

EVALUATIE VAN HET TELEVISIEPROGRAMMA "DÜCKER EN OUDENRIJN"

R-91-22

Drs. M.P. Hagenzieker & drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## INHOUD

### Voorwoord

1. Inleiding
  
2. Onderzoekopzet
  - 2.1. Interviews met deskundigen
  - 2.2. Interviews met functionarissen van regionale instanties
  - 2.3. Inhoudsanalyse
  - 2.4. Telefonische enquête onder kijkers en niet-kijkers naar "Dücker en Oudenrijn"
  
3. Resultaten
  - 3.1. Interviews met deskundigen
  - 3.2. Interviews met functionarissen van regionale instanties
  - 3.3. Inhoudsanalyse
  - 3.4. Telefonische enquête onder kijkers en niet-kijkers naar "Dücker en Oudenrijn"
  
4. Conclusies en aanbevelingen

### Literatuur

## VOORWOORD

Van januari 1991 tot mei 1991 werd op de Nederlandse televisie de eerste reeks van 16 afleveringen van de serie "Dücker en Oudenrijn" uitgezonden. Dit programma is een vervolg op de serie "Familie Oudenrijn", die gedurende drie seizoenen (1987-1990) in 50 afleveringen werd uitgezonden. De televisieserie wordt gemaakt in opdracht van Veilig Verkeer Nederland en in belangrijke mate gefinancierd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ze moet een functie vervullen in het voorlichtingsbeleid over vervoer en verkeer. De milieu-overlast, de onveiligheid en de congestie als gevolg van het verkeer moeten worden teruggedrongen. Anders gezegd, de leefbaarheid van milieu en samenleving moet beter worden gegarandeerd door andere vervoerskeuze en ander verkeersgedrag.

Vanaf het begin heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV de televisieserie "Familie Oudenrijn" en het daarmee samenhangende voorlichtingsbeleid begeleid met onderzoek (zie Wittink & Hagenzieker, 1990). Behalve een naamsverandering heeft het programma in het seizoen 1990-1991 ook andere wijzigingen ondergaan. Zo is het uitzendtijdstip veranderd, het programma is verhuisd van Nederland 2 naar Nederland 1, en tevens zijn er inhoudelijk aan het programma veranderingen aangebracht en zijn de beleidsdoelen enigszins gewijzigd.

De Directie Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV opdracht gegeven evaluatie-onderzoek uit te voeren naar het programma "Dücker en Oudenrijn". Het onderzoek bestond uit vier verschillende deelstudies, waarin respectievelijk mediadeskundigen en deskundigen op het gebied van verkeer(sveiligheid) en vervoer geïnterviewd werden, een inhoudsanalyse werd uitgevoerd op een aantal afleveringen, functionarissen van regionale instanties op het gebied van verkeer en vervoer werden geïnterviewd, en een telefonische enquête onder het Nederlandse publiek werd gehouden. Net als in voorgaande jaren het geval was, heeft het bureau r+m, Research & Marketing b.v. het uitvoerend onderzoek verricht. In de begeleidingscommissie van het onderzoek waren naast de Directie Verkeer en Vervoer, de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid, de Dienst Verkeerskunde en de afdeling Voorlichting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, alsmede Veilig Verkeer Nederland vertegenwoordigd.

In deze nota worden de resultaten van de verschillende deelstudies samengevat en conclusies en aanbevelingen geformuleerd, waarbij rekening wordt gehouden met de door het beleid opgestelde doelen.

## 1. INLEIDING

De televisieserie "Familie Oudenrijn" is in het seizoen 1987-1988 van start gegaan.

De serie is een "organizer-functie" toebedacht. Ze vormt een schakel in het overheidsbeleid dat tot doel heeft gedrag van weggebruikers te veranderen. Gedragsveranderingen zijn in het algemeen slechts mogelijk met een pakket van maatregelen, zoals wettelijke voorschriften, financiële prikkels of drempels, educatie en voorlichting. Het is daarbij van belang dat verschillende (overheids)instanties, die ieder hun eigen bijdrage kunnen leveren aan het algemene doel, in dezelfde richting werken. De televisieserie heeft in dit geheel een specifiek doel. Ze dient vooral om de vervoers- en verkeersproblematiek 'op de agenda' van de weggebruikers te krijgen, zodat andere maatregelen een betere voedingsbodem hebben. Daarbij dient ze de communicatie met de weggebruiker over de andere beleidsmaatregelen te vergemakkelijken door de herkenbaarheid van die maatregelen te vergroten. Met name regionale organen voor de verkeersveiligheid en vervoerregio's zouden moeten inspelen op de bekendheid van de televisieserie en de aandacht die voor de problematiek is gekweekt, verder richting te geven en in te passen in de regionale en lokale problematiek.

Dit jaar, het seizoen 1990-1991, heeft het programma een aantal wijzigingen ondergaan. Het programma is van naam veranderd, het heet nu "Dücker en Oudenrijn". Deze naamswijziging geeft al aan dat ook inhoudelijk het een en ander veranderd is. Draaide de serie voorheen om een gezin dat regelmatig bezocht werd door mevrouw "Dücker", werkzaam in voorlichting over verkeer en vervoer, nu speelt de serie grotendeels in en rond een adviesbureau op het gebied van verkeer en vervoer met mevrouw "Dücker" als hoofdpersoon.

