

Weggebruikers en het herziene RVV

Eindrapportage over de tweede nameting en over de resultaten van eerder onderzoek

R-93-67

Dr. Ch. Goldenbeld

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

Op 1 november 1991 is een nieuw Reglement Verkeersregels en Verkeers-tekens (RVV 1990) van kracht geworden. Ten opzichte van het oude reglement, uit 1966, is de regelgeving verminderd. Sommige regels zijn verdwenen; andere zijn vereenvoudigd, gewijzigd of aangescherpt. In het kader van de evaluatie onder weggebruikers is een aantal opeenvolgende vragenlijstonderzoeken uitgevoerd. Dit is het verslag van het laatste vragenlijstonderzoek en vormt tevens het eindverslag van de totale evaluatie-studie onder weggebruikers.

Per onderzoeksvraag worden nu de belangrijkste resultaten gegeven:

1. Zijn de weggebruikers op de hoogte van de regelwijzigingen?

De doelstellingen van het beleid omtrent de bij weggebruikers over te brengen kennis over het nieuwe RVV zijn: 65% van de rijbewijsbezitters kan drie wijzigingen van het nieuwe RVV noemen. 65% van de weggebruikers weet wat het betekent als als een geel knipperlicht bij een VOP is geplaatst. 65% van de weggebruikers kan de themazin 'geef je verstand eens voorrang' uitleggen. 65% van de weggebruikers kan voor twee verschillende situaties die niet langer geregeld zijn, aangeven wat een verantwoorde keuze is. Weggebruikers kunnen een inschatting maken van wat het RVV voor hen betekent en 50% van de weggebruikers is van mening dat het RVV een verbetering zal zijn ten opzichte van het oude.

De eerste nameting onder weggebruikers, afgenomen in april 1992, een half jaar na de invoering van het nieuwe RVV, was deels opgezet om deze doelstellingen te evalueren. Belangrijke uitkomsten waren: Meer dan 85% van de Nederlandse bevolking was op de hoogte van het bestaan van het nieuwe RVV. 14% kende drie of meer regelwijzigingen en 52% wist wat het gele knipperlicht betekende. Bijna 50% meende dat het RVV een verbetering zal zijn ten opzichte van het oude. Er nog geen volledige duidelijkheid verkregen over de vraag of 65% van de weggebruikers in staat is een verantwoorde keuze te maken in twee situaties die niet langer geregeld zijn.

2. Wat is de mening van de weggebruikers over de nieuwe regels en het nieuwe RVV?

Zowel in de eerste als de tweede nameting is nagegaan wat de meningen waren over acht specifieke nieuwe regels en over de gevolgen van het nieuwe RVV.

- In 1992 en 1993 wordt eenzelfde patroon gevonden in de waarderingen van de nieuwe regels: van acht belangrijke regelwijzigingen worden er zes positief gewaardeerd, over één regel zijn de meningen verdeeld en één regel wordt negatief gewaardeerd. Het is zeer wel mogelijk dat de negatieve waardering voor de regel inzake het voorsorteren bij linksafslaan voortkomt uit een onvoldoende begrip van de bedoeling van deze regel.

- De meningen over de specifieke gevolgen van het RVV in termen van overtredingen, rekening houden met elkaar en duidelijkheid van regels waren zowel in 1992 als in 1993 verdeeld zonder duidelijke meerderheid.

3. Wat is de mening van de weggebruikers over de voorlichtingscampagne?

De invoering van het RVV 1990 is gepaard gegaan met een voorlichtingscampagne. Zo zijn er Postbus 51-spots vertoond op de televisie en zijn er circa 3 miljoen folders verspreid onder de Nederlandse bevolking. Daarnaast is veel aandacht geschonken aan dit onderwerp op radio en televisie.

in dagbladen en vakliteratuur. Meer dan de helft van de ondervraagden is de wijzingen te weten gekomen door de televisie. Eén op de drie heeft het via de krant en één op de vier via een folder vernomen.

Weggebruikers die zich voor de nieuwe regelgeving interesseerden, konden ook daadwerkelijk over voorlichtingsmateriaal beschikken. Ten tijde van de invoering van het RVV 1990 waren echter niet op alle Postbus 51-adressen folders beschikbaar.

4. Zijn weggebruikers in staat om de regels concreet toe te passen in uiteenlopende verkeerssituaties?

Hoofddoel van de tweede nameting was inzicht te verkrijgen in de toepassing van verkeersregels in concrete verkeerssituaties. Een belangrijk deel van deze nameting bestond uit vragen over concrete verkeerssituaties die aan de hand van foto's werden gesteld. De belangrijkste resultaten van de tweede nameting waren:

- Onjuiste toepassingen van verkeersregels die tot gevaarlijk gedrag kunnen leiden, betreffen vooral: voorrangssituaties tussen automobilisten en voetgangers (o.a. voorrang bij VOP), voorrang op verschillende typen rotondes, voorrang bij rechtsaf door rood, voorsorteren bij linksaf slaan en snelheid op wegen buiten de bebouwde kom.

- De kennis van de verkeersregels bij de verschillende groepen weggebruikers (automobilisten, (brom)fietsers, voetgangers) is matig.

5. Leidt het nieuwe RVV tot een betere naleving van verkeersregels en verkeerstekens?

Een aantal regels wordt door relatief veel weggebruikers niet juist toegepast. Het betrof regels inzake: voorrangssituaties tussen automobilisten en voetgangers (o.a. voorrang bij VOP), voorrang op verschillende typen rotondes, voorrang bij rechtsaf door rood, voorsorteren bij linksaf slaan, snelheid op wegen buiten de bebouwde kom en het gebruik van de vluchstrook. De naleving van deze regels is in het algemeen onder de maat te noemen.

Een aantal regels of verkeerstekens wordt door een grote meerderheid van de weggebruikers wel juist toegepast of uitgelegd. Deze betreffen vooral: voorrang bij in-/uitritten, parkeren of voorsorteren op fietsstroken gemarkeerd met een doorgetrokken witte streep, de voorrang op een moderne rotonde met haaietanden.

Verder bleken enkele regels zowel goed bekend te zijn als ook positief gewaardeerd te worden. Het gaat dan om: het richting aangeven bij elke zijdelingse verplaatsing en de betekenis van het matrixbord. Voor deze regels zijn de vooruitzichten voor naleving gunstig.

De volgende *aanbevelingen* zijn gedaan:

1. In voorlichting of educatie zou aandacht geschonken moeten worden aan de achterliggende intenties van de regels inzake het voorsorteren bij linksafslaan en inzake het gebruik van de vluchstrook.
2. Nader onderzoek omtrent de vraag of mensen in staat zijn een verantwoorde keuze te doen in situaties die niet langer geregeld zijn, lijkt wenselijk.
3. Gegeven de matige kennis van de weggebruikers van de verkeersregels lijkt aanvullende voorlichting over de verkeersregels zeker gewenst.
4. Bij nieuwe voorlichtings- of educatieprogramma's zou aandacht voor onjuiste regeltoepassingen prioriteit moeten hebben.
5. De voorlichting zou zich niet alleen moeten richten op het overbrengen van de inhoud van een regel, maar ook de toepassing ervan in verschillende verkeerssituaties moeten illustreren.

Summary

Road users and the revised Traffic Code (RVV)

Final report on the second after study and the results of previous research

On November 1, 1991, a new Traffic Code (RVV 1990) came into force in the Netherlands. With respect to the old ruling dating from 1966, the legislation has been slimmed down. Some rules have been scrapped, while others have been simplified, amended or enhanced. As part of the evaluation conducted amongst road users, a number of consecutive questionnaire studies were carried out.

Per study question, the principal results can now be given:

1. Are the road users aware of the amendments to the rules?

The policy objectives with respect to knowledge about the new RVV to be communicated to road users were as follows: 65% of motorists should be able to cite three amendments to the new RVV; 65% of road users should know the meaning of a yellow flashing light at a pedestrian crossing; 65% of road users should be able to explain the theme slogan "why not give your common sense priority"; 65% of road users should be able to indicate the responsible choice of action for two different traffic situations for which rules have been discarded; road users should be able to assess what the RVV means to them and 50% of road users should be of the opinion that the RVV represents an improvement with respect to the old regulation. The first after study amongst road users, taken in April 1992, six months after the introduction of the new RVV, was set up in part for the purpose of evaluating these objectives. The principal results were as follows: more than 85% of the Dutch population was aware of the existence of the new RVV; 14% were able to indicate three or more changes to the rules and 52% knew the meaning of the yellow flashing light. Almost 50% believed that the RVV represents an improvement with respect to the old regulation. It was not possible to ascertain with any certainty the question of whether 65% of road users is able to make a responsible choice when confronted by two situations where old rules have been discarded.

2. What is the opinion of road users about the new rules?

Both the first and second after study examined the opinions on eight specific new rules and on the consequences of the new RVV.

- In 1992 and 1993, a similar pattern was found with the assessments of the new rules: of eight major amendments to the rules, six were given a positive evaluation, the opinions were divided on one regulation and one was given a negative assessment. It is likely that the negative assessment for the rule with respect to getting in lane when turning left is due to inadequate understanding of the rationale underlying this regulation.

- The opinions about the specific consequences of the RVV in terms of offences, taking other road users into account and clarity of the rules were divided, both in 1992 and in 1993, with no clear majority either way.

3. What is the opinion of road users about the information campaign?

The introduction of the RVV 1990 was supported by an information campaign. Advertising spots were shown on television, and approximately 3 million brochures were distributed amongst the Dutch population. In addition, much attention was devoted to this subject on radio and television, in magazines and in professional literature. More than half of those question-

ed were made aware of the amendments via the television. One in three read about it in the paper and one in four were informed via a brochure. Road users who were interested in the new regulations could also ask for information material. At the time of the introduction of the RVV 1990, however, explanatory folders were not available from all the information distribution centres.

4. *Are road users able to apply the rules in concrete terms with divergent traffic situations?*

The principal objective of the second after study was to obtain an insight into the application of traffic rules with concrete traffic situations. An important element consisted of questions concerning concrete traffic situations which were posed on the basis of photographs. The principal results of the second after study included:

- Incorrect applications of traffic rules which could lead to hazardous behaviour were mainly related to: priority situations between motorists and pedestrians (including priority at a pedestrian crossing), priority rules at various types of roundabout, priority when turning right at a red light, getting in lane when turning left and maximum speed on roads outside the built up area.

- The understanding of the traffic code amongst the various groups of road users (motorists, moped riders, cyclists and pedestrians) proved to be less than satisfactory.

5. *Does the new RVV lead to better observation of the traffic code and traffic signs?*

A number of rules were not applied correctly by a relatively large number of road users. This concerned rules with respect to: priority situations between motorists and pedestrians (including right of way at pedestrian crossings), priority rules at various types of roundabouts, priority when turning right at a red light, getting in lane when turning left, maximum speed on roads outside the built up area and the use of the hard shoulder. The observation of these rules in general can be considered substandard. However, a number of rules or traffic signs were correctly applied or interpreted by the greater majority of road users. These related in particular to: priority at points of exit and approach, parking or getting in lane on cycle lanes marked with a continuous white line and the priority rule for modern roundabouts with give-way markings.

In addition, some rules proved to be both well known and positively evaluated. This related to: indicating direction with each sideways movement and the meaning of the electronic motorway signal. For these rules, the prospects for compliance are favourable.

The following *recommendations* have been made:

1. Information campaigns or educational programmes should devote attention to the rationale behind the rules concerning getting into lane when turning left and concerning the use of the hard shoulder.
2. Further study with respect to the question of whether people are able to make a responsible choice when confronted by situations that are no longer externally controlled would seem advisable.
3. Given the inadequate knowledge demonstrated by road users about the traffic code, supplementary information campaigns on this subject would certainly seem advisable.
4. New information campaigns or educational programmes should give priority to dealing with incorrect application of the rules.
5. The information campaigns should not only be aimed at the import of a ruling, but also illustrate its application in various traffic situations.

Inhoud

Voorwoord

1. *Inleiding*
 - 1.1. Een overzicht van de gehele evaluatiestudie
 - 1.2. Eerdere resultaten
 - 1.2.1. De voormeting
 - 1.2.2. De tussenmeting
 - 1.2.3. De eerste nameting
 - 1.2.4. De evaluatie van de gevoerde voorlichting
 - 1.3. Doelstelling van de tweede nameting
2. *Opzet en uitvoering van de tweede nameting*
 - 2.1. De vragenlijst
 - 2.2. Vergelijking van de vragenlijsten van de eerste en tweede nameting
 - 2.3. De steekproef
3. *Resultaten van de tweede nameting*
 - 3.1. Het toepassen van de regels
 - 3.1.1. Voorrang auto-auto
 - 3.1.2. Voorrang auto-fiets
 - 3.1.3. Voorrang auto-voetganger
 - 3.1.4. Situaties met rechtsaf door rood
 - 3.1.5. Inhalen
 - 3.1.6. Oversteken
 - 3.1.7. Snelheid
 - 3.1.8. Doorgetrokken witte streep
 - 3.1.9. Plaats op de weg
 - 3.1.10. Voorsorteren
 - 3.1.11. Parkeren
 - 3.1.12. Overige situaties
 - 3.2. Concrete regelkennis beschouwd over meerdere vragen
 - 3.3. Vergelijking van de vragen in 1992 en 1993
 - 3.3.1. Vergelijking van de oordelen over specifieke regels
 - 3.3.2. Vergelijking van de algemene oordelen over het RVV
 - 3.3.3. Vergelijking van de beleving van verkeersonveiligheid
 - 3.3.4. Vergelijking van de kennisvragen
 - 3.3.5. Vergelijking van de gedragsvragen
 - 3.4. Beveiliging van achterpassagiers
4. *Conclusies en aanbevelingen*
 - 4.1. Zijn de weggebruikers op de hoogte van de wijzingen van het RVV
 - 4.2. De mening van de weggebruikers over de nieuwe regels en over het nieuwe RVV
 - 4.3. Wat vindt men van de voorlichting?
 - 4.4. Het toepassen van de regels
 - 4.5. Leidt het nieuwe RVV tot een betere naleving van de regels?

Literatuur

Bijlagen 1 t/m 5

Voorwoord

Op 1 november 1991 is een nieuw Reglement Verkeersregels en Verkeers-tekens (RVV) in Nederland van kracht geworden. Een oogmerk was vereenvoudiging van het reglement. Om de weggebruikers van de veranderingen op de hoogte te stellen is een voorlichtingsbeleid uitgevoerd. In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat, en begeleid door ing. P. van Vliet, heeft de SWOV een aantal enquêtemetingen laten verrichten naar de kennis en de oordelen van weggebruikers ten aanzien van de oude en de nieuwe verkeersregels. Een voormeting, voorafgaand aan de introductie van het RVV 1990, vond plaats eind augustus 1991; een tussenmeting op november 1991; de eerste nameting in april 1992 en de tweede nameting in juli 1993.

In dit rapport wordt verslag gedaan van de resultaten van het laatste enquêteonderzoek, de tweede nameting. Tevens wordt in dit rapport een bespreking gegeven van de resultaten van het totale evaluatieproject onder weggebruikers.

Op deze plaats bedanken wij graag de heer Westerveld van het C.B.R. te Rijswijk voor het ter beschikking stellen van dia-materiaal, en mevr. A. Hoogendorp van markt bureau N.S.S. te Den Haag voor de uitvoering van de enquête.

1. Inleiding

Op 1 november 1991 is een nieuw Reglement Verkeersregels en Verkeers-tekens (RVV 1990) van kracht geworden. Ten opzichte van het oude reglement, uit 1966, is de regelgeving verminderd. Sommige regels zijn verdwenen; andere zijn vereenvoudigd, gewijzigd of aangescherpt. Het achterliggende idee is dat niet al het verkeersgedrag strict geregeld kan worden en dat, voorzover het verkeersgedrag niet strict is voorgeschreven, weggebruikers hun eigen verantwoordelijkheid moeten nemen en ook in staat zijn, zich veilig en coöperatief te gedragen.

In het kader van een evaluatiestudie van het nieuwe RVV zijn er vragenlijstonderzoeken uitgevoerd onder weggebruikers. Dit rapport vormt het verslag van het laatste vragenlijstonderzoek in deze serie en vormt tevens het eindverslag van de evaluatiestudie onder weggebruikers.

Het rapport is als volgt ingedeeld. In Hoofdstuk 1 gaan we in op de vraagstellingen en de resultaten van eerder onderzoek, en op de vraagstelling van het onderhavige onderzoek. In Hoofdstuk 2 wordt de in het laatste onderzoek gebruikte vragenlijst en de steekproef van het onderzoek beschreven. Hoofdstuk 3 presenteert de resultaten van het laatste vragenlijstonderzoek. Waar mogelijk zullen deze resultaten ook worden vergeleken met die uit eerder onderzoek. Tenslotte sluiten we het rapport af met een algemene bespreking in Hoofdstuk 4.

1.1. Een overzicht van de gehele evaluatiestudie

De evaluatie van het RVV onder weggebruikers omvat meerdere deelstudies. In onderstaand overzicht zijn deze studies vermeld.

Periode	Activiteit	Rapportage
augustus '91	voormeting	Akerboom (1991) Wittink (1991a)
november '91	tussenmeting	Wittink (1991b)
april '92	1ste nameting	Akerboom & Lossie (1992) Wittink (1992)
febr-mei '93	evaluatie-onderzoek voorlichting RVV	Hartman (1993)
juli '93	2de nameting	Dit rapport

Het doel van de totale evaluatiestudie was om inzicht te verkrijgen in de volgende zaken:

1. Zijn de weggebruikers op de hoogte van de wijzigingen van het RVV 1990 en wat deze betekenen?
2. Wat is de mening van de weggebruikers over de gevolgen van de nieuwe regels en van het nieuwe RVV?

3. Wat is de mening van de weggebruikers over de gevoerde voorlichtingscampagne?
4. Zijn weggebruikers in staat om de regels concreet toe te passen in uiteenlopende verkeerssituaties?
5. Leidt het nieuwe RVV tot een betere naleving van de regels?

Met name de twee nametingen zijn gebruikt om deze vragen te evalueren. De voor- en tussenmeting hadden een meer algemeen oriënterend karakter ter voorbereiding van de beide nametingen. De vragen 1, 2 en 5 zijn via de eerste nameting en deels ook via de tweede nameting bestudeerd. Vraag 3 is via de eerste nameting en via aanvullend onderzoek geëvalueerd en vraag 4 alleen bij de tweede nameting.

1.2. Eerdere resultaten

1.2.1. De voormeting

De voormeting was opgesteld om inzicht te verkrijgen in de begincondities waaronder het nieuwe RVV zou moeten functioneren. Kennis van regelverandering, inzicht in de bedoelingen van de nieuwe regels, de motivatie om zich in verkeersregels te verdiepen en de waarneming van het verkeersgedrag van anderen, werden gezien als belangrijke basisvoorwaarden voor de beïnvloeding van het verkeersgedrag door de nieuwe wetgeving. In de voormeting werden de volgende onderwerpen aan de orde gesteld: belangstelling voor verkeersveiligheid, oordelen over de huidige verkeersregels, oordelen over overtredingen, kennisname van regelveranderingen, de motivatie om van veranderingen van het RVV kennis te nemen, opvattingen en verwachtingen over de gevolgen van een aantal concrete regelveranderingen.

Belangrijke conclusies en resultaten van de voormeting waren de volgende:

1. De behoefte aan informatie op het terrein van verkeersveiligheid is groot, maar de meeste respondenten zijn niet geneigd zelf actief achter informatie aan te gaan.
2. De nieuwe regels dat voetgangers voorrang hebben op de zebra zodra ze op het punt staan over te steken, dat een vluchtstrook alleen gebruikt mag worden in noodgevallen en dat men niet over de verdrijvingsvlakken mag rijden, wordt door een krappe meerderheid van respondenten (54% à 61%) een verbetering geacht.
3. Over de nieuwe regels dat er bij geel knipperlicht overgestoken mag worden op eigen risico en dat rechtsaf door rood is toegestaan voor (brom)fietsers wanneer dat is aangegeven, waren de meningen meer verdeeld. Iets minder dan de helft van de respondenten vond deze regels een verbetering en iets meer dan één derde deel een verslechtering. Over de regel dat voorsorteren bij linksaf slaan niet meer verplicht is voor automobilisten, was een meerderheid negatief gestemd: meer dan driekwart van de respondenten beoordeelde deze regel als een verslechtering.
4. Met name voetgangers en (brom)fietsers voelden zich regelmatig onveilig in het verkeer. Van deze weggebruikers voelde 1 op de 3 zich zelfs enkele keren per maand of vaker onveilig in het verkeer.
5. Een meerderheid van de automobilisten (56%) zei (bijna) nooit terecht te komen in een verkeerssituatie waarin men niet weet welke regels er

gelden. Een kwart van de jongeren van 16 t/m 19 jaar gaven aan dat ze enkele keren per maand of vaker niet wisten welke regels er gelden.

6. Veel mensen (27%) hadden van de campagneleus 'Geef je verstand eens voorrang' al gehoord of gelezen. Over het algemeen was men staat een goede uitleg te geven van de betekenis van deze leus.

1.2.2. De tussenmeting

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat had als voorlichtingsdoel gesteld dat meteen na de invoeringsdatum van het nieuwe RVV 85% van de volwassen bevolking op de hoogte moet zijn van de wijziging. Via een in november '91 uitgevoerde tussenmeting werd nagegaan of dit doel was bereikt. De belangrijkste resultaten van de tussenmeting waren:

1. Van de bevolking van 16 jaar en ouder was 89% op de hoogte van het feit dat het RVV was veranderd.
2. Van de respondenten kon 30% geen concrete regelwijzigingen noemen, 31% kon één regelwijziging noemen, 23% kon twee regelwijzigingen noemen en 13% drie regelwijzigingen. De meest genoemde regelwijzigingen waren die betreffende rechtsaf door rood voor (brom)fietsers en voorrang voor voetgangers bij zebra's.

