

EVALUATIE VAN HET NIEUWE RVV DOOR WEGGEBRUIKERS

Een samenvattend verslag van de nameting

R-92-42

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
2. Resultaten
 - 2.1. Kennis van het nieuwe RVV
 - 2.2. Kennisname en opvattingen over concrete regels
 - 2.2.1. Vragen voor alle weggebruikers
 - 2.2.2. Vragen voor alleen automobilisten
 - 2.2.3. Regels met keuzevrijheid
 - 2.3. Evaluatie van verkeersregels en overtredingen
 - 2.4. Evaluatie van de voorlichting
 - 2.5. Vergelijkingen met ander onderzoek
3. Conclusies en aanbevelingen
 - 3.1. Kennisname van nieuwe regels
 - 3.2. Beoordeling en toepassing van nieuwe regels
 - 3.3. Algemene houding inzake verkeersregels
 - 3.4. Evaluatie van de voorlichting

Literatuur

VOORWOORD

In april 1992 is een enquête onder weggebruikers gehouden om hun kennis en opvattingen te peilen over het nieuwe Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens dat sinds 1 november 1991 van kracht is. De weggebruikers horen te weten dat diverse regels en tekens zijn veranderd en wat de betekenis is van de nieuwe. Een oogmerk was vereenvoudiging van het reglement en een belangrijke bedoeling hiervan was om de eigen verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid te bevorderen. De kennis van een aantal van de belangrijkste nieuwe regels is middels de enquête getoetst.

Om de weggebruikers van de veranderingen op de hoogte te stellen is een voorlichtingsbeleid uitgevoerd dat eveneens via de enquête wordt geëvalueerd. Daarbij gaat het om vragen over de wijze waarop de weggebruikers op de hoogte zijn gekomen van de veranderingen en hoe ze de voorlichting beoordelen. Verder zijn weggebruikers gevraagd naar hun gedragingen ten aanzien van een aantal regels of tekens en naar hun ervaringen met het nieuwe RVV.

Deze enquête is een vervolg op een meting eind augustus/begin september 1991, voorafgaande aan de voorlichtingscampagne ten behoeve van het nieuwe RVV. In die enquête zijn weggebruikers ondervraagd op hun kennis over toen geldende regels, die nu veranderd zijn, op opvattingen over verkeersregels en op wat ze reeds wisten over de veranderingen die zouden komen. De resultaten van de meting in april 1992 zijn nu voorzover mogelijk vergeleken met de resultaten van de eerdere enquête.

Verder heeft begin november 1991 ook nog een tussenmeting plaatsgevonden, met slechts enkele vragen. Die waren bedoeld om meteen na invoering van het nieuwe RVV te meten hoeveel mensen op de hoogte waren van de wijziging van het RVV en om na te gaan hoeveel concrete veranderde regels zij wisten. De nieuwe enquêteresultaten zijn ook met die tussenmeting vergeleken.

Dit onderzoek vindt plaats in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat. De SWOV heeft in overleg met de DVK de vragenlijsten van beide metingen opgesteld en daarbij de Werkgroep Veiligheid van de Rijksuniversiteit Leiden ingeschakeld. De Werkgroep heeft de uitvoering van het onderzoek op zich genomen. Van belang voor de opzet van de evaluatiestudie is dat de afdeling Voorlichting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Hoofdafdeling Veiligheid van Rijkswaterstaat een aantal

beleidsdoelen voor de voorlichtingscampagne heeft geformuleerd. Deze doelen worden in dit onderzoek geëvalueerd.

De Werkgroep Veiligheid rapporteert afzonderlijk over haar bevindingen. In deze covernota vat de SWOV de resultaten samen en formuleert een aantal beleidsaanbevelingen. Dit rapport is te bestellen bij de Werkgroep Veiligheid, Wassenaarseweg 52, 2333 AK Leiden.

1. INLEIDING

De veranderingen in het nieuwe RVV kunnen in het algemeen het beste omschreven worden als het vergroten van de eigen verantwoordelijkheid van weggebruikers. Bepaalde regels geven meer keuzevrijheid. In het voorlichtingsbeleid werd op deze accentverschuiving ingehaakt met een algemene slogan: "Geef je verstand eens voorrang". Daarnaast is echter ook een aantal regels dwingender in de richting van veilig gedrag geformuleerd. Voorts is het RVV vereenvoudigd door het schrappen van een aantal regels en tekens. Kennis en begrip van de nieuwe regels wordt bevorderd wanneer men deze achtergronden kent.