Dit seizoen werd het programma uitgezonden door de NCRV, terwijl in de vorige drie seizoenen de TROS de serie uitzond. Dit bracht met zich mee dat het programma is verhuisd van Nederland 2 naar Nederland 1. Tevens is het uitzendtijdstip gewijzigd van voor 20 uur naar 21.30 uur.

Een van de belangrijkste - gewijzigde - doelstellingen, samenhangend met de hierboven genoemde veranderingen, is dat het programma meer dan voorheen bekeken en beter gewaardeerd zou moeten worden door de groep 25 t/m 49-jarigen. Verwacht werd dat het gewijzigde, latere, uitzendtijdstip hier

behulpzaam bij zou kunnen zijn. Door het beleid zijn voor het eerst een aantal kwantitatieve doelstellingen geformuleerd, blijkend uit de werkplannen SVV (Structuurschema Verkeer en Vervoer) voor communicatie:

- Men wil dat van de groep 15 t/m 24-jarigen 50% wel eens een aflevering van "Dücker en Oudenrijn" zou hebben gezien, van de groep 25 t/m 49-jarigen 70%, en van de groep ouder dan 50 jaar 40%.
- Minimaal 40% van het kijkerspubliek moet spontaan de onderwerpen verkeer en milieu én van bereikbaarheid, naast het onderwerp verkeersveiligheid, kunnen noemen als thema's van het programma.
- De groep 25 t/m 49-jarigen onder de kijkers, moet het programma "meer dan gemiddeld" waarderen.
- Verder moet 70% van de ondervraagde kijkers het niet eens zijn met de stelling dat de "verhaaltjes in de serie flauw" zijn.

Betreffende de 'organizer-functie' zijn doelstellingen geformuleerd met betrekking tot het aanwenden van het programma voor activiteiten door regionale instanties:

- Minimaal 8 provincies moeten activiteiten hebben uitgevoerd die zichtbaar gerelateerd zijn aan het programma "Dücker en Oudenrijn".
- In minimaal 75% van de werkplannen van regionale instanties komen activiteiten voor die elementen bevatten uit het programma "Dücker en Oudenrijn".

De SWOV is gevraagd deze doelstellingen te evalueren. Dit evaluatie-onderzoek is een vervolg op soortgelijke studies naar de drie jaar "Familie Oudenrijn". Het onderzoek moet er ook toe dienen mogelijke verbeteringen aan te geven.

## 2. ONDERZOEKOPZET

Om de doelstellingen zoals geformuleerd in de Inleiding te evalueren, is een onderzoek opgezet dat uit vier deelstudies bestond. De deelstudies waren zowel kwalitatief als kwantitatief van aard. Hieronder wordt in het kort weergegeven wat deze verschillende onderdelen inhielden.

### 2.1. Interviews met deskundigen

Deze deelstudie had tot doel inzicht te verkrijgen in de inhoudelijke kant van het programma. Vijf programmamakers/communicatiedeskundigen en vier deskundigen op het gebied van verkeer en vervoer is gevraagd naar hun mening over het programma "Dücker en Oudenrijn". De selectie van deze personen vond plaats door de begeleidingscommissie van het onderzoek. De deskundigen werd zowel om een beoordeling van de meer technische, programmatische aspecten gevraagd als ook van de wijze waarop de voorlichting(sthema's) in het programma zijn verwerkt. Verder werden zij om suggesties voor inhoudelijke aanpassingen gevraagd. Een videoband met de afleveringen 6 en 7 van "Dücker en Oudenrijn" is aan de respondenten opgestuurd met het verzoek deze voorafgaand aan het interview te bekijken.

### 2.2. Interviews met functionarissen van regionale instanties

Deze deelstudie had tot doel inzicht te verkrijgen in de invloed van de serie op de voorlichtingsactiviteiten die in de "regio" worden ondernomen. Het programma "Dücker en Oudenrijn" wordt verondersteld een "organizerfunctie" te vervullen. Het programma kan deze rol pas vervullen als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Een van de belangrijke voorwaarden is dat regionale instanties op het gebied van verkeer(sveiligheid) en vervoer het programma appreciëren, maar vooral dat het programma inspireert om er andere voorlichtingsactiviteiten aan te verbinden. In totaal dertig functionarissen van vervoerregio's, verkeersveiligheidsconsulenten van regionale directies van Rijkswaterstaat en secretarissen van regionale organen voor de verkeersveiligheid verspreid over Nederland zijn telefonisch geïnterviewd, waarbij zowel de algemene beoordeling van het programma als ook de invloed van het programma op het regionale voorlichtingsbeleid centraal stonden. Vervolgens is een aantal van hen nog eens uitgebreider ondervraagd tijdens een mondeling interview.



### 2.3. Inhoudsanalyse

Dit deelonderzoek had tot doel inzicht te verkrijgen in het aanbod van de thema's verkeersveiligheid, vervoer en milieu in het programma "Dücker en Oudenrijn". Eerst is op basis van een random gekozen steekproef van de afleveringen - 1, 2, 6 en 7 - een inhoudsoverzicht gemaakt, waarna vervolgens de eerste zeven afleveringen in het analyseschema zijn ondergebracht. Per uitzending zijn de thema's verkeersveiligheid, vervoer en milieu gecategoriseerd en vervolgens gemeten in termen van tijdsduur, aantal scènes, vorm (dialoog, monoloog of visueel), toon (bijvoorbeeld grappig, ernstig) en aansporing (expliciete of impliciete verwijzingen naar verkeersveilig of bewust gebruik van vervoermiddelen). Deze categorie-indeling is later gebruikt in de telefonische enquête (zie par. 2.4).

