debriefing – does it work? , in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law, New York, Elsevier Science.

Blanchard E.B., Hickling E.J., Taylor A.E., Loos W.R., Gerardi R.J. (1994), Psychological morbidity associated with motor vehicle accidents, Behavior research therapy, vol. 32, nr. 3, 495-504.

Blanchard E.B., Hickling E.J., Taylor A.E., Loos W.R. (1995), Psychiatric Morbidity associated with motor vehicle accidents, The journal of nervous and mental disease, vol. 183, nr. 8, 495-504.

Blanchard E.B., Hickling E.J., Buckley T.C., Veazey C.H. (1999), Psychophysiological dimensions of motor vehicle accident survivors, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Blanchard E.B., Hickling E.J. (1999), Who develops PTSD from motor vehicle accidents and who subsequently recovers?, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Blanchard E.B., Veazey C.H. (2001), Mental disorders resulting from road traffic accidents, *Current opinion in psychiatry*, vol 14, nr. 2, 143-147.

Bloom S.L. (1999), The complex web of causation: motor vehicle accidents co-morbidity and PTSD, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Bower G.H., Sivers H. (1998), Cognitive impact of traumatic events, *Development and psychopathology*, vol. 10, 625-653.

Bowman M.L. (1999), Individual differences in posttraumatic distress: problems with the DSM-IV model, *Canadian journal of psychiatry*, vol. 44, nr. 1, 21-33.

Brady A. (1999), Comparing victims of domestic violence and motor vehicle accidents: causal attributions and symptomatology, *Dissertation abstracts international: section B – the sciences and Engineering*, vol. 60, nr. 2-B, 819.

Bramsen I., Dirkzwager A.J.E., van der Ploeg H.M. (2000), Predeployment personality traits and exposure to trauma as predictors

of posttraumatic stress symptoms: a prospective study of former peacekeepers, *American journal of psychiatry*, vol. 157, nr. 7, 115-119.

Breslau N., Davis G.C., Andreski P., Peterson E. (1991), Traumatic events and posttraumatic stress disorder in an urban-population of young adults, *Archives of general psychiatry*, vol. 48, nr. 3, 216-222.

Brewin C.R. (1998), Intrusive autobiographical memories in depression and posttraumatic stress disorder, *Applied cognitive psychology*, vol. 12, 359-370.

Brewin C.R. (2001), A cognitive neuroscience account of posttraumatic stress disorder and its treatment, *Behaviour research and therapy*, vol. 39, 373-393.

Brewin C.R., Dalgleigh T. Joseph S. (1996), A dual representation theory of posttraumatic stress disorder, *psychological review*, vol. 103, nr. 4, 670-686.

Brewin C.R., Andrews B., Rose R., Kirk M. (1999) Acute stress disorder and posttraumatic stress disorder in victims of violent crime, *American journal of psychiatry*, vol. 156, nr. 3, 360-366,

Brewin C.R., Andrews B., Valentine J.D. (2000) Meta-analysis of risk factors for posttraumatic stress disorder in trauma-exposed adults, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 68, nr. 5, 748-766

Briole, Lebigor, Lafont, Favre, Vallet (1994), *Le traumatisme psychique: rencontre et devenir*, Paris, Masson.

Brom D., Kleber R.J., Hofman M.C. (1993), Victims of traffic accidents: incidence and prevention of posttraumatic stress disorder, *Journal of clinical psychology*, vol. 49, nr. 2, 131-139.

Brown I.D., Groeger J.A. (1988), Risk perception and decision taking during the transition between novice and experienced driver status, *Ergonomics*, vol. 31, nr. 4, 585-597.

Bryant R.A. (2000), Cognitive behavioral therapy of violence-related posttraumatic stress disorder, *Aggression and violent behavior*, vol. 5, nr. 1, 79-97.

Bryant R.A., Harvey A.G. (1999a), Acute stress disorder following motor vehicle accidents, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Bryant R.A., Harvey A.G. (1999b), The influence of traumatic brain injury on acute stress disorder and posttraumatic stress disorder following motor vehicle accidents, *Brain Injury*, vol. 13, nr. 1, 15-22.

Bryant R.A., Sackville T., Dang S.T., Moulds M., Guthrie R. (1999), Treating acute stress disorder: An evaluation of cognitive behavior therapy and supportive counseling techniques, *American journal of psychiatry*, vol. 156, nr. 11, 1780-1786.