1.2.3. De eerste nameting

Mede naar aanleiding van de resultaten van de tussenmeting werden de voorlichtingsdoelen begin 1992 door de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat bijgesteld en als volgt geformuleerd:

1. 65% van de rijbewijsbezitters kan drie wijzigingen van het RVV 1990 noemen.
2. 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar weet wat het betekent als een geel knipperlicht bij een VOP geplaatst is.
3. 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar kan de themazijn 'Geef je verstand een voorrang' uitleggen.
4. 65% van de weggebruikers kan voor verschillende situaties die niet langer geregeld zijn aangeven wat een verantwoorde keuze is.
5. Weggebruikers kunnen een inschatting maken wat het RVV 1990 voor hen betekent en 50% van de weggebruikers is van mening dat het RVV 1990 een verbetering zal zijn ten opzichte van het oude RVV (van 1966).

Een eerste nameting werd verricht in april 1992, zes maanden na de invoering van het nieuwe RVV. Wat betreft de bovenstaande doelstellingen leverde deze nameting de volgende resultaten op:

- De bekendheid met de nieuwe regels was niet veel beter dan bij de tussenmeting in de eerste week van november. Slechts 14% in plaats van de beoogde 65% kende drie of meer regelwijzigingen ten opzichte van het oude RVV.
- 52% in plaats van de beoogde 65% wist wat het gele knipperlicht bij een VOP betekende.
- De doelstelling dat 65% van de weggebruikers de themazijn 'Geef je verstand een voorrang' kan uitleggen, is ruimschoots gehaald.
- De doelstelling dat 65% van de weggebruikers voor twee verschillende situaties die niet langer geregeld zijn, kan aangeven wat een verantwoorde keuze is, kon alleen bij benadering worden geëvalueerd. Het volgende is hierover bekend. Voor de gedragskeuzen bij niet voorsorteren bij linksafslaan en oversteken naast een zebra, gaven 78%, resp. 70%

van de weggebruikers wel minstens één relevant en terecht argument. Voor de gedragskeuzen inhalen van een voorligger voor een kruispunt en op een (brom)fiets rechtsaf rijden door rood waren deze percentages resp. 51% en 44%.

- Iets minder dan 50% van de weggebruikers was van mening dat het RVV een verbetering van de verkeersveiligheid was; een minderheid van 7% beoordeelde het nieuwe RVV een verslechtering.

Verdere belangrijke resultaten van de eerste nameting waren:

- Het nieuwe RVV was bekend bij 82% van de ondervraagden.
- De regels inzake het richting aangeven, voorrang op het zebrapad, snelheidsaanduiding op matrixborden, verdrijvingsvlakken en gebruik maken van de vluchtstrook, en rechtsaf door rood waren positief gewaardeerd door een meerderheid van de respondenten. De meningen over bij geel knipperlicht oversteken op eigen risico waren erg verdeeld; een meerderheid van respondenten waardeerde de regel inzake het voorsorteren bij linkaf slaan negatief.
- Bijna 40% meende nog steeds dat een voetganger bij een zebra alleen voorrang heeft wanneer hij of zij erop staat.
- 45% van de respondenten meende ten onrechte dat het nog steeds verplicht is om voor te sorteren bij linksaf slaan.
- Ruim de helft (53%) wist dat een matrixbord met een snelheidsaanduiding een gebod inhield.

1.2.4. De evaluatie van de gevoerde voorlichting

De invoering van het RVV 1990 is gepaard gegaan met een voorlichtingscampagne. Zo zijn er Postbus 51-spots vertoond op de televisie en zijn er circa 3 miljoen folders verspreid onder de Nederlandse bevolking. Daarnaast is veel aandacht geschonken aan dit onderwerp op radio en televisie (landelijk en regionaal), in dagbladen en overige vakliteratuur (zie ook Bijlage 1). Aan de hand van uitkomsten van de voormeting en de eerste nameting, en uitkomsten van aanvullend onderzoek bestaande uit een mondelinge enquête en groepsgesprekken, evalueerde Hartman (1993) de werking van de gevoerde voorlichting.

Hoe is men bereikt en hoe wil men bereikt worden?

Meer dan de helft van de ondervraagden is de wijzingen te weten gekomen door de televisie. Eén op de drie heeft het via de krant en één op de vier via een folder vernomen. Speciale regionale voorlichtingsactiviteiten zijn door de respondenten niet of nauwelijks genoemd. De vormgeving en de inhoud van deze materialen werd door een meerderheid van de ondervraagden positief beoordeeld. Men wil bij voorkeur door spotjes op de televisie en de radio, door een speciaal televisieprogramma, of door artikelen in huis-aan-huis bladen of in de krant bereikt worden.

De beschikbaarheid van het voorlichtingsmateriaal

Weggebruikers die zich voor de nieuwe regelgeving interesseerden, konden ook daadwerkelijk over voorlichtingsmateriaal beschikken. Men moest echter zelf het initiatief nemen om dit materiaal in bezit te krijgen. De overheid verspreidde foldermateriaal via de Postbus 51-adressen, via politiebureaus en via kantoren van de Regionale Directies Rijkswaterstaat. Ten tijde van de invoering van het RVV 1990 waren echter niet op alle Postbus 51-adressen folders beschikbaar en waren op sommige van deze adres-

sen de folders snel 'op' vanwege de grote belangstelling. De ANWB en de VVN werden door de ondervraagden ook veelvuldig genoemd als adressen voor nadere informatie. Deze organisaties konden echter alleen mondelinge informatie verstrekken.

De rol van het foldermateriaal

Tijdens groepsgesprekken is met name ook de rol van de folder in de campagne aan de orde gesteld. De verschillende folders (o.a. 06-11 magazine, 'Ken de verkeersregels'-folder, VBV-folder, 'Nieuwe verkeersregels'-folder, 'Sterke armen'-folder) worden slecht herkend. Sommige folders worden eerder negatief dan positief beoordeeld. Een duidelijke uitleg en meer informatie over verkeersregels en -borden alsmede illustraties van praktijksituaties worden in de folders gemist. De ideale folder dient de volgende kenmerken te hebben: A-5 formaat met hard koft, begrijpelijke uitleg over alle verkeersregels, kleurenfoto's ter illustratie. Bij voorkeur zou deze 'ideale' folder dan per post naar elk huishouden in Nederland moeten worden gestuurd. Kortom, de folders kunnen een belangrijkere plaats innemen in de campagne dan nu het geval is geweest.

Aanbevelingen

Hartman geeft de volgende aanbevelingen voor de verbetering van voorlichting:

1. Voorlichting over belangrijke zaken als regelwijziging zou landelijk gecoördineerd moeten worden, waarbij de communicatie tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en intermediaire kaders duidelijk moet zijn.
2. Er moet op tijd voldoende foldermateriaal zijn dat minstens alle verkeersregels en verkeerstekens moet bevatten en dat ook verspreid zou moeten worden via belangenorganisaties (bijv. VVN, ANWB).
3. De voorlichting moet niet eenmalig plaatsvinden, maar herhaald worden.

1.3. Doelstelling van de tweede nameting

In de eerdere deelstudies werd kennis van de regels vrij 'schools' getoetst door respondenten te vragen of ze in staat waren regels te noemen of regels uit te leggen. In feite werd dus gepoogd op een relatief abstract, verbaal niveau de regelkennis van de respondenten vast te leggen. Bij de eerste nameting werd gevonden dat veel weggebruikers niet in staat waren één of meer gewijzigde regels op te noemen of om deze regels bij navraag kort en helder uit te leggen. Op grond van de resultaten van de eerste nameting werd de aanbeveling gedaan de voorlichting concreter te maken, meer inzicht te geven in de bedoeling en de achtergrond van de regels en in de toepassing ervan in verschillende verkeerssituaties (Wittink, 1992).

De gedane aanbeveling was mede aanleiding om de tweede nameting anders op te zetten dan de eerste nameting. Hoofddoel van de tweede nameting is inzicht te verkrijgen in de toepassing van verkeersregels in uiteenlopende, concrete verkeerssituaties. Op grond van de kennis over onjuiste toepassing van regels in specifieke verkeerssituaties kunnen dan aanbevelingen worden gedaan over de specifieke regels of de verkeerssituaties die in voorlichting of educatie nadere aandacht verdienen.

Onderzoeksvragen

Uitgangspunt voor dit onderzoek is dat inzicht in hoe personen regels in de praktijk toepassen of uitleggen minstens zo relevant is voor de beoordeling van het nieuwe RVV als de mate waarin ze in staat zijn regels te noemen of te verduidelijken. De tweede nameting gaat vooral in op de vraag of weggebruikers in staat zijn om verkeersregels, zowel oude als nieuwe, toe te passen in concrete situaties.

De vragen die bij dit onderzoek zijn gesteld over het toepassen van de regels zijn nieuwe vragen die bij eerdere deelstudies niet zijn gebruikt. Daarnaast is ook een aantal vragen uit de eerste nameting overgenomen. Via deze herhaalde vragen is nagegaan of de kennis van een aantal regels, de opvattingen over de nieuwe regels en over het nieuwe RVV, de beleving van de verkeersonveiligheid, en een aantal concrete verkeersgedragingen, zijn veranderd in de periode van de eerste tot de tweede nameting. Tenslotte is nog onderzocht of de nieuwe wetgeving inzake de verplichte beveiliging van achterpassagiers goed bekend is bij de weggebruikers. In het volgende hoofdstuk wordt de opzet en uitvoering van de tweede nameting beschreven.

2. Opzet en uitvoering van de tweede nameting

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opzet en de uitvoering van de tweede nameting. Een beschrijving van de vragenlijst wordt gegeven in par. 2.1. In par 2.2 vergelijken we deze vragenlijst met de vragenlijst die is gebruikt bij de eerste nameting. In par 2.3 wordt de steekproeftrekking en de kenmerken van de steekproef beschreven.

2.1. De vragenlijst

De enquête bestaat uit 31 vragen waarvan 3 vragen weer onderverdeeld zijn in een aantal subvragen. Rekenen we deze subvragen ook mee als afzonderlijke vragen, dan komen we uit op een totaal van 118 vragen. De enquête is in z'n geheel weergegeven in Bijlage 2. Een overzicht van de onderwerpen met bijbehorende vraagnummers volgt hieronder:

Onderwerp	Vraagnummers
aard van verkeersdeelname	1, 2, 3, 4, 10
persoonskenmerken	5, 6
kennisname verandering in verkeerswetgeving	7, 28.1b t/m 28.39b
voorrang	8.6, 8.7, 8.8, 8.12, 8.14, 8.19, 8.20, 8.22, 8.24, 8.33, 8.34
parkeren	8.27, 8.31, 8.38, 13, 14
inhalen	8.13, 8.30, 8.35, 18, 19
oversteken	8.4, 8.23, 24, 25
richting veranderen	8.1, 8.21, 8.28, 12
rechtsaf door rood	8.3, 8.11, 8.29
voorsorteren	8.10, 8.16, 8.25, 16, 17
plaats op de weg	8.5, 8.9, 8.36, 8.37, 11
snelheid	8.18, 8.39
gebruik vluchtstrook	8.17, 11
beveiliging voor- en achterpassagiers	8.26, 20, 21, 22, 23
opvattingen over de gevolgen van de nieuwe regels	26.1 t/m 26.8, 27.1 t/m 27.3
beleving verkeersonveiligheid	28, 29, 30

2.2. Vergelijking van de vragenlijsten voor de eerste en tweede nameting

Bij de eerste nameting was sprake van een enquête van 87 vragen waarvan sommige weer onderverdeeld waren. De vragen uit deze enquête betroffen een breed scala van onderwerpen: kenmerken van verkeersdeelname, belangstelling voor verkeersveiligheid, de beleving van verkeersveiligheid, meningen over inhoud en kanalen van voorlichting (tv, folders etc.), kennisname van veranderingen in regels, kennis van de nieuwe regels, opvattingen over de gevolgen van een aantal concrete veranderingen, oordelen over overtredingen met het nieuwe RVV, concrete verkeersgedragingen, meningen over de bescherming en de vrijheid voor verschillende weggebruikersgroepen in het verkeer.

De vragenlijst die werd gehanteerd bij de tweede nameting, is sterk gewijzigd ten opzichte van de eerdere vragenlijst.

Ten eerste zijn er bij de tweede nameting 39 nieuwe vragen over de toepassing van verkeersregels toegevoegd. Het betreft de vragen 8.1 t/m 8.39 (zie Bijlage 2). Deze vragen zijn niet gesteld bij de eerdere metingen. Daarnaast zijn ook nog 4 nieuwe vragen over de kennis van de wettelijk verplichte beveiliging van achterpassagiers opgenomen, namelijk de vragen 20 t/m 23 in de vragenlijst. Ook deze vragen niet in eerder onderzoek niet gebruikt.

Ten tweede zijn er veel vragen uit de eerste nameting weggelaten (o.a. alle vragen over voorlichting, over overtredingen en over de bescherming en vrijheid voor verschillende weggebruikersgroepen). Uit de eerste nameting zijn de volgende vragen overgenomen:

- de vragen over de verkeersdeelname (vragen 1 t/m 4).
- de vraag over kennisname van de wijziging in het RVV (vraag 7).
- de vragen over concrete verkeersgedragingen (9, 16, 17, 18, 19, 24, 25).
- de vragen over algemene regelkennis (12, 13, 14, 15).
- de vragen over meningen over de nieuwe regels (26.1 t/m 26.8).
- de vragen over de gevolgen van het RVV (27.1 t/m 27.3).
- de vragen over de beleving van de verkeersonveiligheid (28 t/m 30).

Ten derde is in de tweede nameting een belangrijke wijziging in de volgorde van enkele vragen aangebracht. Bij de eerste nameting werden de respondenten eerst ondervraagd over de gevolgen van het RVV in termen van aantal overtredingen, duidelijkheid van regels, en onderling rekening houden van verkeersdeelnemers en daarna pas ondervraagd (en dus ook geïnformeerd) over hun mening over de nieuwe regels. In de vragenlijst bij de tweede nameting is een omgekeerde volgorde tussen deze groepen vragen gehanteerd. De respondenten worden eerst ondervraagd en (dus tegelijkertijd ook geïnformeerd) over de nieuwe regels (vragen 26.1 t/m 26.8) en daarna ondervraagd over hun meningen over de gevolgen van het RVV. Het argument voor deze volgordewisseling is dat mensen waarschijnlijk beter in staat zijn om hun mening te geven over de gevolgen van het nieuwe RVV als zij kort daarvoren nog herinnerd zijn geweest over de belangrijkste regelveranderingen.

Kortom, de tweede nameting is deels een nieuw ontworpen vragenlijst met de opname van nieuwe vragen over de toepassing van verkeersregels en over de kennis over de verplichte beveiliging van achterpassagiers, en deels een herhaling van de vragenlijst bij de eerste nameting, waarbij een belangrijke volgordewisseling tussen enkele vragen opzettelijk is aangebracht.

2.3. De steekproef

In de periode 11 juni tot en met 9 juli 1993 werden hu's aan huis interviews gehouden onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking van 16 jaar en ouder. Men is ondervraagd aan de hand van een gestructureerde vragenlijst met een gemiddelde gespreksduur van ongeveer 30 minuten. In totaal werden 587 personen geïnterviewd. De werkzaamheden zijn uitgevoerd door het bureau NSS Marktonderzoek BV te Den Haag. Voor het veldwerk werden 192 enquêteurs/-trices ingezet, 59 mannen en 133 vrouwen, verspreid over even zovele locaties.

De onderzoekpopulatie bestond uit verkeersdeelnemers van 16 jaar en ouder. Hieruit is via quota-sampling een steekproef getrokken. Het zoeken van de repondenten is uitgevoerd aan de hand van de zgn. random walk methode, waarbij vanuit een startadres net zolang contacten worden gelegd totdat een verkeersdeelnemer die voldeed aan de quotacriteria, is ondervraagd.

Er werd gestratificeerd op drie groepen weggebruikers (automobilisten, (brom)fietsers en voetgangers, zodat deze groepen ongeveer in gelijke mate in de steekproef vertegenwoordigd zouden zijn. Voor het selecteren van de verschillende weggebruikersgroepen werd de ondervraagde persoon onder andere gevraagd naar de wijze waarop de meeste uren aan het verkeer wordt deelgenomen. Uiteindelijk werden er 188 voetgangers, 202 (brom)fietsers en 197 automobilisten, motorrijders en beroepschauffeurs geselecteerd.

Leeftijd	Voetgangers		(Brom)fietsers		Automobilisten	
	1ste nameting	2de nameting	1ste nameting	2de nameting	1ste nameting	2de nameting
16-19	37 (19%)	37 (20%)	41 (19%)	49 (24%)	11 (5%)	4 (2%)
20-39	65 (33%)	57 (30%)	70 (32%)	47 (23%)	91 (42%)	92 (47%)
40-59	44 (22%)	49 (26%)	65 (29%)	54 (27%)	63 (29%)	49 (25%)
60+	51 (26%)	45 (24%)	45 (20%)	52 (26%)	50 (23%)	52 (26%)
Totaal	197	188	221	202	215	197

Tabel 1. Aantallen percentages respondenten naar leeftijd per weggebruikersgroep, in de eerste en de tweede nameting.

Met de 587 respondenten werd het nagestreefde aantal van 600 respondenten niet gehaald. Dit heeft zeer geringe gevolgen voor de betrouwbaarheidsintervallen rond de percentageschattingen. Ter illustratie het volgende. Uitgaande van een binomiale verdeling van scores en van vragen met twee scorecategorieën is de formule voor de berekening van het 95% betrouwbaarheidsinterval rondom de proportie p de volgende: $p \pm 2 \sqrt{pq/n}$, waarbij n = steekproefgrootte, p = proportie respondenten met antwoord a, q = proportie respondenten met antwoord b. Bij een steekproef van 600 respondenten waarvan 30% antwoord a en 70% antwoord b geeft, is volgens deze formule het betrouwbaarheidsinterval rondom p : $.263 \leq .300 \leq .337$. Een steekproef van 587 respondenten waarvan 30% a en 70% b antwoordt geeft als betrouwbaarheidsinterval: $.262 \leq .300 \leq .338$.

In Tabel 2 volgen de aantallen en de percentages respondenten uitgesplitst naar meting, weggebruikersgroep en sekse.

Sekse	Voetgangers		(Brom)fietsers		Automobilisten	
	1ste nameting	2de nameting	1ste nameting	2de nameting	1ste nameting	2de nameting
man	66 (33%)	60 (32%)	90 (40%)	80 (40%)	40 (64%)	113 (57%)
vrouw	136 (67%)	128 (68%)	135 (60%)	122 (60%)	78 (36%)	84 (42%)
Totaal	197	188	221	202	215	197

Tabel 2. *Verdeling van de respondenten naar sekse per weggebruikersgroep bij de eerste en de tweede nameting.*

3. Resultaten van de tweede nameting

In dit hoofdstuk gaan we in op de verkregen resultaten. In par. 3.1 en 3.2 komen de antwoorden van de respondenten op de concrete kennisvragen aan de orde. Het betreft hier vragen waarbij respondenten aan de hand van een foto van een verkeerssituatie gevraagd worden aan te geven welk gedrag is de situatie wel of niet vereist is, of wel of niet geoorloofd is (vragen 8.1 t/m 8.39, Bijlage 2). De behandeling van deze vragen is uitgesplitst naar verschillende thema's zoals situaties met rechtsaf door rood, voorrangssituaties tussen automobilisten en voetgangers etc. In het vervolg van dit rapport duiden we deze vragen over foto's van verkeerssituaties aan als 'fotovragen'.

In par. 3.1 wordt per afzonderlijke fotovraag ingegaan op de antwoorden. Daarbij besteden we alleen aandacht aan de verschillen tussen weggebruikersgroepen of die tussen leeftijdgroepen, indien deze verschillen van enige omvang zijn. In Bijlage 3 zijn de frequenties en percentages antwoorden op de fotovragen weergegeven, uitgeplitst naar leeftijdgroep en weggebruikergroep.

In par. 3.2 stellen we de antwoorden op de fotovragen opnieuw aan de orde, maar dan vanuit een wat ander perspectief. Voor een reeks van vragen wordt nagegaan hoeveel vragen de respondent juist heeft beantwoord worden antwoorden over meerdere vragen beschouwd. Op die manier wordt een soort van 'testscore' verkregen. In eerste instantie is nagegaan hoeveel juiste antwoorden op de complete verzameling van fotovragen is gegeven. In tweede instantie zijn ook reeksen vragen onderscheiden die extra relevantie hebben voor verschillende groepen weggebruikers en die een duidelijke relatie lijken te hebben met verkeersveilig gedrag. In par. 3.3 wordt ingegaan op vragen die in beide nametingen zijn gesteld, zodat een vergelijking tussen de antwoorden in 1992 en in 1993 mogelijk is. Deze vragen betreffen vijf onderwerpen: meningen over de nieuwe regels, meningen over de gevolgen van het nieuwe RVV, de beleving van de verkeersveiligheid, algemene regelkennis en concreet verkeersgedrag. In Bijlage 4 zijn de antwoorden op deze vragen in 1992 en in 1993 weergegeven.

Tenslotte volgt in par. 3.4 de weergave van de resultaten inzake kennis van de wettelijke verplichte beveiliging van achterpassagiers in auto's. Evenals bij de foto vragen gaat het hier om nieuwe vragen die in eerdere metingen niet zijn gesteld.

In de eerstvolgende paragraaf besteden we nu eerst aandacht aan de concrete regelkennis van de respondenten. In de hiernavolgende beschouwingen wordt vaak verwezen naar het nummer van een foto. De fotonummers 1 t/m 39 corresponderen met de vraagnummers 8.1 t/m 8.39. Om een voorbeeld te geven: vraag 8.19 heeft betrekking op een situatie die is afgebeeld in foto 8.19. De foto's behorende bij de 39 vragen zijn afgebeeld in Bijlage 5.