De enquête is gehouden onder personen van 16 jaar en ouder. De netto steekproef bedroeg 655 personen. Zij zijn thuis mondeling ondervraagd. Voor deze methode is gekozen vanwege de ingewikkelde vraagstelling, waarbij antwoordkaarten moesten worden gebruikt.

De vraagstelling voor de nameting wijkt nogal af van die van de voormeting, ondanks dat dit de vergelijking bemoeilijkt. Men is in de nameting gevraagd of het verkeersgedrag door de wijziging is veranderd en de basis voor beoordeling van het nieuwe RVV is verschoven van verwachtingen naar ervaringen. Over de voorlichting zijn diverse aanvullende vragen opgesteld, om na te gaan hoe mensen achteraf de campagne beoordelen. Daar waar de vragen niet exact vergelijkbaar zijn, vereisen de resultaten meer eigen interpretatie.

Net als in de voormeting zijn de ondervraagden op twee manieren in subgroepen verdeeld. De ene manier betreft leeftijd: vergeleken zijn de categorieën 16 t/m 19 jaar; 20 t/m 39 jaar; 40 t/m 59 jaar en 60+ jaar en ouder. De andere manier betreft de wijze waarop men voor wat betreft tijd het meest aan het verkeer deelneemt, als voetganger en reiziger openbaar vervoer, als (brom)fietser of als bestuurder van een gemotoriseerd voertuig. Er wordt van uitgegaan dat mensen geneigd zijn in belangrijke mate antwoord geven als voetganger, of fietsers of autobestuurder in plaats van als weggebruiker die op verschillende wijzen aan het verkeer deelneemt.

De voorlichtingsdoelen zijn als volgt geformuleerd:

- 65% van de rijbewijsbezitters kan drie wijzigingen van het RVV 1990 noemen.

- 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar weet wat het betekent als een geel knipperlicht bij een VOP is geplaatst.
- 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar kan de themazijn '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 wat het RVV voor hen betekent en 50% van de weggebruikers is van mening dat het RVV een verbetering zal zijn.

2. RESULTATEN

Bij de bespreking van de resultaten van de enquête van april 1992 wordt in par. 2.1 ingegaan op de mate waarin men van het nieuwe RVV heeft kennisgenomen. In par. 2.2 wordt een aantal regels behandeld die veranderd zijn; hierbij is kennis, toepassing, beoordeling en ervaringen aan de orde. Oordelen over de verkeersregels in het algemeen en overtredingen ervan worden behandeld in par. 2.3. De evaluatie van de voorlichting en de motivatie om kennis te nemen worden in par. 2.4 behandeld.

2.1. Kennis van het nieuwe RVV

Bij de enquête van april 1992 weet 82% van de ondervraagden dat er een nieuw RVV is. Bij een tussenmeting meteen na de invoering, begin november 1991, was dit 89%. Meer automobilisten zijn op de hoogte dan voetgangers.

Automobilisten weten eveneens meer veranderingen op te noemen, 18% van hen weet geen enkele verandering te noemen, tegen 24% van alle weggebruikers. Het aantal weggebruikers dat tenminste één concreet veranderde regel weet te noemen is gestegen ten opzichte van november 1991, maar het aantal weggebruikers dat meer dan één wijziging kan noemen niet.

In totaal kent 14% drie of meer wijzigingen ten opzichte van het oude RVV. Daarmee wordt de doelstelling, dat 65% van de rijbewijsbezitters drie wijzigingen van het RVV 1990 kan noemen, niet gehaald.

De voorrangsregeling op zebrapaden, de toestemming voor (brom)fietsers om in bepaalde gevallen rechtsaf door rood te rijden en de bepaling over het gebruik van de vluchtstrook, worden vaker dan begin november 1991 als veranderde regel genoemd.

De meeste mensen hebben via de tv van de veranderingen vernomen.

De wijziging van het RVV en de voorlichtingscampagne heeft niet geleid tot een meetbare verandering in belangstelling voor verkeersveiligheid in het algemeen.

