

EVALUATIE VAN DE INVOERING VAN HET NIEUWE RVV 1990: ENQUETE ONDER
WEGGEBRUIKERS

Verslag van een voormeting

R-91-67

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

De Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat heeft de SWOV gevraagd een evaluatiestudie onder weggebruikers te houden over het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. Wat merken zij van de veranderingen, hoe reageren zij daarop en worden de doelen inzake het verkeersgedrag bereikt? Omdat voorlichting een belangrijk middel is in het flankerend beleid naar de weggebruiker, richt de evaluatie zich ook op de voorlichtingsdoelen.

De studie heeft de vorm van een enquête. Eind augustus/begin september 1991 is, voorafgaande aan de voorlichtingscampagne over de veranderingen, de voormeting onder weggebruikers uitgevoerd. Dit rapport bevat de resultaten van deze meting.

De steekproef in de voormeting bedroeg netto 672 personen van 16 jaar en ouder, die huis aan huis zijn benaderd. Deze steekproef is representatief voor de Nederlandse bevolking vanaf die leeftijd.

De steekproef bestond uit 118 personen van 16 t/m 19 jaar, 220 van 20 t/m 39 jaar, 158 van 40 t/m 59 jaar en 166 van 60 jaar en ouder.

De personen werd gevraagd naar de vervoerwijze waarmee zij de meeste uren aan het verkeer deelnemen. Dit resulteerde in 219 voetgangers/gebruikers van het openbaar vervoer, 237 fietsers en bromfietsers en 215 automobilisten/bestuurders zwaar verkeer.

Bijna iedereen, 94%, wil op de hoogte zijn van informatie over verkeersveiligheid. Relatief meer automobilisten willen op de hoogte zijn van informatie, naar leeftijd valt op dat relatief minder jongeren op de hoogte willen zijn.

Een duidelijke meerderheid, 69%, is tevreden met de huidige verkeersregels, slechts 9% ontevreden. Maar op de vraag of veranderingen wenselijk zijn, zegt slechts 34% nee en 41% ja, waarbij automobilisten het meest afwijken doordat 47% van hen 'ja' antwoordt. Weggebruikers laten in hun kritiek op verkeersregels een mengeling van hinder, dreiging van gevaar en onzekerheid doorklinken. Die aspecten zijn met elkaar verbonden. In campagnes kan men inspelen op als deze aspecten. Dat zal de betrokkenheid bij regelkennis en gedragsaanbevelingen ten goede komen.

Dat weggebruikers 'meer rekening met elkaar moeten houden', vindt instemming bij 72% van de weggebruikers. Met de stelling dat er 'teveel verkeersregels' zijn en dat weggebruikers 'meer vrijheid van handelen' moeten

hebben, is 16% het eens en 67% het oneens. De helft van de ondervraagden zegt (bijna) nooit in een situatie te komen waarin ze niet weten welke verkeersregels gelden, 38% zegt 'enkele keren per jaar' en 9% (maar 12% van de fietsers) zegt 'enkele keren per maand'. De automobilisten tonen zich zekerder van de regels. De meningen over de stelling dat 'het aantal verkeersborden het niet altijd goed mogelijk maakt af te leiden wat men het beste kan doen', lopen uiteen: 42% is het hiermee eens, 36% mee oneens. Automobilisten en ouderen zijn het hier relatief vaker mee eens. Gevraagd naar de bescherming en de vrijheid van andere weggebruikers, is het telkens 80% dat oude mensen, mensen met een handicap en kinderen, te weinig beschermd acht. Ruim de helft vindt dat te weinig bescherming ook geldt voor fietsers en bijna evenveel ook voor voetgangers.

Uit deze antwoorden wordt geconcludeerd dat er behoefte is aan veranderingen, men vindt dat er teveel overtredingen worden gemaakt, men onderschrijft de noodzaak van meer verantwoordelijkheid, men vindt meer bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemers noodzakelijk. De meerderheid acht de aangekondigde veranderingen in het algemeen een verbetering, maar er leeft niet de opvatting dat er minder regels moeten komen en over enkele concrete nieuwe regels is men minder positief. De meningen over die regels tenderen er naar om meer voordelen voor het langzaam verkeer licht positief te vinden evenals een striktere aanpak van automobilisten. Verder lijkt het er op dat men in sterke mate wil terugvallen op regels en politietoezicht.

Begin oktober 1991, toen de enquête werd gehouden net voordat de voorlichtingscampagne begon, zei 23% van de ondervraagden al te hebben gehoord of gelezen dat het reglement zou gaan veranderen. Op de vraag wat er zou gaan veranderen bleef 20% van deze groep ondervraagden het antwoord schuldig. De regel die het meest werd genoemd, betrof 'rechtsaf door rood voor (brom)fietsers', 27%. Verder meende 12% dat de 'voorrang op rotondes' zou veranderen, 11% noemde de 'gele knipperlichten bij oversteekplaatsen' en eveneens 11% dat er 'minder borden' zullen zijn.

Ruim de helft, 56%, vindt de veranderingen een verbetering, 8% een verslechtering. Jongeren en (brom)fietsers houden zich hierbij veel vaker op de vlakte. Via kranten heeft 36% van de veranderingen vernomen, 26% 'van horen zeggen', 14% via de tv, 7% via tijdschriften en 5% via de radio. Opmerkelijk veel mensen, 27%, heeft van de campagneleus 'Geef je verstand

eens voorrang', al gehoord of gelezen. Men geeft van de betekenis in het algemeen een goede omschrijving, zoals: eerst denken voor je wat doet (32%); beter opletten in het verkeer (24%); verstandig gedrag in het verkeer (21%); ook aan een ander denken in het verkeer (8%).

De grote meerderheid, 81%, heeft de indruk niet goed geïnformeerd te zijn, 74% heeft behoefte aan informatie, van de automobilisten 81% en van de groep 20 t/m 39-jarigen 85%.

Voor het halen van informatie denkt 53% bij de politie terecht te kunnen, 31% bij de ANWB, 27% bij VVN, 15% bij de gemeente, 12% bij Postbus 51, 12% bij 'media', 8% bij een rijschool, 7% bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 6% bij het CBR, 6% bij een Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid, 5% bij een postkantoor en 3% op scholen.

Precies een kwart is van plan zelf informatie te gaan halen, met opnieuw relatief meer automobilisten en personen tussen de 20 en 40 jaar.

Verder is in de enquête gevraagd naar specifieke regels: naar regels die het meest overtreden worden, naar kennis van regels en naar opvattingen over de wijzigingen van het nieuwe RVV 1990 nadat die waren uitgelegd.

In de nameting zullen zoveel mogelijk vragen terugkomen, om een vergelijking te maken met de voormeting, maar er zullen op grond van de specifieke beleidsbehoeften ook nieuwe vragen worden toegevoegd. De nameting wordt gehouden in maart 1992, de resultaten zijn voor de zomer beschikbaar.

INHOUD

1. Inleiding
2. Methode
3. Resultaten
 - 3.1. Belangstelling voor verkeersveiligheid
 - 3.2. Oordelen over de verkeersregels en noodzakelijke veranderingen
 - 3.3. Oordelen over overtredingen
 - 3.4. Kennisname van de wijziging van het RVV
 - 3.5. Inzicht in de bedoeling van de wijziging van het RVV
 - 3.6. Motivatie om van de wijzigingen kennis te nemen
 - 3.7. Kennis over een aantal bestaande regels die gaan veranderen
 - 3.8. Opvattingen en verwachtingen over de gevolgen van een aantal concrete veranderingen
 - 3.9. Samenvattende discussie
4. Het vervolg

Literatuur

Bijlage:

Vragenlijst Verkeer en Veiligheid. NSS Marktonderzoek BV

VOORWOORD

Op 1 november 1991 is een nieuw Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) in Nederland van kracht geworden.

Ten opzichte van het voorgaande reglement, uit 1966, is de regelgeving verminderd. Er is afgestapt van de idee dat elke verkeerssituatie in principe met regels opgelost moet kunnen worden. Sommige regels zijn verdwenen, andere zijn vereenvoudigd, weer andere zijn gewijzigd, maar er zijn ook regels aangescherpt. Gedragsvoorschriften zijn vervallen en worden geacht via opleiding en voorlichting tot de weggebruiker te komen. Hierdoor wordt een groter beroep gedaan op de zogenaamde open normen in de Wegenverkeerswet (WVW), waarmee gedrag pas strafbaar wordt gesteld wanneer er gevaar of hinder door ontstaat of kan ontstaan.

De weggebruiker is bekendgemaakt met de veranderingen, vooral middels voorlichting.

De Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat heeft de SWOV gevraagd een evaluatiestudie onder weggebruikers te houden. Wat merken zij van de veranderingen, hoe reageren zij daarop en worden de doelen inzake het verkeersgedrag bereikt? Omdat voorlichting een belangrijk middel is in het flankerend beleid naar de weggebruiker, richt de evaluatie zich ook op de voorlichtingsdoelen.

De studie heeft de vorm van een enquête. Eind augustus/begin september 1991 is, voorafgaande aan de voorlichtingscampagne over de veranderingen, de voormeting onder weggebruikers uitgevoerd. Dit rapport bevat de resultaten van deze meting.

De SWOV is ook gevraagd, naast deze studie onder weggebruikers, een evaluatie-studie onder wegbeheerders, politie en rijscholen te houden. Ook deze studie wordt uitgevoerd door middel van een enquête en betreft kennisname van de veranderingen van het RVV en daaraan gerelateerd van het BABW (dat gericht is op de wijze waarop wegbeheerders door ontwerp van wegen en voorzieningen gewenst verkeersgedrag moeten oproepen), opvattingen daarover en aanpassingen in werkwijze naar aanleiding daarvan.

1. INLEIDING

Verandering van de verkeersregels, zoals die plaatsvindt met het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 dat op 1 november 1991 is ingevoerd, kan op verschillende manieren van invloed zijn op het verkeersgedrag.

Op voorwaarde dat een weggebruiker op de hoogte raakt van de veranderingen, kan hij besluiten zich daarin voldoende te verdiepen, zodat kennis aanwezig is. Aanwending van die kennis is afhankelijk van voldoende inzicht in de bedoelingen van de veranderingen, van motivatie om hierop in te gaan en van de waarneming en interpretatie van wat andere verkeersdeelnemers doen.

In deze evaluatiestudie is gepoogd op al die aspecten zo uitgebreid mogelijk in te gaan. Er is een vragenlijst opgesteld die inzicht moet geven in mogelijke effecten op grond van wat weggebruikers zeggen. Het gedrag zelf wordt niet geobserveerd. Over daadwerkelijke gedragseffecten kunnen daarom geen uitspraken worden gedaan. De nadruk in deze evaluatie ligt daarmee op het proces van verandering.

In de vragenlijst is aan de orde gesteld:

- belangstelling voor verkeersveiligheid en de beleving ervan, als motivatiebron om zich conform het RVV 1990 te gedragen;
- oordelen over de huidige verkeersregels en noodzakelijke veranderingen van regelgeving, als referentie voor de beoordeling van de veranderingen van het RVV en mogelijke gevolgtrekkingen daaruit voor het gedrag;
- oordelen over overtredingen, als referentie voor de veranderingen;
- kennisname van de veranderingen, met name van de voorlichtingscampagne, als voorwaarde voor effecten daarvan;
- inzicht in de bedoelingen die de wetgever heeft met het nieuwe RVV 1990, als voorwaarde voor effectiviteit;
- de motivatie om van de veranderingen van het RVV kennis te nemen, als voorwaarde voor de effecten er van;
- kennis over een aantal bestaande regels, om in de nameting te kunnen vergelijken met kennis over de nieuwe regels;
- opvattingen en verwachtingen over de gevolgen van een aantal concrete veranderingen, om in de voormeting te vergelijken met de nameting.

De bedoeling achter het nieuwe RVV 1990 dat weggebruikers zich meer verantwoordelijk en socialer gedragen, is moeilijker te evalueren dan kennis.