3.1. Het toepassen van de regels

3.1.1. Voorrang auto-auto

Foto 6 toont een situatie op een ongeregelde kruising waarbij een auto rechtsaf wil slaan en een tegemoet rijdende auto linksaf wil slaan. Wanneer beide auto's hun koers onverminderd doorzetten, is er sprake van een conflict. Een ruime meerderheid van respondenten (91%) antwoordt terecht dat de rechtsaf slaande automobilist geen voorrang hoeft te verlenen aan de linksaf slaande automobilist. Het aandeel personen dat een correct antwoord geeft, is wat hoger onder de groep automobilisten (95%) dan onder de groepen (brom)fietsers (90%) en voetgangers (87%).

Op de zogenaamde rotondes 'nieuwe stijl' heeft het voertuig dat zich op de rotonde bevindt, voorrang op de voertuigen die de rotonde willen oprijden. Op de 'ouderwetse' verkeerspleinen geldt nog de regeling dat verkeer van rechts dat de rotonde wil oprijden, voorrang heeft op het verkeer dat zich al op de rotonde bevindt. *Foto 24* laat een ouderwets verkeersplein zien met een auto die zich al op het plein bevindt en een voor deze auto van rechts naderende andere auto die het plein wil oprijden. Behoort de auto die het plein wil oprijden, voorrang te verlenen aan de auto die zich al op het plein bevindt? Slechts een minderheid van respondenten (40%) geeft als juiste antwoord dat de auto die het plein wil oprijden géén voorrang hoeft te verlenen aan de auto die al op het plein rijdt. Het aandeel personen met een correct antwoord is onder automobilisten (44%) en voetgangers (44%) iets hoger dan onder (brom)fietsers (34%).

3.1.2. Voorrang auto-fiets

In *Foto 14* wordt een rotonde 'nieuwe stijl' afgebeeld. Een automobilist wil rechts afslaan en de rotonde verlaten, maar kruist bij deze manoeuvre de route van een fietser die op een fietsstrook op de rotonde rechtdoor rijdt. Via haaietanden is weergegeven dat de fietsstrook onderdeel is van een voorrangsweg. Bijna alle respondenten (97%) antwoorden juist dat de automobilist de fietser voor moet laten gaan.

Foto 19 beeldt de volgende situatie af. Op een kruispunt met gelijkwaardige wegen slaat een fietser rechtsaf; een de fietser tegemoet rijdende automobilist slaat tegelijkertijd linksaf. Wanneer beide voertuigen hun koers vervolgen op de krap bemeten kruising, dreigt er een conflict. Moet de afslaan fietser de auto voor laten gaan? Meer dan éénderde deel van de respondenten (37%) antwoordt fout 'ja'. Het foute antwoord komt meer voor bij 16-19-jarigen (43%) dan bij respondenten van 60 jaar of ouder (32%).

Een situatie op een woonerf is weergegeven in *Foto 20*. Een automobilist wil links afslaan op een kruising waar een fietser van rechts nadert. Moet de automobilist de fietser voor laten gaan? Driekwart van de respondenten (74%) antwoordt correct 'ja'. De 16-19-jarigen geven het vaakst een correct antwoord (83%), en de 40-59-jarigen het minst vaak (64%).

Op *Foto 34* zien we een situatie bij een uitrit. Een fietser rijdt over een fietspad en links voor de fietser nadert een auto vanuit een uitrit. Moet de fietser de auto voor laten gaan? Een meerderheid van respondenten (79%) antwoordt juist dat de fietser de auto níét voor hoeft te laten gaan.

3.1.3. Voorrang auto-voetganger

Foto 7 schetst de volgende situatie. Een voetganger loopt nog op de stoep maar wil rechtdoor lopend de straat oversteken. Een automobilist rijdt naast de voetganger op de weg en wil voor de voetganger heen rechts afslaan, daarmee de route van de voetganger doorkruisend. Moet de voetganger de afslaan auto voor laten gaan? Meer dan de helft van de respondenten (52%) meent foutief dat de voetganger aan de auto voorrang moet verlenen. Deze onjuiste mening komt vooral voor onder de respondenten van 60 jaar en ouder (70%), en meer bij voetgangers (55%) en fietsers (54%) dan bij automobilisten (46%).

Foto 15 toont een situatie op een woonerf. Twee jongemannen lopen naast elkaar; achter hen bevindt zich een auto die dezelfde kant op gaat, maar die geen ruimte heeft om de beide voetgangers te passeren. De vraag luidde: 'Mogen de voetgangers de doorgang voor de auto belemmeren?' Achteraf bleek de formulering van deze vraag minder gelukkig gekozen. De vraag is namelijk ambigu. De beide voetgangers mogen zeker níét de doorgang voor de auto belemmeren in de zin dat ze stil gaan staan of zeer langzaam lopen. De beide voetgangers mogen wél de doorgang voor de auto belemmeren in de zin dat zij niet per se voor de auto hoeven te wijken als zij met een normale snelheid doorlopen. Het resultaat dat 39% van de respondenten meent dat de voetgangers inderdaad de doorgang voor de auto mag belemmeren en 60% meent dat dit niet mag, is vanwege de geconstateerde dubbelzinnigheid niet meer eenduidig te interpreteren.

Eveneens een woonersituatie wordt afgebeeld in *Foto 8*. De automobilist wil via een uitrit het woonerf verlaten, maar zal bij eventueel doorrijden de route kruisen van een van links komende voetganger die rechtdoor over de stoep loopt. Een grote meerderheid van respondenten (91%) antwoordt juist dat de automobilist de voetganger moet laten voorgaan. De automobilisten (94%) zijn iets beter op de hoogte van deze voorraangsregeling dan de voetgangers (88%).

Foto 33 toont een wachtende auto voor een kanaalbruggetje. In tegengestelde richting loopt een voetganger de brug op. De automobilist kijkt uit op het bord F5 'Verbod voor bestuurders door te gaan bij nadering van verkeer uit tegengestelde richting'. Bijna éénderde deel van de respondenten (30%) antwoordt foutief dat de automobilist de voetganger níét voor hoeft te laten gaan. Het foute antwoord komt vaker voor onder automobilisten (38%) dan onder (brom)fietsers (28%) of voetgangers (24%), en vaker onder 20-39-jarigen (38%) dan onder 16-19-jarigen (17%) of personen van 60 of ouder (24%).

3.1.4. Situaties met rechtsaf door rood

Het nieuwe RVV bepaalt dat rechtsaf door rood is toegestaan voor fietser en bromfietser mits er een bord met de tekst 'Rechtsaf voor (brom)fietser vrij' is geplaatst onder of bij het verkeerslicht. *Foto 3* toont een fietser die door rood wil rijden bij een verkeerslicht waar het genoemd tekstbord ontbreekt. Mag dat? Meer dan een kwart van de ondervraagden (27%) meent ten onrechte dat een fietser in deze situatie rechtsaf door rood mag rijden. Het foute antwoord komt het meest voor bij automobilisten (33%) en minder vaak bij (brom)fietsers (26%) en voetgangers (21%). Wat betreft de verschillende leeftijdsgroepen wordt het foute antwoord vaker gegeven door personen van 60 jaar of ouder (31%) dan door 16-19-jarigen (22%).

Foto 11 schetst een situatie waarin een bromfietser rechtaf door rood wil rijden bij een knipperlicht waar dit gegeven het onderbord toegestaan is. Bij het rechtsafslaan komt de bromfietser echter in potentieel conflict met een voetganger die - met de rug naar de bromfietser toe - op het punt staat recht over te steken. Een grote meerderheid van respondenten (93%) geeft als juiste antwoord aan dat de bromfietser de voetganger voor moet laten gaan (vraag 8.11).

Foto 29 toont een situatie waarbij een fietser rechtsaf door rood rijdt bij een knipperlicht waarbij dat is toegestaan, maar een bromfietser die de rijbaan oversteekt nadert deze fietser van links. Moet de bromfietser aan de fietser die voor de bromfietser van rechts komt, voorrang verlenen? Slechts de helft van de respondenten (50%) geeft als juiste antwoord dat de bromfietser geen voorrang hoeft te verlenen aan de rechtafslaanende fietser. Het aandeel personen met het juiste antwoord op deze vraag verschilt niet noemenswaardig per categorie weggebruiker.

Over de kennis van rechtsaf door rood-situaties kunnen we dus samenvattend concluderen dat een kwart van de weggebruikers zich niet realiseert dat rechtsaf door rood alleen mogelijk is bij aanwezigheid van het onderbord, en dat een nog grotere groep, de helft van de weggebruikers, zich niet realiseert dat bij rechtsaf door rood ook de extra bepaling geldt dat men het overige verkeer niet mag hinderen.

3.1.5. Inhalen

Foto 13 toont een situatie waarin een auto kort voor een zebra een andere auto inhaalt. De vraag bij deze foto luidde: 'De witte auto haalt hier langzaam de rijdende auto in; mag dat?' Drievierde deel van de respondenten antwoordt juist met 'nee'. Dit was één van de weinige vragen waarbij aanzienlijke verschillen per leeftijdscategorie werden geconstateerd. Correcte antwoorden werden het meest gegeven door de 20-39-jarigen (85%), daarna door de 40-59-jarigen (75%), de 60-plussers (68%), en werden het minst gegeven door de 16-19-jarigen (61%).

Het bord F1 behelst een inhaalverbod voor motorvoertuigen. Op het bord staan twee symbolen van auto's aangegeven, maar het inhaalverbod geldt ook voor motorrijders. *Foto 30* toont een situatie waarin een motorrijder een automobilist wil inhalen terwijl het genoemde bord een inhaalverbod aangeeft. Meer dan de helft van de ondervraagden (52%) meent abusievelijk dat dit toegestaan is.

Op *Foto 35* zien we een rode auto op de snelweg en schuin daarachter een witte auto op een uitvoegstrook. Mag de witte auto de rode auto *rechts* inhalen? Een meerderheid van respondenten (70%) antwoordt juist dat dat mag. Het goede antwoord wordt vaker gegeven door automobilisten (77%) dan door voetgangers (67%) of fietsers (67%), en vaker door personen van 20 jaar of ouder ($\pm 72\%$) dan door 16-19-jarigen (59%).

3.1.6. Oversteken

Foto 4 toont een voetganger die bij een oversteekplaats voor geel knipperlicht staat. Op de vraag 'Mag de voetganger bij het gele knipperlicht oversteken' antwoordt 29% van de respondenten foutief 'nee'. Vooral onder de oudere respondenten van 60 jaar of ouder is er een verhoudingsgewijs grote groep (45%) die meent dat er niet overgestoken mag worden bij geel knipperlicht.

De regel dat een voetganger voorrang heeft bij een zebra zodra hij op het

punt staat over te steken is nog niet duidelijk voor een grote groep van ondervraagden. Bijna de helft van de respondenten (45%) meent dat een automobilist niet verplicht is om te stoppen als een voetganger een zebra wil oversteken, maar nog vóór de zebra staat (vraag 8.12).

Volgens het nieuwe RVV is het niet langer verboden om binnen dertig meter van een VOP over te steken. *Foto 23* presenteert een situatie waarin een voetganger op 15 meter afstand van een VOP de weg oversteekt. Een meerderheid van de ondervraagden (63%) meent ten onrechte dat dit niet is toegestaan (vraag 8.23).

3.1.7. Snelheid

Op *Foto 18* zien we een auto op een weg buiten de bebouwde kom. Langs de weg staat het bord 'C9' inhoudende een geslotenverklaring voor fietsen, bromfietsen, en voor wagens die niet sneller kunnen rijden dan 25 km/uur. De bijbehorende vraag is of de automobilist hier 100 km/uur mag rijden. Meer dan een kwart van de respondenten (27%) antwoordt foutief 'ja'. Het aandeel respondenten met een onjuist antwoord is groter bij fietsers (32%) en voetgangers (28%) dan bij automobilisten (22%), en groter bij respondenten van 60 jaar of ouder (36%) en 40-50-jarigen (33%) dan bij 20-39-jarigen (16%).

Foto 39 laat een auto op een snelweg zien waar een matrixbord snelheid '70' aangeeft. Op de vraag 'Is dit een adviessnelheid of een maximumsnelheid?' antwoordt 90% van de respondenten juist met 'maximumsnelheid'.

3.1.8. Doorgetrokken witte streep

Op *Foto 28* zien we een witte auto die keert op een weg met door een doorgetrokken witte streep gescheiden rijbanen. Mag de auto hier keren? Merkwaardigerwijs is strict juridisch gezien het correcte antwoord 'ja'. Het verbod om de streep te overschrijden geldt alleen voor inhaalmanoeuvres en geldt niet voor de manoeuvres 'keren' en 'afslaan'. Het zal weinig verbazing wekken dat deze vraag door weinig respondenten juist is beantwoord. Negen op de tien respondenten (89%) antwoordt foutief dat keren hier niet mag.

Het nieuwe RVV bepaalt dat de witte doorgetrokken streep overschreden mag worden als de weggebruiker linksaf wil slaan. Deze situatie wordt weergegeven in *Foto 32*, waarin een automobilist linksaf een inrit wil inrijden. Een meerderheid van de ondervraagden (59%) geeft als onjuist antwoord dat dit niet is toegestaan.

3.1.9. Plaats op de weg

Op *Foto 36* zien we een bromfietser op de rijbaan rijden, terwijl een onverplicht fietspad (aangegeven door bord G13) naast de rijbaan ligt. Mag de bromfietser op de weg rijden? Meer dan de helft van de respondenten antwoordt foutief dat dit níét mag. Dit foutieve antwoord wordt bijna even vaak gegeven door de verschillende categorieën weggebruikers. Wat de verschillende leeftijdsgroepen betreft is het aandeel respondenten met een onjuist antwoord kleiner onder de 16-19-jarigen (49%) dan onder de 40-59-jarigen (59%).

Volgens het oude en het nieuwe RVV moet een voetganger in de eerste plaats het trottoir gebruiken. Als dat er niet is, moet het fietspad gebruikt

worden. Pas als het fietspad ook ontbreekt mag de voetganger op de rijbaan lopen. *Foto 37* geeft een situatie weer waarin een voetganger op de rijbaan loopt, terwijl rechts van de rijbaan alleen een fietspad aanwezig is. Bijna driekwart van de respondenten (73%) meent ten onrechte dat de voetganger dat mag doen.

Noch volgens het oude noch volgens het nieuwe RVV is het toegestaan om met een fiets aan de hand over het fietspad te lopen als er ook een trottoir aanwezig is. *Foto 9* toont een voetganger met een fiets aan de hand op het fietspad. Een meerderheid van de ondervraagden (79%) antwoordt correct dat dit níét toegestaan is.

3.1.10. Voorsorteren

Foto 16 laat een auto zien die tegen de kantstreep van de rijbaan staat en linksaf een inrit wil inrijden. Op de vraag of de auto aldus mag voorsorteren antwoordt tweederde van de respondenten (68%) ten onrechte dat dit níét mag. Het foute antwoord wordt minder vaak gegeven door de 16-19-jarigen (57%) dan door personen van 20 jaar of ouder ($\pm 70\%$).

Foto 25 laat een automobilist zien die rechts voorsorteert over een fietsstrook die door een doorgetrokken streep wordt gemarkeerd. Bijna alle respondenten (94%) geven juist aan dat dit niet mag.

Foto 10 schetst een situatie waarin een fietser de fietsstrook verlaat, voorsorteert naar links en tegen de wegas aan rijdt. Een meerderheid van de respondenten (60%) meent ten onrechte dat dit niet is toegestaan. Deze foutieve mening wordt wat vaker aangetroffen bij automobilisten (66%) dan bij voetganger (54%) en fietsers (60%), en vaker bij 20-29-jarigen (69%) dan bij personen van 60 jaar of ouder (48%).

Bij deze laatste vraag moeten we wel aantekenen dat de op de foto weergegeven voorsorteermanoeuvre van de fietser niet de meest veilige manier lijkt om linksaf te slaan. De veiligste manier lijkt te zijn dat de fietser rechtdoor op de fietsstrook blijft rijden tot op de plek ter hoogte van de zijweg en aldaar recht de weg oversteekt. 'Wat mag' en 'wat het veiligst is' komen bij deze vraag niet overeen. De respondenten met een onjuist antwoord zijn wellicht ook uitgegaan van hun 'gezonde verstand'.

3.1.11. Parkeren

Foto 31 toont een auto die geparkeerd staat op een fietsstrook die gemarkeerd is door een doorgetrokken streep. Een grote meerderheid van respondenten (92%) antwoordt juist dat dit niet is toegestaan.

Bord E1 is het bekende blauwe bord met rode rand en rode schuine streep. Dit bord betreft een parkeerverbod langs die kant van de weg waar het bord staat. *Foto 27* toont een weg met aan de rechterkant langs de rechterrijbaan bord E1, en een auto die geparkeerd staat op de linkerrijbaan. Slechts een kleine meerderheid van weggebruikers (56%) geeft als juiste antwoord dat de auto inderdaad zo mag parkeren. Onder de categorie automobilisten is het aandeel respondenten met een correct antwoord iets groter (61%) dan onder de (brom)fietsers (52%) of voetgangers (54%).

Op *Foto 38* zien we een witte auto die geparkeerd staat langs een stoep-rand met blauwe streep. Mag de automobilist hier zonder meer parkeren? Iets meer dan de helft van de automobilisten (55%) antwoordt correct 'nee'. Het juiste antwoord wordt wat vaker gegeven door respondenten van 60 jaar of ouder (68%) dan door personen uit de jongere leeftijdsgroep.

pen ($\pm 50\%$). Aan de respondenten die 'ja' geantwoord hebben ($n=255$), is doorgevraagd of een parkeerschijf verplicht is. Hierop antwoordt tweederde deel van deze respondenten (66%) correct dat een parkeerschijf inderdaad is verplicht. Er is niet meer na te gaan of deze respondenten ook al aan de parkeerschijf hebben gedacht bij hun 'ja'-antwoord op de vraag of parkeren mag, of dat deze respondenten door de doorvraag zelf op het idee van de parkeerschijf zijn gekomen. Als we aannemen dat ongeveer de helft van de doorgevraagde respondenten het idee van de parkeerschijf ook bij hun eerdere 'ja'-antwoord al in gedachten hadden, dan komen we uit op een percentage van 70% van de respondenten die de betekenis van de blauwe streep weten.

3.1.12. Overige situaties

Foto 1 toont een auto en een bord met verplichte rijrichtingen 'rechtdoor' of 'rechtsaf'. De vraag of de auto linksaf mag slaan in deze situatie wordt door een meerderheid van respondenten (84%) correct met 'nee' beantwoord. Het aandeel respondenten met een correct antwoord ligt iets hoger onder de automobilisten (88%) dan onder de voetgangers (79%).

Foto 2 toont twee bromfietzers die naast elkaar op de weg rijden. Iets minder dan de helft van respondenten (44%) meent ten onrechte dat dit is toegestaan. Het aandeel personen met het juiste antwoord 'nee' is het grootst onder de 16-19-jarigen (61%) en het kleinst onder de 20-39-jarigen (51%).

Foto 5 laat een auto op een rijbaan met verdrijvingsvlakken zien. Mag de auto over een gedeelte van de verdrijvingsvlakken rijden? Het juiste antwoord 'nee' wordt gegeven door 77% van de respondenten en ongeveer even vaak door de verschillende groepen weggebruikers.

Foto 17 geeft een situatie op een autosnelweg weer. Een vrachtwagen rijdt op de snelweg; een personenauto rijdt naast de vrachtauto op de invoegstrook. De vraag luidde: 'Mag de witte auto een gedeelte van de vluchtstrook gebruiken, indien hij door de aanwezigheid van de vrachtauto niet kan invoegen?' Achteraf bleek deze vraag niet 100% ondubbelzinnig. Het nieuw RVV schrijft voor dat de vluchtstrook alleen gebruikt mag worden bij een noodgeval. Is er bij de hier afgebeelde situatie sprake van een noodgeval? Er is geen sprake van een noodgeval als de vrachtauto en de personenauto al enige tijd naast elkaar rijden. In dat geval heeft de automobilist tijd om zich in te stellen op de situatie en kan hij achter de vrachtauto invoegen. Er is wel sprake van een noodgeval als de situatie begrepen wordt in de zin dat de vrachtauto onverwacht vanaf de linker rijbaan de rechter rijbaan oprijdt en daarmee de invoegpoging van de automobilist op het laatste moment onderbreekt. Bij de beantwoording van de vraag bleek dat de meningen zeer verdeeld waren: 53% antwoordt dat de automobilist de vluchtstrook mag gebruiken en 47% niet. Onder de automobilisten is de verdeling precies 50-50. In ieder geval kunnen deze antwoorden niet ondubbelzinnig geïnterpreteerd worden in termen van 'goed' of 'fout'.

Op *Foto 21* zien we een auto die een Y-kruising nadert waar het bord F9 ('keerverbod') staat. Mag de auto hier zonder meer keren. Negen op de tien respondenten (88%) antwoorden correct 'nee'.

Foto 22 laat een auto zien die kennelijk stopt voor een begrafenistoet die links vanuit een zijweg komt. Is de automobilist verplicht de stoet voor te laten gaan? Meer dan de helft van de respondenten (58%) antwoordt fout dat de automobilist inderdaad deze verplichting heeft. Het foute antwoord

komt wat meer voor bij voetgangers (66%) dan bij fietsers (57%) of automobilisten (50%), en vaker bij respondenten van 60 of ouder (64%) en 16-19-jarigen (60%) dan bij 40-59-jarigen (51%).

