

Voorlichting over verkeersregels

Voorstellen voor aanvullende voorlichting over het RVV 1990

R-94-80
Drs. P.C. Noordzij
Leidschendam,
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

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

Samenvatting

Uit eerder onderzoek van de SWOV naar de werking van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens uit 1990 (RVV 1990) is onder meer gebleken dat de kennis over de toepassing van diverse regels te wensen over laat. Ook bleek dat verkeersdeelnemers zelf behoefte hadden aan meer kennis over de regels. In deze notitie wordt nagegaan of deze situatie nadelig is voor de verkeersveiligheid en wat daaraan door middel van voorlichting gedaan kan worden.

Uit de bespreking van diverse mogelijkheden voor aanvullende voorlichting zijn de volgende conclusies getrokken:

- Voorlichting over enkele afzonderlijke onderwerpen of regels heeft weinig zin.
- Het verdient de voorkeur de uitleg van (de toepassing van) regels in hun onderlinge samenhang te presenteren op televisie, liefst bij herhaling. Op korte termijn komen enkele thema's in aanmerking om in dit verband te dienen als 'kapstok'.
- Op korte termijn is het nuttig een eenvoudig boekje met een volledig overzicht van (de toepassing van) regels op grote schaal te verspreiden.
- Op lange termijn komen andere mogelijkheden in aanmerking met de bedoeling het gedrag van verkeersdeelnemers meer volledig en ingrijpend te verbeteren.

Summary

Information campaigns about the Traffic Code

Previous research performed by the SWOV into the effect of the Traffic Code RVV 1990 (introduced in 1990) has demonstrated, amongst other things, that public understanding of the application of the various rules is not satisfactory. It was also shown that road users themselves expressed a need to gain a better understanding of the 'rules of the road'. This note investigates whether the current situation represents a risk to road safety and what can be done to rectify this situation through information campaigns.

A discussion of the various possibilities for the provision of supplementary information has led to the following conclusions:

- Information dealing with only a few, disconnected subjects or rules is of little benefit.
- The medium of television can be employed in the short term, where several themes are selected to serve as framework to explain the application of traffic rules, preferably on a repetitive basis.
- In the short term, it would be useful to widely distribute a simple book that gives a comprehensive overview of the (application of) traffic rules.
- Other possibilities also become feasible in the long term, with the aim of improving the behaviour of road users more completely and more radically.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	7
2.	<i>Bekendheid met regels</i>	8
3.	<i>Veiligheid</i>	10
4.	<i>Voorlichting</i>	12
	<i>Literatuur</i>	14

1. Inleiding

Op 1 november 1991 is het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) ingevoerd. Het RVV 1990 diende in vergelijking met het oude reglement minder en eenvoudiger regels te bevatten. Dat zou twee gevolgen moeten hebben voor verkeersdeelnemers.

In de eerste plaats moeten verkeersdeelnemers bij het ontbreken van regels zelf hun gedrag kiezen. Zij moeten dus meer verantwoordelijkheid gaan dragen voor hun gedrag. In de tweede plaats wordt naleving van de overgebleven regels nog belangrijker dan voorheen.

De tekst van het RVV 1990 is overigens niet zo geschreven dat iedereen die eenvoudig kan begrijpen, onthouden en toepassen. Toch moeten verkeersdeelnemers weten welk gedrag de regels voorschrijven.

Uit eerder onderzoek van de SWOV naar de werking van het RVV 1990 is onder meer naar voren gekomen dat de kennis over de toepassing van diverse regels te wensen over laat (Noordzij & Vis, 1994). Tevens bleek dat verkeersdeelnemers zelf behoefte hadden aan meer kennis over de regels. In deze notitie wordt nagegaan of deze situatie nadelig is voor de verkeersveiligheid en wat daaraan gedaan kan worden door middel van voorlichting.