Met gedragsobservaties zal dit gedrag niet eenvoudig te meten zijn, omdat gedrag dan eenduidig moet zijn geoperationaliseerd. Inzake 'verantwoordelijkheid' en 'sociaal' vraagt dat om expertise-oordelen uit naam van de wetgever. Meestal is pas bij een ongeval aan te geven wanneer hiervan onvoldoende sprake is. Het verkeersgedrag moet voortaan in grote mate aangepast worden aan situaties en omstandigheden. Dat maakt het erg moeilijk om het gewenste gedrag eenduidig te operationaliseren. Een vragenlijst heeft als probleem dat het sociaal gewenste antwoorden uitlokt en dat is uiteraard het eerst het geval wanneer mensen aan de tand worden gevoeld over hun sociale opstelling en hun verantwoordelijkheid. Indirect moeten aanwijzingen worden verkregen. Opvattingen over verkeersregels en overtredingen, verwachtingen over de effecten van verschillende nieuwe regels en veranderingen die de weggebruiker constateert in het verkeersgedrag, kunnen een indicatie geven voor sociale normen inzake verkeersgedrag en motivatie om zich conform de inhoud en bedoelingen van het RVV 1990 te gedragen.

De resultaten van de vragenlijst zullen behandeld worden in de volgorde van de onderwerpen zoals die hierboven zijn vermeld.

Veel conclusies zijn op grond van een voormeting alleen, uiteraard nog niet te trekken, maar aanleiding tot discussie is er wel. Die wordt gegeven aan de hand van de resultaten en in het laatste hoofdstuk in hoofdlijnen samengevat.

2. METHODE

De vragenlijst is huis aan huis afgenomen onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking van 16 jaar en ouder. De werkzaamheden zijn uitgevoerd door de Werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit Leiden, die hierbij het bureau NSS Marktonderzoek BV heeft ingeschakeld.

De SWOV heeft het eerste concept van de vragenlijst samengesteld. Dit concept is besproken met de opdrachtgever. Daarna heeft de Werkgroep Veiligheid de vragenlijst aan een pilottest onderworpen. In die test waren nog veel open vragen opgenomen. De antwoorden zijn gebruikt om in de echte enquête de respondenten antwoordcategorieën voor te houden, hoewel er ook altijd ruimte bleef voor andere antwoorden. De categorieën vergemakkelijken de verwerking van de gegevens en de mogelijkheid om uitspraken te doen, hoewel ze ook antwoorden uitlokken.

De pilottest was verder nodig om de vragen te analyseren op respectievelijk begrijpelijkheid en relevantie.

De nameting zal dezelfde opzet en zoveel mogelijk gelijke vragen hebben, om verschillen tussen de voor- en nameting te kunnen constateren. Daarnaast zullen extra vragen worden gesteld naar aanleiding van de veranderingen.

De steekproef in de voormeting bedroeg netto 672 personen van 16 jaar en ouder, die huis aan huis zijn benaderd. Deze steekproef is representatief voor de Nederlandse bevolking vanaf die leeftijd.

De enquête werd begonnen met enkele vragen over vervoerwijzekeuze, kilometerage en leeftijd, vragen 1 t/m 5, zie Bijlage.

De steekproef bestond uit 118 personen van 16 t/m 19 jaar, 220 van 20 t/m 39 jaar, 158 van 40 t/m 59 jaar en 166 van 60 jaar en ouder.

De personen werd gevraagd naar de vervoerwijze waarmee zij de meeste uren aan het verkeer deelnemen. Er is vanuit gegaan dat hun beleving van het verkeer sterker beïnvloed wordt door deze vervoerwijze dan door andere vervoerwijzen, hoewel dit niet altijd hoeft op te gaan en andere ervaringen zeker zullen meespelen. Maar dit lijkt de beste manier om vergelijkingen tussen vervoerwijzen te kunnen maken. Dit resulteerde in 219 voetgangers/gebruikers van het openbaar vervoer, 237 fietsers en bromfietzers en 215 automobilisten/bestuurders zwaar verkeer.

Men is ook gevraagd naar de vervoerwijzen waarmee men zoal aan het verkeer deelneemt. Op grond hiervan gaf 82% op voetganger te zijn, 82% is fietser, 54% is autobestuurder, 52% passagier in de auto en 47% reiziger in openbaar vervoer. Andere vervoerwijzen betreffen een kleine tot zeer kleine minderheid, bromfietser is 9%, motorrijder 2% en bus- en vrachtwagenchauffeur is beiden door 1% opgegeven.

In totaal gaven 365 personen op wel eens auto te rijden, waarvan 56% minder dan 10.000 km per jaar en 54% al 15 jaar of langer. De auto wordt door 98% privé gebruikt, door 36% (ook) voor woon-werk/school verkeer en door 18% (ook) zakelijk. Bijna driekwart gebruikt hem het meest privé, een zesde deel het meest voor woon-werk/school en bijna een tiende zakelijk.

3. RESULTATEN

3.1. Belangstelling voor verkeersveiligheid

Bijna iedereen, 94%, wil op de hoogte zijn van informatie over verkeersveiligheid. Het onderwerp houdt 59% 'bezig', vaker 'enigszins' dan 'in sterke mate'. Iets meer dan de helft, 52%, praat er 'af en toe' in de kring van mensen waarmee men vaak omgaat, 15% 'vaak' en 31% 'zelden of nooit' (vragen a, f, g, h). In vergelijking met eerder onderzoek onder een representatieve steekproef van de bevolking waarin deze vragen voor het eerst werden gesteld (zie Wittink & Hagenzieker, 1990 en R+M, 1991), komt naar voren dat de belangstelling voor informatie fors is toegenomen, maar dat tegelijkertijd de mate van 'bezig houden' is afgenomen.

Relatief meer automobilisten willen op de hoogte zijn van informatie, naar leeftijd valt op dat relatief minder jongeren op de hoogte willen zijn. Verkeersveiligheid houdt ook minder jongeren 'bezig'. Relatief meer automobilisten praten er 'vaak' over, relatief meer jongeren praten er 'zelden of nooit' over.

Veertig procent voelt zich '(bijna) nooit' onveilig in het verkeer, 33% 'enkele keren per jaar', 14% 'enkele keren per maand' en 9% 'enkele keren per week'. Van de automobilisten voelt 47% zich (bijna) nooit onveilig in het verkeer, van de jongeren 48% (vraag k).

Zestig procent zegt '(bijna) nooit' betrokken te raken bij gevaarlijke verkeerssituaties, 31% 'enkele keren per jaar' en 6% 'enkele keren per maand'. Voetgangers en ouderen zeggen vaker '(bijna) nooit', automobilisten zeggen dit relatief minder vaak.

Discussie

Tegenover het feit dat bijna iedereen op de hoogte wil zijn van verkeersveiligheid staat een veel lager aandeel personen dat echt betrokken is bij de problematiek, automobilisten nog het meest. Er is dus kennisbehoefte maar daarvan mag bij velen niet een grote dadendrang richting nieuwe informatie worden verwacht. De verkeersonveiligheid lijkt voor maar een kleine groep voelbaar.

3.2. Oordelen over de verkeersregels en noodzakelijke veranderingen

Een duidelijke meerderheid, 69%, is tevreden met de huidige verkeers

regels, slechts 9% ontevreden. Iets minder voetgangers zijn tevreden, 65%, en iets minder automobilisten zijn ontevreden, 6%. Maar op de vraag of veranderingen wenselijk zijn, zegt slechts 34% nee en 41% ja, waarbij automobilisten het meest afwijken doordat 47% van hen 'ja' antwoordt. Naar leeftijd valt hier op dat van de categorie 20 t/m 49 jaar 51% veranderingen gewenst vindt (vragen 6a en 6b).

Vervolgens is de personen die 'ja' hebben geantwoord, gevraagd naar de problemen of situaties waarvoor nieuwe regels nodig zouden zijn (vraag 7a). Die zijn deels alleen voor bepaalde vervoerwijzen geldig. Uit de pilotstudie kwamen problemen naar voren die concreet zijn voorgehouden. Maar er kon ook altijd nog spontaan worden geantwoord.

Voor alle weggebruikers samen worden de volgende onderwerpen genoemd, in volgorde van meest genoemd:

- het zodanig parkeren van auto's dat de doorgang wordt geblokkeerd
het meest genoemd (relatief nog het meest door automobilisten) 48%
- vrachtwagens op de linker rijbaan 46%
- regels die zorgen voor een betere bescherming van fietsers 43%
- regels die zorgen voor een betere bescherming van voetgangers 36%
(bromfietsers en fietsers vragen voor zowel fietsers als voetgangers relatief vaker om bescherming, voetgangers vragen voor beiden er relatief minder vaak om)
- (brom)fietsers rechtsaf door rood (niet vaker genoemd door (brom)fietsers zelf) 33%
- voorrang voor verkeer op rotondes 30%
- maximum snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur (ook door bijna evenveel van de automobilisten genoemd) 30%
- snelheid op doorgaande wegen binnen de bebouwde kom naar 60 of 70 km/uur 23%
- verkeer van rechts niet altijd voorrang 20%
- rijden op de linker rijbaan op de autosnelweg alleen bij inhalen 20%

Gevraagd naar regels die beter kunnen verdwijnen (vraag 7b), worden genoemd:

- een te groot aantal borden met een parkeerverbod 25%
- snelheidsbeperking tot 100 km/uur op delen van autosnelwegen 25%
- minder verkeersborden 17%

Discussie

Wat hierbij opvalt is dat veel veranderingen in verkeersregels betrokken worden op gedrag dat zowel met hinder als met onveiligheid van doen lijkt te hebben. Er zijn doorstromingsaspecten aan verbonden, maar ook dreiging en onzekerheid. Die aspecten hebben onderlinge relaties. Om vlot te kunnen rijden moet men ruimte krijgen - van anderen - maar ook kunnen vertrouwen op het gedrag van anderen. Onzekerheid over het gedrag van anderen houdt een dreiging van gevaar in. De concrete veranderingen als gevolg van het nieuwe RVV komen echter niet pregnant als wensen van de verkeersdeelnemers zelf naar voren, uitgezonderd vermindering van het grote aantal verkeersborden.

De vragen b, d, l en j behandelden verkeersregels en gedrag algemener. Dat weggebruikers 'meer rekening met elkaar moeten houden' vindt instemming bij 72% van de weggebruikers. Dit aandeel is groter bij automobilisten en stijgt bij toenemende leeftijd.

Met de stelling dat er 'teveel verkeersregels' zijn en dat weggebruikers 'meer vrijheid van handelen' moeten hebben, is 16% het eens en 67% het oneens. De voetgangers zijn het hier iets vaker mee oneens, jongeren en ouderen nemen minder vaak een pro of contra standpunt in.

De helft van de ondervraagden zegt (bijna) nooit in een situatie te komen waarin ze niet weten welke verkeersregels gelden, 38% zegt 'enkele keren per jaar' en 9% (maar 12% van de fietsers) zegt 'enkele keren per maand'. De automobilisten tonen zich zekerder van de regels.

De meningen over de stelling dat 'het aantal verkeersborden het niet altijd goed mogelijk maakt af te leiden wat men het beste kan doen', lopen uiteen: 42% is het hiermee eens, 36% mee oneens. Automobilisten en ouderen zijn het hier relatief vaker mee eens.

Discussie

Er is een draagvlak voor het verhogen van de eigen verantwoordelijkheid. Maar de grote meerderheid van de weggebruikers zou zelf niet op de gedachte zijn gekomen om het aantal verkeersregels te verminderen. Problemen met het aantal regels en borden zijn er wel, maar ze lijken niet overdreven groot.

Gevraagd naar de bescherming en de vrijheid van andere weggebruikers, (vragen n en o) is het telkens 80% dat oude mensen, mensen met een handi-

cap en kinderen, te weinig beschermd acht. Oude mensen zelf zijn overigens milder in hun oordeel. Ruim de helft vindt dat te weinig bescherming ook geldt voor fietsers en bijna evenveel ook voor voetgangers. Voetgangers vinden niet vaker dan anderen dat hun categorie te weinig bescherming geniet, voor (brom)fietsers en gemotoriseerd verkeer geldt hetzelfde. Het zware verkeer en automobilisten worden het meest genoemd in de categorie 'teveel' bescherming, door resp. 24 en 21%. Zowel (brom)fietsers als automobilisten vinden relatief minder vaak dat hun categorie teveel bescherming geniet.