2.2. Kennisname en opvattingen over concrete regels

2.2.1. Vragen voor alle weggebruikers

Er zijn vier concrete regels aan alle respondenten voorgelegd.

Rechtsaf door rood voor (brom)fietsers

Bijna één derde (31%) van de respondenten weet exact hoe de nieuwe regeling luidt voor (brom)fietsers rechtsaf door rood, 42% geeft een onvolledig antwoord, door te zeggen dat het alleen mag wanneer het is aangegeven (26%) of alleen wanneer anderen niet worden gehinderd (16%). Bijna 40% zegt (vrijwel) altijd rechtsaf door rood te rijden en evenveel zegt (vrijwel) nooit. Een kwart zegt nu minder door rood te rijden wanneer er geen bord staat dat het in beginsel mag. (Er is niet gevraagd of men situaties met het nieuwe bord heeft meegemaakt). Een meerderheid van 64% vindt de regeling een verbetering, tegen 48% in de voormeting, terwijl 17% het een verslechtering vindt.

Geel knipperend voetgangerslicht

De helft van de ondervraagden weet wat het gele knipperend licht betekent bij een voetgangersoversteekplaats, tien procent meer dan in de voormeting. Een kwart geeft een fout antwoord dat in het gedrag wellicht gecompenseerd wordt (extra goed opletten) en 17% geeft een pertinent fout antwoord (voorrang maar auto's hebben geen rood licht). Hiermee is de doelstelling dat 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar weet wat het betekent als een geel knipperlicht bij een VOP is geplaatst, niet gehaald. De meeste ondervraagden hebben geen ervaring met dit licht, de meeste anderen zeggen gebruik te maken en over te steken bij knipperend licht. De meesten vinden dat de meeste of vrijwel alle voetgangers goed met dit licht kunnen omgaan. Tegenover 43% die het een verbetering vindt, staat 29% die van een verslechtering spreekt.

Voorrangsregeling zebrapaden

Bijna 40% denkt nog steeds dat een voetganger bij een zebra alleen voorrang heeft wanneer hij of zij er op staat en nog niet wanneer hij of zij er voor staat. Zestig procent geeft een antwoord dat goed is of daarnaar tendeert (27% zegt dat men op het trottoir voorrang heeft en kruist niet aan, zowel op het trottoir als op de zebra). Onder de (brom)fietsers is

het percentage het hoogst (24%) dat van mening is dat de voorrang alleen geldt wanneer de voetganger op de zebra staat. Ruim de helft zegt voorrang te geven aan voetgangers voor het zebrapad, 55% tegen 39% in de voormeting. Van de (brom)fietsers zegt een kwart dit niet te doen. Een grote meerderheid vindt de regeling een verbetering, waarbij de voetgangers nog iets positiever zijn.

Links voorsorteren

De regel die beoogt het voorsorteren bij het linksafslaan af te laten hangen van de mogelijkheden en omstandigheden, is niet goed bekend bij de weggebruikers. Vooral automobilisten zijn vaker de mening toegedaan dat voorsorteren voorgeschreven is. De helft van de automobilisten sorteert (vrijwel) altijd voor, ruim 90% zegt even vaak voor te sorteren als voor de wijziging van het RVV. Nadat de nieuwe regel is uitgelegd, zegt een meerderheid (56%) de verandering een verslechtering te vinden en 16% vindt haar een verbetering.

Deze vier regels waren van tevoren aangewezen als regels die de meeste aandacht in de voorlichting zouden krijgen.

De tabel geeft een overzicht van de percentages weggebruikers die de juiste betekenis van een van deze regels kennen, in de voor- en nameting.

Correcte antwoorden door weggebruikers	Voormeting %	Nameting %
Rechtsaf door rood voor (brom)fietsers	21	31
Geel knipperend voetgangers- licht	40	50
Vorrangsregeling zebrapaden	17	32
Links voorsorteren	14	24

2.2.2. Vragen voor alleen automobilisten

De volgende vragen zijn alleen aan automobilisten gesteld.