Buckley T.C., Blanchard E.B., Hickling E.J. (1996), A prospective examination of delayed onset PTSD secondary to motor vehicle accidents, *Journal of abnormal psychology*, vol. 105, nr. 4, 617-625.

Buckley T.C., Blanchard E.B., Neill W.T. (2000), Information processing and PTSD: a review of the empirical literature, *Clinical psychology review*, vol. 28, nr. 8, 1041-1065.

Carson M.A., Paulus L.A., Lasko N.B., Metzger L.J., Wolfe J., Orr P.S., Pitman R.K. (2000), Psychophysiologic assessment of posttraumatic stress disorder in vietnam nurse veterans who witnessed injury or death, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 68, nr. 5, 890-897.

Caruth C. (1996), *Unclaimed experience – Trauma narrative and history*, The John Hopkins University Press.

Cascardi M., Riggs D.S., Hearstlkeda D., Foa E.B.(1996) Objective ratings of assault safety as predictors of PTSD, *Journal of interpersonal violence*, vol. 11, nr. 1, 65-78,

Classen C., Koopman C., Hales R., Spiegel D. (1998), Acute stress disorder as a predictor of posttraumatic stress symptoms, *American journal of psychiatry*, vol. 155, nr. 5, 620-624,

Conway M.A., Pleydell-Pearce C.W. (2000), The construction of autobiographical memories in the self-memory system, *Psychological review*, vol. 107, nr. 2, 261-288

Couvreur C. (1988), Le trauma: les trois temps d'une valse, *Revue française de psychanalyse*, vol. 6, 1431-1449.

Dalal B., Harrison G. (1993), Psychiatric consequences of road traffic accidents – consider somatoform pain disorder, *British medical journal*, vol. 307.

Daviss W.B., Mooney D., Racusin R., Ford J.D., Fleischer A., McHugo G.J. (2000), Predicting posttraumatic stress after hospitalization for pediatric injury, *Journal of the American academy of child and adolescent psychiatry*, vol. 39, nr. 5, 576-583.

Deacon T. (1997) *The symbolic species: the co-evolution of language and brain*, New York, W. W. Norton & Co.

Deery H.A., Love A.W. (1996), The effect of a moderate dose of alcohol on the traffic hazard perception profile of young drink-drivers, *Addiction*, vol. 91, nr. 6, 815-827.

Deery H.A. (1999), Hazard and risk perception among young novice drivers, *Journal of safety research*, vol. 30, nr. 4, 225-236.

Dejoy D.M. (1989), The optimism bias and traffic accident risk perception, *Accident analysis and prevention*, vol. 21, nr. 4, 333-340.

Dejoy, D.M. (1992), An examination of gender differences in traffic accident risk perception, *Accident analysis and prevention*, vol. 24, nr. 3, 237-246.

Delahanty D.L., Raimonde A.J., Spoonster E. (2000), Initial posttraumatic urinary cortisol levels predict subsequent PTSD symptoms in motor vehicle accidents victims, *Biological psychiatry*, vol. 48, nr. 9, 940-947.

Dougall A.L., Herberman H.B., Delahanty D.L., Inslicht S.S., Baum A. (2000), Similarity of prior trauma as a determinant of chronic stress responding to an airline disaster, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 68, nr. 2, 290-295.

Douglas K.S., Huss M.T., Murdoch L.L., Washington, D., Koch, W.J. (1999), Posttraumatic stress disorder stemming from motor vehicle accidents: legal issues in Canada and the Unites States, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Ehde D.M., Patterson D.R., Wiechman S.A., Wilson L.G. (2000), Posttraumatic stress symptoms and distress 1 year after burn injury, *Journal of burn care and rehabilitation*, vol. 21, nr. 2, 105-111.

Ehlers A., Mayou R.A., Bryant B. (1998), Psychological predictors of chronic posttraumatic stress disorder after motor vehicle accidents, *Journal of abnormal psychology*, vol. 107, nr. 3, 508-519,

Ehlers A. (1999), A cognitive approach to the understanding and treatment of posttraumatic stress disorder, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Ehlers A., Clark D.M. (2000), A cognitive model of posttraumatic stress disorder, *Behaviour research and therapy*, vol. 38, nr. 4, 319-345.

Emilien G., Penasse C., Charles G., Martin D., Lasseaux L., Waltregny A (2000), Posttraumatic stress disorder: hypothesis from clinical neuropsychology and psychopharmacology, *International journal of psychiatry in clinical practice*, vol. 4, nr. 1, 3-18.