Te weinig vrijheid wordt voor geen enkele vervoerwijze door een meerderheid genoemd. Voetgangers en fietsers scoren wel weer het hoogst als probleemcategorie, met 36 en 28%. Zoveel te ouder, zoveel te meer vindt men dat voetgangers te weinig vrijheid hebben. Voor fietsers is dit patroon niet geheel aanwezig. Bij 'teveel' vrijheid worden bromfietsers even vaak genoemd als het zware verkeer, door 29%, motorrijders door 21% en automobilisten door 19%. Vooral ouderen vinden dat bromfietsers teveel vrijheid hebben, jongeren noemen automobilisten vaker dan anderen.

Automobilisten vinden relatief vaker dat hun categorie te weinig vrijheid heeft. Automobilisten en (brom)fietsers vinden minder vaak dat hun categorie teveel vrijheid heeft.

Discussie

Er lijkt een duidelijke tendens om de bekende kwetsbare groepen inderdaad te weinig beschermd te vinden. De oordelen over de mate van vrijheid die verschillende vervoerwijzen nodig hebben, zijn veel minder extreem. Er is maar een geringe neiging om over de eigen vervoerwijze milder te oordelen.

3.3. Oordelen over overtredingen

Op de vraag welke overtredingen men het meest ernstig of hinderlijk vindt (vraag 8), worden de volgende genoemd:

- het rijden onder invloed	67%
- door rood licht rijden door auto's	62%
- automobilisten die geen voorrang geven aan fietsers of hen afsnijden	51%
- te hard rijden	43%
- auto's op weggedeelte voor fietsers	31%

- geen signaal voor voorsorteren of afslaan	26%
- onvoldoende afstand houden	25%
- door rood licht door voetgangers of fietsers	24%
- doorgang belemmeren door afsnijden of van rijstrook wisselen	20%
- (brom)fietsers op voetpad	19%
- geen richting aangeven door (brom)fietsers	15%
- rechts inhalen	10%
- fout parkeren	8%

Tussen voetgangers en (brom)fietsers doen zich geen noemenswaardige verschillen voor. Voor automobilisten geldt ongeveer dezelfde rangordening van problemen, maar sommige worden vaker genoemd en andere minder vaak. Minder automobilisten noemen: geen voorrang verlenen aan fietsers of hen afsnijden, te hard rijden, geen signaal voor voorsorteren of afslaan, auto's op weggedeelte voor fietsers. Meer automobilisten noemen: onvoldoende afstand houden, doorgang belemmeren door afsnijden of van rijstrook wisselen, geen richting aangeven door (brom)fietsers en rechts inhalen. Ouderen noemen vaker: door rood licht rijden of lopen en te hard rijden, jongeren meer: geen signaal voor voorsorteren of afslaan en auto's op weggedeelte voor fietsers, zij noemen minder: onvoldoende afstand houden.

Op de vraag welke overtredingen het meest worden gemaakt (vraag 9), komt een enigszins andere rangordening.

Van automobilisten worden er zes genoemd:

- te hard rijden	75%
- onvoldoende afstand houden	31%
- door rood licht rijden	25%
- rijden onder invloed	20%
- geen voorrang verlenen	16%
- fout parkeren	11%

Van fietsers worden er acht genoemd:

- geen richting aangeven	59%
- door rood licht rijden	38%
- te hard rijden door bromfietsen	34%
- met walkman op fietsen	30%
- niet opletten bij afslaan	25%
- zigzaggend overal door- en omheen rijden	24%
- over het voetpad rijden	14%
- auto's doorgang belemmeren	6%

Van voetgangers worden er drie genoemd:

- | | |
|---|-----|
| - door rood licht lopen | 39% |
| - verkeerd oversteken, bijv. naast zebrapad | 38% |
| - oversteken zonder op te letten | 36% |

Uitsplitsingen naar verschillend vervoerwijzegebruik leveren geen grote of verrassende afwijkingen op.

Discussie

Wanneer verder invulling aan de eigen verantwoordelijkheid wordt gegeven middels gedragsaanbevelingen, zijn er tal van onderwerpen die bij weggebruikers prioriteit verdienen. Ze vormen niet de enige leidraad voor beleid, maar om weggebruikers te motiveren tot gedragsaanpassingen, verdienen ze extra aandacht.

Bijna de helft, 45%, (maar 39% van de fietsers) zegt 'minder verkeersovertradingen te maken dan anderen', terwijl 16% toegeeft dat bij hen het tegenovergestelde het geval is. Bij toenemende leeftijd is er een vrij sterk stijgende lijn in percentage personen dat zegt minder overtradingen te maken dan anderen (vraag e).

Een grote meerderheid, 80%, vindt dat (brom)fietsers teveel overtradingen maken, iets minder, 76%, vindt dat van automobilisten en veel minder, 37%, vindt dit van voetgangers (vraag c). De meningen over de eigen groep, bijvoorbeeld automobilisten over automobilisten, wijken weinig af van de andere vervoerwijzen. Bij stijgende leeftijd is men eerder van mening dat er teveel overtradingen worden gemaakt.

Meer politietoezicht zal bij 42% leiden tot minder overtradingen, bij 36% niet. Met leeftijd is er weer een sterk verband, 58% van de jongeren zal door toenemend politietoezicht minder overtradingen maken. Van de (brom)-fietsers geldt dit voor 46% (vraag i).

Met de huidige mate van politietoezicht is 46% ontevreden, 30% tevreden. Voetgangers en personen tussen de 40 en 60 jaar zijn relatief vaker ontevreden (vraag ll).

Discussie

De weggebruikers vinden in grote mate dat er teveel overtradingen worden gemaakt en men richt zich dan op al het rijdende verkeer. Ouderen hebben meer problemen met overtradingen dan anderen en het is bekend dat dit niet alleen gevoelsmatig zo is.

3.4. Kennisname van de wijziging van het RVV

Begin oktober, toen de enquête werd gehouden net voordat de voorlichtingscampagne begon, zei 23% van de ondervraagden al te hebben gehoord of gelezen dat het reglement zou gaan veranderen. Van de automobilisten 29%, van de ouderen 20% (vraag 12).

Op de vraag wat er zou gaan veranderen (vraag 12b), bleef van degenen die op de hoogte waren, 20% het antwoord schuldig (er waren hier geen antwoord-categorieën voorgelegd). De regel die het meest werd genoemd, betrof rechtsaf door rood voor (brom)fietsers, 27%. Verder meende 12% dat de voorrang op rotondes zou veranderen, 11% noemde de gele knipperlichten bij oversteekplaatsen en eveneens 11% dat er minder borden zullen zijn. Door 6% werden genoemd voorrang voor voetgangers bij zebra's, verlaging maximum snelheid binnen de bebouwde kom en geen verplichting tot voorsorteren voor auto's die linksaf slaan. Gebruik van de vluchtstrook in alleen noodgevallen werd door 5% genoemd, verbod om verdrijvingsvlakken te gebruiken door 3%. Vergelijking tussen vervoerwijzen en leeftijdsgroepen is weinig zinvol vanwege de kleine aantallen (N=156). Degenen die niet op de hoogte zijn, is ook gevraagd wat ze denken dat er gaat veranderen. Van hen kan 58% niets noemen. Verlaging maximum snelheid binnen de bebouwde kom wordt door 10% genoemd, rechtsaf door rood voor (brom)fietsers door 7%, voorrang op rotondes door 5% en voorrang voor voetgangers bij zebra's door 4% (vraag 12f).

Ruim de helft, 56%, vindt de veranderingen een verbetering, 8% een verslechtering. Jongeren en (brom)fietsers houden zich hierbij veel vaker op de vlakke (vraag 12a).

Via kranten heeft 36% van de veranderingen vernomen, 26% 'van horen zeggen', 14% via de tv, 7% via tijdschriften en 5% via de radio (vraag 12c). De juiste invoeringsdatum wordt door 22% genoemd (vraag 12d).

Discussie

Het is moeilijk te zeggen of de bekendheid met de wijziging van het RVV voorafgaande aan de campagne al veel of weinig is. Het valt op dat er toch al diverse concrete veranderingen worden genoemd, hoewel er ook veranderingen worden genoemd die niet juist zijn.

3.5. Inzicht in de bedoeling van de wijziging van het RVV

Gevraagd is of men de campagneleus 'Geef je verstand eens voorrang', heeft gehoord, gezien of gelezen. Opmerkelijk veel mensen, 27%, antwoorden bevestigend (vraag 13). Op de vraag wat men daaronder dan verstaat, zegt men het vaakst:

- | | |
|---|-----|
| - eerst denken voor je wat doet | 32% |
| - beter opletten in het verkeer | 24% |
| - verstandig gedrag in het verkeer | 21% |
| - ook aan een ander denken in het verkeer | 8% |

Discussie

Op grond van de voormeting is over de mate van inzicht in de bedoeling van het nieuwe RVV nog weinig te zeggen. De betekenis van de campagneleus wordt goed begrepen.

3.6. Motivatie om van de wijzigingen kennis te nemen

De grote meerderheid, 81%, heeft de indruk niet goed geïnformeerd te zijn (vraag 12e), 74% heeft behoefte aan informatie, van de automobilisten 81% en van de groep 20 t/m 39-jarigen 85% (vraag 12g).

Voor het halen van informatie denkt 53% bij de politie terecht te kunnen, 31% bij de ANWB, 27% bij VVN, 15% bij de gemeente, 12% bij Postbus 51, 12% bij 'media', 8% bij een rijschool, 7% bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 6% bij het CBR, 6% bij een Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid, 5% bij een postkantoor en 3% op scholen (vraag 12h).

Precies een kwart is van plan zelf informatie te gaan halen, met opnieuw relatief meer automobilisten en personen tussen de 20 en 40 jaar (vraag 12j). Die groep zal dat het meest bij de politie doen, gevolgd door de ANWB, VVN, postkantoor, gemeente, rijschool en postbus 51 (vraag 12k). Drie procent heeft al informatie gehaald (vraag 12i).

Discussie

De behoefte aan informatie is groot. Dat de meesten zeggen niet actief daar achteraan te gaan, hoeft niet verwonderlijk te zijn, omdat de veranderingen de gehele bevolking betreffen en men mag verwachten dat de overheid zelf een campagne zal voeren. Misschien speelt hierin ook mee dat men de reikwijdte van de veranderingen nog niet kende.

3.7. Kennis over een aantal bestaande regels die gaan veranderen

Over een aantal concrete verkeersregels zijn vragen gesteld. Ze hadden als het ware de vorm van multiple-choice. Men werd gevraagd aan te geven welke regel de juiste is en welke men het meest wenselijk vindt.

Op de vraag over linksaf voorsorteren van auto's was het antwoordpatroon verscheiden. De verschillen betreffen echter vooral nuances. Formeel juist volgens de oude regel antwoordt 39%, 44% zegt er bij dat gekeken moet worden welke mogelijkheden er zijn om voor te sorteren (vraag 14). Ruim de helft van alle ondervraagden, 54%, vindt het wenselijk om het voorsorteren te laten afhangen van de mogelijkheden of wenselijkheden (vraag 14a).

Automobilisten hechten meer aan de oude formele regel, voetgangers en (brom)fietsers vinden dus relatief vaker dat automobilisten moeten inspelen op de situatie en omstandigheden.

Rechtsaf door rood voor (brom)fietsers mag volgens 45% niet. Onwenselijk vindt 28% het, terwijl 32% vindt dat het toegestaan moet zijn wanneer dat is aangegeven en anderen niet worden gehinderd. De (brom)fietsers zelf zijn geen grotere voorstander van verandering van de regel, ook de jongste leeftijdsgroep is dat niet (vragen 15 en 15a).

De meeste mensen, 73%, zeggen te weten wat een geel knipperlicht bij een oversteekplaats in de toekomst zal betekenen. Van hen geeft 43% een goed antwoord, 42% zegt 'extra goed opletten' en 14% zit er duidelijk naast (21% van de jongste leeftijdscategorie): je hebt voorrang, maar het rijdend verkeer heeft geen rood. Nadat de betekenis was uitgelegd, achtte 45% dit een verslechtering, 35% een verbetering. Voetgangers achten het minder vaak een verbetering, 31%, en de oudste leeftijdsgroep vindt het vaker een verslechtering, 52%. Er zijn maar weinigen die vinden dat alle voetgangers in staat zijn om op eigen risico over te steken, 7%. De meeste voetgangers zijn er volgens 55% wel toe in staat, 32% denkt het van een minderheid en 6% van bijna geen enkele voetganger (vragen 16, 16a, b en c).