Gebruik vluchtstrook op autosnelwegen

De regel die het gebruik van de vluchtstrook voor het invoegen op een snelweg in beginsel verbiedt, is evenmin goed bekend. Ongeveer 20% zegt correct dat het alleen in noodgevallen mag, de meesten zeggen dat het nooit mag. Maar het aantal personen dat zegt dat van de vluchtstrook zonder meer gebruik mag worden gemaakt is sterk gedaald, van bijna de helft tot 14%. Eén derde geeft aan minder vaak van de vluchtstrook gebruik te maken, een zesde zegt vaker andere weggebruikers de gelegenheid te geven tot invoegen, evenveel personen zeggen minder vaak als vaker de gelegenheid tot invoegen van andere weggebruikers te krijgen. Twee derde vindt de nieuwe regeling een verbetering.

Matrixbord

Het percentage respondenten dat weet dat een matrixbord met een snelheidsaanduiding een gebod inhoudt is toegenomen van 43 tot 53%. Ruim de helft zegt dit gebod altijd op te volgen, een kwart zegt meestal, ongeveer evenveel als in de voormeting. Wel zegt een kwart het gebod vaker op te volgen. Drie kwart vindt de nieuwe regeling een verbetering.

Verdrijvingsvlakken

Het percentage respondenten dat van mening is dat het verboden is over verdrijvingsvlakken te rijden, is toegenomen van 61% tot 72%. Iets meer dan in de voormeting zegt er nooit over heen te rijden, een kwart zegt het minder vaak te doen. 90% vindt de nieuwe regeling een verbetering.

Richting aangeven

Een grote meerderheid, 87%, zegt dat het voortaan verplicht is bij elke zijdelingse verplaatsing richting aan te geven, tegen 35% in de voormeting. Het percentage dat zegt altijd richting aan te geven naar links is nu 94%, voor het naar rechts richting geven is het percentage gestegen van 42% naar 77%. Ruim 40% geeft aan vaker richting aan te geven dan voorheen, 90% vindt de nieuwe regel beter. De regel is vrijwel onomstreden, 89% beoordeelt haar positief tegen slechts 2% negatief.

Gele strepen

Iets minder dan de helft van de automobilisten weet dat een gebroken gele streep langs het trottoir een parkeerverbod inhoudt, 27% zegt dat een doorgetrokken gele streep een stopverbod inhoudt en 64% zegt dat dit een parkeerverbod inhoudt wat voorlopig ook zo is.

Uitvaartstoet

Iets meer dan de helft weet dat men in een uitvaartstoet niet meer door rood licht mag rijden, een toename van 39 tot 53%.

Correcte antwoorden door automobilisten	Voormeting %	Nameting %
Gebruik vluchtstrook op asw	niet bekend	19
Matrixbord	43	53
Verdrijvingsvlakken	61	72
Richting aangeven	35	87
Onderbroken gele streep	41	46
Doorgetrokken gele streep	73	64
Uitvaartstoet	39	53

De tabel geeft een overzicht van de percentages automobilisten die de juiste betekenis van een regel kennen, in de voor- en nameting.

2.2.3. Regels met keuzevrijheid

Bij vier vragen over regels waarvan de weggebruikers zelf moeten vaststellen wat het meest verantwoorde gedrag is, is gevraagd wat men doet en waarvan men het gedrag afhankelijk stelt.

Een meerderheid sorteert altijd of meestal voor bij linksafslaan. Op de vraag waarvan men links voorsorteren van laat afhangen, zegt 26% van tegenwoordig verkeer, 15% van achteropkomend verkeer, 22% van beide en 10% van ruimte in de berm, terwijl 38% nog een ander antwoord geeft. Meer dan één antwoord was mogelijk.

Een zeer grote meerderheid zegt nooit in te halen voor een kruising. Zou men het wel doen, dan stelt 32% dit afhankelijk van uitzicht links en rechts en 15% van verkeersdrukke. Verder wordt een lage snelheid van de voorligger door 4% genoemd en door 7% in combinatie met een goed uitzicht. Meer dan helft noemt nog iets anders.

Oversteken naast een zebrapad doet 39% altijd of meestal, 29% soms wel/soms niet en 33% meestal niet of nooit. Dit hangt voor 49% af van verkeersdrukke, haast wordt door 19% genoemd en overzichtelijkheid door 18%. Voor 5% zijn kinderen die ook willen oversteken van belang, ruim een kwart geeft een ander antwoord.