### 2.4. Telefonische enquête onder kijkers en niet-kijkers naar "Dücker en Oudenrijn"

De televisieserie is bedoeld om bij weggebruikers meer aandacht te verkrijgen voor verkeersvraagstukken, ze is functioneel voor "agenda-setting". Voorwaarden om de functie van agenda-setting te kunnen vervullen, zijn onder meer dat het programma voldoende bekendheid geniet en goed wordt beoordeeld door het kijkerspubliek. Dit deelonderzoek had tot doel inzicht te verkrijgen in de bekendheid en beoordeling van het programma onder het Nederlandse publiek. Tevens is gevraagd naar de betrokkenheid van het publiek bij de thema's verkeersveiligheid en milieubewust verplaatsingsgedrag, en de affiniteit met voorlichting op het gebied van verkeer en vervoer in het algemeen; deze gegevens zijn op te vatten als indicatoren voor de mate waarin het onderwerp verkeer 'op de agenda' staat bij het Nederlandse publiek.

In eerste instanties zijn 592 ondervraagd om het bereik van het programma vast te stellen. Om een voldoende groot aantal 'kijkers' in de steekproef te verkrijgen, is een screening uitgevoerd. Omdat het de bedoeling was dat de serie met name personen tussen 25 en 50 jaar zou bereiken en aanspreken, was deze leeftijdsgroep oververtegenwoordigd in de steekproef. Voor zover uitspraken worden gedaan voor 'de bevolking' is een weging op de resultaten toegepast wat betreft leeftijd en bereik. In het verdere onderzoek zijn 597 personen ondervraagd, waarvan 277 niet-kijkers en 320 kijkers naar het programma "Dücker en Oudenrijn".

Voor verdere onderzoekspecificaties wordt verwezen naar de rapportages van r + m, Research & Marketing bv.

### 3. RESULTATEN

In dit hoofdstuk worden kort de belangrijkste bevindingen van de vier deelonderzoeken beschreven (zie ook r+m, 1991a; 1991b). Vervolgens worden in Hoofdstuk 4 deze bevindingen gezamenlijk beschouwd, op basis waarvan conclusies en aanbevelingen worden geformuleerd.

#### 3.1. Interviews met deskundigen

De serie "Dücker en Oudenriijn" ontmoet bij de ondervraagde deskundigen over het algemeen meer negatieve dan positieve reacties. De hoofdpunten van de kritiek kunnen worden samengevat in twee hoofdlijnen:

- het onderliggende concept, de gekozen benadering;
- de uitwerking ervan in het programma "Dücker en Oudenriijn".

##### 3.1.1. Het onderliggende concept

De serie is opgezet als een comedy waarin informatie over verkeer en vervoer verweven is. Over deze benadering laten de deskundigen onderling verschillende opvattingen horen. De voorstanders van een dergelijke benadering noemen als positieve punten onder meer: de aandachttrekkende werking die positief op het bereik zou kunnen werken; deze benadering zou het publiek meer aanspreken dan een wat hardere aanpak, en op deze wijze zou men wel eens spontaan de gebrachte boodschap kunnen onthouden (incidental learning). Tegenstanders van de gekozen benadering benadrukken dat een serieus onderwerp zoals verkeer en vervoer ook op serieuze wijze in een televisieprogramma verwerkt moet worden. Het is logisch dat fundamentele bezwaren tegen het onderliggende concept in belangrijke mate andere opmerkingen over de serie bepalen.

Uit de genoemde commentaren kan vooralsnog niet worden afgeleid dat het uitgangspunt, een combinatie van "televisie, humor en voorlichting", niet zou werken. Wel zijn er tegenstrijdige meningen, die echter op grond van de voorhanden (wetenschappelijke) kennis niet hard gemaakt kunnen worden. Er zijn ook indicaties dat de formule kan werken, hoewel met tot voor kort die mening niet was toegedaan. Er is kennelijk ook sprake van een terughoudendheid uit gebrek aan ervaring.

### 3.1.2. De uitwerking

De meeste kritiek zoals deze door de geïnterviewde deskundigen geuit wordt betreft de uitwerking van bovengenoemde benadering in het programma Dücker en Oudenrijn. Twee hoofdpunten van kritiek worden nadrukkelijk door de geraadpleegde deskundigen naar voren gebracht:

- de verwevenheid van humor en voorlichting is niet gelukt;
- men vindt het programma "niet leuk", de humor en de plot zijn "flauw".