Tweederde van de ondervraagden weet dat een voetganger pas voorrang kan hebben wanneer hij op een zebrapad staat en nog niet er voor, van de voetgangers weet 57% dit. Als bestuurder van een voertuig geeft 16% desondanks (vrijwel) altijd voorrang aan een voetganger die nog op het trottoir voor een zebra staat, 23% meestal wel, 21% soms wel/soms niet, 11% meestal niet en 11% (vrijwel) nooit. Autobestuurders doen dat relatief vaker, de jongste leeftijdscategorie relatief minder vaak. Wanneer een voetganger op een zebrapad staat, zegt 66% (vrijwel) altijd voorrang te geven en 13% meestal

wel. Automobilisten scoren hier duidelijk hoger met 87% (vragen 17, 18a en 18b).

De meningen over het gebruik van de vluchtstrook zijn verdeeld. Van de autobestuurders vindt 49% dat ze gebruikt mag worden bij het oprijden van een autosnelweg, maar 47% zegt van niet. '(Vrijwel) nooit' maakt 40% er gebruik van, 11% (vrijwel) altijd, 13% meestal wel, 18% soms wel/soms niet en 17% meestal niet (vragen 19a en 19b).

Van de automobilisten denkt 54% dat matrixborden met een snelheidsaanduiding een advies geven, 43% dat de aanduiding een gebod is. De meesten, 54%, volgen de aanduiding (vrijwel) altijd op, 26% meestal wel, 12% soms wel/soms niet, 7% meestal niet en 2% (vrijwel) nooit. Langzamer dan de aanduiding gaat 5% rijden, terwijl 28% een hogere snelheid aanhoudt, waarvan 37% meer dan 10 km harder rijdt (vraag 20a, b, c en d).

De meeste automobilisten, 61%, weten dat het niet is toegestaan over verdrijvingsvlakken te rijden. Een minderheid, 39%, dat doet (vrijwel) nooit, 28% meestal niet, 26% soms wel/soms niet, 5% meestal wel en 1% (vrijwel) altijd (vragen 21a en b).

Het is niet verplicht bij elke zijdelingse verplaatsing richting aan te geven, zegt 57%, terwijl 35% vindt dat dit wel verplicht is. Vanaf een parkeerplaats doet 69% het (vrijwel) altijd, bij het inhalen naar een linker rijbaan gaan doet 89% het (vrijwel) altijd, maar bij het teruggaan doet maar 42% dit (vrijwel) altijd en 27% (vrijwel) nooit (vragen 22a, b, c en d).

De betekenis van een gebroken gele streep langs het trottoir is volgens 41% een parkeerverbod, terwijl 40% het niet weet. De betekenis van een doorgetrokken gele streep is volgens 74% een parkeerverbod en volgens 20% een stopverbod (vragen 23a en b).

In een colonne, bijv. naar een begrafenis, mag volgens 62% door rood licht worden gereden wanneer het voorste gedeelte groen licht had. Van de automobilisten denkt er maar 55% zo over.

Discussie

De antwoorden op vragen over specifieke regels zullen in de na-meting moeten worden vergeleken, om na te gaan of men de nieuwe regels beter begrijpt dan de oude. Duidelijk is wel dat de kennis over de verkeersregels soms sterk te wensen overlaat.

3.8. Opvattingen en verwachtingen over de gevolgen van een aantal concrete veranderingen

Over een aantal veranderingen die hierboven ook al aan de orde zijn geweest, is nog apart gevraagd of men die een verbetering of verslechtering vindt en of men verwacht dat hiermee weggebruikers meer rekening met elkaar gaan houden.

Van alle ondervraagden vindt 38% de invoering van gele knipperlichten bij oversteekplaatsen een verslechtering en 42% een verbetering. Opvallend is dat voetgangers zelf, evenals trouwens (brom)fietsers, deze verandering vaker een verslechtering vinden dan automobilisten. Iets meer dan de helft, 52%, denkt niet dat men als gevolg hiervan meer rekening met elkaar zal gaan houden, 37% denkt van wel. De automobilisten zijn optimistischer (vragen 25a en b).

Verandering van de voorrangregel bij zebrapaden is volgens 61% een verbetering en volgens 21% een verslechtering. Precies de helft denkt dat men hiermee meer rekening met elkaar zal gaan houden (vragen 26a en b).

Rechtsaf door rood voor (brom)fietsers is volgens 48% een verbetering, waarbij de jongste leeftijdscategorie iets positiever is. De vraag of men hiermee meer rekening met elkaar gaat houden, is hier minder relevant, 32% meent van wel (vragen 27a en b).

De meerderheid, 69%, vindt het een verslechtering dat auto's niet meer verplicht zijn tot voorsorteren bij linksafslaan, van de automobilisten zelfs 78%. De meesten verwachten dan ook niet dat men meer rekening met elkaar zal gaan houden als gevolg van deze verandering (vragen 28a en b). De regel dat een vluchtstrook alleen in noodgevallen mag worden gebruikt, is volgens 62% een verbetering. De gevolgen voor sociaal gedrag worden verschillend ingeschat, 41% schat ze positief in, 40% denkt niet dat men meer rekening met elkaar gaat houden.

De stringentere regel over de verdrijvingsvlakken is volgens 54% een verbetering en volgens 17% een verslechtering. Toch verwacht 41% er niet van dat men meer rekening met elkaar gaat houden, tegenover 39% wel.

Discussie

Een deel van de concreet aan de orde gestelde veranderingen wordt door een meerderheid een verbetering geacht, een ander deel wordt echter door een meerderheid als een verslechtering gezien. De meerderheid is telkens niet erg groot, zodat de meningen nogal verdeeld zijn. Er is een tendens

om meer voordelen voor het langzaam verkeer licht positief te vinden evenals een striktere aanpak van automobilisten. Wanneer een meerderheid een verbetering ziet, wil dat nog niet zeggen dat een meerderheid denkt dat men in een situatie waarin de regel van toepassing is, meer rekening met elkaar gaat houden. Daarover is de scepsis nog groter. Het lijkt er op dat men voor verbetering van gedrag verkeersregels wel een voorwaarde vindt, maar er is nog meer voor nodig. Het is overigens ook logisch dat men eerst wil afwachten wat er gebeurt alvorens optimistisch te zijn.

3.9. Samenvattende discussie

De betrokkenheid bij verkeersveiligheid is niet bijzonder groot te noemen, maar behoefte aan informatie is er wel op grote schaal. Het lijkt op een afwachtende houding, maar men zal kennis nemen van ontwikkelingen.

Voorafgaande aan de voorlichtingscampagne over het nieuwe RVV was er al enige bekendheid over de veranderingen. Daarbij werden ook al concrete veranderingen genoemd. Men wil er kennis van nemen, maar de meesten zijn niet van plan daar actief achteraan te gaan. Misschien speelt hierin mee dat men de reikwijdte van de veranderingen nog niet kende.

Weggebruikers laten in hun kritiek op verkeersregels een mengeling van hinder, dreiging van gevaar en onzekerheid doorklinken. Die aspecten zijn met elkaar verbonden. In campagnes kan men inspelen op al deze aspecten. Dat zal de betrokkenheid bij regelkennis en gedragsaanbevelingen ten goede komen.

Er is behoefte aan veranderingen, men vindt dat er teveel overtredingen worden gemaakt, men onderschrijft de noodzaak van meer verantwoordelijkheid, men vindt meer bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemers noodzakelijk. De meerderheid acht de aangekondigde veranderingen in het algemeen een verbetering, maar er leeft niet de opvatting dat er minder regels moeten komen en over enkele concrete nieuwe regels is men minder positief. De meningen over die regels tenderen er naar om meer voordelen voor het langzame verkeer licht positief te vinden, evenals een striktere aanpak van automobilisten. Verder lijkt het er op dat men in sterke mate wil terugvallen op regels en politietoezicht.

4. HET VERVOLG

In 1992 zal de eerste nameting plaatsvinden, wellicht in 1993 gevolgd door een tweede nameting.

Om een goede vergelijking te maken met de voormeting moeten de vragen zoveel mogelijk gehandhaafd worden. Maar er moet ook ingespeeld worden op (nieuwe) beleidsvragen.

De uitsplitsing van de gegevens naar leeftijd en vervoerwijze is zinvol gebleken. Aanbevolen wordt om dezelfde uitsplitsing in de nameting te hanteren.

Er is op de gegevens nog een PRINCALS-analyse gedaan. Doel was om samenhang c.q. discriminatie tussen variabelen na te gaan. Wellicht is er daarmee nog een ander onderscheid tussen respondenten te maken dan alleen op basis van leeftijd en vervoerwijze. Dit onderscheid zou betrekking kunnen hebben op bepaalde opvattingen van weggebruikers.

Nadat een aantal vragen is geselecteerd waarvan verondersteld wordt dat ze bruikbaar zijn voor een dergelijk onderscheid, kwamen drie van elkaar onafhankelijke dimensies naar voren die samen redelijk representatief lijken voor de vragenlijst, hoewel de bijdrage van de derde nauwelijks voldoende is. De eerste dimensie is het beste te beschouwen als beleving van onveiligheid, de tweede heeft betrekking op de bewering dat men minder overtredingen maakt dan anderen, de derde op de opvatting dat weggebruikers meer vrijheid van handelen moeten hebben. In de nadere analyses van de resultaten van de nameting zou voor elke dimensie één vraag geselecteerd kunnen worden die als achtergrondvariabele dient voor de antwoorden op enkele andere belangrijke vragen. Wellicht levert dit nog enkele interessante gezichtpunten op.

LITERATUUR

Akerboom, A. (1991). Evaluatie RVV 1990; Een mondeling vragenlijstonderzoek onder weggebruikers. Werkgroep Veiligheid R-91/41, R.U. Leiden.

R+M, Research & Marketing bv. (1991). Rapport van een onderzoek onder de Nederlandse bevolking ter evaluatie van het t.v.-programma "Dücker en Oudenrijn", voorheen "De familie Oudenrijn". R+M, Research & Marketing Heerlen.

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

BIJLAGE

Vragenlijst Verkeer en Veiligheid. NSS Marktonderzoek BV.



bijlage: kaartenboek kaart 2 t/m 10 en zelfinvullijst

Enq: NEEM HET NUMMER OVER VAN HET SELECTIEFORMULIER.

Enq: HIER NUMMER VERSTREPEN DAT HIERBOVEN IS VERKILD

_____ 672

Enq: NOTEER BEGINTIJD _____

INLEIDING: Goeden..... Wij houden momenteel een onderzoek over het verkeer en de verkeersveiligheid. Mag ik u daarover een paar vragen stellen?

Vraag 1a. Rijdt u zelf wel eens auto ?

ja..... 365 54% 672
neen..... 307 46%

Vraag 1b. Rijdt u zelf meer of minder dan 10 000 km per jaar ?

10.000 km of minder..... 203 56% 365
meer dan 10.000 km..... 138 38%
toes..... 24 7%

Vraag 2a. Enq: GEEF KAART 1

Op welke wijze neemt u varder zoal aan het verkeer deel ? Geef uw antwoord naar met behulp van deze kaart.

Enq: MEER ANTWOORDEN MOGELIJK

voetganger..... 549 82% 672
openbaar vervoer..... 319 47%
fiets..... 550 82%
bromfietser..... 60 9%
motorrijder..... 13 2%
autobestuurder..... 365 54%
vrachtwagenchauffeur..... 9 1%
buschauffeur..... 8 1%
passagier in de auto..... 348 52%

Vraag 2b. Enq: NOGMAALS KAART 1

Op welke wijze neemt u de meeste uren aan het verkeer deel ?