Evans L., Wasielewski P. (1983), Risky driving related to driver and vehicle characteristics, *Accident analysis and prevention*, vol. 15, nr. 2, 121-136.

Fecteau G., Nicki R. (1999), Cognitive behavioral treatment of posttraumatic stress disorder after motor vehicle accident, *Behavioural and cognitive psychotherapy*, vol. 27, nr. 3, 201-214.

Fecteau, G.W. (2000), Treatment of posttraumatic stress reactions to traffic accidents, *Dissertation abstracts international – section B: the sciences and engineering*, vol. 61, nr. 1-B, 527.

Fedoroff I.C., Taylor S., Asmundson G.J.G., Koch W.J. (2000), Cognitive factors in traumatic stress reactions: predicting PTSD symptoms from anxiety sensitivity and beliefs about harmful events, *Behavioural and cognitive psychotherapy*, vol. 28, nr. 1, 5-15.

Feeny N.C., Zoellner L.A., Fitzgibbons L.A., Foa E.B. (2000), Exploring the roles emotional numbing, depression and dissociation in PTSD, *Journal of traumatic stress*, vol. 13, nr. 3, 489-498.

Feinstein A., Dolan R. (1991), Predictors of posttraumatic stress disorder following physical trauma: an examination of the stressor criterion, *Psychological medicine*, vol. 21, 85-91.

Finn P., Bragg B.W.E. (1986), Perception of the risk of an accident by young and older drivers, *Accident analysis and prevention*, vol. 18, nr. 4, 289-298.

Foa E.B., Riggs D.S., Dancu C.V., Rothbaum B.O. (1993), Reliability and validity of a brief instrument for assessing posttraumatic stress disorder, *Journal of traumatic stress*, vol. 6, nr 4, 459-473

Freeman T.W., Kimbrell T. (2001), A “cure” for chronic combat-related posttraumatic stress disorder secondary to a right frontal lobe infarct: a case report, *Journal of neuropsychiatry and clinical neurosciences*, vol. 13, nr. 1, 106-109.

Freud S. (1886), Report on my studies in Paris and Berlin, in: *The standard edition of the complete psychological works of Sigmund Freud* (1956), London, Hogarth Press and the institute of psychoanalysis, vol. 1.

Freud S., Breuer J. (1895a), *Studies over hystericie*, in: Freud S. (1985), *Klinische beschouwingen 1*, Meppel-Amsterdam, Boom.

Freud S. (1895b), *Ontwerp van een natuurwetenschappelijke psychologie* (1992), Gent, Idesça.

Freud S. (1900), *De Droomduiding*, in: Freud S. (1987), *Psychoanalytische duiding 2/3*, Meppel-Amsterdam, Boom.

Freud S. (1909), *Analyse van de fobie van een vijfjarige jongen (De Kleine Hans)*, in: Freud S. (1979), *Ziektegeschiedenissen 1*, Meppel-Amsterdam, Boom.

Freud S. (1915a), *Actuele beschouwingen over oorlog en dood*, in: Freud S. (1984), *Cultuur en religie 3*, Meppel Amsterdam, Boom, 37-68.

Freud S. (1915b), *Het onbewuste*, in: Freud S. (1986), *Psychoanalytische theorie 2*, Meppel-Amsterdam, Boom, 87-152.

Freud S. (1917), *Rouw en melancholie*, in: Freud S. (1985), *Psychoanalytische theorie 1*, Meppel-Amsterdam, Boom, 65-91.

Freud S. (1916-1917a), *Colleges inleiding tot de psychoanalyse*, in: Freud S. (1989), *Inleiding tot de psychoanalyse ½*, Meppel-Amsterdam, Boom.

Freud S. (1920), Aan gene zijde van het lustprincipe, in: Freud S. (1985), *Psychoanalytische theorie* 1, Meppel-Amsterdam, Boom, 93-163.

Frommberger U.H., Stieglitz R.D., Nyberg E., Schlikewei W. Kuner E. , Berger M. (1998), Prediction of posttraumatic stress disorder by immediate reactions to trauma: a prospective study in road traffic accidents victims, *European archives of psychiatry and clinical neuroscience*, vol. 248, nr. 6, 316-321.

Garfield D., Leveroni, C. (2000), The use of self-psychological concepts in a Veterans Affairs PTSD clinic, *Bulletin of the Menninger clinic*, vol. 64, nr. 3, 344-365.