2. Bekendheid met regels

In het kader van een evaluatiestudie naar aanleiding van de invoering van het RVV 1990, zijn in april 1992 en in juli 1993 'nametingen' onder weggebruikers gehouden. De tweede nameting geeft de meeste informatie over de bekendheid met het RVV 1990 (Goldenbeld, 1993). Bij deze meting zijn enkele vragen gesteld over kennis van afzonderlijke regels. Om meer inzicht te krijgen in bekendheid met de toepassing van de regels zijn tevens vragen gesteld aan de hand van foto's van verkeerssituaties. Proefpersonen moesten beoordelen welk gedrag wel of niet mag of moet. In totaal zijn 39 foto's getoond, met bij iedere foto een ja/nee-vraag.

Hieronder volgt een opsomming van onderwerpen waarmee de bekendheid van de regels (of de toepassing ervan) minder goed was (dat wil zeggen: meer dan 25% foute antwoorden).

Aan de hand van vragen over regels:

- gebruik vluchtstrook bij invoegen;
- betekenis gele doorgetrokken en onderbroken streep;
- betekenis rood licht voor begrafenistoet.

Aan de hand van foto's en vragen:

- oprijden verkeersplein zonder voorrangsteken;
- automobilist slaat linksaf, fietser komt tegemoet en slaat rechtsaf;
- fietser van rechts binnen woonerf;
- automobilist rechtsaf met voetganger rechts in dezelfde richting rechtdoor;
- rechtsaf bij rood zonder bord door fietser;
- fietser rechtsaf bij rood met bord en bromfietser van links;
- voetganger steekt over bij geel knipperlicht;
- voetganger steekt over naast zebra;
- snelheid automobilist buiten kom bij gesloten verklaring;
- gebruik rijbaan door bromfietser bij onverplicht fietspad;
- gebruik rijbaan door voetganger bij fietspad;
- links voorsorteren door fietser bij fietsstrook;
- links parkeren.

Bij de eerste nameting, in april 1992, zijn enkele vragen gesteld over bekendheid met regels die niet herhaald zijn bij de volgende meting. Hierbij waren drie onderwerpen waarvan de regelkennis minder goed was:

- automobilist nadert zebra en voetganger op het punt over te steken;
- voorsorteren bij linksafslaan;
- betekenis snelheidsaanduiding op matrixbord.

Bij het beoordelen van de resultaten moet bedacht worden dat lang niet alle regels bij de ondervraging aan bod zijn gekomen en dat de vragen niet uitvoerig konden worden uitprobeerde. De resultaten geven dus geen volledig of nauwkeurig beeld van de bekendheid met de regels van het RVV 1990 en met de toepassing ervan. Ze geven wel een indruk welk soort regels minder bekend is.

Zo valt op dat er betrekkelijk veel onderwerpen te maken hebben met voetgangers, fietsers en bromfietzers. Daarbij zijn diverse onderwerpen

waarvan de regels nog hetzelfde zijn als vroeger. Overigens bleek dat de bekendheid van de langzame verkeersdeelnemers zelf met de toepassing van regels op deze onderwerpen niet beter was dan van automobilisten. Verder zijn er enkele onderwerpen bij waarvan de regels wel zijn veranderd; de verkeersdeelnemers weten hier niet goed wat de bedoeling van de nieuwe regels is.

3. Veiligheid

Het RVV 1990 vormde aanleiding voor zogenaamd 'flankerend beleid'. Voorzover dat beleid gericht was op verkeersdeelnemers, had het tot doel om hen bekend te maken met het RVV 1990 en om hun gedrag correcter en veiliger te maken. Ter voorbereiding van dit flankerend beleid is nagegaan welk gedrag en welke regels het belangrijkste zijn voor de verkeersveiligheid (Noordzij, 1989). Kort samengevat zijn dat de volgende onderwerpen:

- gebruik van alcohol;
- niet dragen van gordels en helmen;
- hoge snelheden van automobilisten;
- andere overtredingen van automobilisten binnen de bebouwde kom tegenover langzame verkeersdeelnemers;
- niet voeren van verlichting (door fietsers) bij duisternis en bij het ontbreken van openbare verlichting.

Het gaat bij bovenstaande onderwerpen om gedragingen die gevaarlijk zijn en bovendien vaak voorkomen. De lijst is tot stand gekomen als resultaat van twee werkwijzen; de ene met gebruik van ongevallencijfers, de ander met behulp van een redenering die berust op een beschrijving van het gewenste gedrag.