Op Foto 26 zien we een baby in een met gordel bevestigd kinderzitje voorin de auto. De baby ligt met de rug naar de voorruit toe. Mag een klein kind zo meegenomen worden in de auto? Eenderde deel van de respondenten (34%) meent ten onrechte dat dit níét zo mag. Deze onjuiste mening treffen we dan vaker aan bij respondenten van 60 jaar of ouder (51%) en minder bij 20-39-jarigen (23%) of 40-59-jarigen (30%).

3.2. Concrete regelkennis beschouwd over meerdere vragen

Tot nu toe is de concrete kennis van de respondenten per aparte situatie bekeken. In deze paragraaf beschouwen we de kennis van de respondenten over een serie van vragen. Met name is de kennis relevant die zou kunnen leiden tot veiliger gedrag.

Als we de antwoorden op de fotovragen in hun totaliteit in beschouwing nemen, hoe is het dan gesteld met de concrete kennis van onze respondenten? Van de 39 fotovragen bleek achteraf dat 2 vragen, namelijk vragen 8.15 en 8.17, niet geheel ondubbelzinnig waren. Daarom laten we deze vragen in de beschouwing van de concrete kennis van de respondenten achterwege. Inspecteren we de scores van de respondenten op de resterende 37 fotovragen, dan blijkt het volgende:

- Slechts 10% van de respondenten heeft minstens 27 (d.w.z. minstens 73%) van de 37 vragen juist beantwoord.
- Iets meer dan een derde van de respondenten heeft minstens 25 (67%) van de 37 vragen correct beantwoord.

Deze uitkomsten geven op het eerste gezicht niet een erg gunstig beeld van de concrete verkeerskennis van de respondenten. Echter, lang niet alle vragen die zijn meegenomen in deze eerste algemene toets, zijn even relevant voor verkeersveilig gedrag. In een toets van met name de veiligheidrelevante kennis van de respondenten kunnen een aantal vragen beter worden weggelaten. In concreto stellen wij voor de volgende vragen buiten beschouwing te laten:

1. Vragen 8.27 en 8.38 betreffen parkeren in de blauwe zone en parkeren bij bord E1. De concrete kennis over parkeren in de blauwe zone en bij bord E1 lijkt niet erg relevant voor verkeersveilig gedrag.

2. Vraag 8.30 betreft het inhaalverbod voor motorfietsen. Deze vraag is met name relevant voor het veiligheidsgedrag van motorrijders. In onze steekproef was er slechts één respondent die hoofdzakelijk als motorrijder aan het verkeer deelnam. Voor het gros van de automobilisten in onze steekproef is de vraag niet in concrete zin relevant.

3. Vragen 8.28 en 8.32 betreffen situaties met het overschrijden van een doorgetrokken witte streep. Het is moeilijk in te zien hoe de formeel juiste kennis dat dit in principe mag, kan bijdragen aan verkeersveilig gedrag. Voor beide vragen geldt dat de formeel juiste kennis een beetje in strijd lijkt met het 'gezonde verstand'. Reden om ook deze vraag buiten beschouwing te laten.

4. Het conflict tussen fomele regelkennis en 'gezond verstand' is wellicht ook aanwezig bij vraag 8.10 over het voorsorteren van een fietser tegen de as van een smalle weg. Het gezond verstand lijkt aan te geven dat de fietser in de betreffende situatie beter op de fietsstrook kan blijven rijden in plaats van voor te sorteren.

5. Vraag 8.26 betreffende de beveiliging van het kind middels het kinderzitje is niet relevant voor het feitelijk gedrag van de bestuurder.

Met weglating van de vragen genoemd onder 1 t/m 6 blijven er 29 vragen over. Op een enkel twijfelgeval na kan voor deze 29 vragen overtuigend worden beargumenteerd dat een fout antwoord op de vraag indicatief is voor een verkeerde toepassing van verkeersregels die in de praktijk zou kunnen leiden tot gevaarlijk verkeersgedrag. We kunnen bij deze vragen onderscheid maken naar automobilistensituaties (tenminste één automobilist in de situatie), (brom)fietserssituaties (tenminste één (brom)fietser in de situatie) en voetgangerssituaties (tenminste één voetganger in de situatie). Dit onderscheid betreft niet elkaar uitsluitende categorieën. Om een voorbeeld te geven: situaties waarbij een auto en een fietser betrokken zijn vallen zowel onder automobilistensituaties als onder fietserssituaties. Hanteren we het aldus gemaakte onderscheid, dan zijn er 20 vragen over automobilistensituaties, 9 vragen over (brom)fietserssituaties en 9 vragen over voetgangerssituaties. In Tabel 3 zijn de vraagnummers en vraagonderwerpen voor de verschillende situaties weergegeven.

Het aandeel juiste antwoorden op deze verschillende groepen vragen, uitgesplitst naar de verschillende groepen weggebruikers levert ons een beter beeld van de veiligheidsrelevante verkeerskennis dan de eerdere gegevens over de totale selectie van vragen (zie Tabel 4 op de volgende pagina).

Automobilistensituaties		(Brom)fietserssituaties		Voetgangerssituaties	
Nr.	Onderwerp	Nr.	Onderwerp	Nr.	Onderwerp
1	verplichte rijrichting	2	naast elkaar rijden bromf.	4	geel knipperlicht
5	verrijvingsvlakken			7 8	voorrang auto-voetg.
				12 33	
6 22	voorrang auto-auto	3	rechtsaf door rood	9	voetganger op fietspad
24					
7 8 12	voorrang auto-voetg.				
33					
14 19	voorrang auto-fiets	11	fiets-voetg. bij rechtsaf door rood	11	fiets-voetg. bij rechtsaf door rood
20					
6 16	voorsorteren			23	oversteken naast zebra
25		14 34	voorrang auto-fiets	37	plaats op de weg
13 35	inhalen	29	fiets-bromf. bij rechtsaf door rood		
18 39	snelheid				
21	keerverbod				
31	parkeren op fietsstrook	36	plaats op de weg bromf.		

Tabel 3. *Overzicht van vragen en vraagonderwerpen, uitgesplitst naar verschillende weggebruikerssituaties.*

	21 vragen automobilisten- situaties		9 vragen (brom)fietsers- situaties		9 vragen voetganger situaties	
	Minimum aantal vragen juist ≥16 (≥67%)	≥16 ((>76%))	≥6 (≥67%)	≥7 (≥78%)	≥6 (≥67%)	≥7 (≥78%)
Auto- mobilisten (n=197)	85%	51%	68%	47%	52%	19%
(Brom) fietsers (n=202)	76%	41%	78%	44%	56%	31%
Voet- gangers (n=188)	75%	42%	76%	50%	57%	30%
Rijb.bez. (n=375)	85%	52%	73%	48%	54%	25%
Geen rijb. (n=212)	62%	32%	75%	45%	57%	29%

Tabel 4. *Percentage juiste antwoorden op verschillende groepen situatievragen, uitgesplitst naar groepen weggebruikers.*

Uit Tabel 4 kunnen we het volgende opmaken:

- Bij de verschillende groepen vragen over automobilistensituaties, over (brom)fietserssituaties en over voetgangerssituaties, weet veelal hoogstens de helft van de ondervraagde groep weggebruikers meer dan driekwart van de vragen juist te beantwoorden. Over het algemeen is het dus niet zo goed gesteld met de verkeerskennis van de weggebruikers.
- De verkeerskennis inzake automobilistensituaties blijkt groter dan die over (brom)fietsers- en voetgangerssituaties. Met name de kennis over voetgangerssituaties is teleurstellend. Bijna de helft van de respondenten is niet in staat om minstens 6 van de 9 vragen over voetgangerssituaties juist te beantwoorden.
- De wijze waarop doorgaans aan het verkeer wordt deelgenomen bepaalt mede de kennis over specifieke verkeerssituaties. Automobilisten hebben meer kennis in huis over automobilistensituaties dan over (brom)fietsers- of voetgangerssituaties. Voor (brom)fietsers en voetgangers geldt het omgekeerde. Overigens zijn deze verschillen in kennis niet bijzonder groot te noemen.
- Rijbewijsbezitters beschikken over aanzienlijk meer kennis over automobilistensituaties dan niet-rijbewijsbezitters. Voor de (brom)fietsers- en voetgangerssituaties worden geen grote verschillen gevonden tussen deze situaties.

3.3. Vergelijking van de vragen in 1992 en 1993

Een aantal vragen werd tweemaal voorgelegd aan de respondenten, namelijk bij de eerste en bij de tweede nameting. In deze paragraaf worden de antwoorden op deze vragen in beide jaren besproken. In par. 3.3.1 komen

eerst de vragen over specifieke regels aan bod en in par. 3.3.2 de vragen over de gevolgen van het nieuwe RVV. In par. 3.3.3 wordt ingegaan op vragen over de beleving van de verkeersonveiligheid en par. 3.3.4 op algemene kennisvragen. Tenslotte wordt deze paragraaf afgerond met de vergelijking van enkele vragen over verkeersgedrag in par. 3.3.5. In Bijlage 4 zijn de antwoorden op de verschillende vragen weergegeven voor de jaren 1992 en 1993.

3.3.1. *Vergelijking van de oordelen over specifieke regels*

Aan de respondenten is gevraagd om voor acht concrete, nieuwe verkeersregels aan te geven of ze deze regels als een verbetering of verslechtering beoordelen (vragen 26.1 t/m 26.8, Bijlage 2). De volgende acht regels werden ter beoordeling voorgelegd:

- het is niet toegestaan over de verdrijvingsvlakken te rijden;
- bestuurders van motorvoertuigen moeten bij elke zijdelingse verplaatsing, zowel naar links als naar rechts, richting aangeven;
- de aanduiding op het matrixbord is voortaan een maximum snelheid;
- bij geel knipperlicht is oversteken op eigen risico;
- de vluchtstrook mag alleen gebruik worden bij noodgevallen;
- voetgangers hebben voorrang op de zebra als zij op het punt staan om over te steken;
- het is voor (brom)fietsers toegestaan rechtsaf door rood te rijden waar dat is aangegeven;
- voor bestuurders van motorvoertuigen is er geen verplichting tot voor-sorteren bij linksafslaan.

De resultaten inzake de beoordeling van deze regels in de jaren 1992 en in 1993 zijn weergegeven in Tabel 5 op de volgende pagina. We constateren het volgende:

1. De verschillen in de beoordeling van deze regels tussen de eerste en de tweede nameting waren gering en wisselend, zonder een duidelijke tendens in de richting van meer gunstige of ongunstige antwoorden. Wanneer de twee antwoordcategorieën betreffende verbetering of verslechtering worden samengenomen, dan zijn de grootste verschillen de volgende:

- (a) de regel omtrent rechtsaf door rood werd bij de eerste nameting door 17% een verslechtering geacht en bij de tweede nameting door 27%;
- (b) de regel omtrent de aanduiding van de snelheid op het matrixbord werd bij de eerste nameting door 74% een verbetering geacht en bij de tweede nameting door 81%.

2. Zowel bij de eerste als bij de tweede nameting worden zes van de acht nieuwe regels door een meerderheid van respondenten als een (duidelijke) verbetering ervaren. De gegevens in 1993 zijn als volgt. Bijna alle respondenten (92%) beoordelen de regel dat men bij elke zijdelingse verplaatsing richting moet aangeven als een verbetering. Meer dan driekwart van de respondenten beoordeelt ook de nieuwe regels omtrent het gebruik van de vluchtstrook en de aanduiding op het matrixbord als verbetering (resp. 81%, 76%). Tenslotte acht ook een meerderheid van de ondervraagden de regels aangaande voorrang op de zebra, het verbod om over verdrijvingsvlakken te rijden en het rechtsaf rijden door rood een verbetering (resp. 71%, 58%, 58%).

Regel	Jaar meting	Duid. verb.	Verb.	Geen verb., geen vers.	Vers.	Duid. vers.	Weet niet
Geen verplichting links voorsorteren	1992	4,0%	11,6%	24,9%	41,7%	8,2%	9,6%
	1993	4,1%	11,1%	25,7%	43,4%	11,9%	3,7%
Rechtsaf door rood	1992	20,8%	42,7%	15,3%	13,1%	4,0%	4,1%
	1993	20,1%	38,2%	13,6%	19,8%	7,5%	0,9%
Voorrang voetgangers bij VOP	1992	28,2%	43,2%	15,2%	8,2%	2,0%	3,1%
	1993	27,8%	42,9%	17,9%	7,8%	2,2%	1,4%
Gebruik vluchtstrook alleen bij noodgeval	1992	28,2%	43,2%	15,1%	8,4%	2,0%	3,1%
	1993	27,1%	49,2%	15,0%	5,1%	1,4%	2,2%
Aanduiding matrixbord maximumsnelheid	1992	26,3%	47,5%	13,4%	2,6%	0,8%	9,5%
	1993	29,3%	52,1%	12,6%	2,2%	0,8%	2,9%
Niet over verdrijvingsvlakken rijden	1992	15,3%	40,2%	26,9%	5,2%	1,8%	10,7%
	1993	19,4%	38,7%	26,6%	9,7%	1,4%	4,3%
Richting aangeven bij zijdelingse verplaatsing	1992	45,2%	43,2%	5,3%	0,0%	1,7%	4,6%
	1993	53,5%	38,7%	4,9%	1,2%	0,3%	1,4%
Bij geel oversteken op eigen risico	1992	12,8%	30,1%	24,4%	20,6%	8,2%	3,8%
	1993	10,7%	25,7%	31,3%	22,8%	7,0%	2,4%

Tabel 5. Percentages van antwoorden op de vragen 26.1 t/m 26.8 in 1992 en in 1993 (Betekenis afkortingen: duid. verb. = duidelijke verbetering; vers. = verslechtering).

3. Bij de eerste en de tweede nameting is voor twee van de acht nieuwe regels geen meerderheidssteun gevonden: de regel dat er geen verplichting is tot voorsorteren bij linksafslaan en de regel over oversteken bij geel knipperlicht. Concentreren we ons even op de gegevens in 1993, dan blijkt het volgende. Slechts 15% van de ondervraagden vindt de regel over het voorsorteren bij linksafslaan een verbetering; 55% vindt het een verslechtering. Over de regel omtrent oversteken bij geel knipperlicht zijn de

meningen meer evenredig verdeeld: 30% oordeelt deze regel een verslechtering; 31% geen verbetering, maar ook geen verslechtering en 27% acht de regel een verbetering.

3.3.2. *Vergelijking van de algemene oordelen over het RVV*

Bij de eerste nameting werden aan de respondenten drie uitspraken voorgelegd die uitdrukking gaven aan de mening dat de nieuwe regels tot gunstige gevolgen zouden leiden. Deze uitspraken waren de volgende:

- met de nieuwe regels in het RVV Worden minder overtredingen gemaakt;
- met de nieuwe regels in het RVV zijn de regels duidelijker geworden;
- met de nieuwe regels in het RVV houdt men meer rekening met elkaar in het verkeer.

Tabel 6 geeft de antwoordpercentages op deze uitspraken bij de eerste en de tweede nameting.

Uitspraak	Jaar meting	Helem. eens	Eens	Niet eens	Oneens	Helem. oneens	Weet niet
Met nieuwe regels minder overtredingen	1992	2,0%	15,4%	19,2%	33,3%	7,0%	23,1%
	1993	1,5%	24,0%	23,0%	31,9%	7,0%	12,6%
Met nieuwe regels meer duidelijkheid	1992	2,4%	29,8%	18,2%	24,4%	3,8%	21,4%
	1993	3,6%	32,0%	21,5%	29,3%	5,3%	8,3%
Met nieuwe regels houdt men meer rekening met elkaar	1992	3,8%	26,7%	16,5%	25,5	9,8%	17,7%
	1993	3,6%	37,6%	19,2%	25,2	7,8%	6,5%

Tabel 6. *Percentages van antwoorden op de vragen 27.1 t/m 27.3 in 1992 en in 1993 (Betekenis afkortingen: helem. eens = helemaal mee eens).*

Deze resultaten laten niet een erg gunstig beeld zien wat betreft de meningen van verkeersdeelnemers over deze veronderstelde gevolgen. Van de respondenten bij de eerste nameting was slechts 17% het eens met de uitspraak dat er met de nieuwe regels minder overtredingen zouden worden gemaakt, was 30% het eens met de uitspraak dat er met de nieuwe regels meer rekening met elkaar gehouden zou worden, en was 32% het eens met de uitspraak dat er meer duidelijkheid was gekomen met de nieuwe regels.

Bij elk van deze uitspraken was er een grote groep mensen (34% à 42%) die zich op de vlakte hield door een 'weet niet' of een 'niet mee eens, niet mee oneens' antwoord te geven. We moeten bedenken dat deze uitspraken werden voorgelegd aan de respondenten zonder dat hen van te voren een overzicht was geboden van de belangrijkste regelveranderingen. Als respondenten zich geen of slechts enkele belangrijke regelveranderingen voor

de geest kunnen halen, leidt dit wellicht tot onzekerheid aan hun kant over de beantwoording van de uitspraken. Zoals eerder is toegelicht in par. 2.2, is daarom bij de tweede nameting ervoor gekozen de uitspraken over de gevolgen van de nieuwe regels pas aan de respondenten voor te leggen, nadat de respondenten eerst via een serie vragen (vragen 26.1 t/m 26.8 in Bijlage 2) waren geïnformeerd over de belangrijkste regelveranderingen. De respondenten hadden bij de tweede nameting een beeld voor ogen van de belangrijkste regelveranderingen bij het beantwoorden van de uitspraken. Deze voorkennis leidt tot een wat gunstiger inschatting van de gevolgen van het RVV. Bij de tweede nameting is 25%, 8 percentagepunten meer dan bij de eerste nameting, het eens met de uitspraak dat er met de nieuwe regels minder overtredingen zullen worden gemaakt. Het aandeel respondenten dat meent dat er meer rekening met elkaar gehouden zal worden, was 30% bij de eerste en stijgt tot 41% bij de tweede nameting. Het aandeel respondenten dat meent dat de regels duidelijker zijn geworden neemt gering toe van 32% bij de eerste tot 36% bij de tweede nameting. Bij deze laatste vraag neemt echter ook het aandeel respondenten toe dat niet meent dat de regels duidelijker zijn geworden; bij de eerste nameting was 28% het oneens met de uitspraak dat de regels duidelijker zijn geworden en bij de tweede nameting 37%.

Kortom, wat betreft de meningen dat de regels leiden tot minder overtredingen en tot meer rekening houden met elkaar, zijn er positieve verschuivingen opgetreden over de twee nametingen met een toename van 8 à 11 percentagepunten respondenten die deze meningen onderschrijven. De mening over de duidelijkheid van de regels is per saldo niet veranderd. Bij de drie vragen valt op dat het aandeel personen met een 'weet niet' antwoord met 10 à 12 percentagepunten is verminderd bij de tweede nameting. De verandering is voor een belangrijk deel daaraan toe te schrijven; de vermindering van het aantal 'weet niet' antwoorden is voor een onbekend deel veroorzaakt door een betere vraagstelling.

3.3.3. *Vergelijking van de beleving van de onveiligheid*

De subjectieve beleving van de verkeersonveiligheid werd vastgesteld via drie vragen (28, 29 en 30) die bij eerdere metingen ook waren gebruikt. Tabel 7 op de volgende pagina geeft een overzicht van de antwoorden op deze vragen bij beide nametingen.

Iets meer dan tweederde van de respondenten (69%) voelt zich enkele keren per jaar of vaker onveilig in het verkeer. Bij de eerdere meting in 1992 was het percentage respondenten dat zich enkele keren per jaar of vaker onveilig voelt in het verkeer, bijna hetzelfde (67%). De personen die zich enkele keren per jaar of vaker onveilig voelen in het verkeer, komen verhoudingsgewijs het meest voor onder de voetgangers (75%) en de fietsers (71%) en het minst onder de automobilisten (61%). Dit resultaat werd ook geconstateerd bij de eerste nameting. Ook met het nieuwe RVV voelen voetgangers en (brom)fietsers zich nog steeds onveiliger in het verkeer dan automobilisten.

Op de vraag 'Hoe vaak komt het voor dat u betrokken raakt bij gevaarlijke verkeerssituaties' antwoordt 48% enkele per jaar of vaker. Eenzelfde percentage werd gevonden bij de eerdere meting in 1992. Het aandeel respondenten dat naar eigen opgave enkele keren per jaar of vaker in een gevaarlijke situatie terecht komt is het grootst onder automobilisten (54%) en iets geringer onder voetgangers (47%) en (brom)fietsers (43%). Bij de

Vraag	Jaar	Bijna meting nooit	Enk.	Enk.	Enk.	Vaker	Missing
			keren jaar	keren maand	keren week		
Hoe vaak voelt u zich onveilig in verkeer?	1992	33,3%	37,6%	15,7%	7,9%	5,2%	0,3%
	1993	31,2%	34,4%	17,9%	9,7%	5,8%	1,0%
Hoe vaak weet u niet welke regels er gelden	1992	42,6%	41,1%	10,8%	2,0%	3,1%	0,5%
	1993	37,1%	39,2%	15,5%	5,3%	2,9%	0,0%
Hoe vaak bent u in een gevaar- lijke situatie?	1992	52,5%	38,3%	5,3%	1,5	1,8%	0,5%
	1993	52,3%	36,6%	8,2%	2,0	0,7%	0,2%

Tabel 7. Percentages van antwoorden op de vragen 28 t/m 30 in 1992 en in 1993 (Betekenis afkortingen: enk. keren jaar = enkele keren per jaar).

vergelijking van de gegevens voor de verschillende leeftijdsgroepen, valt op dat 53% van de 40-59-jarigen enkele keren per jaar of vaker terecht komt in een gevaarlijke verkeerssituatie, terwijl dit maar voor 39% van de 60+ groep opgaat. De percentages van de twee jongere leeftijdsgroepen liggen tussen deze twee uitersten.