Rechtsaf door rood op de (brom)fiets wanneer een voetganger rechtdoor wil oversteken doet 58% (vrijwel) nooit en 7% (vrijwel) altijd. Het wordt het meest afhankelijk gesteld van de vraag of een voetganger wordt gehinderd. Dit argument wordt door 36% genoemd. Ruim 20% zegt dat het er van afhangt of een voetganger op de zebra staat, door 9% wordt genoemd of een voetganger voor de zebra staat. Een vijftal argumenten die onjuist gedrag impliceren wordt door 2, 3 of 4% van de respondenten genoemd en 32% geeft een ander antwoord dan de hier genoemde.

Doelstelling

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. Voor de vier vragen betreffende regels waarvoor met het nieuwe RVV een zekere vrijheid van handelen bestaat, is berekend hoeveel personen één of meer goede argumenten hebben gegeven voor hun gedragskeuze. De SWOV heeft daartoe in overleg met de DVK voor elk argument waarvan een persoon zijn gedrag afhankelijk stelt, aangegeven of dit een goed of fout argument was in termen van het uitgangspunt 'Geeft je verstand voorrang'. Een argument werd alleen als 'goed' bestempeld wanneer de geboden vrijheid om van de oude verkeersregel af te wijken, werd benut en het argument relevant en terecht is om de vrijheid te nemen.

Op de vraag waarvan het afhangt dat men bij linksafslaan niet voorzort, gaven 279 personen één goed antwoord, 28 personen twee goede antwoorden, twee gaven er drie en twee gaven er vier. Samen gaven 311 personen minstens één goed antwoord, oftewel 78%.

Op de vraag waarvan het afhangt dat men een voorligger voor een kruispunt inhaalt, gaven 179 personen één goed antwoord, 22 gaven er twee en één gaf er drie. Samen gaven 202 personen minstens één goed antwoord, oftewel 51%. Op de vraag waarvan het afhangt dat men oversteekt naast een zebrapad, gaven 423 personen één goed antwoord, 38 gaven er twee, drie gaven er drie en één gaf er vier. Samen gaven 465 personen minstens één goed antwoord,

oftewel 70%. (Deze vraag en de volgende werd aan alle respondenten gesteld, de vorige twee alleen aan automobilisten).

Op de vraag waarvan het afhangt dat men op een (brom)fiets rechtsaf door rood rijdt, gaven 285 personen één goed antwoord, en vier gaven er twee. Samen gaven 289 personen minstens één goed antwoord, oftewel 44%.

Geconcludeerd kan worden dat op één vraag meer dan twee-derde van de respondenten in elk geval één goed argument gaven om van de geboden vrijheid gebruik te maken en dat op een andere vraag het percentage valt binnen de onzekerheidsmarges van 65%. Voor de twee overige vragen gaf minder dan twee-derde een goed argument.

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.

2.3. Evaluatie van verkeersregels en overtredingen

Het nieuwe RVV is volgens 46% een verbetering, 7% vindt het een verslechtering. De genoemde 46% ligt binnen de onzekerheidsmarge van de doelstelling dat 50% van de weggebruikers van mening is dat het RVV een verbetering voor de verkeersveiligheid zal zijn. In vergelijking met de voormeting is het aantal automobilisten, maar vooral het aantal voetgangers, dat in termen van een verbetering sprak (destijds als verwachting) gedaald. Onder de voetgangers is de groep respondenten het grootst die geen mening kan geven.

Na de wijzigingen vindt ruim één derde dat de weggebruikers meer rekening met elkaar houden en iets meer nog vindt dat hij of zij zelf meer rekening met anderen houdt.

Twijfels over welke regels in bepaalde verkeerssituaties gelden zijn toegenomen, vooral onder voetgangers en jongeren. De groep voetgangers die aangeeft minstens één keer per maand in een situatie terecht te komen zonder te weten hoe de regels zijn, is verdubbeld tot een kwart. Met name voetgangers voelen zich ook wat vaker onveilig in het verkeer.

Een verandering onder voetgangers is ook opgetreden in het oordeel over de bescherming die men ondervindt van de verkeersregels. Het aandeel voetgangers dat zich hiermee te weinig beschermd voelt, is toegenomen van 52 tot 61%.