Gold P.B., Engdahl B.E., Eberly R.E., Blake R.J., Page W.F., Frueh B.C (2000), Trauma exposure resilience, social support and PTSD construct validity among former prisoners of war, *Social psychiatry and psychiatric epidemiology*, vol. 35, nr. 1, 36-42.

Green B.L. (1994), Psychosocial research in traumatic stress: an update, *Journal of traumatic stress*, vol. 7, nr. 3, 341-362.

Green M.M., McFarlane A.C., Hunter C.E., Griggs W.M. (1993), Undiagnosed posttraumatic stress disorder following motor vehicle accidents, *The medical journal of Australia*, vol. 159, 529-534.

Groeger J.A., Brown I.D. (1989), Assessing ones own and others driving ability: influences of sex, age and experience, *Accident analysis and prevention*, vol. 21, nr. 2, 155-168.

Guerin B. (1994), What do people think about the risks of driving – implications for traffic safety interventions, *Journal of applied social psychology*, vol. 24, nr. 11, 994-1021

Guthrie, R., Bryant R. (2000), Attempting suppression of traumatic memories over extended periods in acute stress disorder, *Behaviour research and therapy*, vol. 38, nr. 9, 899-907.

Harre N. (2000), Risk evaluation, driving and adolescents: a typology, *Developmental review*, vol. 20, nr. 2, 206-226.

Harrel W.A. (1995), Accident history and perceived risk of injury as factors influencing fatalism about occupational accidents, *Perceptual and motor skills*, vol. 81, nr. 2, 665-666.

Harvey A.G., Bryant R.A. (1998), The relationship between acute stress disorder and posttraumatic stress disorder: A prospective evaluation of motor vehicle accident survivors, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 66, nr. 3, 507-512,

Harvey A.G. (1999), Psychological approaches to the treatment of posttraumatic stress disorder, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Harvey A.G., Bryant R.A. (1999), A qualitative investigation of the organization of traumatic stress, *British journal of clinical psychology*, vol. 38, nr. 4, 401-405.

Harvey A.G., Bryant R.A. (2000), Memory for acute stress disorder symptoms: a two-year prospective study, *Journal of nervous and mental disease*, vol. 188, nr. 9, 602-607.

Harvey A.G., Bryant R.A., Dang S.T. (1998), Autobiographical memory in acute stress disorder, *Journal of consulting and clinical psychology*, vo. 66, nr. 3, 500-506.

Haukeland J.V. (1996), Welfare consequences of injuries due to traffic accidents, *Accident analysis and prevention*, vol. 28, nr. 1, 63-72.

Hawk L.W., Dougall A.L., Ursano R.J., Baum A. (2000), Urinary catecholamines and cortisol in recent-onset posttraumatic stress disorder after motor vehicle accidents, *Psychosomatic medicine*, vol. 62, nr. 3, 423-434.

Hayakawa H., Fischbeck P.S., Fischhoff B. (2000), Traffic accident statistics and risk perceptions in Japan and the United States, *Accident analysis and prevention*, vol. 32, nr. 6, 827-835.

Hickling E.J., Blanchard E.B. (1992), Posttraumatic stress disorder and motor vehicle accidents, *Journal of anxiety disorders*, vol. 6.

Hickling E.J., Blanchard E.B., Silverman D.J., Schwartz S.P. (1992), Motor vehicle accidents, headaches and posttraumatic stress disorder: assessment findings in a consecutive series, *Headache*, vol. 32.

Hickling E.J., Blanchard E.B., Mundy E., Veazey C.H. (1999), Psychosocial effects of motor vehicle accidents, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999a), The psychological treatment of motor vehicle accident-related posttraumatic stress disorder: conceptualization and two pilot studies, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999c), Psychological treatment of motor vehicle accident survivors with PTSD: current knowledge and application to group treatment, in: Young B.H., Blake D.D. (eds.) (1999), *Group treatments for posttraumatic stress disorder*, The series in trauma and loss, Philadelphia, Bruner/Mazel, 101-116.

Hickling E.J., Blanchard E.B., Buckley T.C., Taylor A.E. (1999), Effects of attribution of responsibility for motor vehicle accidents on severity of PTSD symptoms, ways of coping, and recovery over six months, *Journal of traumatic stress*, vol. 12, nr. 2, 345-353.