3.3.4. Vergelijking kennisvragen

De vragen 11 t/m 15 zijn vragen over regelkennis die uit de eerdere nameting zijn overgenomen. Deze vragen werden alleen voorgelegd aan respondenten die wel eens een auto, motor, vrachtauto of bus bestuurd hadden (N= 375). De antwoorden op deze vragen in 1992 en 1993 zijn weergegeven in Bijlage 4.

In reactie op de vraag of het altijd, soms of nooit is toegestaan om bij het oprijden van een autosnelweg de vluchtstrook te gebruiken, geeft in 1992 18% van de bestuurders het juiste antwoord 'soms, alleen bij noodgevallen'. In 1993 wordt dit antwoord door 31% van de bestuurders gegeven. De weggebruikers zijn dus in de loop der tijd wel wat beter geïnformeerd geraakt over deze nieuwe regel, maar het aandeel weggebruikers dat deze regel kent blijft aan de lage kant (minder dan eenderde).

Op de vraag of het verplicht is om bij elke zijdelingse verplaatsing richting aan te geven (vraag 12), antwoordde in 1992 87% correct 'ja' en in 1993 93%. Deze regel was in 1992 al bekend bij de meeste bestuurders en die bekendheid is in 1993 nog iets toegenomen.

Volgens het nieuwe RVV zijn beide gele strepen, de doorgetrokken en de onderbroken, een parkeerverbod tot 1 januari 1995. Na die datum houdt de doorgetrokken gele streep een verbod om stil te staan in en blijft de onderbroken gele streep gewoon een parkeerverbod. Wat betreft de betekenis van de onderbroken gele streep (vraag 13) komen de antwoorden in 1992 en in 1993 nauw overeen: in beide jaren antwoordt ongeveer een

derde van de respondenten de betekenis van deze streep niet te weten, antwoordt iets minder dan de helft juist 'een parkeerverbod' en rond de 12% onjuist een stopverbod. Voor de vraag naar de betekenis van de doorgetrokken gele streep (vraag 14) liggen de antwoorden iets verder uiteen in 1992 en 1993, maar de verschillen tussen beide jaren zijn gering. In 1992 antwoordt 64% juist 'een parkeerverbod'; in 1993 is dit 66%. In 1992 antwoordt 28% half juist 'een stopverbod'; in 1993 23%.

In vraag 15 wordt gevraagd of men als onderdeel van een colonne op weg naar een begafenis door rood licht mag rijden. In 1992 antwoordt 53% van de respondenten juist dat dit niet mag; in 1993 geeft 58% het juiste antwoord.

Samengevat

Met uitzondering van de regel inzake het gebruik van de van de vluchtstrook laat de vergelijking van de antwoorden op de kennisvragen geen grote verschuivingen over beide jaren zien. De regel inzake het richting aangeven bij een zijdelingse verplaatsing is goed bekend; de regel inzake door rood licht rijden bij colonne rijden is minder bekend. De betekenis van 'parkeerverbod' wordt door de respondenten in beide jaren nog sterker gekoppeld aan de doorgetrokken gele streep dan aan de onderbroken gele streep. Opvallend is dat een flink deel der respondenten (een derde) geen weet heeft van de betekenis van de onderbroken gele streep. De kennis over de regel inzake het gebruik van de vluchtstrook is in de periode 1992-1993 toegenomen. Desalniettemin blijft het aandeel respondenten dat correct aangeeft dat de vluchtstrook alleen bij noodgevallen gebruikt mag worden, ook in 1993 laag (minder dan een derde).

3.3.5. *Vergelijking van de gedragsvragen*

De vragen 9, 16, 17, 18, 19, 24 en 25 betreffen feitelijk verkeersgedrag en de omstandigheden waarvan dat gedrag afhangt. Met uitzondering van vraag 9 zijn deze vragen alleen voorgelegd aan respondenten die wel eens een auto, motor, bus of vrachtauto hebben bestuurd. De antwoorden op deze vragen in 1992 en in 1993 zijn opgenomen in Bijlage 4.

Bij de vragen 17, 19 en 25 was meer dan één antwoord per respondent mogelijk. De percentages antwoorden op deze vragen sommeren ook boven de 100%. Daarom lenen deze vragen zich niet zo goed voor een stricte vergelijking tussen 1992 en 1993.

Op de vraag hoe vaak men als bestuurder van een motorvoertuig of een fiets voorrang geeft aan een voetganger die voor een zebra nog op de stoep staat, antwoordt in 1992 30% '(vrijwel) altijd' en in 1993 31%. In beide jaren geeft iets minder dan tweederde deel van de weggebruikers aan niet altijd voorrang te geven. Wat betreft het voorrang verlenen aan voetgangers nabij een zebra komt het feitelijk gedrag van een groot deel der weggebruikers dus niet overeen aan de nieuwe wettelijke verplichting.

Op de vraag hoe vaak men voorsorteert op een smalle weg buiten de bebouwde kom antwoordt 50% (vrijwel altijd in 1992 en 20% (vrijwel) nooit. De vergelijkbare percentages in 1993 zijn respectievelijk 53% en 17%. De respondenten noemen een aantal factoren waarvan dit gedrag afhangt: de hoeveelheid achteropkomend verkeer, de hoeveelheid tegemoetkomend verkeer en de combinatie van beide. De categorie 'breedte van de weg' (alleen in 1992 apart gecodeerd) wordt ook vaak genoemd.

Op de vraag hoe vaak men een voorligger vlak voor een kruispunt zal

inhalen (vraag 18) antwoordt zowel in 1992 als in 1993 90% (vrijwel) nooit. Als factoren die dit gedrag bepalen, worden genoemd: de overzichtelijkheid van het kruispunt, de verkeersdruk en de snelheid van de voorligger.

De antwoorden op de vraag inzake het oversteken op 20 meter afstand van een zebra (vraag 24) liggen in 1992 en 1993 niet ver uiteen. In 1992 antwoordt 21% dat men dit (vrijwel) altijd doet; in 1993 24%. In 1992 antwoordt 20% dat men dit (vrijwel) nooit doet; in 1993 24%.

3.4. Beveiliging van achterpassagiers

Per 1 april 1992 is een nieuwe wetgeving van kracht inzake de beveiliging van achterpassagiers. Onderstaand overzicht geeft de voornaamste punten uit de thans vigerende wetgeving:

	Voorbank	Achterbank
Volwassenen	Draagplicht	Indien gordel aanwezig: draagplicht
Kinderen van 3 tot 12 jaar (kleiner dan 1.50 m)	Gebruik kinderzitje	Indien kinderzitje aanwezig: gebruik hiervan verplicht Indien kinderzitje niet aanwezig: draagplicht gordel
Kinderen van 0 tot 3 jaar		Indien kinderzitje aanwezig: gebruik hiervan verplicht Indien kinderzitje niet aanwezig: géén draagplicht gordel

Kinderen en volwassenen kleiner dan 1,50 m die gebruik moeten maken van de autogordel mogen een driepuntsgordel gebruiken als heupgordel. Onder 'kinderzitje' wordt hier steeds een geschikt en goedgekeurd kinderbeveiligingsmiddel verstaan.

Met behulp van vragen 20, 21, 22 en 23 is de kennis over de draagplicht vastgesteld. Deze vragen werden alleen voorgelegd aan de respondenten die wel eens een auto bestuurden (n = 395). In Tabel 8 op de volgende pagina worden de percentages juiste antwoorden op deze vragen gegeven. Zoals we in deze tabel kunnen aflezen weet een meerderheid van de respondenten dat het gebruik van gordels achterin verplicht is voor volwassenen en voor wat oudere kinderen, en dat bij jonge kinderen het gebruik van een kinderzitje wettelijk verplicht is boven het gebruik van de gordel. Slechts een minderheid van de respondenten is echter op de hoogte van het feit dat bij zeer jonge kinderen (jonger dan 3 jaar) de gordel níét verplicht is indien het kinderzitje ontbreekt.

Vragen	Juist antwoord	Percentage
20. Stel u heeft een auto met gordels voorin en achterin. Zijn volwassenen op de achterbank verplicht de gordels te dragen?	ja	83,4
21. Is een kind van 5 jaar op de achterbank verplicht de gordels te gebruiken?	ja	88,8
22. Is een kind van 2 jaar op de achterbank verplicht de gordels te gebruiken?	nee	33,0
23. Stel u heeft een auto met gordels achterin en een geschikt kinderzitje achterin. Moet u dan de gordels of het kinderzitje gebruiken voor een kind van 3 jaar?	kinderzitje	72,5

Tabel 8. Antwoorden op de vragen over de nieuwe draagplicht.

4. Conclusies en aanbevelingen

Via vier opeenvolgende deelstudies is getracht inzicht te verkrijgen in de begincondities waaronder het RVV 1990 zou moeten functioneren, in de voorwaarden voor en de effecten van de begeleidende voorlichtingscampagne en in het feitelijke functioneren van het nieuwe RVV.

Het doel van de totale evaluatiestudie was om inzicht te verkrijgen in de volgende zaken:

1. Zijn de weggebruikers op de hoogte van de wijzigingen van het RVV 1990 en wat deze betekenen?
2. Wat is de mening van de weggebruikers over de gevolgen van de nieuwe regels en van het nieuwe RVV?
3. Wat is de mening van de weggebruikers over de voorlichtingscampagne?
4. Zijn weggebruikers in staat om de regels concreet toe te passen in uiteenlopende verkeerssituaties?
5. Leidt het nieuwe RVV tot een betere naleving van verkeersregels en verkeerstekens?

De eerste en de tweede nametingen zijn gebruikt om deze vragen te evalueren. De voor- en tussenmeting hadden een meer algemeen oriënterend karakter ter voorbereiding van de beide nametingen. De vragen 1, 2 en 5 zijn via de eerste nameting en deels ook via de tweede nameting bestudeerd. Vraag 3 is via de eerste nameting en via aanvullend onderzoek (Hartman, 1993) geëvalueerd, en vraag 4 is alleen bij de tweede nameting onderzocht. Voor de evaluatie van het feitelijke functioneren van het RVV 1990 en de effecten van de begeleidende voorlichtingscampagne zijn met name de twee nametingen van belang. De nadruk in dit hoofdstuk ligt op de conclusies en aanbevelingen die op basis van deze beide nametingen kunnen worden gedaan.

De voornaamste bevindingen en conclusies ten aanzien van de vragen 1 t/m 5 worden in par. 4.1. t/m 4.5 aan de orde gesteld. In par. 4.5 zijn tevens de aanbevelingen vermeld.

4.1. Zijn de weggebruikers op de hoogte van de wijzigingen van het RVV?

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, afdeling Voorlichting, stelde volgende doelen ten aanzien van het effect van de voorlichtingscampagne omtrent het nieuwe RVV in het jaar 1992:

1. 65% van de rijbewijsbezitters kan drie wijzigingen van het RVV 1990 noemen.
2. 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar weet wat het betekent als als een geel knipperlicht bij een VOP is geplaatst.
3. 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar kan de themazin 'Geef je verstand eens voorrang' uitleggen.
4. 65% van de weggebruikers kan voor twee verschillende situaties die niet langer geregeld zijn aangeven wat een verantwoorde keuze is.
5. Weggebruikers kunnen een inschatting maken van het RVV voor hen betekent en 50% van de weggebruikers is van mening dat het RVV 1990 een verbetering zal zijn ten opzichte van het oude RVV (van 1966).

Deze vijf doelstellingen werden via de eerste nameting onderzocht. De eerste twee voorlichtingsdoelen 1 en 2 werden niet gehaald. Doelstellingen

3 en 5 werden wel gehaald. Doelstelling 4 kon alleen bij benadering worden geëvalueerd. Het volgende is hierover bekend. Voor de gedragskeuzen niet voorsorteren bij linksafslaan en oversteken naast een zebra, gaven 78%, resp. 70% van de weggebruikers wel minstens één relevant en terecht argument. Voor de gedragskeuzen inhalen van een voorligger voor een kruispunt en op een (brom)fiets rechtsaf rijden door rood waren deze percentages resp. 51% en 44%. Wittink (1992) concludeert: 'Het is hiermee niet te zeggen of 65% van de ondervraagden voor minstens twee regels met vrijheid kan aangeven wat een verantwoorde keuze is. Er is alleen per vraag nagegaan hoeveel mensen een goed antwoord gaven en het is discutabel of één goed argument voldoende is om te zeggen dat een weggebruiker in staat is tot een verantwoorde gedragskeuze. Aan de andere kant zijn er meer regels waarvoor vrijheid van handelen bestaat dan de vier die in het onderzoek zijn meegenomen. Niet al deze regels konden in de vragenlijst worden opgenomen.'

4.2. De mening van de weggebruikers over de nieuwe regels en over het nieuwe RVV

Meningen over de nieuwe regels

Een belangrijk onderdeel van de evaluatie van het nieuwe RVV was het vaststellen van de publieke opinie over de nieuwe regels. Tijdens de nametingen in 1992 en 1993 werden de volgende acht regelwijzigingen ter beoordeling voorgelegd aan de respondenten:

- het is niet toegestaan over de verdrijvingsvlakken te rijden;
- bestuurders van motorvoertuigen moeten bij elke zijdelingse verplaatsing, zowel naar links als naar rechts, richting aangeven;
- de aanduiding op het matrixbord is voortaan een maximum snelheid;
- bij geel knipperlicht is oversteken op eigen risico;
- de vluchtstrook mag alleen gebruik worden bij noodgevallen;
- voetgangers hebben voorrang op de zebra als zij op het punt staan om over te steken;
- het is voor (brom)fietsers toegestaan rechtsaf door rood te rijden waar dat is aangegeven;
- voor bestuurders van motorvoertuigen is er geen verplichting tot voorsorteren bij linksafslaan.

In beide jaren, 1992 en 1993, zijn de meningen over de regel inzake het oversteken bij geel knipperlicht verdeeld, en wordt de regel inzake het voorsorteren bij linksaf slaan door een meerderheid als een verslechtering beoordeeld; de overige zes regels worden in beide jaren door een meerderheid als een (duidelijke) verbetering beoordeeld. *De vergelijking van de meningen over acht nieuwe verkeersregels in de jaren 1992 en 1993 levert dus een stabiel, overwegend positief beeld op.*

Meningen over het RVV

Vergelijken we de publieke mening over de gevolgen van het nieuwe RVV in 1992 met die in 1993, dan constateren we het volgende. In beide jaren zijn de meningen over de gevolgen van het nieuwe RVV verdeeld. In 1992 antwoordt een groot deel van de respondenten (34% à 42%) 'weet niet' of 'niet mee eens, niet mee oneens' op vragen of met het nieuwe RVV de regels duidelijker zijn geworden, er minder overtredingen worden gemaakt en de weggebruikers meer rekening met elkaar houden. Van de overige respondenten die wel een 'eens' of 'oneens' antwoord gaven, was ruwweg de ene helft het eens en de andere helft het oneens met de stelling

gen dat de regels duidelijker waren geworden en dat men meer rekening met elkaar hield. Met de stelling dat met het nieuwe RVV minder overtredingen zouden worden gemaakt waren in 1992 meer dan tweemaal zoveel mensen het oneens (40%) als mee eens (17%).

In 1992 was een groot deel van de respondenten nog geneigd zich op de vlakke te houden of een neutraal oordeel te geven over het nieuwe RVV getuige het grote aandeel 'weet niet' niet mee eens, niet mee oneens' antwoorden. Voor de tweede nameting in 1993 werd besloten de vragen over de gevolgen van het nieuwe RVV pas te stellen ná de vragen over de concrete regelveranderingen. De reden hiervoor was dat deze volgorde in de vraagstelling de respondenten beter gelegenheid geeft zich een concreet beeld te vormen van de mogelijke consequenties van het nieuwe RVV. Waarschijnlijk mede door deze veranderde opzet van de vragenlijst, en misschien ook door de langere ervaring met het nieuwe RVV, is in 1993 het aandeel 'weet niet'-antwoorden op de vragen over de gevolgen van het RVV aanzienlijk verminderd (van 18 à 23% in 1992 tot 6 à 13% in 1993). De stellingen dat er met het nieuwe RVV minder overtredingen worden gemaakt, dat men meer rekening met elkaar is gaan houden en dat de regels duidelijker zijn geworden, werden in 1992 onderschreven door resp. 17%, 32% en 32% van de respondenten; de vergelijkbare percentagens voor 1993 zijn resp. 25%, 41% en 36%. *De meningen over de gevolgen van het RVV zijn dus wat positiever geworden, maar nog steeds in hoge mate verdeeld.*

4.3. Wat vindt men van de voorlichting?

De invoering van het RVV 1990 is gepaard gegaan met een voorlichtingscampagne. Zo zijn er Postbus 51-spots vertoond op de televisie en zijn er circa 3 miljoen folders verspreid onder de Nederlandse bevolking. Daarnaast is veel aandacht geschonken aan dit onderwerp op radio en televisie, in dagbladen en overige vakliteratuur. Aan de hand van uitkomsten van de voormeting en de eerste nameting, en uitkomsten van aanvullend onderzoek bestaande uit een mondelinge enquête en groepsgesprekken, evalueerde Hartman (1993) de werking van de gevoerde voorlichting.

In het algemeen kunnen we het volgende constateren over de gevoerde voorlichting. Een half jaar na de invoering van het nieuwe RVV was meer dan 85% van de Nederlandse bevolking op de hoogte van het bestaan van het nieuwe RVV. De voorlichting heeft met name effect geboekt via kanalen van televisie en kranten. De folder heeft ondersteunend gewerkt. De voorlichting heeft niet bewerkstelligd dat weggebruikers kunnen opnoemen welke regels veranderd waren. Gevraagd hoe een specifieke regel luidt blijkt bijna een helft dat niet precies te kunnen aangeven. Meer dan de helft van de ondervraagden is de wijzingen te weten gekomen door de televisie. Eén op de drie heeft het via de krant en één op de vier via een folder vernomen. Speciale regionale voorlichtingsactiviteiten zijn door de respondenten niet of nauwelijks genoemd. De vormgeving en de inhoud van deze materialen werd door een meerderheid van de ondervraagden positief beoordeeld. Men wil bij voorkeur door spotjes op de televisie en de radio, door een speciaal televisie-programma, of door artikelen in huis-aan-huis bladen of in de krant bereikt worden.

Weggebruikers die zich voor de nieuwe regelgeving interesseerden, konden ook daadwerkelijk over voorlichtingsmateriaal beschikken. Men moest echter zelf het initiatief nemen om dit materiaal in bezit te krijgen. De overheid verspreidde foldermateriaal via de Postbus 51-adressen, via poli-

tiebureaus en via kantoren van de Regionale Directies Rijkswaterstaat. Ten tijde van de invoering van het RVV 1990 waren echter niet op alle Postbus 51-adressen folders beschikbaar en waren op sommige van deze adressen de folders snel 'op' vanwege de grote belangstelling. De ANWB en de VVN werden door de ondervraagden ook veelvuldig genoemd als adressen voor nadere informatie. Deze organisaties konden echter alleen mondelinge informatie verstrekken.

Tijdens groepsgesprekken is met name ook de rol van de folder in de campagne aan de orde gesteld. Een duidelijke uitleg en meer informatie over verkeersregels en -borden alsmede illustraties van praktijksituaties worden in de folders gemist. De ideale folder dient de volgende kenmerken te hebben: A-5 formaat met hard koft, begrijpelijke uitleg over alle verkeersregels, kleurenfoto's ter illustratie. Bij voorkeur zou deze 'ideale' folder dan per post naar elk huishouden in Nederland moeten worden gestuurd. Kortom, de folders kunnen een belangrijkere plaats innemen in de campagne dan nu het geval is geweest.

Hartman geeft de volgende aanbevelingen voor de verbetering van voorlichting:

1. Voorlichting over belangrijke zaken als regelwijziging zou landelijk gecoördineerd moeten worden, waarbij de communicatie tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en intermediaire kaders duidelijk moet zijn.
2. Er moet op tijd voldoende foldermateriaal zijn, dat minstens alle verkeersregels en verkeerstekens moet bevatten en dat ook verspreid zou moeten worden via belangenorganisaties (bijv. VVN, ANWB).
3. De voorlichting moet niet eenmalig plaatsvinden, maar herhaald worden.

4.4. Het toepassen van de regels

Bij de eerste nameting werd gevonden dat veel weggebruikers niet in staat waren één of meer gewijzigde regels op te noemen of om deze regels bij navraag kort en helder uit te leggen. Wittink (1992) concludeert: 'Het is aan te bevelen de voorlichting concreter te maken, meer inzicht te geven in de bedoeling en de achtergrond van de regels en in de toepassing ervan in verschillende verkeerssituaties.' Deze aanbeveling was mede aanleiding om de tweede nameting anders op te zetten dan de eerste nameting.

Hoofddoel van de tweede nameting was inzicht te verkrijgen in de regeltoepassing van weggebruikers in concrete verkeerssituaties.

In dit onderzoek hebben we voor een aantal concrete verkeerssituaties onvoldoende regelkennis of verkeerde toepassing van de regels kunnen constateren. Daarbij moeten we onmiddellijk aantekenen dat onjuiste toepassing van regels niet altijd hoeft te leiden tot gevaarlijk verkeersgedrag. Bij een aantal situaties werden onjuiste regeltoepassingen geconstateerd waarvan het verband met verkeersveiligheid minder voor de hand ligt of misschien zelfs geheel afwezig is. Deze situaties zijn de volgende:

1. *Het overschrijden van de doorgetrokken witte streep.* Een groot deel van de respondenten realiseert zich niet dat het overschrijden van de witte doorgetrokken streep strict toegestaan is bij de manoeuvres 'linksaf slaan' en 'keren'. Kennelijk heeft de witte doorgetrokken streep een sterke symbolische 'niet overschrijden' betekenis die appelleert aan de intuïtie van de weggebruiker. De specifieke uitzonderingen die in de nieuwe wetgeving worden gemaakt op de regel van 'niet overschrijden' zijn zeker niet in overeenstemming met deze intuïtie. Wegbeheerders zouden de tegenspraak

tussen wetgeving en intuïtie kunnen opheffen door onderbrekingen aan te brengen in de doorgetrokken streep bij inritten en zijwegen.