Nog steeds vindt een grote meerderheid dat oude mensen, mensen met een handicap en kinderen te weinig worden beschermd. Opmerkelijk is dat meer (brom)fietsers zich in vergelijking met de voormeting te weinig beschermd vinden, terwijl meer automobilisten juist vinden dat (brom)fietsers te veel beschermd zijn. Bovendien wordt van de (brom)fietsers vaker dan van de andere gebruikersgroepen gezegd dat ze met het nieuwe RVV teveel overtredingen maken, welke mening opnieuw vooral van de automobilisten afkomstig is.

Inzake het aantal overtredingen is er weinig veranderd. Een klein deel vindt dat er minder worden gemaakt en een ander klein deel vindt dat er meer worden gemaakt.

2.4. Evaluatie van de voorlichting

De meerderheid van de weggebruikers (64%) heeft via de televisie van de veranderingen vernomen en één derde via de kranten. De folders zijn door 29% van de weggebruikers gezien. Van hen heeft 35% de folder geheel of gedeeltelijk gelezen. Hun oordeel is informatief, maar saai. Bijna de helft van de weggebruikers heeft de tv-spot gezien, die ook informatief wordt gevonden en minder vaak saai dan de folders.

Bijna één derde van de ondervraagden weet welke leus bij de campagne is gebruikt. Van de overigen zegt drie kwart de leus te herkennen. Net als in de voormeting geeft een grote meerderheid een uitleg aan die leus die correct is, zoals "eerst denken voor je wat doet" (38%), "ook aan een ander denken in het verkeer" (13%), "verstandig gedrag in het verkeer" (25%) en "beter opletten in het verkeer" (21%). In vergelijking met de voormeting werden de eerste drie genoemde antwoorden wat vaker genoemd, de laatste wat minder.

De doelstelling dat 65% van de weggebruikers ouder dan 16 jaar de themazin "geef je verstand eens voorrang" kan uitleggen, was echter voor de campagne al gehaald.

Ruim een kwart is van mening nu goed geïnformeerd te zijn, een duidelijke verbetering met de voormeting, maar ruim de helft zegt nog steeds behoefte aan nieuwe informatie te hebben. De meesten zeggen de informatie zelf te willen halen.

2.5. Vergelijkingen met ander onderzoek

In het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid van Traffic Test b.v. (Veling et al., 1992) zijn enkele vragen gesteld naar aanleiding van het nieuwe RVV. De enquête werd gehouden omstreeks de invoering van het nieuwe RVV. Geconcludeerd werd dat in de laatste weken voor invoering 74% op de hoogte was van invoering en 86% in de eerste week na invoering. De verdere gegevens over de kennisname corresponderen met de gegevens uit het evaluatie-onderzoek.

In een enquête onder automobilisten, als onderdeel van een internationaal vergelijkend onderzoek, zijn enkele vragen gesteld over verkeersregels (Wittink, 1992). Er zijn ongeveer evenveel automobilisten het eens met de stelling dat er te weinig verkeersregels zijn, als met de stelling dat er teveel zijn, 40% tegenover 36%. De enquête is voorgelegd in oktober 1991, na de voormeting van de RVV-evaluatie en midden in de voorlichtingscampagne voor het nieuwe RVV. In de voormeting was het percentage dat vond dat er teveel verkeersregels zijn, beduidend groter.

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

3.1. Kennisname van nieuwe regels

Conclusies

Het nieuwe RVV is bekend bij 82% van de ondervraagden. Dat is ongeveer gelijk aan dat in november 1991, op het hoogtepunt van de voorlichtings-campagne.

De bekendheid met de nieuwe regels is niet veel beter dan in de eerste week van november. Van de zes meest genoemde wijzigingen (geel knipperend voetgangerslicht, voorrang voor voetgangers bij zebrapaden, rechtsaf bij rood voor (brom)fietsers, links voorsorteren niet verplicht, gebruik vluchtstrook en verdrijvingsvlakken), weet 34% één wijziging te noemen. Dit is in vergelijking met de tussenmeting een duidelijke toename, maar van een toename is geen sprake in het percentage dat minstens drie wijzigingen weet te noemen. De doelstelling dat 65% van de rijbewijsbezitters drie wijzigingen van het RVV 1990 kan noemen, ligt nog ver buiten bereik.

Onvoldoende kennis blijkt ook uit de vraagstellingen inzake de concrete regels.