De algemene conclusie van de deskundigen luidt in feite: een dergelijk programma, zou, gegeven de uitgangspunten, veel beter moeten kunnen. Velen noemen voorbeelden hoe het programma beter zou kunnen; deze tips hebben betrekking op zowel de media- als de verkeer en vervoerskant. Een greep uit de suggesties:

- Het programma bevat nu geen discussies, slechts stellingen; door confrontaties en verschillende meningen wordt het programma levendiger en mogelijk ook inhoudelijk sterker.
- Er zou meer gebruik van "modelling" gemaakt moeten worden: het laten zien van gewenst gedrag (en niet alleen door gesproken tekst het gewenste gedrag aanprijzen).
- De boodschap is vaak weinig geïntegreerd met dramaturgie; in elke aflevering zit een verhaal dat verweven had moeten zijn met voorlichting over verkeer en vervoer, maar het verhaal en de voorlichting zijn vaak aparte stukjes gebleven; door iets meer tijd te nemen voor deze integratie is op dit punt veel te winnen.
- Er zouden minder verkeers- en vervoersthemata's per aflevering aangekaart moeten worden.
- Er tekent zich een spanningsveld af tussen wat sommige verkeer en vervoersdeskundigen vinden ("het programma zou wat serieuzer moeten, de problematiek is tenslotte ook serieus") en de "media"- of "amusements"-kant. Er moet naar een evenwicht worden gezocht, waarbij het belangrijk is dat de personages niet zo karikaturaal zijn. De algemene mening lijkt te zijn dat men van dit karikaturale af moet omdat de personages (ook als boodschapper) ongeloofwaardig worden.
- De meest ingrijpende suggestie voor verbetering betreft het afzien van een comedy. De combinatie "humor, televisie en voorlichting" kan ook anders dan in een comedy-serie worden verwerkt.

### 3.2. Interviews met functionarissen van regionale instanties

De meningen over het programma "Dücker en Oudenrijn" van functionarissen van regionale instanties zijn duidelijk milder en minder uitgesproken dan die van de andere geïnterviewde personen. In principe staat men achter de gekozen benadering om op een speelse en humoristische wijze aandacht te schenken aan verkeer(sveiligheid) en vervoer. Men is echter, net als de overige geïnterviewde personen, niet echt te spreken over de uitwerking van dit idee in het programma "Dücker en Oudenrijn". De kritiek betreft zowel de inhoudelijke als de amusementskant van het programma. Vooral functionarissen van ROV's vinden dat er te weinig aandacht aan verkeersveiligheid wordt besteed. De vervoersdeskundigen vinden het overigens over het algemeen prima om de onderwerpen vervoer, milieu en verkeersveiligheid alle in de serie aan bod te laten komen. Verder vinden de respondenten over het algemeen dat de boodschappen te weinig nadrukkelijk gebracht worden. Toch is men vrij unaniem van mening dat het programma "Dücker en Oudenrijn" moet worden voortgezet. Deze houding komt - zoals uit bovenstaande duidelijk zal zijn - niet zozeer voort uit de waardering voor het programma zelf, maar meer omdat er op dit moment geen ander televisieprogramma is dat voorlichting op het gebied van verkeer en vervoer als rode draad heeft.

De respondenten laten weten de serie "Dücker en Oudenrijn" nauwelijks in hun voorlichtingsactiviteiten te gebruiken: bijna tweederde deel van de regionale instanties (regionale organen voor de verkeersveiligheid, regionale directies van Rijkswaterstaat en vervoerregio's), heeft er geen gebruik van gemaakt, ongeveer de helft zegt het in de toekomst op voorwaarden of misschien te zullen doen, een kwart zegt het zeker niet te zullen doen. Als voorwaarden om wel van de serie gebruik te maken, worden vaak genoemd, dat "de regio" meer betrokken wordt bij het tot stand komen van het programma, en dat er meer regionale zaken in het programma aan de orde komen. Verder wil men ondersteunend materiaal, zoals folders en dergelijke, ontvangen. Tot op heden is er op provinciaal niveau in 5 van de 12 provincies niet op "Dücker en Oudenrijn" ingehaakt. Degenen die "Dücker en Oudenrijn" wel in hun activiteiten hebben betrokken laten weten dit slechts sporadisch te hebben gedaan, bijvoorbeeld bij prijsuitreikingen in het kader van voorlichtingscampagnes of bij het plaatsen van advertenties in kranten. Ze weten vaak niet wat ze er verder mee kunnen doen.

### 3.3. Inhoudsanalyse

Onderstaande Tabel 1 (overgenomen uit r+m, 1991a) geeft een overzicht van de inhoudsanalyse van de eerste zeven afleveringen van het programma "Dücker en Oudenrijn". Bedacht moet worden dat in de eerste afleveringen een aanloop werd genomen om het adviesbureau te presenteren, zodat de voorlichting over vervoer en verkeer minder tijd kreeg dan later.

onderwerp	aantal scènes	tijd	vorm	toon	aansporing
verkeersveiligheid (alcohol; snelheid; invloed rijgedrag op risico's verkeersdeelnemers)	13	9,00 min.	dialog 11 monoloog 2	grappig 3 ernstig 9 kwaad 1	impliciet 3 expliciet 10
milieu (aantasting van het milieu door het verkeer)	13	16,36 min.	dialog 9 monoloog 4	grappig 4 ernstig 9	impliciet 2 expliciet 11
vervoer (betekenis van de auto voor de mensen; milieubewust kiezen van vervoer)	24	17,02 min.	dialog 15 monoloog 5 visueel 3	grappig 9 ernstig 12 overig 2 neutraal 1	impliciet 12 expliciet 12
overig	156	135.46 min.	dialog 119 monoloog 19 visueel 18	grappig 72 ernstig 62 kwaad 4 geïrriteerd 5 neutraal 12 overig 11	

Tabel 1.