Hovens J.E., van de Weerd M. (1998), Posttraumatic stress disorder in debriefed survivors of a bus accident, *Psychological reports*, vol 82, nr. 3, 1075-1081.

Howe M.L. (1998), Individual differences in factors that modulate storage and retrieval of traumatic memories, *Development and psychopathology*, vol. 10, 681-698.

Inderbitzin L.B., Levy S.T. (1998), Repetition compulsion revisited: implications for technique, *Psychoanalytic quarterly*, vol. 67, nr. 1, 32-53.

Israël L. (1980), *L'hystérique, le sexe et le medecin*, Paris, Masson.

Jacobson R.R. (1999), Road accidents and the mind: the post-concussional syndrome, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Jeavons S. (1999), The Bendigo road accident research project: predicting who suffers psychological trauma in the first year after a road accident, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Jeavons S., Greenwood K.M., De L'horne D.J. (2000), Accident cognitions and subsequent psychological trauma, *Journal of traumatic stress*, vol. 13, nr. 2, 359-365.

Jones R.W., Peterson L.W. (1993), Posttraumatic stress disorder in a child following an automobile accident, *Journal of family practice*, vol. 36, nr. 2, 223-225.

Joseph S, Andrews B, Williams R, Yule W (1992), Crisis support and psychiatric symptomatology in adult survivors of the Jupiter cruise ship disaster, *British journal of clinical psychology*, vol 31, pp. 63-73

Kandel E.R. (1999), Biology and the future of psychoanalysis: a new intellectual framework for psychiatry revisited, *American journal of psychiatry*, vol. 156, nr. 4, 505-524.

Kim K., Li L., Richardson J., Nitz L. (1998), Drivers at fault: influences of age, sex and vehicle type, *journal of safety research*, vol. 29, nr. 3, 171-179.

Kline J.P., Franklin M.E. (1999), Cognitive behavioral treatment of posttraumatic stress disorder subsequent to a motor vehicle accident: a case example, *Cognitive and behavioural practice*, vol. 6, nr. 2, 120-125.

Koopman C., Classen C., Spiegel D. (1994), Predictors of posttraumatic stress symptoms among survivors of the Oakland/Berkeley, Calif, Firestorm, *American journal of psychiatry*, vol. 151, nr. 6, 888-894;

Koren D., Arnon I., Klein E. (1999), Acute stress response and posttraumatic stress disorder in traffic accident victims: a one-year prospective, follow-up study, *American journal of psychiatry*, vol. 156, 367-373.

Korol M., Green B.L., Gleser G.C. (1999), *Journal of the American academy of child and adolescent psychiatry*, vol. 38, nr. 4, 368-375

Kouabenan D.R. (1985a), Analysis of causal attributions of accidents, *Travail humain*, vol. 48, nr. 1, 1-17.

Kouabenan D.R. (1985b), Degree of involvement in an accident and causal attribution, *Journal of occupational accidents*, vol. 7, nr. 3, 187-194.

Kouabenan D.R. (1998), Beliefs and the perception of risks and accidents, *Risk Analysis*, vol. 18, nr. 3, 243-252.

Kuch K., Cox B.J., Evans R., Schulman I. (1994), Phobias, panic and pain in 55 survivors of road vehicle accidents, *Journal of anxiety disorders*, vol. 8, nr. 2.

Kuch K., Swinson, R.P., Kirkby M. (1985), Posttraumatic stress disorder after car accidents, *Canadian journal of psychiatry*, vol. 30.

Lacan J. (1973), *Le Séminaire livre XI – Les quatre concepts fondamentaux de la psychanalyse*, texte établi par J.-A. Miller, Paris, Seuil.

Lacan J. (1975), *Le Séminaire livre I – Les écrits techniques de Freud*, texte établi par J.-A. Miller, Paris, Seuil.

Larrabee M.-J. (1995), The time of trauma: Husserl's phenomenology and Posttraumatic stress disorder, *Human studies*, vol. 18, nr. 4, 351-366.

Le Boulengé C. (1997), La météorite et l'appel du large, *Quarto*, nr. 63, 33-35.

Lewis M. (1995), Memory and psychoanalysis: a new look at infantile amnesia and transference, *Journal of the american academy of child and adolescent psychiatry*, vol. 34, nr. 4, 405-417.

Libbrecht K., Quackelbeen J. (1995), On the early history of male hysteria and psychic trauma: Charcot's influence on Freudian thought, *Journal of the history of behavioral sciences*, vol. 31, nr. 4, 370-384.