Met deze kennis kan worden nagegaan welke onderwerpen uit de voorgaande paragraaf, waarmee de bekendheid minder goed is, het meest gevaarlijk zijn. Dat zijn in de eerste plaats diverse onderwerpen met betrekking tot langzaam verkeer. Gedeeltelijk gaan deze over (regels voor) het gedrag van automobilisten tegenover voetgangers, fietsers en bromfietsers. Hiertoe horen:

- voor laten gaan van fietsers van rechts binnen een woonerf;
- voor laten gaan van tegemoetkomende, rechtsafslaande fietser door linksafslaande automobilist;
- voor laten gaan van voetganger die op het punt staat over te steken bij een zebra.

Op zichzelf zijn dit weinig gelukkige voorbeelden van gevaarlijk gedrag van automobilisten. Het zijn echter voorbeelden waaruit blijkt dat in het algemeen wordt aangenomen dat automobilisten minder zorg dragen voor de veiligheid van langzame verkeersdeelnemers dan voorgeschreven en nodig is.

Voor een ander deel gaan deze onderwerpen over wat langzame verkeersdeelnemers zelf mogen of moeten:

- rechtsaf bij rood door fietsers en bromfietsers zonder bord;
- bij rechtsaf bij rood met bord alle overig verkeer (onder andere van links) voor laten gaan;
- voetganger gebruikt fietspad (indien aanwezig en voetpad afwezig).

Onbekendheid met deze regels lijkt minder gevaarlijk dan de eerder genoemde onderwerpen, maar bij overtreding van deze regels kunnen de langzame verkeersdeelnemers op zijn minst zichzelf in gevaar brengen. Bovendien betekent onbekendheid bij sommige onderwerpen dat langzame

verkeersdeelnemers gedragingen achterwege laten die wel mogen, maar toch niet geheel veilig zijn:

- voetganger mag oversteken naast zebra;
- voetganger mag oversteken bij geel knipperend licht;
- fietser mag links voorsorteren ook bij fietsstrook;
- bromfietser gebruikt rijbaan ook bij onverplicht fietspad.

Bij deze regels moet bedacht worden dat, als langzame verkeersdeelnemers wel bekend zijn met en gebruik maken van de mogelijkheden, zij te maken kunnen krijgen met automobilisten die dat niet weten en er dus niet op rekenen. Onbekendheid met deze regels bij automobilisten kan dus toch gevaarlijk zijn.

Voorts zijn er enkele onderwerpen in verband met regels over snelheid van automobilisten:

- maximaal 80 km/uur buiten bebouwde kom, ook bij gesloten verklaring voor langzaam verkeer;
- snelheidsaanduiding op matrixbord is verplicht maximum.

Ook overtredingen van deze regels horen tot de meest gevaarlijke, zeker wanneer dit voortkomt uit onbekendheid met de regels.

4. Voorlichting

Bij de verslaggeving van de tweede nameting is al aanbevolen om aanvullende voorlichting te geven. Daarbij zou niet alleen de inhoud van de minder bekende regels, maar vooral ook de toepassing ervan aan bod moeten komen. In het afrondende verslag van de diverse metingen wordt aanbevolen gebruik te maken van beeldmateriaal en veelvuldige herhaling om de belangstelling vast te houden dan wel de kennis door te laten dringen. Vooral televisie-spotjes bleken een gewaardeerd, maar kostbaar middel voor dat doel.

Ook is aanbevolen de onderwerpen onder te brengen in ruim gekozen thema's om regels en tekens in onderling verband te kunnen behandelen. Het werken met thema's heeft verder als voordeel dat niet alleen de regels behandeld worden waarvan gemeten is dat zij minder bekend zijn, maar alle regels die minder bekend zijn, ook de regels die niet gemeten zijn.

Als voorbeelden van thema's worden genoemd:

- gedrag van automobilisten tegenover langzame verkeersdeelnemers;
- snelheidskeuze van automobilisten;
- gebruik van autosnelwegen.