Enq: SLECHTS EEN ANTWOORD

voetganger..... 118 18% 672
openbaar vervoer..... 95 14%
fiets..... 212 32%
bromfietser..... 26 4%
motorrijder..... 4 1%
autobestuurder..... 203 30%
vrachtwagenchauffeur..... 4 1%
buschauffeur..... 4 1%
passagier in de auto..... 6 1%

Vraag 2c. Wat is uw leeftijd ?

_____ 672

Enq: CONTROLEER QUOTA:

Enq: EENKE SELECTIEGESPREK, GA VERDER MET HET HOOFDFORMULIER ALS O.P. AAN DE VERKISTEN VOLDOET

HOOFDFORMULIER

Enq: HIERONDER HET NUMMER VERSTREPEN

_____ 672

Enq: INDIEN RESPONDENT HOORT ALS BESTUURDER VAN EEN AUTO/MOTOR/ BUS OF VRACHTAUTO AAN HET VERDERE DEKLAREREN DIRECT DOOR NAAR AANWELZING A.

Vraag 3. Hoe lang rijdt u zelf al auto of motor ?

Op: INDIEN BEIDE, LANGSTE TIJD VAN DEZE TWEE NEMEN

minder dan 2 jaar.....	49	13%	366
2 tot 4 jaar.....	20	5%	
4 tot 7 jaar.....	31	8%	
7 tot 10 jaar.....	25	7%	
10 tot 15 jaar.....	38	10%	
15 jaar of langer.....	196	54%	
toga.....	7	2%	

Vraag 4. Hoeveel kilometer per jaar rijdt u zelf ?

Op: INDIEN O.P. OOK ALS BUS- OF RACEWAGENCHAUFFEUR AAN HET VERKEER DEELNEEMT, DAAR HET TOTAAL AANTAL KILOMETERS DAT HIJ MET DE VERSCHILLENDE VERVOERSMIDDELEN MAAKT VRAGEN

minder dan 5000 km.....	104	28%	366
5000 tot 10000 km.....	107	29%	
10000 tot 20000 km.....	101	28%	
20000 km of meer.....	45	12%	
toga.....	9	2%	

Vraag 5. Personenauto's kunnen voor verschillende doeleinden worden gebruikt. Gebruikt u de auto zelf wel eens Op: LEES OP

privé (recreatief).....	352	98%	359
woon- werk- of school verkeer.....	130	36%	
zakelijk (beroep).....	66	18%	
bestuurt nooit een personenauto.....	1	0%	

Vraag 5a. En waarvoor gebruikt u de personenauto het meest ?

Op: ÉÉN ANTWOORD, LEES OP

privé (recreatief).....	266	73%	365
woon- werk- of school verkeer.....	57	16%	
zakelijk (beroep).....	33	9%	
bestuurt nooit een personenauto.....	0	0%	
toga.....	9	2%	

AANW. A. Op: GEEF DE ZELFINVULLIJST.

Ik wil nu verder gaan met deze vragenlijst. Hierop staan een aantal uitspraken. Zou u deze lijst zelf willen invullen door steeds een streep tussen de pijltjes achter het juiste antwoord te zetten ?

Hebt u goed begrepen wat de bedoeling is ?

Op: CONTROLEER ACHTERAF OF DE VRAGENLIJST GOED INGEVULD IS. SCHRIJF EN VERSTREEP HET NUMMER VAN DE VRAGENLIJST ONDER AAN DE ZELFINVULLIJST IN DE DAARVOOR BESTELENDE RUIMTE

Op: LEES VOOR:

Ik ga u nu een aantal vragen stellen over het verkeer. Wilt u bij het beantwoorden van de vragen uitgaan van uw ervaringen in het verkeer ?

Vraag 6a. Op: GEEF KAART 2

Het verkeer op de openbare weg is geregeld door middel van verkeersregels. Hoe tevreden bent u als weggebruiker over de huidige regels ? Geef uw antwoord naar het behulp van deze kaart.

zeer tevreden.....	11	2%	672
tevreden.....	455	68%	
tevreden noch ontevreden...	136	20%	
ontevreden.....	58	9%	
zeer ontevreden.....	2	0%	
toga.....	10	1%	

Vraag 6b. Zijn er volgens u veranderingen wenselijk in deze verkeersregels ?

ja.....	277	41%	672
misschien.....	74	11%	
neen.....	226	34%	
weet niet.....	87	13%	
toga.....	8	1%	

Vraag 7a. Enq: GEEF KAAFT 3 A
 MEER ANTWOORDEN MOGELIJK

Voor welke problemen of verkeerssituaties zouden er nieuwe verkeersregels moeten komen of zouden de bestaande verkeersregels voor moeten worden gewijzigd? Wilt u eerst kijken of de problemen of de situaties op de kaart staan? Als ze op de kaart staan hoeft u alleen maar de letter die voor de situatie of het probleem staat op te noemen. Als uw antwoord niet op de kaart staat of niet volledig, wilt u dan zeggen voor welke problemen of situaties er nog meer nieuwe regels dan wel wijzingen moeten komen?

A.....	70	19%	359
B.....	70	19%	
C.....	166	46%	
D.....	173	48%	
F.....	117	33%	
G.....	157	44%	
H.....	131	36%	
J.....	109	30%	
K.....	106	30%	
L.....	81	23%	
weet niet.....	8	2%	
anders, nl			
<hr/>			43 12%
7	2%	0	0%
5	1%	0	0%
1	0%	0	0%
1	0%	0	0%
1	0%	0	0%
29	8%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%

Vraag 7b. Enq: GEEF KAAFT 3 B
 MEER ANTWOORDEN MOGELIJK

Kunt u ook verkeersregels noemen die volgens u beter kunnen verdwijnen?

A.....	62	17%	359
B.....	90	25%	
C.....	88	25%	
geen.....	101	28%	
weet niet.....	50	14%	
anders, nl			
<hr/>			13 4%
2	1%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
1	0%	0	0%
3	1%	0	0%
9	3%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%

Vraag 8. Enq: GEEF KAART 3 C, ALS DE VRAAG 7 NIET
 TELD IS, LEG O.P. DAN NOG EVEN UIT HOE HLJ MET
 KAART MOET WERKEN (ZIE UITLEG BLJ VRAAG 7A)
 ke verkeersovertradingen vindt u het meest
 stig of hinderlijk? Kunt u er enkele, maximaal
 f, noemen? Wilt u wear eerst kijken of de
 utredingen op de kaart staan?

A.....	419	62%	672
B.....	163	24%	
C.....	287	43%	
D.....	206	31%	
F.....	125	19%	
G.....	53	8%	
H.....	343	51%	
J.....	134	20%	
K.....	176	26%	
L.....	99	15%	
M.....	170	25%	
O.....	64	10%	
P.....	452	67%	
R.....	149	22%	
weet niet.....	35	5%	
anders, nl			

<hr/>		
	4	1%
0 0%	0	0%
1 0%	0	0%
6 1%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%

Vraag 9a. Enq: GEEF KAART 3 D
 Welke verkeersovertradingen worden volgens u het
 meest gemaakt door voetgangers?

A.....	265	39%	672
B.....	243	36%	
C.....	255	38%	
weet niet.....	14	2%	
anders, nl			

<hr/>		
	5	1%
5 1%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%

Vraag 9b. Enq: GEEF KAART 3 F
 Welke verkeersovertradingen worden volgens u het
 meest gemaakt door automobilisten of ander
 gemotoriseerd verkeer?

A.....	165	25%	672
B.....	501	75%	
C.....	110	16%	
D.....	75	11%	
F.....	131	19%	
G.....	208	31%	
weet niet.....	4	1%	
anders, nl			

<hr/>		
	1	0%
1 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%
0 0%	0	0%

Vraag 9c. Enq: GEEF KAART 3 G
 Welke verkeersovertrredingen worden volgens u het meest gemaakt door fietsers en bromfietzers ?

A.....	252	38%	672
B.....	170	25%	
C.....	396	59%	
D.....	228	34%	
F.....	96	14%	
G.....	43	6%	
H.....	160	24%	
J.....	204	30%	
weet niet.....	6	1%	
andere, nl			
_____	11	2%	

Vraag 10. Enq: GEEF KAART 3 H
 Welke verkeersovertrredingen maakt u zelf het meest ?

A.....	113	17%	672
B.....	121	18%	
C.....	35	5%	
D.....	80	12%	
F.....	54	8%	
G.....	141	21%	
H.....	167	25%	
weet niet.....	91	14%	
andere, nl			
_____	53	8%	
38	6%	0	0%
1	0%	0	0%
1	0%	0	0%
13	2%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%

Vraag 11. Enq: GEEF KAART 2
 Bent u tevreden over de huidige mate van politietoezicht ?

zeer tevreden.....	15	2%	672
tevreden.....	185	28%	
tevreden noch ontevreden....	165	25%	
ontevreden.....	268	40%	
zeer ontevreden.....	39	6%	
toga.....	0	0%	

Vraag 12. De verkeersregels en verkeerswetens worden in ons land samen het Reglement verkeersregels en Verkeerswetens RVV. Hebt u misschien gehoord of gelezen dat dit reglement is veranderd of gaat veranderen ?

ja.....	156	23%	672
neen.....	516	77%	
toga.....	0	0%	

Vraag 12a. Enq: GEEF KAART 10
 Dankt u dat de veranderingen in het algemeen een verbetering zijn of een verslechtering zijn voor de verkeersveiligheid ?

een duidelijke verbetering.	5	1%	156
een verbetering.....	83	53%	
geen verbetering, geen verslechtering.....	51	33%	
een verslechtering.....	12	8%	
een duidelijke verslechtering.....	0	0%	
toga.....	5	3%	

Vraag 12b. Wat gaat er volgens u veranderen ?
 Enq: SPONTAAN, NIET HELPEN, GOED DOORVRAGEN

gele knippellichten bij
 verkeersoversteekplaatsen.. 17 11% 156

voorrang voor voetgangers
 op zebra's wanneer zij op
 het punt staan over te
 steken..... 10 6%

rechtsaf door rood voor
 (brom)fietzers waar dit is
 aangegeven..... 42 27%

geen verplichting tot
 voorsorteren voor auto's
 die linksaf willen slaan... 9 6%

weggebruikers op autowegen
 en autosnelwegen mogen
 slechts in noodgevallen nog
 gebruik maken van de
 vluchtstrook, vluchthaven
 of berm..... 7 4%

het is niet toegestaan om
 over verdrijvingsvlakken
 heen te rijden..... 4 3%

andere, nl

81 52%

18 12%	0 0%
17 11%	0 0%
3 2%	0 0%
10 6%	0 0%
1 1%	0 0%
36 23%	0 0%
30 19%	0 0%
0 0%	0 0%
0 0%	0 0%
0 0%	0 0%
0 0%	0 0%
0 0%	0 0%

Vraag 12c. Hoe hebt u van die veranderingen
 vernomen ?

Enq: NIET HELPEN, MEER ANTWOORDEN MOGELIJK

TV..... 21 14% 154

radio..... 7 5%

tijdschriften..... 11 7%

kranten..... 56 36%

van horen zeggen..... 40 26%

andere..... 47 31%

Vraag 12d. Wanneer gaan die veranderingen naar u
 west in ?