Zoals blijkt uit de tabel zijn de thema's milieu en vervoer zowel in termen van tijd als ook in aantal scènes uitdrukkelijk aanwezig in de geanalyseerde afleveringen. Het thema verkeersveiligheid komt relatief gezien nog het minst aan bod, vooral als dit uitgedrukt wordt in termen van tijd. Naar vorm en toonzetting zijn er geen fundamentele verschillen aan te wijzen tussen de behandeling van de diverse thema's onderling of wat de voorlichtingsthema's betreft in vergelijking met de scènes die de algemene loop van het verhaal bepalen ("overig"). Het comedy-karakter van het programma komt nadrukkelijk naar voren in het feit dat ongeveer de helft van de scènes grappig van toonzetting is.

### 3.4. Telefonische enquête onder kijkers en niet-kijkers naar "Dücker en Oudenrijn"

Om het onderzoek tijdig te kunnen afronden, is de telefonische enquête gestart nadat 13 van de 16 afleveringen waren uitgezonden.

#### 3.4.1. Bereik

Als onderscheid gemaakt wordt tussen het programma "Dücker en Oudenrijn" en het programma "Oudenrijn" (dat wil zeggen, "Familie Oudenrijn" en/of "Dücker en Oudenrijn"), dan heeft 64% van de respondenten wel eens een aflevering van "Oudenrijn" gezien en 29% heeft wel eens een aflevering van de nieuwe serie "Dücker en Oudenrijn" gezien. Voor de groep 25 t/m 49-jarigen zijn deze percentages respectievelijk 63 en 27, vrijwel hetzelfde als het gemiddelde bereik.

Als we deze cijfers vergelijken met die van voorgaande jaren (zie r+m, 1990), blijkt dat er nog steeds sprake is van een toename van de bekendheid van het programma "Oudenrijn" (zie Tabel 2).

	1988	1989	1990	1991
wel eens gezien	32%	45%	48%	64%
N =	624	524	668	592

Tabel 2. Bekendheid van het programma "Oudenrijn" in de periode 1988 t/m 1991.

Van de groep 25 t/m 49-jarigen heeft ruim een kwart wel eens een aflevering van de nieuwe reeks "Dücker en Oudenrijn" gezien (zie Tabel 3).

	≤ 24 jaar	25-49 jaar	≥ 50 jaar	Totaal
wel eens gezien	45%	27%	23%	29%
N =	118	272	202	592

Tabel 3. Bekendheid van het programma "Dücker en Oudenrijn" naar leeftijd.



De vrij grote toename in bekendheid onder de bevolking ten opzichte van het voorgaande jaar, lijkt het best te verklaren door het feit dat er relatief veel nieuwe kijkers zijn bijgekomen. Als we de leeftijdsopbouw van de kijkers naar het programma "Familie Oudenrijn" (1990) vergelijken met die voor het programma "Dücker en Oudenrijn", dan blijkt dat nu het aandeel jongeren kleiner is geworden. Het aandeel kijkers tussen 25 en 50 jaar is nog steeds ongeveer 40%, het aandeel kijkers in de leeftijd van boven de 50 jaar is gestegen (zie Tabel 4).

---

	"Familie Oudenrijn" (1990)	"Dücker en Oudenrijn" (1991)
≤ 24 jaar	52%	30%
25 - 49 jaar	40%	44%
≥ 50 jaar	8%	26%
N -	85	320

---

Tabel 4. Leeftijdopbouw van de kijkers naar "Oudenrijn" in 1990 en 1991.

Verdere ondervraging over kijkgedrag doet vermoeden dat de nieuwe kijkers vooral mensen betreffen die relatief veel televisie kijken.

#### 3.4.2. Betrokkenheid

Net als in voorgaande jaren is de betrokkenheid van de respondenten bepaald bij de thema's verkeersveiligheid en milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag aan de hand van een viertal vragen. De mate van betrokkenheid bepaalt in sterke mate de wijze waarop iemand kan worden beïnvloed door een communicatieboodschap. Wanneer een persoon 'hoog betrokken' is bij een onderwerp gaat de aandacht uit naar argumenten en zullen die de houding bepalen over dat onderwerp. Wanneer men 'laag betrokken' is, zal men snel een houding 'voor' of 'tegen' bepalen op basis van de context waarin een boodschap wordt gepresenteerd. Gedragsveranderingen op grond van argumenten blijken duidelijk aantoonbaar wanneer het percentage 'hoog betrokkenen' in de buurt van de 50% komt.

De betrokkenheid wordt bepaald door te vragen of men van het onderwerp op de hoogte wil zijn, of het onderwerp 'bezighoudt' en de mate waarin, en de mate waarin men over het onderwerp praat. Hoog-betrokkenen zijn diegenen



die zeggen dat het onderwerp in kwestie hen op dit moment bezighoudt en die voldoen aan tenminste 2 van de 3 volgende criteria:

- op de hoogte willen zijn van informatie over het onderwerp;
- het onderwerp houdt hen in sterke mate bezig;
- er wordt regelmatig over het onderwerp gepraat.

Tabel 5 geeft de ontwikkeling weer van de betrokkenheid bij bovengenoemde thema's.

	1989	1990	1991
verkeersveiligheid	21%	25%	37%
milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag	-	20%	30%
N =	524	668	597

Tabel 5. Ontwikkeling van de betrokkenheid bij verkeersveiligheid en milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag in de periode 1989 t/m 1991. Vermeld zijn de aandelen hoog betrokkenen.