Eén derde van de respondenten weet exact hoe de nieuwe regeling luidt voor (brom)fietsers rechtsaf door rood, ruim 40% geeft een onvolledig antwoord. De helft van de ondervraagden, 52%, weet wat het gele knipperend licht betekent bij een voetgangersoversteekplaats. Hiervoor gold als doelstelling dat 65% de betekenis kon aangeven.

Bijna 40% denkt nog steeds dat een voetganger bij een zebra alleen voorrang heeft wanneer hij of zij er op staat en nog niet wanneer hij of zij er voor staat, 60% geeft het goede antwoord of een antwoord dat niet precies is, maar toch de juiste kennis lijkt aan te geven.

Van de ondervraagden zegt 45% ten onrechte dat het verplicht is voor te sorteren bij het linksafslaan.

Een kleine minderheid van de automobilisten kan exact aangeven hoe de regel luidt inzake het gebruik van de vluchtstrook voor het invoegen op een snelweg.

Ruim de helft, 53%, weet nu dat een matrixbord met een snelheidsaanduiding een gebod inhoudt.

De beste scores betreffen het verboden om over verdrijvingsvlakken te rijden, waarvan 72% het goede antwoord weet en de verplichting bij elke zijdelingse verplaatsing richting aan te geven, waarvan 87% het goede antwoord weet.

Geconcludeerd kan worden dat kennisverbetering alleen in flinke mate te constateren is inzake het richting aangeven en ze is ook nog groot te noemen inzake de nieuwe voorrangsregel op zebrapaden. Van alle andere regels bedraagt de toename van personen die volgens de nieuwe regel antwoorden ongeveer 10% of minder.

Ondanks toename van kennis valt bij diverse regels te constateren dat een meerderheid de betekenis niet precies kan aangeven.

Discussie en aanbevelingen

Wellicht is uiteindelijk in de voorlichting minder de nadruk op concrete regels komen te liggen dan aanvankelijk de bedoeling was. Toch lijkt het aannemelijk te veronderstellen dat serieuze kennisname van het nieuwe RVV pas heeft plaatsgevonden wanneer men een aantal concrete veranderingen kan noemen. Een combinatie van kennisname van concrete veranderingen en van de achterliggende bedoeling inzake meer eigen verantwoordelijkheid, lijkt de beste voorwaarde voor het gewenste verkeersgedrag.

3.2. Beoordeling en toepassing van nieuwe regels

Conclusies

De grootste steun en medewerking ondervindt de regel inzake het richting aangeven. Ook de regels inzake voorrang op het zebrapad, matrixborden, verdrijvingsvlakken en invoegen op de snelweg zijn duidelijk positief ontvangen.

De regel voor (brom)fietzers over rechtsafslaan krijgt ook nog steun van een meerderheid, het gele knipperlicht niet en de regel over links voor-sorteren wordt zelfs door een meerderheid negatief beoordeeld.

De grootste verandering in opgegeven gedrag betreft richting aangeven. Een positieve verandering is verder dat een kwart van de ondervraagden en in meerdere mate de (brom)fietzers minder vaak door rood rijdt wanneer er geen bord is geplaatst dat hiervoor toestemming geeft. De regels inzake de matrixborden, de verdrijvingsvlakken en het invoegen hebben tot lichte

gedragsverbeteringen geleid, er is ook een geringe intentieverbetering om andere weggebruikers de gelegenheid tot invoegen te bieden. Slechts 14% zegt vaker te stoppen voor voetgangers die voor het zebrapad staan, het minst de (brom)fietzers. Voorzover men ervaring heeft met gele knipperlichten bij een oversteekplaats, wordt de nieuwe regeling in ruime mate gebruikt.

Discussie en aanbevelingen

In het algemeen lijkt er onder de automobilisten een duidelijk verband te zijn tussen een positieve beoordeling, kennisname en gedragsverandering. Met andere woorden, er zou een sterke informatieselectie kunnen hebben plaatsgevonden: veranderingen die men positief acht, worden beter onthouden en men gedraagt zich er ook naar.