Enq: NIET HELPEN, MAAR ÉÉN ANTWOORD

voor 1 november 1991..... 22 14% 156

op 1 november 1991..... 34 22%

tussen 1 november 1991 en 1
 januari 1991..... 7 4%

op 1 januari 1992..... 22 14%

na 1 januari 1992..... 12 8%

west niet..... 59 38%

Vraag 12e. Heeft u de indruk goed geïnformeerd te
 zijn over de aanstaande veranderingen in de
 verkeersregels ?

ja..... 24 15% 156

neen..... 127 81%

toes..... 5 3%

Aantw. B. Enq: GA VERDER MET VRAAG 12 G

Vraag 12f. Wat denkt u dat er gaat veranderen ?
 Enq: SPONTAAN, NIET HELPEN, GOED DOORVRAGEN

gele knippellichten bij
 verkeersoversteekplaatsen.. 21 4% 516

voorrang voor voetgangers
 op zebra's wanneer zij op
 het punt staan over te
 steken..... 21 4%

rechtsaf door rood voor
 (brom)fietzers waar dit is
 aangegeven..... 37 7%

geen verplichting tot
 voorsorteren voor auto's
 die linksaf willen slaan... 2 0%

weggebruikers op autowegen
 en autosnelwegen mogen
 slechts in noodgevallen nog
 gebruik maken van de
 vluchtstrook, vluchthaven
 of berm..... 13 3%

het is niet toegestaan om
 over verdrijvingsvlakken
 heen te rijden..... 10 2%

andere, nl

150 29%

25 5%	0 0%
8 2%	0 0%
4 1%	0 0%
54 10%	0 0%
4 1%	0 0%
11 2%	0 0%
48 9%	0 0%
100 58%	0 0%
0 0%	0 0%
0 0%	0 0%
0 0%	0 0%
0 0%	0 0%

Vraag 12g. Beant u behoeftes aan informatie over deze veranderingen in de verkeersregels ?	Vraag 12h. Beant u welke instanties u kunnen informeren over de veranderingen in de verkeersregels ?	Vraag 12i. Beant u van plan om informatie te gaan inwinnen ?
Ja..... 498 74\$ 672	Ja..... 168 25\$ 672	Ja..... 168 25\$ 672
neen..... 169 25\$	neen..... 504 79\$	neen..... 485 72\$
Loga..... 5 1\$		Loga..... 5 1\$
<p>Vraag 12k. Beant u wie of welke instantie gaat u die informatie halen ?</p> <p>Beant NIET HELPEN, NIET ANTWOORDEN HOEGELIJK</p>		
gemeente..... 100 16\$ 631	gemeente..... 20 12\$ 168	
politie..... 353 56\$	politie..... 52 31\$	
ANWB..... 208 33\$	ANWB..... 35 21\$	
VVN..... 184 29\$	VVN..... 25 15\$	
regionaal orgaan verkeersvrijheid..... 39 6\$	regionaal orgaan verkeersvrijheid..... 2 1\$	
rijjschool..... 51 8\$	rijjschool..... 17 10\$	
CBR..... 42 7\$	CBR..... 8 5\$	
Postbus 51 (overheid)..... 88 14\$	Postbus 51 (overheid)..... 16 10\$	
scholen..... 19 3\$	scholen..... 3 2\$	
postkantoor..... 35 6\$	postkantoor..... 22 13\$	
Ministerie van Verkeer en Waterstaat..... 47 7\$	Ministerie van Verkeer en Waterstaat..... 4 2\$	
Media..... 88 14\$	Media..... 6 4\$	
Overig..... 101 16\$	Overig..... 23 14\$	
<p>Vraag 13i. Beant u welke informatie ingewonnen bij een of meer instanties ?</p>		
Ja..... 21 3\$ 672	Ja..... 182 27\$ 672	
neen..... 644 96\$	neen..... 485 72\$	
Loga..... 7 1\$	Loga..... 5 1\$	
<p>Vraag 13. Beant u de leuzen 'Geef je verstand eens voorrang' wel eens gehoord, gezien of gelezen ?</p>		

Vraag 13a. Waaraan dankt u wanneer u deze leus koort, wat verstaat u eronder ?

Enq: SPONTAAN, NIET HELPEN

BETER OPLETTEN in het verkeer..... 163 24% 672

ook aan EEN ANDER DENKEN in het verkeer..... 56 8%

EERST DENKEN voor je wat doet..... 213 32%

VERSTANDIG gedrag in het verkeer..... 144 21%

je moet niet alles van de verkeerregels laten afhangen..... 20 3%

je moet je NIET ASOCIAAL gedragen..... 29 4%

anders, nl
..... 73 11%

19	3%	0	0%
7	1%	0	0%
13	2%	0	0%
4	1%	0	0%
8	1%	0	0%
28	4%	0	0%
39	6%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%
0	0%	0	0%

Enq: LEES VOOR:

Ik ga nu verder met een aantal vragen over enkele concrete regels. We willen soms van u weten hoe de regel luidt, soms wat u van de regel vindt. Het gaat niet om een examen. We zijn benieuwd wat de gemiddelde Nederlander weet van bepaalde regels en ook hoe men tegen bepaalde regels aankijkt.

Vraag 14. Enq: GEEF KAART 4

Op deze kaart staan 5 manieren waarop een automobilist kan handelen wanneer hij of zij linksaf wil slaan. Welke manier is volgens de huidige regels juist ? Noemt u naar de letter die voor het juiste antwoord staat.

A.....	262	39%	672
B.....	189	28%	
C.....	108	16%	
D.....	45	7%	
F.....	36	5%	
toga.....	32	5%	

Vraag 14a. Welke van deze manieren vindt u het meest wenselijk ? Noemt u naar weer de letter.

A.....	189	28%	672
B.....	211	31%	
C.....	153	23%	
D.....	62	9%	
F.....	35	5%	
toga.....	22	3%	

Vraag 15. Enq: GEEF KAART 5

Op deze kaart staan een aantal uitspraken over fietsers en bromfietzers. Welke van deze uitspraken is juist ? Noemt u naar weer de letter.

Enq: MAAR EEN ANTWOORD

A.....	17	3%	672
B.....	149	22%	
C.....	55	8%	
D.....	141	21%	
F.....	300	45%	
toga.....	10	1%	

Vraag 15a. En wat vindt u het meest wenselijk ? Noemt u naar weer de letter.

Enq: EEN ANTWOORD

A.....	29	4%	672
B.....	108	16%	
C.....	123	18%	
D.....	215	32%	
F.....	189	28%	
toga.....	8	1%	

Vraag 16. In de toekomst wordt een deel van de oversteekplaatsen die van verkeerslichten zijn voorzien, uitgerust met een geel knipperlicht. Heeft u een idee wat het gele licht betekent ?

ja.....	490	73%	672
neen.....	157	23%	
geen mening.....	25	4%	

VRAAG 16A. ENQ: GEEF KAART 6

WELKE BETEKENIS HEEFT DIT GELE LICHT VOLGENS U?

ENQ: EEN ANTWOORD

S16A

A.....	204	42%	490
B.....	212	43%	
C.....	70	14%	
toga.....	4	1%	

Vraag 16b. Het gele licht betekent dat voetgangers op bepaalde kruispunten met verkeerslichten niet op groen licht hoeven te wachten maar met geel knipperlicht op eigen risico mogen oversteken. Is dit volgens u een verbetering, maakt het volgens u niet uit of vindt u dit een verslechtering?

verbetering.....	232	35%	672
maakt niet uit.....	121	18%	
verslechtering.....	302	45%	
weet niet.....	17	3%	

Vraag 16c. Welk deel van alle voetgangers is volgens u in staat om op eigen risico over te steken? Zijn dat vrijwel alle voetgangers, de meeste voetgangers, is het een minderheid of is het vrijwel geen enkele voetganger?

(vrijwel) alle.....	45	7%	672
meeste.....	372	55%	
minderheid.....	217	32%	
(vrijwel) geen enkele.....	37	6%	
toga.....	1	0%	

Vraag 17. Enq: GEEF KAART 7

Op deze kaart staan twee situaties met voetgangers beschreven. In welke situatie heeft de voetganger voorrang, in situatie A, in situatie B of in beide situaties?

A.....	103	15%	672
B.....	447	67%	
in beide situaties.....	115	17%	
weet niet.....	7	1%	

Vraag 17b. Enq: EVENTUEEL INVULLEN ZONDER TE VRAGEN.

Bestuurt u zelf wel eens een auto, motor, vrachtauto, bus, fiets of bromfiets?

ja.....	624	93%	672
neen.....	48	7%	

Vraag 18a. Enq: GEEF KAART 8

Als een voetganger op het trottoir voor een zebrapad staat, en nog niet op het zebrapad zelf, hoe vaak geeft u dan voorrang?

(vrijwel) altijd.....	99	16%	624
meestal wel.....	142	23%	
soms wel/soms niet.....	131	21%	
meestal niet.....	71	11%	
(vrijwel) nooit.....	74	12%	
toga.....	107	17%	

Vraag 18b. Enq: GEEF KAART 8

En als een voetganger op het zebrapad staat, hoe vaak geeft u dan voorrang?

(vrijwel) altijd.....	413	66%	624
meestal wel.....	78	13%	
soms wel/soms niet.....	18	3%	
meestal niet.....	1	0%	
(vrijwel) nooit.....	6	1%	
toga.....	108	17%	

Vraag 18c. Enq: EVENTUEEL INVULLEN ZONDER TE VRAGEN.

Bestuurt u zelf wel eens een auto, motor, vrachtauto of bus?

ja.....	366	59%	624
neen.....	258	41%	

Vraag 19a. Enq: GEEF KAART 8

Maakt u bij het oprijden van een autosnelweg wel eens gebruik van de vluchtstrook als u nog niet kunt invoegen voordat de vluchtstrook begint?

(vrijwel) altijd.....	40	11%	366
meestal wel.....	48	13%	
soms wel/soms niet.....	65	18%	
meestal niet.....	62	17%	
(vrijwel) nooit.....	148	40%	
toga.....	3	1%	

Vraag 19b. Is het toegestaan bij het oprijden van een autosnelweg gebruik te maken van de vluchtstrook?

ja.....	179	49%	366
neen.....	172	47%	
weet niet.....	15	4%	

Vraag 20a. Enq: GEEF KAART 8

Op een aantal wegen komen snelheidsaanduidingen voor op elektronische matrixborden boven de weg. Volgt u deze aanduiding altijd direct op?

(vrijwel) altijd.....	196	54%	366
meestal wel.....	95	26%	
soms wel/soms niet.....	43	12%	
meestal niet.....	25	7%	
(vrijwel) nooit.....	6	2%	
toga.....	1	0%	

Vraag 20b. Wanneer u uw snelheid aanpast naar inleiding van de matrixborden, houdt u zich dan strikt aan de aangegeven snelheid, rijdt u langzamer dan de aangegeven snelheid of ligt uw snelheid hoger dan de aangegeven snelheid?

langzamer.....	18	5%	360
strikt aan aangegeven snelheid.....	237	66%	
hoger dan aangegeven snelheid.....	101	28%	
toega.....	4	1%	

Vraag 20c. Hoeveel harder rijdt u dan ?

0 tot 5 km harder.....	14	14%	101
5 tot 10 km harder.....	48	48%	
10 tot 15 km harder.....	22	22%	
15 tot 20 km harder.....	14	14%	
20 km harder of meer.....	2	2%	
toega.....	1	1%	

Vraag 20d. Betakent een aanduiding op een matrixbord een advies of is het een gebod om u aan die snelheid te houden ?

advies.....	198	54%	366
gebod.....	157	43%	
weet niet.....	11	3%	

Vraag 21a. Enq: GEEF KAART 8

Bij nadaring van een wegversmalling of bij vermindering van het aantal rijstroken zijn vaak schuine witte strepen op de weg geschilderd, zogenaamde verdrijvingsvlakken. Rijdt u hier wel eens overheen ?

(vrijwel) altijd.....	5	1%	366
meestal wel.....	18	5%	
soms wel/soms niet.....	96	26%	
meestal niet.....	101	28%	
(vrijwel) nooit.....	144	39%	
toega.....	2	1%	

Vraag 21b. Is het altijd, soms of nooit toegestaan om hier over heen te rijden?

altijd toegestaan.....	29	8%	366
soms toegestaan.....	86	23%	
nooit toegestaan.....	222	61%	
weet niet.....	29	8%	

Vraag 22a. Enq: GEEF KAART 8

Als u van een parkeerplaats de rijbaan oprijdt, hoe vaak geeft u dan richting aan?

Vraag 22b. Als u bij het inhalen van de rechter naar de linkerrijbaan gaat, hoe vaak geeft u dan richting aan?

Vraag 22c. En als u NA het inhalen weer terug gaat naar de rechterbaan, hoe vaak geeft u dan richting aan?

	(vrijwel) altijd	meestal wel	soms wel/soms niet	meestal niet	(vrijwel) nooit	toega
vraag 22 A	252 69%	31 8%	22 6%	18 5%	41 11%	2 1%
vraag 22 B	325 89%	20 5%	12 3%	2 1%	4 1%	3 1%
vraag 22 C	153 42%	27 7%	50 14%	34 9%	99 27%	3 1%

Vraag 22d. Is het verplicht bij elke zijdelingse verplaatsing, dus zowel naar links als naar rechts, richting aan te geven ?

ja.....	129	35%	366
neen.....	207	57%	
weet niet.....	30	8%	

Vraag 23a. Wat is de betekenis van een gebroken gele streep langs het trottoir ?