Opvallend is dat zowel bij het thema verkeersveiligheid als milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag het aandeel hoog betrokkenen aanzienlijk is toegenomen. De stijging inzake verkeersveiligheid wordt vooral veroorzaakt door een groter aantal mensen dat zegt dat het onderwerp hen bezighoudt en een groter aantal mensen dat zegt dat het onderwerp hen 'sterk' bezighoudt. De stijging inzake milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag wordt vooral veroorzaakt door meer personen die zeggen dat ze informatie over het onderwerp willen.

Dit jaar is voor het eerst ook gevraagd naar de motieven waarom de thema's de mensen bezighouden. De meest genoemde motieven die men aandraagt voor het zich bezighouden met het thema milieuvriendelijk verplaatsingsgedrag zijn dat je je daar wel mee moet bezighouden omdat het zo belangrijk is in verband met de bescherming van het milieu, en dat het verminderen van het autogebruik nuttig is. De meest genoemde motieven die men aandraagt voor het zich bezighouden met het thema verkeersveiligheid zijn dat het een belangrijk onderwerp is omdat het iedereen aangaat, in verband met het feit dat men alcohol in het verkeer onverantwoord vindt en in verband met het gevaar van ongevallen bij te hard rijden. Bij verkeersveiligheid heeft de betrokkenheid meer pragmatische aspecten dan bij milieuvriendelijk ver-

plaatsingsgedrag, waar ze hoofdzakelijk ideologisch lijkt te zijn, een kwestie van 'begaan zijn met'.

Met name inzake de alcoholproblematiek is door het hoge percentage hoogbetrokkenen (47%) en de deels pragmatische inslag van die betrokkenheid, een grote mate van bespreekbaarheid van het onderwerp en gedragsbeïnvloeding mogelijk.

### 3.4.3. Affiniteit

Behalve de betrokkenheid bij een onderwerp, moet men zich aangesproken voelen door de boodschap, dat wil zeggen een zekere 'affiniteit' hebben met de voorlichting over het onderwerp. Net als in voorgaande jaren is aan de hand van een aantal vragen over voorlichting met betrekking tot verkeer deze affiniteit met informatie over verkeer bepaald. De affiniteit werd vastgesteld op basis van vier uitspraken over voorlichting/informatie over verkeer, waarvan aangegeven moest worden in hoeverre men het met die uitspraken eens is. De uitspraken hadden betrekking op de mate waarin men informatie over verkeer boeiend, schoolmeesterachtig, of zinloos vindt, en of men vindt dat er te veel aandacht aan besteed wordt in de media. De antwoorden op deze uitspraken werden vervolgens gecombineerd tot een affiniteitsscore. Het aandeel personen dat een hoge affiniteit heeft met deze voorlichting/informatie is in de periode 1989-1991 tamelijk stabiel, rond de 50% (zie Tabel 6).

	1989	1990	1991
hoge affiniteit	60%	51%	52%
N =	524	668	520)

Tabel 6. Ontwikkeling van de affiniteit met voorlichting over verkeer in de periode 1989 t/m 1991.

### 3.4.4. Waardering "Dücker en Oudenrijn"

Het algemene oordeel over het programma is iets positiever dan vorig jaar het geval was. Ruim 50% van de kijkers vond het programma "zeer de moeite waard", vorig jaar was dit percentage 46, en in 1989 en 1988 resp. 52 en

39%. De beoordeling van het programma "Dücker en Oudenrijn" van de groep 25 t/m 49-jarigen wijkt nauwelijks af van het gemiddelde, ruim 53% van hen vindt het programma zeer de moeite waard.

Uitgedrukt in een rapportcijfer bedroeg de gemiddelde waardering voor het programma "Dücker en Oudenrijn" een 7,3. De waardering die de groep 25 t/m 49-jarigen geeft voor het programma wijkt niet af van de gemiddelde waardering. Overigens is dit cijfer iets hoger dan in voorgaande jaren werd gevonden voor het programma "Familie Oudenrijn" (zie Tabel 7).

	1988	1989	1990	1991
gemiddeld rapportcijfer	6,8	7,1	7,2	7,3
N =	197	237	380	320

Tabel 7. Ontwikkeling van de waardering voor het programma "Oudenrijn" 1988-1991.

De rode draad die door het programma loopt is de 'verkeersproblematiek'. Het is van belang te bekijken in hoeverre deze rode draad spontaan door de kijkers wordt herkend. Was in 1988 het percentage kijkers dat deze rode draad kon noemen nog slechts 51%, in 1989 en 1990 was het opgeklimmen tot respectievelijk 74 en 78%. In 1991 noemt 73% van de kijkers spontaan 'het verkeer' of 'de verkeersproblemen' als rode draad van het programma "Dücker en Oudenrijn". Ruim driekwart van de kijkers tussen 25 en 49 jaar kan de rode draad noemen. Als vervolgens gevraagd wordt naar de onderwerpen over verkeer die volgens de kijkers in het programma centraal staan, wordt 'verkeersveiligheid' het meest genoemd (32%); onderwerpen gerelateerd aan verkeer en milieu worden door ongeveer een vijfde deel van de kijkers genoemd. Dat is opmerkelijk gezien het verschil in tijdbesteding aan deze onderwerpen in de serie; aan de onderwerpen vervoer en milieu is in totaal ruim 33 minuten besteed in de eerste zeven afleveringen, terwijl aan het onderwerp verkeersveiligheid in totaal slechts 9 minuten is besteed (zie par. 3.3 en Tabel 1).