Lindell M.K., Perry R.W. (1990), Effects of the Chernobyl accident on public perceptions of nuclear-plant accidents risks, vol. 10, nr. 3, 393-399.

Lowenstein L.F. (2001), Posttraumatic stress reactions in victims of motor accidents, *Police Journal*, vol. 74, nr. 1, 9-25.

Macklin M.L., Metzger L.J., Litz, T.B., McNally R.J., Lasko N.B., Orr S.P., Pitman R.K. (1998), Lower precombat intelligence is a risk factor

for posttraumatic stress disorder, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 66, nr. 2, 323-326.

Mannenring F.L., Grodsky L.L. (1995), Statistical-analysis of motorcyclists perceived accident risk, *Accident analysis and prevention*, vol. 27, nr. 1, 21-31.

Marshall R.D., Spitzer R., Liebowitz M.R. (1999), Review and critique of the new DSM-IV diagnosis of acute stress disorder, *American journal of psychiatry*, vol. 156, nr. 11, 1677-1685,

Massie D.L., Campbell K.L., Williams A.F. (1995), Traffic accident involvement rates by driver age and gender, *Accident analysis and prevention*, vol. 27, nr. 1, 73-87.

Matthews M.L., Moran A.R. (1986), Age-differences in male perception of accident risk: the role of perceived driving ability, *Accident analysis and prevention*, vol. 18, nr. 4, 299-313.

Mayou R., Bryant B., Duthie R. (1993), Psychiatric consequences of road traffic accidents, *British Medical Journal*, vol. 307, 647-651,

Mayou R., Tyndel S., Bryant B. (1997), Long-term outcome of motor vehicle accident injury, *Psychosomatic medicine*, vol. 59, 578-584.

Mayou R. (1999), Medical social and legal consequences, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

McDermott B.M., Cvitanovich A. (2000), Posttraumatic stress disorder and emotional problems in children following motor vehicle accidents: an extended case series, *Australian and New Zealand journal of psychiatry*, vol. 34, nr. 3, 446-452.

McDonald A.S., Davey G.C.L. (1996), Psychiatric disorders and accidental injury, *Clinical psychological review*, vol. 16, nr. 2, 105-127.

McFarlane A.C. (1989), The etiology of posttraumatic morbidity - predisposing, precipitating and perpetuating factors, *British Journal of psychiatry*, vol. 154, 221-228,

McNally R.J. (1997a), Implicit and explicit memory for trauma-related information on PTSD, *Annals of the New York academy of sciences*, vol. 821, 219-224.

McNally R.J. (1997b), Memory and anxiety disorders, *Philosophical transactions of the Royal Society of London: B – biological sciences*, vol 352, nr. 1362, 1755-1759.

McNally R.J. (1998), Experimental approaches to cognitive abnormality in posttraumatic stress disorder, *Clinical psychology review*, vol. 18, nr. 8, 971-982.

McNally R.J., Prassas A., Shin L.M., Weathers F.W. (1994), Emotional priming of autobiographical memory in posttraumatic stress disorder, *Cognition and emotion*, vol. 8, nr. 4, 351-367.

McNally R.J., Lasko N.B., Macklin M.L., Pitman R.K. (1995), Autobiographical memory disturbance in combat-related posttraumatic stress disorder, *Behaviour research and therapy*, vol. 33, nr. 6, 619-630.

Meyer C., Merkgraf E. (2000), Verletzungen und Verletztsein: unsichtbare Wunden nach Unfallverletzungen, *Zentralblatt für Chirurgie*, vol. 125, nr. 9, 710-716.

Mitchell M. (ed.) (1997), *The aftermath of road accidents – psychological, social and legal consequences of an everyday trauma*, London, Routledge.

Mitchell M. (1999), Psychological distress in police officers attending serious and fatal road traffic accidents, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Moyano Diaz E. (1997), Evaluation of traffic violation behaviors and the causal attribution of accidents in Chile, *Environment and behavior*, vol. 29, nr. 2, 264-282.

Mueser K.T., Goodman L.B., Trumbetta S.L., Rosenberg S.D., Osher F.C., Vidaver R., Auciello P. (1998), Trauma and posttraumatic stress disorder in severe mental illness, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 66, nr. 3, 493-499.

Neal L., Hill N., Fox C., Watson D. (1999), The forensic value of psychophysiological measures of posttraumatic stress disorder, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Norris F.H. (1992), Epidemiology of trauma: frequency and impact of different potentially traumatic events on different demographic groups, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 60, nr. 3.