Enq: NIET HELPEN, ~~KEIN~~ ANTWOORD

stopverbod.....	45	12%	366
parkeerverbod.....	149	41%	
anders.....	29	8%	
weet niet.....	143	39%	

Vraag 23b. Wat is de betekenis van een doorgetrokken gele streep langs het trottoir ?
 Enq: NIET HELPEN, EEN ANTWOORD

stopverbod.....	72	20%	366
parkeerverbod.....	268	73%	
anders.....	8	2%	
weet niet.....	18	5%	

Vraag 24. Wanneer u in een colonne rijdt, bijvoorbeeld naar een begrafenis, mag u dan door rood licht rijden wanneer het voorste gedeelte van de colonne groen licht had ?

ja.....	225	61%	366
neen.....	119	33%	
weet niet.....	22	6%	

AANW. C. Enq: GEEF KAART 9
 Zou u tenslotte deze tekst eens willen doorlezen ?

Vraag 25a. Enq: GEEF KAART 10
 Denkt u dat verandering 1, de gele knipperlichten bij verkeersoversteekplaatsen, een verbetering of een verslechtering zijn voor de verkeersveiligheid ? Wilt u uw antwoord geven met behulp van de kaart.

een duidelijke verbetering.	57	8%	672
een verbetering.....	225	33%	
geen verbetering, geen verslechtering.....	129	19%	
een verslechtering.....	240	36%	
een duidelijke verslechtering.....	15	2%	
toga.....	6	1%	

Vraag 25b. Denkt u dat deze verandering tot gevolg zal hebben dat men meer rekening met elkaar gaat houden in het verkeer ?

ja.....	247	37%	672
neen.....	350	52%	
geen mening.....	70	10%	
toga.....	5	1%	

Vraag 26a. Enq: GEEF KAART 9 en 10
 Denkt u dat verandering 2, voorrang voor voetgangers op zebra's als zij op het punt staan over te steken, een verbetering of een verslechtering zijn voor de verkeersveiligheid ?

een duidelijke verbetering.	70	10%	672
een verbetering.....	342	51%	
geen verbetering, geen verslechtering.....	110	16%	
een verslechtering.....	136	20%	
een duidelijke verslechtering.....	6	1%	
toga.....	8	1%	

Vraag 26b. Denkt u dat deze verandering tot gevolg zal hebben dat men meer rekening met elkaar gaat houden in het verkeer ?

ja.....	336	50%	672
neen.....	276	41%	
geen mening.....	53	8%	
toga.....	7	1%	

Vraag 27a. Enq: GEEF KAART 9 en 10
 Denkt u dat verandering 3, rechtsaf door rood voor (brom)fietsers waar dit is aangegeven, een verbetering of een verslechtering zijn voor de verkeersveiligheid ?

een duidelijke verbetering.	55	8%	672
een verbetering.....	266	40%	
geen verbetering, geen verslechtering.....	104	15%	
een verslechtering.....	213	32%	
een duidelijke verslechtering.....	24	4%	
toga.....	10	1%	

Vraag 27b. Denkt u dat deze verandering tot gevolg zal hebben dat men meer rekening met elkaar gaat houden in het verkeer ?

ja.....	213	32%	672
neen.....	375	56%	
geen mening.....	76	11%	
toga.....	8	1%	

Vraag 28a. Enq: GEEF KAART 9 en 10
 Denkt u dat verandering 4, geen verplichting tot voorsorteren voor auto's die linksaf slaan, een verbetering of een verslechtering zijn voor de verkeersveiligheid ?

een duidelijke verbetering.	5	1%	672
een verbetering.....	49	7%	
geen verbetering, geen verslechtering.....	143	21%	
een verslechtering.....	411	61%	
een duidelijke verslechtering.....	52	8%	
toga.....	12	2%	

Vraag 28b. Denkt u dat deze verandering tot gevolg zal hebben dat men meer rekening met elkaar gaat houden in het verkeer ?

ja.....	117	17%	672
neen.....	439	65%	
geen mening.....	116	17%	

Vraag 29a. Enq: GEEF KAART 9 en 10
 denkt u dat verandering 5, de vluchtstrook mag
 alleen gebruikt worden in noodgevallen, een
 verbetering of een verslechtering zijn voor de
 verkeersveiligheid ?

een duidelijke verbetering.	52	8%	672
een verbetering.....	367	55%	
geen verbetering, geen verslechtering.....	154	23%	
een verslechtering.....	81	12%	
een duidelijke verslechtering.....	10	1%	
toga.....	8	1%	

Vraag 29b. Denkt u dat deze verandering tot gevolg
 zal hebben dat men meer rekening met elkaar gaat
 houden in het verkeer ?

ja.....	272	40%	672
neen.....	271	40%	
geen mening.....	129	19%	

Vraag 30a. Enq: GEEF KAART 9 en 10
 Denkt u dat verandering 6, het is niet toegestaan
 over de verdrijvingsvlakken te rijden, een
 verbetering of een verslechtering zijn voor de
 verkeersveiligheid ?

een duidelijke verbetering.	36	5%	672
een verbetering.....	329	49%	
geen verbetering, geen verslechtering.....	174	26%	
een verslechtering.....	114	17%	
een duidelijke verslechtering.....	4	1%	
toga.....	15	2%	

Vraag 30b. Denkt u dat deze verandering tot gevolg
 zal hebben dat men meer rekening met elkaar gaat
 houden in het verkeer ?

ja.....	262	39%	672
neen.....	275	41%	
geen mening.....	135	20%	

Vraag 31. Enq: NOTEER GESLACHT.

man.....	300	45%	672
vrouw.....	368	55%	
toga.....	4	1%	

Vraag 32. Wat is uw postcode ?

Enq: VERSTREEP HIERONDER DE 4 CIJFERS VAN DE
 POSTCODE

_____ 672

Vraag 33. Bent u werkzaam in beroep of bedrijf ?

THANS WERKZAAM (volledige of part-time) incl. met verlof, verlet, ziekte	222	34%	651
gepensioneerd, rentenier, VUT.....	99	15%	
geen werkkring (incl. mil. dienst, werkloos, arbeidsongeschikt).....	28	4%	
huisvrouw zonder verder beroep.....	163	25%	
studerend.....	139	21%	

DIT WAREN AL MIJN VRAGEN. HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING.

NOTEER EINDTIJD:

Enq: UW ENQUETEURNUMMER IS : |_|_|_|_|_|

VOLGNUMMER GESPREK IS :

KODEERRUIMTE, ALLEEN VOOR INTERES GEBRUIK										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	4	8	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

formuliernummer selectieformulier

_____ 672

T05

toga vraag 5..... 7100% 7

T06B

toga vraag 6b..... 0 - 0

T12C

toga vraag 12c..... 2100% 2

T12H

toga vraag 12h..... 41100% 41

T12K

toga vraag 12k..... 0 - 0

T33

toga vraag 33..... 21100% 21

OPVUL

QSERSCHR

_____ 672

Wilt u een streep zetten tussen de pijltjes achter het juiste antwoord ?

Vraag a. Het is voor mij van belang dat ik op de hoogte ben van informatie op het gebied van de verkeersveiligheid.

ja..... 633 94% 671

neen..... 37 6%

toga..... 1 0%

Vraag b. Weggebruikers zouden meer rekening met elkaar moeten houden.

geheel mee eens.....	482 72%	671
mee eens.....	166 25%	
noch mee eens noch mee oneens.....	15 2%	
mee oneens.....	2 0%	
geheel mee oneens.....	4 1%	
toga.....	2 0%	

Vraag ca. Voetgangers maken teveel verkeersovertrredingen.

geheel mee eens.....	73 11%	671
mee eens.....	179 27%	
noch mee eens noch mee oneens.....	248 37%	
mee oneens.....	150 22%	
geheel mee oneens.....	20 3%	
toga.....	1 0%	

Vraag cb. Automobilisten maken teveel verkeersovertrredingen.

geheel mee eens.....	190 28%	671
mee eens.....	322 48%	
noch mee eens noch mee oneens.....	128 19%	
mee oneens.....	25 4%	
geheel mee oneens.....	3 0%	
toga.....	3 0%	

Vraag cc. Fietzers en bromfietzers maken teveel verkeersovertrredingen.

geheel mee eens.....	269 40%	671
mee eens.....	266 40%	
noch mee eens noch mee oneens.....	103 15%	
mee oneens.....	26 4%	
geheel mee oneens.....	3 0%	
toga.....	4 1%	

Vraag d. Er zijn teveel verkeersregels, de weggebruikers moeten meer vrijheid van handelen hebben.

geheel mee eens.....	44 7%	671
mee eens.....	63 9%	
noch mee eens noch mee oneens.....	113 17%	
mee oneens.....	303 45%	
geheel mee oneens.....	146 22%	
toga.....	2 0%	

Vraag e. Ik maak denk ik MINDER verkeersovertredingen dan de gemiddelde weggebruiker.

geheel mee eens.....	96	14%	671
mee eens.....	209	31%	
noch mee eens noch mee oneens.....	233	35%	
mee oneens.....	96	14%	
geheel mee oneens.....	11	2%	
toga.....	26	4%	

Vraag f. De verkeersveiligheid houdt mij op dit moment bezig.

ja.....	396	59%	671
neen.....	275	41%	
toga.....	0	0%	

als u vraag f met 'neen' heeft beantwoord mag u vraag 9 overslaan

Vraag g. In welke mate houdt verkeersveiligheid u bezig ?

in sterke mate.....	142	36%	396
enigszins.....	226	57%	
nauwelijks.....	10	3%	
toga.....	18	5%	

Vraag h. Wordt er in de kring van mensen waar u veel mee omgaat gesproken over de verkeersveiligheid ?

vaak.....	100	15%	671
af en toe.....	346	52%	
zelden of nooit.....	208	31%	
toga.....	17	3%	

Vraag i. Wanneer er meer politietoezicht zou zijn, zou ik me beter aan de regels houden.

geheel mee eens.....	88	13%	671
mee eens.....	195	29%	
noch mee eens noch mee oneens.....	134	20%	
mee oneens.....	188	28%	
geheel mee oneens.....	55	8%	
toga.....	11	2%	

Vraag j. Door het grote aantal verkeersborden is niet altijd meer goed af te leiden wat je in een bepaalde situatie het beste kunt doen.

geheel mee eens.....	70	10%	671
mee eens.....	209	31%	
noch mee eens noch mee oneens.....	149	22%	
mee oneens.....	197	29%	
geheel mee oneens.....	32	5%	
toga.....	14	2%	

Vraag k. Hoe vaak komt het voor dat u zich onveilig voelt in het verkeer?

(bijna) nooit.....	268	40%	671
enkele keren per jaar.....	220	33%	
enkele keren per maand.....	95	14%	
enkel ^e keren per week.....	58	9%	
vaker.....	16	2%	
toga.....	14	2%	

Vraag l. Hoe vaak komt het voor dat u terecht komt in een verkeerssituatie waarin u niet zeker weet welke regels er gelden?

(bijna) nooit.....	333	50%	671
enkele keren per jaar.....	255	38%	
enkele keren per maand.....	57	8%	
enkele keren per week.....	8	1%	
vaker.....	10	1%	
toga.....	8	1%	

Vraag m. Hoe vaak komt het voor dat u betrokken raakt bij gevaarlijke verkeerssituaties?