Het is mogelijk dat bepaalde nieuwe regels niet worden ondersteund omdat het nut het voorstellingsvermogen te boven gaat. In dat geval kunnen bewegende beelden een noodzakelijk onderdeel van voorlichting worden. Dergelijke voorlichting komt ook beter tegemoet aan het inhoud geven van de leus "Geef je verstand eens voorrang". Aan de hand van situaties en omstandigheden kunnen gedragsaanbevelingen worden gedaan. Het voordeel van bewegende beelden is bovendien dat ze meer gelegenheid bieden om sociaal perspectief bij te brengen. De voorlichting kan er op gericht worden een situatie vanuit verschillende posities te belichten, zodat het publiek zich beter in de positie van een ander kan verplaatsen.

3.3. Algemene houding inzake verkeersregels

Conclusies

Iets minder dan 50% van de weggebruikers is van mening is dat het RVV een verbetering voor de verkeersveiligheid is. Het percentage weggebruikers dat het nieuwe RVV een verslechtering vindt, is overigens gering. Vooraf was het percentage dat een verbetering verwachtte, hoger. Er lijkt dus sprake te zijn van teleurstelling.

Onder voetgangers is de verwarring toegenomen. De groep voetgangers die aangeeft tenminste een keer per maand in een situatie terecht te komen zonder te weten hoe de regels zijn, is verdubbeld tot een kwart. Bovendien is er een lichte stijging onder voetgangers die zich enkele keren per maand of vaker onveilig voelt in het verkeer.

Discussie en aanbevelingen

Een stadium van verwarring kan nodig zijn als overgang van oude opvattingen en gewoonten naar nieuwe. Maar het nieuwe RVV heeft kennelijk nog te weinig vaste voet aan de grond gekregen. Wellicht vormt verwarring een aanknopingspunt voor toekomstige voorlichting.

Het feit dat meer (brom)fietsers zich in vergelijking met de voormeting te weinig beschermd vinden, terwijl meer automobilisten juist vinden dat (brom)fietsers te veel beschermd zijn, roept de vraag op of de verantwoordelijkheid voor elkaar verder verslechtert. Bovendien wordt van de (brom)fietsers vaker dan van de andere gebruikersgroepen gezegd dat ze met het nieuwe RVV teveel overtredingen maken, welke mening opnieuw vooral van de automobilisten afkomstig is.

Ook hier komt naar voren dat het bijbrengen van sociaal perspectief belangrijk is.

3.4. Evaluatie van de voorlichting

Conclusies

De televisie en kranten zijn de beste mogelijkheden gebleken voor kennisname van de verandering van het RVV. De folder heeft ondersteunend gewerkt. De kennisname van de verandering van het RVV is goed. Maar de weggebruikers kunnen niet opnoemen welke regels veranderd zijn en wanneer gevraagd wordt hoe een regel luidt, blijkt globaal de helft dat niet precies te kunnen aangeven. Dat kan aanleiding geven tot fouten en tot misverstanden tussen weggebruikers onderling.

Er is nog steeds een grote informatiebehoefte en een meerderheid zegt wel daar zelf achteraan te gaan. De algemene belangstelling voor informatie over verkeersveiligheid blijkt wat lager te liggen onder voetgangers. Zij lijken moeilijker met informatie te bereiken.

Discussie en aanbevelingen

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. Het verdient aanbeveling in een apart onderzoekje - bijvoorbeeld kwalitatief - beter na te gaan waarop verdere kennisname stuk loopt: in welke zin aan gebrek betrokkenheid en in welke zin aan subjectief gemakkelijk toegankelijke informatie.

LITERATUUR

Akerboom, S.P. (1991). Evaluatie RVV 1990; Een mondeling vragenlijstonderzoek onder weggebruikers Deel I. Werkgroep Veiligheid R-91-41. RU Leiden.

Akerboom, S.P. (1992). Evaluatie RVV 1990; Een mondeling vragenlijstonderzoek onder weggebruikers Deel II. Werkgroep Veiligheid R-92-. RU Leiden.

Veling, I.H. et al. (1992). Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid. TT-92-2. Traffic Test b.v., Veenendaal;

Wittink, R.D. (1991). Evaluatie van de invoering van het nieuwe RVV 1990; Enquête onder weggebruikers. R-91-67. SWOV, Leidschendam

Wittink, R.D. (1992). Enquête onder rijbewijshouders. R-92-7. SWOV, Leidschendam.