Over het algemeen zijn thema's verbonden aan doelgroepen verkeersdeelnemers, zodat de vorm van de voorlichting daarop kan worden afgestemd. In zulke thema's kunnen zowel de verkeersregels als zogenaamde gedragsaanbevelingen verwerkt worden. Gedragsaanbevelingen geven aan wat verstaan moet worden onder goed gedrag met of zonder regels (Noordzij, 1991). De bedoeling van de gedragsaanbevelingen is om verkeersdeelnemers te helpen bij het zelf invullen van hun gedrag. Op dit punt heeft de invoering van het RVV 1990 nog nauwelijks gevolgen gehad.

Een andere aanbeveling uit het afrondend verslag is om materiaal beschikbaar te stellen met een volledig overzicht van regels, tekens en hun toepassing. Verkeersdeelnemers gaven te kennen daaraan behoefte te hebben. Blijkbaar weten zij niet hoe ze daaraan zouden moeten komen. Dat kan betekenen dat zulk materiaal er niet is, of dat het er wel is maar niet aan de behoefte voldoet, of dat het niet makkelijk is te verkrijgen.

Waarschijnlijk voldoet een eenvoudig boekje waarin het gedrag dat mag of moet, geordend is naar wegsoort en situatie en naar wijze van verkeersdeelname. Dit materiaal zou liefst kosteloos op grote schaal verspreid moeten worden.

Ten slotte is het van belang een goede aanleiding te hebben om aanvullende voorlichting te geven. Die aanleiding moet dienen om belangstelling te wekken bij de doelgroep(en); in hun ogen dient deze aanleiding een goede reden te vormen voor het beroep dat op hen gedaan wordt.

Op korte termijn zijn er enkele gelegenheden, zoals de aanvullingen op het RVV 1990 die per 1 januari 1995 worden ingevoerd, of de invoering van de nieuwe wegenverkeerswet. Het hoofdstuk over verkeersgedrag uit deze wet wordt op 1 jan 1996 ingevoerd. Bij zo'n gelegenheid ligt het voor de hand geen afzonderlijke thema's of doelgroepen te kiezen, maar te benadrukken wat het totaal aan regels is waar verkeersdeelnemers mee te maken hebben. Daarbij kan ook de verantwoordelijkheid voor de keuze van het eigen gedrag opgerakeld worden.

Voor een thema als 'gedrag van automobilisten tegenover langzaam verkeer' zouden toekomstige maatregelen over de plaats van de bromfiets op de weg een goede aanleiding vormen.

Het thema 'snelheid van automobilisten' behoort al tot de speerpunten van het beleid. Voorlichting om kennis te verbeteren zou dus ingepast moeten worden in bestaande onderdelen van dat beleid.

Al deze mogelijkheden voor aanvullende voorlichting overziende, zijn er enkele gevolgtrekkingen te maken:

- Voorlichting over enkele afzonderlijke onderwerpen of regels heeft weinig zin.
- Het verdient de voorkeur de uitleg van (de toepassing van) regels in hun onderlinge samenhang te presenteren op televisie, liefst bij herhaling. Op korte termijn komen enkele thema's in aanmerking om in dit verband te dienen als 'kapstok'.
- Op korte termijn is het nuttig een eenvoudig boekje met een volledig overzicht van (de toepassing van) regels op grote schaal te verspreiden.
- Op lange termijn komen andere mogelijkheden in aanmerking met de bedoeling het gedrag van verkeersdeelnemers meer volledig en ingrijpend te verbeteren.

Literatuur

Goldenbeld, Ch. (1993). *Weggebruikers en het herziene RVV; Eindrapportage over de tweede nameting en over resultaten eerder onderzoek*. R-93-67. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.C. (1989). *Rangordening van problemen met het gedrag van weggebruikers; Bijdrage aan het flankerend beleid ten aanzien van weggebruikers*. R-89-21. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.C. (1991). *Gedragsaanbevelingen voor weggebruikers*. R-91-39. SWOV, Leidschendam.

Noordzij, P.C. & Vis, A.A. (1994). *Evaluatie RVV 1990, BABW en flankerend beleid*. R-94-12. SWOV, Leidschendam.