(bijna) nooit.....	403	60%	671
enkele keren per jaar.....	209	31%	
enkele keren per maand.....	40	6%	
enkele keren per week.....	11	2%	
vaker.....	7	1%	
toga.....	1	0%	

Vraag n. Verkeersregels hebben onder andere het doel bepaalde groepen verkeersdeelnemers te beschermen. Hieronder staan een aantal groepen. Wilt u voor elke groep aangeven of deze groep in het algemeen, te weinig, precies genoeg of teveel wordt beschermd door de huidige regels?

groepen	antwoordmogelijkheden			totaal
	te weinig	precies genoeg	te veel	
automobilisten worden in het algemeen... beschermd	53 8%	462 69%	143 21%	13 2%
bromfietzers.....	226 34%	326 49%	95 14%	24 4%
oude mensen.....	535 80%	118 18%	6 1%	12 2%
motorrijders.....	111 17%	465 69%	64 10%	31 5%
kinderen.....	534 80%	114 17%	11 2%	12 2%
fietzers.....	368 55%	261 39%	30 4%	12 2%
voetgangers.....	355 53%	300 45%	10 1%	6 1%
het zware verkeer...	88 13%	403 60%	158 24%	22 3%
mensen met een handicap...	537 80%	113 17%	5 1%	16 2%

Vraag o. Verkeersregels beperken de vrijheid van handelen van sommige groepen verkeersdeelnemers. Auto's mogen bijvoorbeeld niet overal linksaf slaan. De regels verschillen ook bijvoorbeeld binnen of buiten de bebouwde kom. Hieronder staan weer een aantal groepen verkeersdeelnemers. Wilt u voor elke groep opgeven of hun vrijheid naar uw mening te weinig, precies genoeg of te veel beperkt wordt door de verkeersregels? Wij bedoelen dan in het algemeen, dus niet op bepaalde plaatsen (binnen of buiten de bebouwde kom) of in bepaalde situaties.

groepen	vrijheid			totaal
	te weinig	precies genoeg	te veel	
automobilisten hebben in het algemeen...vrijheid bij de huidige regels	59 9%	470 70%	127 19%	15 2%
bromfietzers.....	93 14%	372 55%	192 29%	14 2%
motorrijders.....	61 9%	453 68%	138 21%	19 3%
fietzers.....	189 28%	373 56%	97 14%	12 2%
voetgangers.....	242 36%	380 57%	38 6%	11 2%
het zware verkeer....	86 13%	376 56%	192 29%	17 3%

Dit waren al onze vragen. Zou u de vragenlijst terug willen geven aan de enquêteur/enquêtrice ?
Hij/zij heeft nog een aantal mondelinge vragen aan u. De ruimte hieronder moet nog even door de
enquêteur/enquêtrice ingevuld worden

Enq: NEEM HET NUMMER OVER VAN HET SELECTIEFORMULIER.

|_|_|_|_|

Enq: HIER HET NUMMER VERSTREPEN.

|_|_|_|_| 672

vragenlijst is totaal blanco

blanco..... 1100\$ 1

- VOETGANGER
- OPENBAAR VERVOER
- FIETSER
- BROMFIETSER
- MOTORRIJDER
- AUTOBESTUURDER
- VRACHTWAGENCHAUFFEUR
- BUSCHAUFFEUR
- PASSAGIER IN DE AUTO

Bij enquête B 6201

KAART 1 B 6201

- ZEER TEVREDEN
- TEVREDEN
- NOCH TEVREDEN NOCH ONTEVREDEN
- ONTEVREDEN
- ZEER ONTEVREDEN

Bij enquête B 6201

KAART 2 B 6201

- A. VERKEER VAN RECHTS NIET ALTIJD VOORRANG. DIT MOET AFHANKELIJK ZIJN VAN DE VERKEERSSITUATIE TER PLAATSE
 - B. OP DE SNELWEG ALLEEN OP DE LINKERBAAN RIJDEN ALS JE MOET INHALEN
 - C. VRACHTWAGENS OP DE SNELWEG ZOUDE VOORTAAN ALLEEN OP DE RECHTERBAAN MOGEN RIJDEN. SLECHTS IN NOODGEVALLEN OF WANNEER ER VOORGESORTEERD MOET WORDEN OP DE LINKERBAAN
 - D. AUTO'S DIE ZODANIG GEPARKEERD STAAN DAT ZE DE DOORGANG BLOKKEREN MOETEN (HARDER) BESTRAFT WORDEN
 - F. (BROM)FIETSERS DIE RECHTSAF SLAAN MOGEN DOOR ROOD LICHT RIJDEN
 - G. REGELS DIE ZORGEN VOOR EEN BETERE BESCHERMING VAN FIETSERS
 - H. REGELS DIE ZORGEN VOOR EEN BETERE BESCHERMING VAN VOETGANGERS
 - J. VERKEER OP ROTONDE VOORRANG OP VERKEER DAT ROTONDE OPRIJDT
 - K. MAXIMUM SNELHEID BINNEN DE BEBOUWDE KOM 30 KM PER UUR.
 - L. SNELHEID OP DOORGAANDE WEGEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM VAN 50 KM NAAR 60 OF 70 KM PER UUR
-

Bij enquête B 6201

KAART 3A B 6201

- A. MINDER VERKEERSBORDEN
- B. MINDER VERKEERSBORDEN VOOR PARKEERVERBOD: HET IS NIET DUIDELIJK WAT DE VERSCHILLENDE BORDEN BETEKENEN
- C. SNELHEIDSBEPERKING TOT 100 KM OP (SOMMIGE) SNELWEGEN

Bij enquête B 6201

KAART 3B B 6201

- A. DOOR ROOD LICHT RIJDEN VAN AUTO'S
 - B. DOOR ROOD LICHT LOPEN OF RIJDEN VAN VOETGANGERS OF FIETSERS
 - C. TE HARD RIJDEN
 - D. AUTO'S DIE OP HET FIETSPAD RIJDEN
 - F. (BROM)FIETSERS DIE OP HET VOETPAD RIJDEN
 - G. FOUT PARKEREN
 - H. AUTOMOBILISTEN DIE FIETSERS GEEN VOORRANG VERLENEN ALS ZE ER RECHT OP HEBBEN OF DIE FIETSERS IN DE BOCHT SNIJDEN
 - J. DE DOORGANG VAN HET OVERIGE VERKEER BELEMMEREN BIJVOORBEELD DOOR AFSNIJDEN OF VAN RIJSTROOK VERANDEREN ALS DAT NIET KAN
 - K. GEEN KNIPPERLICHT GEBRUIKEN BIJ VOORSORTEREN OF AFSLAAN
 - L. GEEN RICHTING AANGEVEN BIJ AFSLAAN DOOR (BROM)FIETSERS
 - M. TE DICTH OP ELKAAR RIJDEN / GEEN AFSTAND HOUDEN
 - O. RECHTS INHALEN
 - P. DRONKEN ACHTER HET STUUR
 - R. GEEN VOORRANG VERLENEN
-

Bij enquête B 6201

KAART 3C B 6201

- A. DOOR ROOD LICHT LOPEN
- B. OVERSTEKEN ZONDER OP TE LETTEN
- C. VERKEERD OVERSTEKEN (BIJVOORBEELD NAAST HET ZEBRAPAD)

Bij enquête B 6201

KAART 3D B 6201

- A. DOOR ROOD LICHT RIJDEN
- B. TE HARD RIJDEN
- C. GEEN VOORRANG VERLENEN
- D. FOUT PARKEREN
- F. DRONKEN ACHTER HET STUUR
- G. TE DICHT OP ELKAAR RIJDEN / GEEN AFSTAND HOUDEN

Bij enquête B 6201

KAART 3F B 6201

- A. DOOR ROOD LICHT RIJDEN
- B. NIET OPLETTEN BIJ AFSLAAN
- C. GEEN RICHTING AANGEVEN BIJ AFSLAAN
- D. BROMFIETSERS DIE MET OPGEVOERDE BROMFIETSEN RONDRIJDEN / DIE TE HARD RIJDEN
- F. OVER HET VOETPAD RIJDEN
- G. AUTO'S DE DOORGANG BELEMMEREN / DE WEG VERSPERREN
- H. ZIGZAGGEND OVERAL DOOR- EN OMHEEN RIJDEN
- J. MET WALKMAN OP FIETSEN

Bij enquête B 6201

KAART 3G B 6201

- A. DOOR ROOD LICHT RIJDEN
- B. DOOR ROOD LICHT LOPEN
- C. GEEN VOORRANG VERLENEN
- D. NIET OPLETTEN BIJ AFSLAAN
- F. VERKEERD PARKEREN
- G. VERKEERD OVERSTEKEN
- H. TE HARD RIJDEN

Bij enquête B 6201

KAART 3H B 6201

-
- A. LINKS TEGEN DE WEGAS AAN GAAN RIJDEN, BIJ EENRICHTINGSVERKEER UITERST LINKS
 - B. KIJKEN OF ER RUIMTE IS OM VOOR TE SORTEREN EN DAN VOORSORTEREN
 - C. KIJKEN OF ER VOORGESORTEERD KAN WORDEN EN (AL-LEEN) WANNEER DAT WENSELIJK LIJKT, VOORSORTEREN
 - D. VOORSORTEREN VERPLICHT BIJ TWEE RICHTINGSVERKEER, ANDERS NIET
 - F. VOORSORTEREN VERPLICHT BIJ EEN KRUISINGS VAN TWEE WEGEN, BIJ EEN T-KRUISING EN DERGELIJKE NIET

Bij enquête B 6201

KAART 4 B 6201

EEN (BROM)FIETSER MAG BIJ RECHTSAFSLAAN DOOR ROOD LICHT RIJDEN:

- A. ALTIJD
- B. ALLEEN WANNEER DAT IS AANGEGEVEN
- C. ALLEEN WANNEER HIJ DAARBIJ ANDEREN NIET HINDERT
- D. ALLEEN ALS DAT IS AANGEGEVEN EN WANNEER HIJ ANDEREN DAARBIJ NIET HINDERT
- F. NOOIT

Bij enquête B 6201

KAART 5 B 6201

-
- A. EXTRA GOED OPLETTEN BIJ HET OVERSTEKEN
 - B. JE MAG OVERSTEKEN OP EIGEN RISICO MAAR JE HEBT GEEN VOORRANG
 - C. OP DE OVERSTEEKPLAATS HEB JE VOORRANG MAAR HET RIJDEND VERKEER HEEFT GEEN ROOD STOPLICHT

Bij enquête B 6201

KAART 6 B 6201

BIJ EEN ZEBRAPAD HEEFT EEN VOETGANGER VOORRANG OP
HET NADEREND VERKEER DAT NOG IN DE GELEGENHEID IS
VOOR DE OVERSTEEKPLAATS VOOR HEM TE STOPPEN ALS:

A. HIJ OP HET TROTTOIR VOOR HET ZEBRAPAD STAAT

B. HIJ OP HET ZEBRAPAD STAAT

Bij enquête B 6201

KAART 7 B 6201

-
- (VRIJWEL) ALTIJD
 - MEESTAL WEL
 - SOMS WEL/SOMS NIET
 - MEESTAL NIET
 - (VRIJWEL) NOOIT

Bij enquête B 6201

KAART 8 B 6201

HET NIEUWE RVV ZAL OP 1 NOVEMBER 1991 WORDEN INGE-
VOERD. DE BELANGRIJKSTE VERANDERINGEN IN DE VER-
KEERSREGELS ZIJN:

1. DE MOGELIJKHEID VAN GELE KNIPPERLICHTEN BIJ
VERKEERSOVERSTEEKPLAATSEN.
2. VOORRANG VOOR VOETGANGERS OP ZEBRA'S WANNEER ZIJ
OP HET PUNT STAAN OVER TE STEKEN.
3. RECHTSAF DOOR ROOD VOOR (BROM)FIETSERS WAAR DIT
IS AANGEGEVEN.
4. GEEN VERPLICHTING TOT VOORSORTEREN VOOR AUTO'S
DIE LINKSAF WILLEN SLAAN.
5. WEGGEBRUIKERS OP AUTOWEGEN EN AUTOSNELWEGEN MOGEN
SLECHTS IN NOODGEVALLEN NOG GEBRUIK MAKEN VAN DE
VLUCHTSTROOK, VLUCHTHAVEN OF BERM.
6. HET IS NIET TOEGESTAAN OM OVER VERDRIJVINGS-
VLAKKEN HEEN TE RIJDEN.

Bij enquête B 6201

KAART 9 B 6201

-
- EEN DUIDELIJKE VERBETERING
 - EEN VERBETERING
 - GEEN VERBETERING, GEEN VERSLECHTERING
 - EEN VERSLECHTERING
 - EEN DUIDELIJKE VERSLECHTERING

Bij enquête B 6201

KAART 10 B 6201