Het is de bedoeling van de makers om de 'verkeersproblematiek' op speelse wijze onder de aandacht van de kijker te brengen. Net als in voorgaande

jaren is ongeveer driekwart van de kijkers van mening dat men hierin tenminste enigszins in is geslaagd. Ongeveer drie tiende deel van de kijkers vindt dat de ernst van de problematiek door deze aanpak onvoldoende aan bod komt.

Evenals in voorgaande jaren kan een zogenaamd 'imageprofiel' van het programma worden samengesteld op basis van specifieke aspecten van het programma. In Tabel 8 staat voor de jaren 1989-1991 weergegeven het percentage kijkers dat het met een aantal stellingen eens dan wel oneens is, afhankelijk van een positieve dan wel negatieve formulering van de betreffende stellingen. Opvallend is dat - opnieuw, net als in 1990 - op vrijwel alle punten een 'verbetering' van het image van het programma te zien is. Deze verbetering geldt zowel voor de amusementskant van het programma, als ook de meer inhoudelijke kant. Zo vinden minder mensen dan voorheen de 'verhaaltjes flauw', en meer mensen vinden dat er herkenbare verkeersproblemen aan de orde komen in het programma.

		1989	1990	1991
		%	%	%
Snel op uitgekeken	2)	62	61	65
Speciaal voor gevolgen milieu	1)	14	19	23
Leuk ontspannend programma	1)	71	69	77
Origineel idee aandacht verkeer	1)	73	79	79
Dit soort progr. al genoeg op tv	2)	82	85	83
Belang v. milieubewust autogebruik	1)	40	41	42
Informatieve serie	1)	56	64	69
Herkenning verkeersproblemen	1)	52	50	57
Wat anders i.v.m. verkeer en milieu	1)	68	66	74
Verhaaltjes flauw	2)	55	52	61
Speciaal voor verkeersveiligheid	1)	15	24	20
Vermaak me kostelijk	1)	34	36	35
Belangrijk vanwege verk.veiligheid	1)	54	50	56
Alternatieven voor het autogebruik	1)	33	32	43 *
N =		237	380	320

1) % eens ; 2) % niet eens

\* significant verschil t.o.v. 1990

Tabel 8. Ontwikkeling van het 'imageprofiel' van het programma "Familie Oudenrijn", resp. "Dücker en Oudenrijn", in de periode 1989 t/m 1991.

Het imageprofiel in de groep 25 t/m 49-jarigen komt in grote lijnen overeen met het profiel op basis van alle kijkers naar "Dücker en Oudenrijn". De 25 t/m 49-jarigen onderscheiden zich positief ter opzicht van de kijkers in het algemeen ten aanzien van de volgende aspecten:

- het is een leuk ontspannend programma voor het hele gezin (84% vs. 75%);
- het is een origineel idee om op deze manier aandacht te besteden aan de verkeersveiligheid (86% vs. 79%);
- ik vermaak me kostelijk met dit programma (42 vs. 35%);
- in de serie komen voor mij herkenbare verkeersproblemen aan de orde (63% vs. 57%).

#### 4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De televisieserie "Dücker en Oudenrijn" heeft tot doel een specifieke bijdrage te leveren aan een stapsgewijze verandering in het vervoers- en verkeersgedrag van de Nederlandse bevolking.

In de inleiding is geformuleerd hoe deze bijdrage in zes doelstellingen is geoperationaliseerd. Ten aanzien van deze doelstellingen kan het volgende geconcludeerd worden:

1. De bedoeling was dat van de 15 t/m 24-jarigen 50% wel eens een aflevering heeft gezien van het programma "Dücker en Oudenrijn"; uit de telefonische enquête blijkt dat in feite 45% van deze leeftijdsgroep wel eens een aflevering heeft gezien. Voor de 25 t/m 49-jarigen was de doelstelling dat 40% wel eens een aflevering gezien heeft, dat is in feite 23%; en deze doelstelling voor de groep van 50 jaar en ouder was 40%, en bleek 23%. Het bereik is wel vergelijkbaar met dat van het eerste jaar "Familie Oudenrijn".

2. Minimaal 40% van de kijkers naar de serie moet spontaan de onderwerpen verkeer en milieu én bereikbaarheid kunnen noemen als thema's van het programma. Deze doelstelling is niet gehaald: ongeveer één derde noemt verkeersveiligheid en één vijfde verkeer en milieu.

3. De groep 25 t/m 49-jarigen onder de kijkers moet het programma "meer dan gemiddeld" waarderen. Deze doelstelling is, als gekeken wordt naar de algemene beoordeling van het programma, evenmin gehaald: De beoordeling van het programma "Dücker en Oudenrijn" van de groep 25 t/m 49-jarigen wijkt niet af van het gemiddelde: ruim 53% van hen vindt het programma zeer de moeite waard. De algemene waardering is met een gemiddeld rapportcijfer 7,3 overigens gelijk aan de waardering die in de voorgaande enquête met betrekking tot het programma "Oudenrijn" werd gevonden. Wel onderscheiden de 25 t/m 49-jarigen zich positief ten opzichte van de kijkers in het algemeen ten aanzien van de beoordeling van een aantal aspecten van het programma die met verkeersveiligheid en de amusementswaarde van het programma te maken hebben.