2. *Oversteken bij geel knipperlicht en bij zebra's*. Meer dan een kwart van de respondenten meent dat er niet overgestoken mag worden bij geel knipperlicht. Bijna de helft van de respondenten van 60 jaar of ouder (45%) heeft deze mening. De paradox is dat deze foutieve mening wellicht eerder tot veiliger gedrag dan tot onveiliger gedrag leidt. Hetzelfde gaat waarschijnlijk op voor de bij een meerderheid (63%) aangetroffen foutieve mening dat men binnen 30 meter afstand van een zebra op de zebra moet oversteken.

Er zijn ook onjuiste regeltoepassingen die naar waarschijnlijkheid wel kunnen leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Het betreft dan de toepassing van de regels in de volgende situaties:

1. *Voorrangsregeling op oudere rotondes*. De voorrangsregeling op rotondes nieuwe stijl waarbij het verkeer op de rotonde voorrang heeft, kan verwarring oproepen over de voorrangsregeling die geldt op oude rotondes. Meer dan de helft van de respondenten, en ook meer dan de helft van de groep automobilisten, beantwoordt de vraag over een voorrangssituatie op een oude rotonde onjuist. Een deel van het probleem is waarschijnlijk dat automobilisten moeite kunnen hebben om snel in te schatten met welk type rotonde ze te maken hebben.

2. Bij verschillende *voorrangssituaties tussen auto en voetganger* (voetganger voor zebra, voetganger wil rechtdoor lopend weg oversteken auto wil voorlangs afslaan; voetganger op brug en auto moet voorrang verlenen aan tegemoetkomend verkeer) wordt door een grote groep respondenten (ca. 40%) niet onderkend, dat de voetganger voorrang heeft op de auto.

3. De *'rechtsaf door rood' regeling* is zeker nog niet duidelijk voor alle respondenten. Meer dan een kwart van de respondenten meent dat een (brom)fietser ook rechtsaf door rood mag bij een verkeerslicht zonder bord met tekst '(Brom)fietzers rechtsaf vrij'. De helft van de respondenten meent dat een fietser die rechtsaf door rood rijdt voorrang heeft boven een van links komende bromfietser. Kennelijk past men ten onrechte de regel 'verkeer van rechts heeft voorrang' toe in deze situatie.

4. De *regel inzake het voorsorteren* is waarschijnlijk bij een groot deel van de respondenten onvoldoende duidelijk. Bijna tweederde meent dat een auto niet tegen de rechterkantstreep van de weg mag staan alvorens een inrit in te rijden. In de aangegeven situatie is sprake van een tamelijk smalle weg. Rekening houdend met de mogelijkheid van tegemoetkomend verkeer, lijkt het wat veiliger voor de automobilist om niet vlak tegen de wegas voor te sorteren. De respondenten denken er echter anders over; kennelijk ziet men het links voorsorteren tegen de wegas nog als een streng vereiste. De oude regel 'links voorsorteren verplicht' lijkt in dit geval het 'gezonde verstand' weg te stemmen.

5. *Voorrang verlenen aan een begrafenisstoet*. Meer dan de helft van de respondenten en precies de helft van de automobilisten meent dat men voorrang moet geven aan een begrafenisstoet.

De regel inzake het voorsorteren is bij uitstek een regel die aansluit bij het concept 'Geef je verstand eens voorrang'. De regel geeft immers de respondenten de vrijheid om hun gedrag inzake het voorsorteren te laten afhangen van hun eigen oordeel over wat veilig is in een situatie. De vraag is echter of de weggebruiker ook begrepen heeft dat deze regel in deze geest geïnterpreteerd dient te worden. Een verklaring voor de nega-

tieve waardering van deze regel zou kunnen zijn dat de respondenten de nieuwe regel enkel en alleen beschouwen als een *afschaffing* van een oude voorsorteerregel. De cruciale vraag is of regels die bedoeld zijn om aan de weggebruikers meer vrijheid te geven, überhaupt nog gezien worden als zelfstandige regels die richting kunnen geven aan gedrag.

Het concept 'Geef je verstand eens voorrang' vooronderstelt dat weggebruikers de regels kennen, niet alleen naar de letter, maar ook naar de geest of de bedoeling van de regel. Het lijkt erop dat de bedoeling van de regel inzake het voorsorteren in ieder geval niet helder is overgekomen bij een groot deel van de weggebruikers, waardoor het eigen oordeelsvermogen ook geen voordeel kan doen met deze regel.

6. *Snelheid op wegen buiten de bebouwde kom.* Op een weg buiten de bebouwde kom met geslotenverklaring voor fietsers, bromfietzers en wagens die niet sneller kunnen dan 25 km/uur, denkt toch nog meer dan een vijfde deel van de automobilisten (22%) 100 km/uur te mogen rijden. De meeste automobilisten weten wel wat de juiste limiet is op dergelijke wegen, maar de kleine groep die het niet weet kunnen indien ze snelheden rond de 100 km/uur bereiken, onevenredig hoge risico's lopen of veroorzaken.

7. *Gebruik van de vluchtstrook.* De antwoorden op de fotovraag over het gebruik van de vluchtstrook (Vraag 8.17: Mag de de witte auto een gedeelte van de vluchtstrook gebruiken, indien hij door de aanwezigheid van de vrachtauto niet kan invoegen?) waren gelijk verdeeld over 'ja' en 'nee'. De sterke verdeeldheid in de antwoorden kan zeker te maken hebben met de ambiguïteit van de vraag, maar ook met het niet goed begrijpen van de regel inzake het gebruik van de vluchtstrook. Dat men de regel nog onvoldoende begrijpt of kent, blijkt wellicht duidelijker uit het volgende. In antwoord op de vraag of het toegestaan is om de vluchtstrook te gebruiken bij het oprijden van de snelweg (vraag 11), geeft bij de tweede nameting slechts 31% van de rijbewijsbezitters aan dat dit alleen mag bij noodgevallen. Dit is weliswaar 13% meer dan bij de eerste nameting, maar nog steeds een laag percentage.

Onjuiste toepassingen van verkeersregels die tot gevaarlijk gedrag kunnen leiden betreffen vooral: voorrangssituaties tussen auto's en voetgangers (o.a. voorrang bij VOP), voorrang op verschillende typen rotondes, voorrang bij rechtsaf door rood, voorsorteren bij linksaf slaan, snelheid op wegen buiten de bebouwde kom en het gebruik van de vluchtstrook.

4.5. Leidt het nieuwe RVV tot een betere naleving van de regels?

De weggebruikers zelf zijn verdeeld over de vraag of met het nieuwe RVV minder overtredingen zullen plaatsvinden. Zowel bij de eerste als bij de tweede nameting is ongeveer 40% van de weggebruikers het niet eens met de stelling dat met het nieuwe RVV minder overtredingen worden gemaakt. Bij de tweede nameting zijn 25% het wel eens met deze stelling, terwijl dit percentage bij de eerste nameting 17% was.

In de vorige sectie hebben we erop gewezen dat een aantal regels door relatief veel weggebruikers niet juist worden toegepast. Er mag dan verwacht worden dat de naleving van deze regels naar de 'letter' of naar de 'geest' niet goed verloopt. Het betrof hierbij regels inzake de volgende situaties: voorrangssituaties tussen automobilisten en voetgangers (o.a. voorrang bij VOP), voorrang op verschillende typen rotondes, voorrang bij rechtsaf door rood, voorsorteren bij linksaf slaan, snelheid op wegen buiten de bebouwde kom en het gebruik van de vluchtstrook. Daarnaast is er ook een aanwijzing dat de betekenis van het verkeersteken van de gebro-

ken gele streep niet voor iedereen duidelijk is. Bij de tweede nameting geeft 35% van de rijbewijsbezitters te kennen de betekenis van dit verkeersteken niet te kennen.

Een aantal regels of verkeerstekens wordt door een grote meerderheid van de weggebruikers wel juist toegepast of uitgelegd. Deze zijn vooral:

- de regel(s) inzake voorrang bij in-/uitritten;
 - de regels inzake het parkeren of voorsorteren op fietsstroken die zijn gemarkeerd met een doorgetrokken witte streep;
 - de regel(s) inzake voorrang op een moderne rotonde met haaietanden.
- Verder weten we dat enkele regels zowel goed bekend zijn als ook positief gewaardeerd worden. Het gaat dan om:
- de regel inzake het richting aangeven bij elke zijdelingse verplaatsing;
 - de regel inzake de betekenis van het matrixbord.

Aanbevelingen

Tenslotte geven we de volgende aanbevelingen:

1. Er zijn aanwijzingen dat de regel inzake het voorsorteren bij linksafslaan zowel verkeerd begrepen als negatief gewaardeerd wordt.

De regel inzake het gebruik van de vluchtstrook wordt wel positief gewaardeerd, maar er zijn aanwijzingen dat deze regel niet goed wordt gekend of begrepen. In voorlichting of educatie zou aandacht geschonken moeten worden aan de achterliggende intenties van deze regels.

2. Op grond van het uitgevoerde onderzoek is er nog niet volledige duidelijkheid verkregen omtrent de vraag of mensen in staat zijn een verantwoorde keuze te doen in situaties die niet langer geregeld zijn. Voor de regel inzake het voorsorteren bij linksafslaan is in ieder geval gevonden dat veel weggebruikers geen voordeel (weten te) doen met de vrijheid die deze regel hen biedt. Wellicht is nader onderzoek op dit terrein wenselijk.

3. Gezien de matige verkeerskennis onder de weggebruikers lijkt aanvullende voorlichting over de verkeersregels en -tekens gewenst.

4. Bij nieuwe voorlichtings- of educatieprogramma's zou aandacht voor onjuiste regeltoepassingen prioriteit moeten hebben, met name dan onjuiste regeltoepassingen waarbij de relatie met de onveilig gedrag plausibel lijkt. Onjuiste, potentieel gevaarlijke regeltoepassingen komen voor bij voorrangssituaties tussen auto's en voetgangers (o.a. voorrang bij VOP), bij voorrang op verschillende typen rotondes, voorrang bij rechtsaf door rood, voorsorteren bij linksaf slaan en bij snelheidskeuze op wegen buiten de bebouwde kom. Er is nog een grote discrepantie tussen de nieuwe regel inzake het voorrang verlenen aan voetgangers voor een zebra en het feitelijke voorrangsgedrag van weggebruikers. Dit probleem verdient nadere aandacht.

5. Verdere voorlichting zou zich niet alleen moeten richten op het overbrengen van de inhoud van een regel, maar ook de toepassing ervan in verschillende verkeerssituaties moeten illustreren.

Literatuur

Akerboom, S.P. (1991). *Evaluatie RVV 1990; Een mondeling vragenlijst-onderzoek onder weggebruikers. Deel I.* Rapport 91-41. Werkgroep Veiligheid, R.U. Leiden.

Akerboom, S.P. & Lossie, N. (1992). *Evaluatie RVV 1990; Een mondeling vragenlijst-onderzoek onder weggebruikers. Deel II.* Rapport 92-43. Werkgroep Veiligheid, R.U. Leiden.

Hartman, R. (1993). *Begrip en onbegrip RVV 1990; Een onderzoek naar de voorlichting en logica van verkeersregels.* Afstudeerverslag Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

Noordzij, P.C. (1988). *Commentaar op het voorontwerp RVV 1990.* R-88-22. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.C. (1989). *Opmerkingen bij het voorontwerp RVV 1990.* R-89-7. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1991a). *Evaluatie van de invoering van het nieuwe RVV 1990: Enquête onder weggebruikers. Verslag van een voormeting.* R-91-67. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1991b). *Kennis over invoering van het RVV 1990. Verslag van een tussentijdse meting onder de Nederlandse bevolking naar de bekendheid met de invoering van het nieuwe RVV.* R-91-68. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1992). *Evaluatie van het nieuwe RVV door weggebruikers. Een samenvattend verslag van de nameting.* R-92-42. SWOV, Leidschendam.

Bijlagen 1 t/m 4

Bijlage 1. Voorlichtingactiviteiten door de overheden per provincie

Bijlage 2. De vragenlijst

Bijlage 3. Antwoorden op de fotovragen 8.1 t/m 8.39 uitgeplitst naar leeftijd en naar weggebruikersgroep (zie Bijlage 5 voor bijhorende foto's).

Bijlage 4. Vergelijking van de antwoorden in 1992 en in 1993

Bijlage 5. Afbeeldingen van de foto's behorende bij de fotovragen 8.1. t/m 8.39.

Bijlage 1. Voorlichtingsactiviteiten door de overheden per provincie

Materiaal	Gr	Fr	Dr	Ov	Fl	Gld	Ut	NH	ZH	Zld	NB	Lb
● Bedrijfsleven benaderd			X		X			X				
● Folder en brochure (V&W)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
● Huis-aan-huisbladen		X		X	X	X		X				
● Kabeltelevisie				X				X				
● Kranten		X	X	X	X	X		X	X		X	X
● Lesbief voor moeilijk lezenden	X	X	X									
● Lesbief (VVN) verspreid		X	X	X	X	X		X	X		X	
● Nieuwsbrieven (V&W) verspreid		X	X		X			X				
● Onderbrengen in bestaande campagnes		X			X		X					
● Poster buro Lameijer	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
● Regionale omroep	X		X		X	X		X	X			
● Scholen benaderd stickers		X		X	X	X		X	X		X	
● Stand op beurs/braderieën		X	X	X	X	X		X				
● Subsidie aan derden verleend		X		X	X	X		X	X		X	X
● Symposium	X	X	X			X		X			X	
● Verkeerskaart/vraagbaak (V&W) verspreid		X	X		X	X	X		X		X	X

Voorlichtingsactiviteiten op landelijk niveau:

- 06-11 magazine
- advertenties in alle grote regionale en landelijke dagbladen
- CBR-spotjes op televisie
- artikelen in tijdschriften
- lesbrieven voor onderwijs
- televisie-programma 'geef je verstand eens voorrang'
- theorieboek/naslagwerk
- 'verkeersminuut' op de televisie
- videoband voor onderwijs
- voorlichtingsavond in gemeenten

Bijlage : kaart 1 t/m 4, 8 losse gele kaartjes,
39 foto's, brochure RVV

INLEIDENDE ZIN : Goeden.... Wij houden momenteel een onderzoek over het verkeer en de verkeersveiligheid. Ik zou u daar graag een paar vragen over willen stellen ?

Eng.: NOTEER BEGINTIJD GESPREK :

.... uur minuten

VRAAG 1. Rijdt u zelf wel eens auto ?

ja..... 373 64% 587
neen..... 214 36%

VRAAG 2. Hoeveel kilometers per jaar rijdt u zelf ?

10.000 km of minder..... 237 64% 373
10.000 - 20.000..... 96 26%
meer dan 20.000 km..... 39 10%
toega..... 1 0%

VRAAG 3. Eng.: GEEF KAART 1. Op welke wijze neemt u zoal aan het verkeer deel? Geef uw antwoord maar met behulp van deze kaart. Eng.: MEER ANTWOORDEN MOGELIJK

voetganger..... 506 86% 587
openbaar vervoer..... 280 48%
fietser..... 496 84%
bromfietser..... 56 10%
motorrijder..... 11 2%
autobestuurder..... 363 62%
vrachtwagenchauffeur..... 9 2%
buschauffeur..... 2 0%
passagier in de auto..... 312 53%
anders..... 9 2%

VRAAG 4. Eng.: NOGMAALS KAART 1. Op welke wijze neemt u de meeste tijd aan het verkeer deel? Eng.: SLECHTS EEN ANTWOORD

voetganger..... 114 19% 587
openbaar vervoer..... 74 13%
fietser..... 178 30%
bromfietser..... 24 4%
motorrijder..... 1 0%
autobestuurder..... 189 32%
vrachtwagenchauffeur..... 7 1%
buschauffeur..... 0 0%
passagier in de auto..... 0 0%
anders..... 0 0%

VRAAG 5. Wat is uw leeftijd? |__|__|

←→ 587

VRAAG 6. Eng.: STREEP AAN ZONDER TE VRAGEN

O.P. is man..... 253 43% 587
O.P. is vrouw..... 334 57%
toega..... 0 0%

VRAAG 7. De verkeersregels en verkeerstekens vormen in ons land samen het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens RVV. Dit reglement is per 1 november 1991 veranderd. Hebt u misschien vernomen dat dit reglement is veranderd?

ja..... 430 73% 587
nee..... 132 22%
weet niet..... 25 4%

VRAAG 8. Eng.: SCHUD DE 39 FOTO'S EN LEES OP: Ik geef u zo een aantal foto's waarop een verkeerssituatie staat afgebeeld. Vervolgens stel ik een vraag over die verkeerssituatie waarop u met 'ja' of 'neen' kunt antwoorden. Daarna zal ik vragen of volgens u de wettelijke regel, die op deze situatie van toepassing is, de laatste tijd veranderd is.

Eng.: GEEF O.P. DE EERSTE FOTO VAN HET STAPELIJKE, ZOEK HET BIJBEHOORENDE VRAAGNUMMER IN HET SCHEMA OP EN STEL DE VRAAG. STREEP HET ANTWOORD AAN IN HET SCHEMA EN VRAAG VERVOLGENS :

Is de wettelijke regel, die op deze situatie van toepassing is, de laatste tijd nog veranderd ?

Eng.: STREEP AAN IN SCHEMA BIJ DESBETREFFENDE FOTO EN GEEF VERVOLGENS DE VOLGENDE FOTO VAN HET STAPELIJKE. HERHAAL DIT VOOR ALLE 39 FOTO'S.

FOTONUMMER EN VRAAG	antwoord op vraag			regel veranderd		
	JA	NEEN	toes	JA	NEEN	toes
1. Mag de auto hier links afslaan?	587 90 15%	495 84%	2 0%	587 109 19%	454 77%	24 4%
2. Twee bromfietzers rijden hier naast elkaar, mag dat?	587 256 44%	328 56%	3 1%	587 57 10%	501 85%	29 5%
3. Mag de fietser op dit moment rechtsaf slaan ?	587 159 27%	426 73%	2 0%	587 191 33%	376 64%	20 3%
4. Mag de voetganger bij het gele knipperlicht oversteken?	587 412 70%	170 29%	5 1%	587 290 49%	275 47%	22 4%
5. Mag de grijze auto een gedeelte van het verdrijvingsvlak gebruiken?	587 124 21%	454 77%	9 2%	587 156 27%	401 68%	30 5%
6. De witte auto wil rechtsaf; moet hij de andere auto voor laten gaan ?	587 50 9%	532 91%	5 1%	587 21 4%	539 92%	27 5%
7. De voetganger wil hier oversteken; moet de voetganger de afslaande auto	587 304 52%	281 48%	2 0%	587 69 12%	498 85%	20 3%
8. De witte auto wil linksaf; moet hij de voetganger voor laten gaan?	587 535 91%	49 8%	3 1%	587 83 14%	474 81%	30 5%
9. Mag de man met de fiets aan de hand over het fietspad lopen?	587 121 21%	464 79%	2 0%	587 42 7%	519 88%	26 4%
10. Mag deze fietser zo voorsorteren?	587 233 40%	353 60%	1 0%	587 66 11%	492 84%	29 5%
11. De bromfietser slaat door rood rechtsaf; moet zij de voetganger voor	587 549 94%	37 6%	1 0%	587 176 30%	391 67%	20 3%
12. De voetganger wil oversteken, maar staat nog voor de zebra; is de	587 322 55%	264 45%	1 0%	587 237 40%	330 56%	20 3%
13. De witte auto haalt hier langzaam de rijdende auto in; mag dat?	587 148 25%	438 75%	1 0%	587 65 11%	500 85%	22 4%
14. De automobilist wil op de rotonde rechtsaf; moet hij de fietser voor	587 567 97%	19 3%	1 0%	587 165 28%	399 68%	23 4%
15. Mogen deze twee voetgangers de doorgang voor de auto belemmeren?	587 228 39%	353 60%	6 1%	587 113 19%	448 76%	26 4%
16. De witte auto wil linksaf de inrit in; mag hij zo voorsorteren ?	587 185 32%	400 68%	2 0%	587 79 13%	485 83%	23 4%
17. Mag de witte auto een gedeelte van de vluchtstrook gebruiken, indien hij door de aanwezigheid van de	587 309 53%	276 47%	2 0%	587 197 34%	364 62%	26 4%
18. De auto rijdt hier buiten de bebouwde kom. Mag hij hier 100 kilometer per	587 160 27%	424 72%	3 1%	587 56 10%	504 86%	27 5%

FOTONUMMER EN VRAAG	antwoord op vraag						regel verandard		
	JA	NEEN	toga	JA	NEEN	JA	NEEN	toga	
19. De fietser wil afslaan; moet hij de auto voor?	587 218 37%	367 63%	2 0%	0 0%	0 0%	587 65 11%	501 85%	21 4%	
20. De witte auto wil linksaf; moet hij de	587 435 74%	150 26%	2 0%	0 0%	0 0%	587 104 18%	459 78%	24 4%	
21. Mag deze auto hier zondermeer keren?	587 68 12%	517 88%	2 0%	0 0%	0 0%	587 63 11%	504 86%	20 3%	
22. Is de auto verplicht de begrafenistoet voor t	587 341 58%	244 42%	2 0%	0 0%	0 0%	587 203 35%	366 62%	18 3%	
23. Mag deze voetganger 15 meter vanaf het zebrapad overstaken?	587 216 37%	370 63%	1 0%	0 0%	0 0%	587 156 27%	408 70%	23 4%	
24. De witte auto wil het plein half-rond; moet	587 349 59%	238 41%	0 0%	0 0%	0 0%	587 161 27%	404 69%	22 4%	
25. De witte auto wil rechtsaf; mag hij zo	587 36 6%	550 94%	1 0%	0 0%	0 0%	587 55 9%	512 87%	20 3%	
26. Mag een kind zo mee genomen worden in de auto?	587 383 65%	201 34%	3 1%	0 0%	0 0%	587 242 41%	320 55%	25 4%	
27. De witte auto parkeert hier; mag dat?	587 328 56%	256 44%	3 1%	0 0%	0 0%	587 47 8%	516 88%	24 4%	
28. De witte auto wil hier keren, mag dat?	587 62 11%	524 89%	1 0%	0 0%	0 0%	587 24 4%	540 92%	23 4%	
29. De fietser mag hier door rijden gezien het	587 293 50%	294 50%	0 0%	0 0%	0 0%	587 196 33%	369 63%	22 4%	
30. De motorrijder wil de auto inhalen; mag dat?	587 307 52%	280 48%	0 0%	0 0%	0 0%	587 49 8%	517 88%	21 4%	
31. De witte auto parkeert hier; mag dat?	587 46 8%	541 92%	0 0%	0 0%	0 0%	587 40 7%	527 90%	20 3%	
32. De auto wil hier links de inrit inrijden; mag da	587 240 41%	345 59%	2 0%	0 0%	0 0%	587 53 9%	510 87%	24 4%	
33. De witte auto wil rechtdoor; moet hij de	587 407 69%	177 30%	3 1%	0 0%	0 0%	587 73 12%	492 84%	22 4%	
34. Moet de fietser de auto voor laten gaan?	587 121 21%	464 79%	2 0%	0 0%	0 0%	587 89 15%	475 81%	23 4%	
35. Mag de witte auto de rode auto rechts inhalen?	587 413 70%	170 29%	4 1%	0 0%	0 0%	587 126 21%	437 74%	24 4%	
36. Mag deze bromfietser hier over de weg rijden?	587 268 46%	314 53%	5 1%	0 0%	0 0%	587 73 12%	487 83%	27 5%	
37. Mag de voetganger hier lopen?	587 428 73%	157 27%	2 0%	0 0%	0 0%	587 49 8%	515 88%	23 4%	
38. a. Mag deze automobilist hier parkeren?	587 255 43%	325 55%	7 1%	0 0%	0 0%	—————	—————	—————	
b. INDIEN JA BIJ 38a : Is een parkeerschijf	255 169 66%	69 27%	17 7%	0 0%	0 0%	255 55 22%	150 59%	50 20%	
39. Is dit een adviesnalheid of een	587 189 32%	182 31%	7 1%	159 27%	50 9%	587 184 31%	333 57%	70 12%	

VRAAG 9. Enq: GEEF KAART 2. Als een voetganger op het trottoir voor een zebrapad staat, en nog niet op het zebrapad zelf, hoe vaak geeft u dan voorrang als u zelf als bestuurder van een auto, motor, vrachtauto, bus, fiets of brommer aan het verkeer deelneemt?