Paris J. (2000), Predispositions, personality traits and posttraumatic stress disorder, *Harvard review of psychiatry*, vol. 8, nr. 4, 175-183.

Parker N. (1977), Accident litigants with neurotic symptoms, *The medical journal of Australia*, vol. 2.

Paskauskas R.A. (ed.) (1993), *The complete correspondence of Sigmund Freud and Ernest Jones 1908-1939*, Cambridge-Massachusetts-London, The Belknap press of Harvard university press.

Perry S., Difede J., Musngi G., Frances A.J., Jacobsberg L. (1992), Predictors of posttraumatic stress disorder after burn injury, *American journal of psychiatry*, vol. 149, nr. 7, 931-935.

Peters L., Andrews G., Cottler L.B., Chatterji S, Janca A., Smeets R.M.W (1996), The composite international diagnostic interview posttraumatic stress disorder module: preliminary data, *International journal of methods in Psychiatric research*, vol. 6, nr. 3, 167-174.

Peters L., Slade T., Andrews G. (1999), A comparison of ICD10 and DSM-IV criteria for posttraumatic stress disorder, *Journal of traumatic stress*, vol. 12, nr. 2, 335-343.

Quackelbeen J. (1991), *Zeven avonden met Jacques Lacan*, Gent, Academia Press.

Raphael B., Wilson J.P. (2000), *Psychological debriefing, practice and evidence*, New-York, Cambridge University press.

Rassin E., Merckelbach H., Muris P. (2000), Paradoxical and less paradoxical effects of thought suppression: a critical review, *Clinical psychology review*, vol. 20, nr. 8, 973-995.

Reynolds M., Brewin C.R. (1999), Intrusive memories in depression and posttraumatic stress disorder, *Behaviour research and therapy*, vol. 37, nr. 3, 201-215.

Rusch M.D., Grunert B.K., Mendelsohn R.A., Smucker M.R. (2000), Imagery rescripting for recurrent, distressing images, *Cognitive and behavioral practice*, vol. 7, nr. 2, 173-182.

Schnurr P.P, Ford J.D, Friedman M.J., Green B.L., Dain B.J. Sengupta A (2000), Predictors and outcomes of posttraumatic stress disorder in World War II veterans exposed to mustard gas, *Journal of consulting and clinical psychology*, vol. 68, nr. 2, 258-268

Schnyder U., Moergeli H., Klaghofer R., Buddeberg C. (2001), Incidence and prediction of posttraumatic stress disorder symptoms in severely injured accident victims, *American journal of psychiatry*, vol. 158, nr. 4, 594-599.

Shalev A.Y., Galai T., Eth S. (1993), Levels of trauma: a multidimensional approach to the treatment of PTSD, *Psychiatry – Interpersonal and biological processes*, vol. 56, nr. 2, 166-177.

Shalev A.Y., Peri T., Canetti L., Schreiber S. (1996), Predictors of PTSD in injured trauma survivors: a prospective study, *American journal of psychiatry*, vol. 153, nr. 2, 219-225,

Shepter J.P., Qureshi R., Preston M.S., Levers B.G.H. (1990), Psychological distress after assaults and accidents, *British Medical Journal*, vol. 301, 849-850.

Shin L.M., McNally R.J., Kosslyn M.S., Thompson W.L., Rauch S.L., Alpert N.M., Metzger L.J., Lasko N.B., Orr S.P., Pitman R.K. (1999), Regional cerebral blood flow during script-driven imagery in childhood sexual abuse-related PTSD: a PET investigation, *American journal of psychiatry*, vol. 156, nr. 4, 575-584.

Silverman D., Devineni T. (1999), Injuries to the brain, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Smith E.M., North C.S., Spitznagel E.L. (1993), Posttraumatic stress in survivors of 3 disasters, *Journal of social behavior and personality*, vol. 8, nr. 5, 353-368.

Soler C. (1997), Trauma et fantasme, *Quarto*, nr. 63, 45-50.

Solomon S.D. (1999), Interventions for acute trauma response, *Current opinion in psychiatry*, vol. 12, nr. 2, 175-780.

Stasse Ph. (1997), Le malvenue et l'alibi, *Quarto*, nr. 63, 51-52.

Steil R., Ehlers A. (2000), Dysfunctional meaning of posttraumatic intrusions in chronic PTSD, *Behaviour research and therapy*, vol. 38, nr. 6, 537-558.