4. Ongeveer 70% van de ondervraagde kijkers moet het niet eens zijn met de stelling dat de "verhaaltjes in de serie flauw" zijn. Hoewel meer mensen dan vorige jaren het oneens zijn met deze stelling, is deze doelstelling niet gehaald: 61% van de kijkers is het niet eens met de stelling dat de verhaaltjes flauw zijn.

5. Minimaal 8 provincies zouden activiteiten moeten hebben uitgevoerd die zichtbaar gerelateerd zijn aan het programma "Dücker en Oudenrijn"; en  
6. In minimaal 75% van de werkplannen zouden activiteiten voor moeten komen die elementen bevatten uit het programma "Dücker en Oudenrijn". Uit de gevoerde interviews met functionarissen van regionale instanties blijkt dat tot nog toe in 7 provincies activiteiten zijn ontplooid die gerelateerd zijn aan het programma "Oudenrijn". Vaak betreft dat een incidentele activiteit. Ongeveer de helft van de respondenten verwacht in de toekomst het programma "Dücker en Oudenrijn" (misschien) aan te zullen grijpen voor eigen activiteiten, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan.

De algemene conclusie die uit de resultaten afgeleid kan worden, luidt als volgt: Het publiek dat kijkt is voornamelijk positief in oordeel, zelfs positiever dan de voorgaande jaren. In vergelijking met het vorige jaar is de waardering voor het programma verbeterd, met een deels nieuwe samenstelling van het kijkerspubliek. Echter, er kijken relatief weinig mensen naar het programma, en het aandeel 25 t/m 49-jarigen is niet groter dan in voorgaande jaren. De gestelde doelen zijn niet gehaald.

Daarnaast is het programma aan stevige kritiek onderhevig van deskundigen op het gebied van media/communicatie en verkeer en vervoer. Tevens uiten functionarissen van regionale instanties veel punten van kritiek, hoewel de media- en verkeers/vervoersdeskundigen veel harder zijn in hun oordeel. De regionale functionarissen zijn milder in hun oordeel over het programma, maar weten vaak niet hoe ze in de praktijk met een dergelijk produkt om moeten gaan ten behoeve van hun eigen activiteiten. Toch hebben 7 van de 12 provincies in de eerste vier jaren "Oudenrijn" activiteiten ondernomen waarin elementen uit het programma voorkwamen. Plannen en ideeën voor toekomstig gebruik van (elementen uit) het programma zijn er echter onvoldoende.

Als een en ander gezamenlijk wordt beschouwd, dan kunnen de volgende aanbevelingen worden geformuleerd:

Het idee van een televisieserie als "organizer" is niet omstreden en vindt ook in de regio steun. Er kunnen echter wel aanzienlijke programmatische verbeteringen worden doorgevoerd en het programma zou inhoudelijk "sterker" gemaakt kunnen worden. Zo zou een dergelijk programma minder "karikaturaal" kunnen, discussies over verkeer- en vervoeronderwerpen kunnen het

programma goed doen, en gewenst gedrag kan getoond worden in plaats van alleen de figuren te laten 'zeggen hoe het moet'. Ook is het aan te bevelen minder thema's per aflevering aan te snijden. Misschien kan zelfs overwogen worden om over het geheel genomen minder thema's te behandelen. Het komische karakter van het programma is op zich geen bezwaar, maar te "platte humor" zou vermeden moeten worden, omdat dit de geloofwaardigheid van de boodschap(per) niet ten goede komt. Gezien het tegenvallende bereik van het programma (vooral) bij de groep 25 t/m 49-jarigen zou nagedacht moeten worden over hoe een dergelijk programma voor deze groep aantrekkelijker en/of opzienbarender gemaakt zou kunnen worden. Voorts lijkt meer regionale inbreng en/of het aan de orde stellen van regionale onderwerpen een voorwaarde te zijn voor de regionale instanties om een dergelijk programma ook te kunnen of willen gebruiken bij hun eigen voorlichtingsactiviteiten. Hierbij kan gedacht worden de regionale instanties te vragen om suggesties voor (de aard van) het programma zelf of onderwerpen en thema's van het programma, hen te laten zien wat zij zelf met zo'n programma kunnen aanvangen, en hen ondersteunend materiaal aan te bieden dat zij kunnen gebruiken voor eigen activiteiten.



LITERATUUR

r+m, Research & Marketing b.v. (1990). Rapport van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking m.b.t. houding en gedrag t.a.v. veiligheids- en milieu-aspecten van het verkeer alsmede bekendheid van het waardering voor het t.v.-programma "Familie Oudenrijn". Heerlen, 5 september 1990.

r+m, Research & Marketing b.v. (1991a). Verslag van een kwalitatief onderzoek inzake de evaluatie van de serie "Dücker en Oudenrijn" ten behoeve van de SWOV te Leidschendam. Heerlen, 7 mei 1991.

r+m, Research & Marketing b.v. (1991b). Rapport van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking ter evaluatie van het t.v.-programma "Dücker en Oudenrijn" voorheen de "Familie Oudenrijn". Heerlen, 3 juni 1991.

Wittink, R.D. & Hagenzieker, M.P. (1990). Evaluatie van drie jaar "Familie Oudenrijn" en het samenhangend voorlichtingsbeleid. Eindrapport. R-90-46. SWOV, Leidschendam.