(vrijwel) altijd.....	184	31%	587
meestal wel.....	155	26%	
soms wel/soms niet.....	115	20%	
meestal niet.....	53	9%	
(vrijwel) nooit.....	47	8%	
weet niet.....	3	1%	
n.v.t. (alleen voetganger).....	30	5%	

VRAAG 10. Enq: EVENTUEEL INVULLEN ZONDER TE VRAGEN.

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

ja.....	375	64%	587
neen.....	212	36%	

VRAAG 11. Is het altijd, soms of nooit toegestaan bij het oprijden van een autosnelweg gebruik te maken van de vluchstrook?

Enq.: INDIEN SOMS: Wanneer mag het wel?

altijd.....	57	15%	375
soms, dat wil zeggen alleen in noodgevallen.....	116	31%	
soms (andere redenen).....	54	14%	
nooit.....	145	39%	
weet niet.....	3	1%	

VRAAG 12. Is het verplicht bij elke zijdelingse verplaatsing, dus zowel naar links als naar rechts, richting aan te geven?

ja.....	349	93%	375
neen.....	25	7%	
weet niet.....	1	0%	

VRAAG 13. Wat is de betekenis van een gebroken gele streep langs het trottoir?

Enq.: NIET HELPEN, ÉÉN ANTWOORD

stopverbod.....	42	11%	375
parkeerverbod.....	170	45%	
een parkeerverbod, maar over een aantal jaren een stopverbod.....	6	2%	
andere, te weten:			
_____	26	7%	
weet niet.....	131	35%	

VRAAG 14. Wat is de betekenis van een doorgetrokken gele streep langs het trottoir?

Enq.: NIET HELPEN, ÉÉN ANTWOORD

stopverbod.....	86	23%	375
parkeerverbod.....	247	66%	
andere, te weten:			
_____	8	2%	
weet niet.....	34	9%	

VRAAG 15. 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.....	150	40%	375
neen.....	217	58%	
weet niet.....	8	2%	

VRAAG 16. Enq.: GEEF KAART 2. Stel, u wilt linksaf en u rijdt in een auto op een smalle weg met twee-richtingsverkeer buiten de bebouwde kom. Hoe vaak sorteert u voor?

(vrijwel) altijd.....	200	53%	375
meestal wel.....	49	13%	
soms wel/soms niet.....	32	9%	
meestal niet.....	30	8%	
(vrijwel) nooit.....	63	17%	
toga.....	1	0%	

VRAAG 17. U zegt dat u (Enq.: NOEM ANTWOORD UIT VRAAG 16.) voorsorteert. Waar hangt dat van af? Enq.: NIET HELPEN, MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK.

hoeveelheid tegemoet komend verkeer..	64	21%	312
hoeveelheid achterop komend verkeer..	63	20%	
combinatie hoeveelheid tegemoet komend en achterop komend verkeer.....	69	22%	
breedte van de weg.....	96	31%	
slecht weer.....	4	1%	
ruimte in de berm.....	7	2%	
andere, te weten:			
_____	72	23%	
_____	14	4%	
_____	25	8%	
_____	4	1%	
_____	14	4%	
_____	0	0%	
_____	0	0%	

VRAAG 18. Enq.: GEEF KAART 3. Stel, u wilt uw voorligger inhalen en u bent vlak voor een kruispunt. Hoe vaak zal u de voorligger inhalen ?

(vrijwel) altijd.....	0	0%	375
meestal wel.....	1	0%	
soms wel/soms niet.....	5	1%	
meestal niet.....	30	8%	
(vrijwel) nooit.....	339	90%	
toga.....	0	0%	

VRAAG 19. U zegt dat u vlak voor een kruispunt (Enq.: NOEM ANTWOORD UIT VRAAG 18.) uw voorligger inhaalt. Waar hangt dat van af? Enq.: NIET HELPEN, MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK.

verkeersdrukte.....	8	22%	36
overzichtelijkheid kruispunt, uitzicht op verkeer van rechts en links....	22	61%	
slecht weer.....	0	0%	
lage snelheid van de voorligger...	3	8%	
combinatie van de lage snelheid van de voorligger en goed uitzicht op verkeer van rechts en links.....	8	22%	
haast.....	1	3%	
de aanwezigheid van zebrapaden....	1	3%	
andere, te weten:			
	6	17%	
	0	0%	0
	0	0%	0
	0	0%	0
	0	0%	0

VRAAG 20. Stel u heeft een auto met gordels voorin en achterin. Zijn volwassenen op de achterbank verplicht de gordels te dragen ?

ja.....	321	86%	375
neen.....	44	12%	
weet niet.....	10	3%	

VRAAG 21. Is een kind van 5 jaar op de achterbank verplicht de gordels te gebruiken ?

ja.....	342	91%	375
neen.....	17	5%	
weet niet.....	16	4%	

VRAAG 22. Is een kind van 2 jaar op de achterbank verplicht de gordels te gebruiken ?

ja.....	226	60%	375
neen.....	127	34%	
weet niet.....	22	6%	

VRAAG 23. Stel u heeft een auto met gordels achterin en een geschikt kindersitje achterin. Moet u dan de gordels of het kindersitje gebruiken voor een kind van 3 jaar ?

gordels.....	66	18%	375
kindersitje.....	279	74%	
weet niet.....	30	8%	

VRAAG 24. Enq.: GEEF KAART 2. Stel, u wilt oversteken en u bent 20 meter van het zebrapad af. Hoe vaak zal u oversteken naast het zebrapad?

(vrijwel) altijd.....	139	24%	587
meestal wel.....	114	19%	
soms wel/soms niet.....	133	23%	
meestal niet.....	60	10%	
(vrijwel) nooit.....	141	24%	
toga.....	0	0%	

VRAAG 25. U zegt dat u (Enq.: NOEM ANTWOORD UIT VRAAG 24.) oversteekt naast het zebrapad. Waar hangt dat van af? Enq.: NIET HELPEN, MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK.

gemakzucht.....	197	44%	446
haast.....	87	20%	
verkeersdrukte.....	162	36%	
Kinderen die ook willen oversteken	8	2%	
bejaarden/invaliden die ook willen oversteken.....	2	0%	
overzichtelijkheid van de situatie naast de oversteekplaats.....	67	15%	
andere, te weten:			
	20	4%	
	10	2%	4
	6	1%	0
	0	0%	0
	0	0%	0

VRAAG 26. Enq.: SCHUD EN GEEF 8 LOSSE GELE KAARTJES 1 T/M 8. Op deze kaartjes staat een aantal regels die in het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens zijn aangepast in 1991. Wilt u ieder kaartje eens doorlezen en mij dan zeggen in welke mate u de regel een verbetering of verslechtering voor de verkeersveiligheid vindt? Noemt u maar eerst het cijfer voor de regel en dan letter voor uw antwoord. Enq.: NOEM REGELS EEN VOOR EEN OP.

Enq.: LEES OP:	A	B	C	E	F	weet niet
	587					
1. geen verplichting tot	24 4%	65 11%	151 26%	255 43%	70 12%	22 4%
	587					
2. rechtsaf door rood	118 20%	224 38%	80 14%	116 20%	44 7%	5 1%
	587					
3. voetgangers hebben voorrang op een zebra als zij op het punt staan over	163 28%	252 43%	105 18%	46 8%	13 2%	8 1%
	587					
4. de vluchtstrook mag alleen gebruikt worden in	159 27%	289 49%	88 15%	30 5%	8 1%	13 2%
	587					
5. aanduiding op matrixbord is voortaan de	172 29%	306 52%	74 13%	13 2%	5 1%	17 3%
	587					
6. het is niet toegestaan over	114 19%	227 39%	156 27%	57 10%	8 1%	25 4%
	587					
7. bestuurders van motorvoertuigen moeten voortaan bij elke zijdelingse verplaatsing, zowel naar links als naar	314 53%	227 39%	29 5%	7 1%	2 0%	8 1%
	587					
8. bij geel knipperlicht	63 11%	151 26%	184 31%	134 23%	41 7%	14 2%

VRAAG 27. Enq.: GEEF KAART 3. In welke mate bent u het eens of oneens met de volgende uitspraken?

	helemaal mee eens	mee eens	niet mee eens, niet mee oneens	nee oneens	helemaal nee oneens	weet niet
	587					
met de nieuwe regels in het RVV worden minder overtredingen gemaakt	9 2%	141 24%	135 23%	187 32%	41 7%	74 13%
	587					
met de nieuwe regels in het RVV zijn de regels duidelijker geworden	21 4%	188 32%	126 21%	172 29%	31 5%	49 8%
	587					
met de nieuwe regels in het RVV houdt men meer rekening met elkaar in het verkeer	21 4%	221 38%	113 19%	148 25%	46 8%	38 6%

VRAAG 28. Enq.: GEEF KAART 4 EN LAAT O.P. DEZE BEHOUDEN TOT EN MET <83> Hoe vaak komt het voor dat u zich onveilig voelt in het verkeer?

(bijna) nooit.....	183 31%	587
enkele keren per jaar.....	202 34%	
enkele keren per maand.....	105 18%	
enkele keren per week.....	57 10%	
vaker.....	34 6%	
toga.....	6 1%	

VRAAG 29. Hoe vaak komt het voor dat u terecht komt in een verkeerssituatie waarin u niet zeker weet welke regels er gelden?

(bijna) nooit.....	218 37% 587
enkele keren per jaar.....	230 39%
enkele keren per maand.....	91 16%
enkele keren per week.....	31 5%
vaker.....	17 3%
toga.....	0 0%

VRAAG 30. Hoe vaak komt het voor dat u betrokken raakt bij gevaarlijke verkeerssituaties, dat wil zeggen verkeerssituaties waarin nog net geen ongeluk gebeurt?

(bijna) nooit.....	307 52% 587
enkele keren per jaar.....	215 37%
enkele keren per maand.....	48 8%
enkele keren per week.....	12 2%
vaker.....	4 1%
toga.....	1 0%

VRAAG 31. Wat is uw postcode ?

Enq: NOTEER DE VOLLEDIGE POSTODE EN STREEP VERVOLGENS DE 4 CIJFERS AAN

|_|_|_|_| |_|_|

+-----+ 587

VRAAG 32. Enq.: NEEM BROCHURE VOOR U LEES OP: Dit waren al mijn vragen. Mag ik u hartelijk danken voor uw medewerking. Ik wil u tot slot nog deze brochure aanbieden, waarin de regels van het nieuwe RVV nog eens kort staan samengevat.

VRAAG 33. Enq.: NOTEER EINDTIJD GESPREK EN STREEP GESPREKSUUR AAN.

.... UUR ... MINUTEN

+-----+ 587

VRAAG 34. ENQ.: VERSTREEP UW ENQUETEURNUMMER :

+-----+ 587

Enq.: PLAK HIER DE STICKER MET UW BARCODE :

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0	0	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

T03

toga voor vraag 03..... 0 -

T04

toga voor vraag 04..... 0 0%

Bijlage 3. Antwoorden op de fotovragen 8.1 t/m 8.39 uitgesplitst naar leeftijd en naar weggebruikersgroep (correcte antwoorden onderstreept).

Vraag 8.1: Mag de auto hier links afslaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	8.9	17.4	12.5	19.5	20.7	14.4	11.2
<u>nee</u>	90.0	82.1	87.5	80.5	78.7	85.6	88.3
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.2: Twee bromfietsers rijden hier naast elkaar; mag dat?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	37.8	47.5	44.1	41.6	40.4	43.6	46.7
<u>nee</u>	61.1	51.5	55.9	58.4	59.0	56.4	52.3
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.3: Mag de fietser op dit moment rechtaf slaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autor n.
ja	22.2	28.1	25.0	30.9	21.3	26.2	33.5
<u>nee</u>	76.7	71.4	75.0	69.1	78.2	73.8	66.0
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.4: Mag de voetganger bij het gele knipperlicht oversteken?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	75.6	78.6	71.7	54.4	71.8	72.8	66.0
nee	23.3	20.4	27.6	45.0	27.1	26.7	33.0
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.5: Mag de grijze auto een gedeelte van het verdrijvingsvlak gebruiken?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	24.4	24.5	20.4	15.4	21.3	22.8	19.3
<u>nee</u>	74.4	74.5	77.6	82.5	76.6	75.7	79.7
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.6: De witte auto wil rechtsaf; moet hij de andere auto voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	12.2	4.1	8.5	12.1	11.7	10.4	3.5
<u>nee</u>	<u>85.6</u>	<u>95.4</u>	<u>91.5</u>	<u>86.6</u>	<u>86.7</u>	<u>89.6</u>	<u>95.4</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.7: De voetganger wil hier oversteken; moet de voetganger de afslaande auto voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	46.7	40.8	50.7	70.5	55.3	54.5	45.7
<u>nee</u>	<u>52.2</u>	<u>58.7</u>	<u>49.3</u>	<u>29.5</u>	<u>44.1</u>	<u>45.5</u>	<u>53.8</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.8: De witte auto wil linksaf; moet hij de voetganger voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	<u>85.6</u>	<u>91.3</u>	<u>94.1</u>	<u>91.3</u>	<u>87.8</u>	<u>91.6</u>	<u>93.9</u>
nee	13.3	8.2	5.3	8.7	11.7	8.4	5.1
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.9: Mag de man met de fiets aan de hand over het fietspad lopen?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	8.9	15.3	22.4	32.9	18.6	19.8	23.3
<u>nee</u>	<u>90.0</u>	<u>84.2</u>	<u>77.6</u>	<u>67.1</u>	<u>80.8</u>	<u>80.2</u>	<u>76.1</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.10: Mag deze fietser zo voorsorteren?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	<u>44.4</u>	<u>31.1</u>	<u>35.5</u>	<u>52.3</u>	<u>45.7</u>	<u>39.6</u>	<u>34.0</u>
nee	54.4	68.9	64.5	47.7	53.7	60.4	66.0
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.11: De bromfietser slaat door rood rechtsaf; moet zij de voetganger voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	92.2	94.9	95.4	90.6	94.1	93.1	93.4
nee	6.7	5.1	4.6	9.4	5.3	6.9	6.6
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.12: De voetganger wil oversteken, maar staat nog voor de zebra: is de automobilist verplicht om te stoppen?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	61.1	54.6	53.9	52.3	56.4	53.5	54.8
nee	37.8	45.4	46.1	47.7	43.1	46.5	45.2
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.13: De witte auto haalt hier langzaam de rijdende auto in; mag dat?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	37.8	14.8	25.0	31.5	24.5	29.7	21.3
<u>nee</u>	61.1	85.2	75.0	68.5	75.0	70.3	78.7
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.14: De automobilist wil op de rotonde rechtsaf; moet hij de fietser voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	94.4	99.0	97.4	94.0	96.3	97.0	96.5
nee	4.4	1.0	2.6	6.0	3.2	3.0	3.5
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.15: Mogen deze twee voetgangers de doorgang voor de auto belemmeren?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	53.3	38.3	38.2	31.5	37.8	35.6	43.1
<u>nee</u>	45.6	59.7	61.8	67.8	61.2	63.9	55.3
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.16: De witte auto wil linksaf de inrit in; mag hij zo voorsorteren?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	42.2	29.1	27.0	32.9	31.9	31.7	31.0
nee	56.7	70.9	72.4	67.1	67.5	67.8	69.0
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.17: Mag de witte auto een gedeelte van de vluchtstrook gebruiken, indien hij door de aanwezigheid van de vrachtauto niet kan invoegen

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	56.7	58.2	53.9	41.6	59.0	49.5	49.7
nee	42.2	41.3	46.1	58.4	39.9	50.5	50.3
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.18: De auto rijdt hier buiten de bebouwde kom. Mag hij hier 100 kilometer per uur rijden?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	27.8	16.3	32.9	35.6	27.7	32.2	21.8
<u>nee</u>	71.1	83.7	66.4	63.8	71.3	67.8	77.7
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.19: De fietser wil afslaan; moet hij de auto voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	43.3	36.7	38.8	32.2	37.8	37.6	36.0
<u>nee</u>	55.6	62.8	61.2	67.8	61.2	62.4	64.0
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.20: De witte auto wil linksaf; moet hij de fietser voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	83.3	77.5	63.8	74.5	75.0	73.3	74.1
nee	16.7	21.9	36.2	24.8	25.0	25.7	25.9
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.21: Mag deze auto hier zonder meer keren?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	16.7	10.2	11.8	10.1	11.7	11.9	11.2
<u>nee</u>	<u>83.3</u>	<u>89.8</u>	<u>82.5</u>	<u>89.3</u>	<u>88.3</u>	<u>87.1</u>	<u>88.8</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.22: Is de auto verplicht de begrafenisstoet voor te laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	60.0	58.2	50.7	64.4	66.5	57.4	50.8
<u>nee</u>	<u>40.0</u>	<u>41.8</u>	<u>48.7</u>	<u>34.9</u>	<u>33.5</u>	<u>41.6</u>	<u>49.2</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.23: Mag deze voetganger 15 meter vanaf het zebrapad oversteken?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	<u>35.6</u>	<u>39.8</u>	<u>39.5</u>	<u>30.9</u>	<u>37.2</u>	<u>34.6</u>	<u>38.6</u>
nee	64.4	59.7	60.5	69.1	62.8	65.4	60.9
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.24: De witte auto wil het plein half-rond; moet hij de andere auto voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	74.4	55.6	59.9	55.0	56.4	65.8	55.8
<u>nee</u>	<u>25.6</u>	<u>44.4</u>	<u>40.1</u>	<u>45.0</u>	<u>43.6</u>	<u>34.2</u>	<u>44.2</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.25: De witte auto wil rechtsaf; mag hij zo voorsorteren?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	5.6	5.6	9.2	4.0	6.4	6.4	5.6
<u>nee</u>	<u>94.4</u>	<u>94.4</u>	<u>90.8</u>	<u>95.3</u>	<u>93.6</u>	<u>93.1</u>	<u>94.4</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.26: Mag een kind zo mee genomen worden in de auto?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	62.2	76.5	69.7	47.6	64.4	65.4	66.0
nee	37.8	23.0	30.3	51.0	35.6	34.6	32.5
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.27: De witte auto parkeert hier; mag dat?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	57.1	67.3	53.3	46.3	53.7	52.5	61.4
nee	48.9	32.1	46.0	53.0	45.7	46.5	38.6
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.28: De witte auto wil hier keren; mag dat?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	13.3	7.1	12.5	11.4	11.7	11.4	8.6
nee	86.7	92.3	87.5	88.6	88.3	88.6	90.9
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.29: De fietser mag hier doorrijden gezien het onderbordje. Moet de bromfietser hem voorrang geven?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	38.9	38.3	63.2	58.4	48.9	53.0	47.7
nee	61.1	61.7	36.8	41.6	51.1	47.0	52.3
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.30: De motorrijder wil de auto inhalen; mag dat?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	30.0	51.0	51.2	62.4	52.1	47.5	57.4
nee	70.0	49.0	42.8	37.6	47.9	52.5	42.6
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.31: De witte auto parkeert hier; mag dat?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	7.8	7.7	7.9	8.0	10.6	5.9	7.1
<u>nee</u>	<u>92.2</u>	<u>92.3</u>	<u>92.1</u>	<u>92.0</u>	<u>89.4</u>	<u>94.1</u>	<u>92.9</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.32: De auto wil hier links de inrit inrijden; mag dat?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	<u>48.9</u>	<u>41.8</u>	<u>37.5</u>	<u>38.3</u>	<u>44.1</u>	<u>41.6</u>	<u>37.1</u>
nee	51.1	57.6	61.8	61.7	55.9	57.4	62.9
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.33: De witte auto wil rechtdoor; moet hij de voetganger voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	<u>83.3</u>	<u>60.7</u>	<u>65.8</u>	<u>75.8</u>	<u>75.5</u>	<u>71.3</u>	<u>61.4</u>
nee	16.7	38.3	33.5	24.2	24.5	28.2	37.6
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.34: Moet de fietser de auto voor laten gaan?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	16.7	20.4	20.4	23.5	23.9	17.8	20.3
<u>nee</u>	<u>82.2</u>	<u>79.1</u>	<u>79.6</u>	<u>76.5</u>	<u>75.5</u>	<u>82.2</u>	<u>79.2</u>
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.35: Mag de witte auto de rode auto rechts inhalen?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	<u>58.9</u>	<u>69.9</u>	<u>75.7</u>	<u>72.5</u>	<u>67.6</u>	<u>66.8</u>	<u>76.6</u>
nee	41.1	29.6	23.0	26.8	32.4	32.7	21.8
Totalen	90	196	152	149	188	202	197

Vraag 8.36: Mag deze bromfietser hier over de weg rijden?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>ja</u>	51.1	49.0	38.8	45.0	45.7	45.0	46.2
nee	48.9	50.0	59.2	55.0	53.7	54.0	52.8
Totalen	<u>90</u>	<u>196</u>	<u>152</u>	<u>149</u>	<u>188</u>	<u>202</u>	<u>197</u>

Vraag 8.37: Mag de voetganger hier lopen?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	70.0	73.5	77.0	69.8	71.3	70.8	76.6
<u>nee</u>	30.0	26.5	23.0	28.9	28.7	28.7	22.8
Totalen	<u>90</u>	<u>196</u>	<u>152</u>	<u>149</u>	<u>188</u>	<u>202</u>	<u>197</u>

Vraag 8.38: Mag deze automobilist hier parkeren?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
ja	47.8	50.0	44.7	30.9	42.5	40.1	47.7
<u>nee</u>	52.2	48.5	53.3	68.5	55.8	57.9	52.3
Totalen	<u>90</u>	<u>196</u>	<u>152</u>	<u>149</u>	<u>188</u>	<u>202</u>	<u>197</u>

Vraag 8.39: Is dit een adviessnelheid of een maximumsnelheid?