Stephens C., Long N. (1997), The impact of trauma and social support on posttraumatic stress disorder: a study of New Zealand police officers, *Journal of criminal Justice*, vol. 25, nr. 4, 303-314.

Svenson O. (1981), Are we all less risky and more skillfull than our fellow drivers?, *Acta psychologica*, vol. 47, nr. 2, 143-148.

Taylor S., Koch W.J. (1995), Anxiety disorders due to motor vehicle accidents: nature and treatment, *Clinical psychology review*, vol. 15, nr. 8, 721-738.

Taylor S., Fedoroff I.C., Koch W.J. (1999), Posttraumatic stress diorder due to motor vehicle accidents: patterns and predictors of response to cognitive-behavior therapy, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), *The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law*, New York, Elsevier Science.

Trankle U., Gelau C., Metker T., Risk perception and age-specific accidents of young drivers, *Accident analysis and prevention*, vol. 22, nr. 2, 119-125.

Trimble M.R. (1981), *Posttraumatic neurosis – from railway spine to whiplash*, Chichester, New York-Brisbane-Toronto, John Wiley and sons.

Tyano S., Iancu I., Solomon Z., Sever J., Goldstein I., Touviana Y., Bleich A. (1996), Seven-year follow-up of child survivors of a bus -train collision, *Journal of the American academy of child and adolescent psychiatry*, vol. 35, nr. 3, 365-373.

Udwin O, Boyle S, Yule W, Bolton D, O'Ryan D (2000), Risk factors for long-term psychological effects of a disaster experienced in adolescence: predictors of post traumatic stress disorder, *Journal of child psychology and psychiatry and allied disciplines*, vol. 41, nr. 8, 969-979,

Ursano R.J., Fullerton C.S. (1999), Posttraumatic stress disorder: cerebellar regulation of psychological, interpersonal and biological responses to trauma, *Psychiatry: interpersonal and biological processes*, vol. 62, nr. 4, 325-328.

Ursano R.J., Fullerton C.S., Vance K., Kao T.C. (1999), Posttraumatic stress disorder and identification in disaster workers, *American journal of psychiatry*, vol. 156, 353-359.

Ursano R.J., Fullerton C.S., Epstein R.S., Crowley B., Kao T.C., Vance K., Craig K.J., Dougall A.L., Baum A. (1999), Acute and chronic posttraumatic stress disorder in motor vehicle accident victims, *American journal of psychiatry*, vol. 156, nr. 4, 589-595.

Van der Kolk B.A., McFarlane A.C., Weisaeth L. (eds.) (1996), *Traumatic stress – The effects of overwhelming experience on mind, body and society*, New York – London, The Guilford Press.

Verhaeghe P. (1994), *Klinische psychodiagnostiek vanuit Lacans discoursstheorie – impasses en antwoorden*, Gent, Idesca.

Verhaeghe P. (1997), Trauma en histerie bij Freud en Lacan, *Tijdschrift voor psychoanalyse*, nr. 2, 86-99.

Vernberg E.M., LaGreca A.M., Silverman W.K., Prinstein M.J. (1996), Prediction of posttraumatic stress symptoms in children after hurricane Andrew, *Journal of abnormal psychology*, vol. 105, nr. 2, 237-248.

Walker J.I. (1981), Posttraumatic stress disorder after a car accident, *Postgraduate Medicine*, vol. 69, 82-86.

Wolfe J., Schlesinger L.K. (1997), Performance of PTSD patients on standard tests of memory: implications for trauma, *Annals of the New York Academy of Sciences*, vol. 821, 208-218.

Williams C.W., Lees Halay P.R., Price J.R. (1996); The role of counterfactual thinking and causal attribution in accident related judgements, *Journal of applied social psychology*, vol. 26, nr. 23, 2100-2112.

Wilson J.P. (1994), The historical evolution of PTSD diagnostic criteria: From Freud to DSM-IV, *Journal of Traumatic Stress*, vol.7, nr. 4, 681-698.

Young B.H., Blake D.D. (eds.) (1999), Group treatments for posttraumatic stress disorder, The series in trauma and loss, Philadelphia, Bruner/Mazel.

Yule W. (1999), Treatment in PTSD in children following road traffic accidents, in: Hickling E.J., Blanchard E.B. (1999b), The international handbook of road traffic accidents and psychological trauma: current understanding, treatment and law, New York, Elsevier Science.