Antwoord	16-19jr	20-39jr	40-59jr	60+	vtg.	fiets	autom.
<u>max.snelh.</u>	88.9	93.4	92.1	85.2	89.4	90.1	91.4
adviesn.	10.0	5.1	7.9	24.8	9.6	8.9	7.1
Totalen	<u>90</u>	<u>196</u>	<u>152</u>	<u>149</u>	<u>188</u>	<u>202</u>	<u>197</u>

Bijlage 4. Vergelijking van de antwoorden in 1992 en in 1993

Vraag 7: De verkeersregels en verkeerstekens vormen in ons land het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens RVV. Dit reglement is per 1 november 1991 veranderd. Hebt u misschien vernomen dat dit reglement is veranderd?

	1992		1993	
ja	536	81.8	430	73.2
nee	100	15.3	132	22.5
weet niet	19	2.9	25	4.3
	<hr/>		<hr/>	
	655		587	

Vraag 9: Als een voetganger op het trottoir voor een zebrapad staat en nog niet op het zebrapad zelf, hoe vaak geeft u dan voorrang als u zelf als bestuurder van een auto, motor, vrachtauto, bus, fiets of brommer aan het verkeer deelneemt?

	1992		1993	
(vrijwel) altijd	197	30.1	184	31.3
meestal wel	163	24.9	155	26.4
soms wel/soms niet	133	20.3	115	19.6
meestal niet	45	6.9	53	9.0
(vrijwel) nooit	89	13.6	47	8.0
weet niet	28	4.3	3	0.0
n.v.t.			30	5.1.

Vraag 11: Is het altijd, soms of nooit toegestaan bij het oprijden van een autosnelweg gebruik te maken van de vluchtstrook?

	1992		1993	
altijd	58	14.5	57	15.2
soms, d.w.z. alleen bij noodgevallen	74	18.5	116	30.9
soms (andere redenen)	39	9.8	54	14.4
nooit	212	53.1	145	38.7
weet niet	16	4.0	3	0.0
n.v.t.				

Vraag 12: Is het verplicht bij elke zijdelingse verplaatsing, dus zowel naar links als naar rechts, richting aan te geven?

	1992		1993	
ja	348	87.2	49	93.1
neen	35	8.8	25	6.7
weet niet	16	4.0	1	0.3
	<hr/>		<hr/>	
	399		375	

Vraag 13: Wat is de betekenis van een gebroken gele streep langs het trottoir?

	1992		1993	
stopverbod	48	12.0	42	11.2
parkeerverbod	184	46.1	170	45.3
een parkeerverbod, maar over een aantal jaren een stopverbod	-	-	6	1.6
anders	27	6.8	26	6.9
weet niet	133	33.3	131	34.9
	<hr/>		<hr/>	
	399		375	

Vraag 14: Wat is de betekenis van een doorgetrokken gele streep langs het trottoir?

	1992		1993	
stopverbod	112	28.1	86	22.9
parkeerverbod	256	64.2	247	65.9
anders	7	1.8	8	2.1
weet niet	24	6.0	34	9.1
	<u>399</u>		<u>375</u>	

Vraag 15: 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?

	1992		1993	
ja	168	42.1	150	40.0
neen	210	52.6	217	57.9
weet niet	21	5.3	8	2.1
	<u>399</u>		<u>375</u>	

Vraag 16: Stel, u wilt linksaf en u rijdt in een auto op een smalle weg met tweerichting verkeer buiten de bebouwde kom. Hoe vaak sorteert u voor?

	1992		1993	
(vrijwel) altijd	200	50.1	200	53.3
meestal wel	45	11.3	49	13.1
soms wel/soms niet	32	8.0	32	8.5
meestal niet	41	10.3	30	8.0
(vrijwel) nooit	80	20.1	63	16.8
missing	1	0.3	1	0.3

Vraag 17: U zegt dat u ... voorsorteert. Waar hangt dat van af?
(Meerdere antwoorden mogelijk per respondent; antwoordpercentages sommigeⁿ boven de 100.0!)

	1992		1993	
hoeveelheid tegemoet komend verkeer	104	26.1	64	20.5
hoeveelheid achterop komend verkeer	58	14.5	63	20.2
combinatie tegemoet/achterop komend verkeer	89	22.3	69	22.1
breedte van de weg	-	-	96	30.8
slecht weer	3	.8	4	1.3
ruimte in de berm	40	10.0	7	2.2
anders*	146	36.6	72	23.1

Vraag 18: Stel, u wilt uw voorligger inhalen en u bent vlak voor een kruispunt. Hoe vaak zal u de voorligger inhalen?

	1992		1993	
(vrijwel) altijd	2	0.5	-	-
meestal wel	-	-	1	0.3
soms wel/soms niet	11	2.8	5	1.3
meestal niet	30	7.5	30	8.0
(vrijwel) nooit	356	89.2	339	90.4
	<u>399</u>		<u>375</u>	

Vraag 19: U zegt dat u vlak voor een kruispunt ... uw voorligger inhaalt? Waar hangt dat van af? (Meerdere antwoorden mogelijk per respondent; antwoordpercentages sommen boven de 100.0!)

	1992		1993	
verkeersdrukte	55	14.9	8	20.5
overzichtelijkheid kruispunt, uitzicht op verkeer van rechts en links	116	31.5	22	20.2
slecht weer	1	.3	-	-
lage snelheid van voorligger	15	4.1	3	8.3
combinatie lage snelheid en uitzicht op verkeer van rechts en links	26	7.1	8	22.2
haast	2	.5	1	2.7
aanwezigheid van zebrapaden	3	.8	1	2.7
anders	195	53.0	6	16.7
missing	32	4.9		

Vraag 24: Stel, u wilt oversteken en u bent 20 meter van het zebrapad af. Hoe vaak zal u oversteken naast het zebrapad?

	1992		1993	
(vrijwel) altijd	138	21.1	139	23.7
meestal wel	117	17.9	114	19.4
soms wel/soms niet	187	28.5	133	22.7
meestal niet	79	12.1	60	10.2
(vrijwel) nooit	134	20.5	141	24.0
	<u>655</u>		<u>587</u>	

Vraag 25: U zegt dat u oversteekt naast het zebrapad. Waar hangt dat van af? (Meerdere antwoorden mogelijk per respondent; antwoordpercentages sommen boven de 100.0!)

	1992		1993	
gemakzucht	-	-	197	44.2
haast	121	18.5	87	19.5
verkeersdrukte	319	48.7	162	36.3
kinderen die ook willen oversteken	31	4.7	8	1.8
bejaarden/invaliden die ook willen oversteken	13	2.0	2	.4
overzichtelijkheid van de situatie naast de oversteekplaats	117	17.9	67	15.0
anders	167	25.5	20	4.5

Vraag 26: Wilt u mij zeggen in welke mate u de regel een verbetering of verslechtering voor de verkeersveiligheid vindt.

26.1 Geen verplichting tot voorsorteren voor auto's die linksaf slaan

	1992		1993	
duidelijke verbetering	26	4.0	24	4.1
verbetering	76	11.6	65	11.1
geen verbetering, geen verslechtering	163	24.9	151	25.7
verslechtering	273	41.7	255	43.4
duidelijke verslechtering	54	8.2	70	11.9
weet niet	63	9.6	22	3.7

26.2. Rechtsaf door rood voor fietsers en bromfietsers is toegestaan waar dit is aangegeven

	1992		1993	
duidelijke verbetering	136	20.8	118	20.1
verbetering	280	42.7	224	38.2
geen verbetering, geen verslechtering	100	15.3	80	13.6
verslechtering	86	13.1	116	19.8
duidelijke verslechtering	26	4.0	44	7.5
weet niet	27	4.1	5	0.9

26.3 Voetgangers hebben voorrang op een zebra als zij op het punt staan over te steken

	1992		1993	
duidelijke verbetering	182	28.2	163	27.8
verbetering	279	43.2	252	42.9
geen verbetering, geen verslechtering	98	15.2	105	17.9
verslechtering	53	8.2	46	7.8
duidelijke verslechtering	13	2.0	13	2.2
weet niet	20	3.1	8	1.4

26.4. De vluchtstrook mag alleen gebruikt worden in noodgevallen

	1992		1993	
duidelijke verbetering	185	28.2	159	27.1
verbetering	283	43.2	289	49.2
geen verbetering, geen verslechtering	99	15.1	88	15.0
verslechtering	55	8.4	30	5.1
duidelijke verslechtering	13	2.0	8	1.4
weet niet	20	3.1	13	2.2

26.5. Aanduiding op matrixbord is voortaan maximumsnelheid

	1992		1993	
duidelijke verbetering	172	26.3	172	29.3
verbetering	311	47.5	306	52.1
geen verbetering, geen verslechtering	88	13.4	74	12.6
verslechtering	17	2.6	13	2.2
duidelijke verslechtering	5	0.8	5	0.8
weet niet	62	9.5	17	2.9

26.6. Het is niet toegestaan over de verdrijvingsvlakken ten rijden

	1992		1993	
duidelijke verbetering	100	15.3	114	19.4
verbetering	263	40.2	227	38.7
geen verbetering, geen verslechtering	176	26.9	156	26.6
verslechtering	34	5.2	57	9.7
duidelijke verslechtering	12	1.8	8	1.4
weet niet	70	10.7	25	4.3

26.7. Bestuurders van motorvoertuigen moeten voortaan bij elke zijdelingse verplaatsing, zowel naar links als naar rechts, richting aangeven

	1992		1993	
duidelijke verbetering	296	45.2	314	53.5
verbetering	283	43.2	227	38.7
geen verbetering, geen verslechtering	35	5.3	29	4.9
verslechtering	-	-	7	1.2
duidelijke verslechtering	11	1.7	2	0.3
weet niet	30	4.6	8	1.4

26.8. Bij geel knipperlicht oversteken op eigen risico

	1992		1993	
duidelijke verbetering	84	12.8	63	10.7
verbetering	197	30.1	151	25.7
geen verbetering, geen verslechtering	160	24.4	184	31.3
verslechtering	135	20.6	134	22.8
duidelijke verslechtering	54	8.2	41	7.0
weet niet	25	3.8	14	2.4

Vraag 27: In welke mate bent u het eens of oneens met de volgende uitspraken?

27.1. Met de nieuwe regels in het RVV worden minder overtredingen gemaakt

	1992		1993	
helemaal mee eens	13	2.0	9	1.5
mee eens	101	15.4	141	24.0
niet mee eens, niet mee oneens	126	19.2	135	23.0
mee oneens	218	33.3	187	31.9
helemaal mee oneens	46	7.0	41	7.0
weet niet	151	23.1	74	12.6

27.2. Met de nieuwe regels in het RVV zijn de regels duidelijker geworden

	1992		1993	
helemaal mee eens	16	2.4	21	3.6
mee eens	195	29.8	188	32.0
niet mee eens, niet mee oneens	119	18.2	126	21.5
mee oneens	160	24.4	172	29.3
helemaal mee oneens	25	3.8	31	5.3
weet niet	140	21.4	49	8.3

27.3. Met de nieuwe regels in het RVV houdt men meer rekening met elkaar in het verkeer

	1992		1993	
helemaal mee eens	25	3.8	21	3.6
mee eens	175	26.7	221	37.6
nietmee eens, niet mee oneens	108	16.5	113	19.2
mee oneens	167	25.5	148	25.2
helemaal mee oneens	64	9.8	46	7.8
weet niet	116	17.7	38	6.5

Vraag 28: Hoe vaak komt het voor dat u zich onveilig voelt in het verkeer?

	1992		1993	
(bijna)nooit	218	33.3	183	31.2
enkele keren per jaar	246	37.6	202	34.4
enkele keren per maand	103	15.7	105	17.9
enkele keren per week	52	7.9	57	9.7
vaker	34	5.2	34	5.8
missing	2	0.3	6	1.0
	<u>655</u>		<u>587</u>	

Vraag 29: Hoe vaak komt het voor dat u terecht komt in een verkeerssituatie waarin u niet zeker weet welke regels er gelden?

	1992		1993	
(bijna) nooit	279	42.6	218	37.1
enkele keren per jaar	269	41.1	230	39.2
enkele keren per maand	71	10.8	91	15.5
enkele keren per week	13	2.0	31	5.3
vaker	20	3.1	17	2.9
missing	3	0.5	—	—
	<u>655</u>		<u>587</u>	

Vraag 30: Hoe vaak komt het voor dat u betrokken raakt bij gevaarlijke verkeerssituaties, dat wil zeggen verkeerssituaties waarin nog net geen ongeluk gebeurt?

	1992		1993	
(bijna) nooit	344	52.5	307	52.3
enkele keren per jaar	251	38.3	215	36.6
enkele keren per maand	35	5.3	48	8.2
enkele keren per week	10	1.5	12	2.0
vaker	12	1.8	4	0.7
missing	3	0.5	1	0.2

Bijlage 5. Afbeeldingen van de foto's behorende bij de fotovragen 8.1. t/m 8.39.



Vraag 8.1: Mag de auto hier linksafslaan?

Vraag 8.2: Twee bromfietzers rijden hier naast elkaar, mag dat?

Vraag 8.3: Mag de fietser op dit moment rechtsaf slaan?





Vraag 8.4: Mag de voetganger bij het gele knipperlicht oversteken?

Vraag 8.5: Mag de grijze auto een gedeelte van het verdrijvingsvak gebruiken?

Vraag 8.6: De witte auto wil rechtsaf; moet hij de andere auto voor laten gaan?



- Vraag 8.7: De voetganger wil hier oversteken; moet de voetganger de afslaande auto voor laten gaan?
- Vraag 8.8: De witte auto wil links afslaan; moet hij de voetganger voor laten gaan?
- Vraag 8.9: Mag de man met de fiets aan de hand over het fietspad lopen?



Vraag 8.10: Mag deze fietser zo voorsorteren?

Vraag 8.11: De bromfietser slaat door rood rechtsaf; moet zij de voetganger voor laten gaan?

Vraag 8.12: De voetganger wil oversteken, maar staat nog voor de zebra: is de automobilist verplicht om te stoppen?



Vraag 8.13: De witte auto haalt hier langzaam de rijdende auto in; mag dat?

Vraag 8.14: De automobilist wil op de rotonde rechtsaf; moet hij de fietser voor laten gaan?

Vraag 8.15: Mogen deze twee voetgangers de doorgang voor de auto belemmeren?



Vraag 8.16: De witte auto wil linksaf de inrit in; mag hij zo voorzorten?

Vraag 8.17: Mag de witte auto een gedeelte van de vluchtstrook gebruiken, indien hij door aanwezigheid van de vrachtauto niet kan invoegen?

Vraag 8.18: De auto rijdt hier buiten de bebouwde kom. Mag hij hier 100 kilometer per uur rijden?



Vraag 8.19: De fietser wil afslaan; moet hij de auto voor laten gaan?

Vraag 8.20: De witte auto wil links afslaan; moet hij de fietser voor laten gaan?

Vraag 8.21: Mag deze auto hier zonder meer keren?





Vraag 8.22: Is de auto verplicht de begrafenisstoet voor te laten gaan?

Vraag 8.23: Mag deze voetganger 15 meter vanaf het zebrapad oversteken?

Vraag 8.24: De witte auto wil het plein half-rond; moet hij de andere auto voor laten gaan?

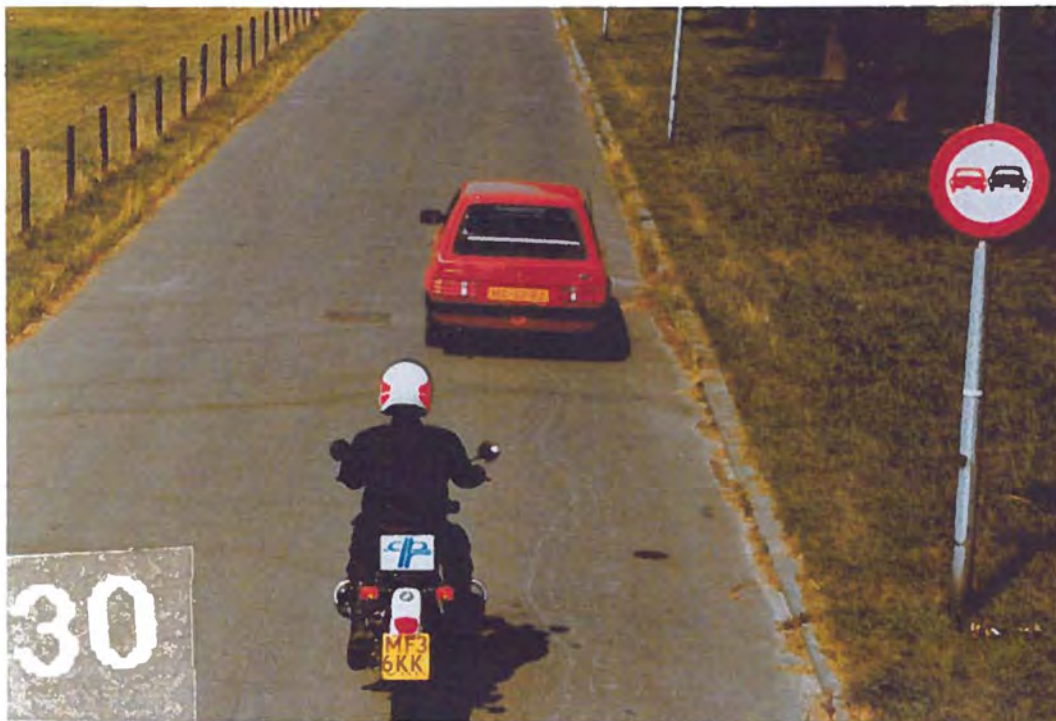




Vraag 8.25: De witte auto wil rechtsaf; mag hij zo voorsorteren?

Vraag 8.26: Mag een kind zo mee genomen worden in de auto?

Vraag 8.27: De witte auto parkeert hier; mag dat?



Vraag 8.28: De witte auto wil hier keren; mag dat?

Vraag 8.29: De bromfietser mag hier doorrijden gezien het onderbordje. Moet de bromfietser hem voorrang geven?

Vraag 8.30: De motorrijder wil de auto inhalen; mag dat?



Vraag 8.31: De witte auto parkeert hier; mag dat?

Vraag 8.32: De auto wil links de inrit inrijden; mag dat?

Vraag 8.33: De witte auto wil rechtdoor, moet hij de voetganger voor laten gaan?



Vraag 8.34: Moet de fietser de auto voor laten gaan?

Vraag 8.35: Mag de witte auto de rode auto rechts inhalen?

Vraag 8.36: Mag deze bromfietser hier over de weg rijden?



Vraag 8.37: Mag de voetganger hier lopen?

Vraag 8.38: Mag deze automobilist hier parkeren?

Vraag 8.39: Is dit een adviessnelheid of een maximumsnelheid?