

GEDRAGSBEÏNVLOEDING VAN VERKEERSDEELNEMERS: VERKEERSREGELS,
VOORLICHTING EN OPLEIDING

Bijdrage symposium Sociale Verkeerskunde, Groningen - Haren,
27-29 november 1974.

In: Michon, J.A. & Van der Molen, H.H. (eds.). Sociale Verkeers-
kunde, Verslag van het symposium, gehouden in november 1974 te
Groningen, blz. 53 t/m 54. Koninklijke Nederlandse Toeristen-
bond ANWB ('s-Gravenhage, 1977)

R-74-22

Drs. P.C. Noordzij & drs. R. Roszbach

Voorburg, 1974

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Het onderwerp is beperkt tot maatregelen gericht op:

- uiterlijk waarneembaar gedrag in het verkeer (met uitzondering van gedragsbeïnvloeding door verandering van de verkeerssituatie of het voertuig).
- toestand van voertuig of weggebruiker bij deelname aan verkeer waarvoor de weggebruiker verantwoordelijk kan worden gesteld.

Uitgangspunt is dat de maatregelen de verkeersveiligheid moeten bevorderen.

De belangrijkste maatregelen op dit gebied zijn wettelijke verkeersregels en handhaving ervan, publiciteitsacties en opleiding.

1. Wettelijke verkeersregels en handhaving ervan

Kenmerkende doelstelling voor wettelijke verkeersregels en hun handhaving is: het verminderen van ongewenst gedrag door het gewenste gedrag voor te schrijven, door overtredingen strafbaar te stellen, op te sporen en te bestraffen.

In deze omschrijving zijn twee veronderstellingen opgesloten:

- het strafbaar gestelde gedrag wordt als potentieel onveilig beschouwd;
- opsporing en bestraffing worden verondersteld het aantal overtredingen te verminderen.

Er zijn twee belangrijke factoren die de naleving van verkeersregels bepalen:

- aanvaarding van de verkeersregel
- risico van straf bij overtreding van de regel.

1.1. Aanvaarding van verkeersregels

De aanvaarding van verkeersregels is afhankelijk van een aantal eigenschappen:

- doelmatigheid. Het strafbaar gestelde gedrag moet in de ogen van de weggebruiker potentieel onveilig zijn.
- duidelijkheid. De omschrijving van het gewenste gedrag moet voldoende houvast bieden. Het moet duidelijk zijn wanneer een regel overtreden wordt.

- uitvoerbaarheid. Overtredingen moeten menselijkerwijze kunnen worden voorkomen.
- aantrekkelijkheid van strafbaar gedrag. Het strafbaar gestelde gedrag moet weinig aantrekkelijk zijn bijvoorbeeld door de aanwezigheid van andere gedragsmogelijkheden en de moeite die het begaan van de overtreding kost.
- sociale aanvaarding. Hoewel sociale aanvaarding op zichzelf door bovenstaande eigenschappen wordt beïnvloed geldt dat sociaal aanvaarde regels makkelijker individueel aanvaard worden.
- eigenschappen van het totaal aan regels. Afzonderlijke regels worden besmet door tekortkomingen van het totaal aan regels bv. onvolledigheid, tegenstrijdigheid.

1.2. Risico van straf bij overtreding

Objektief gezien is het risico van straf dat men loopt bij overtreding opgebouwd uit:

- kans op betrapping
- waarschijnlijkheid van straf
- aard van de straf.

Voorzover deze punten een rol spelen is dat via de persoonlijke beleving ervan. Hierbij geldt dat minder overtredingen zijn te verwachten bij grotere kans op betrapping, grotere waarschijnlijkheid van straf en bij als zwaarder ervaren straf. Van straf wordt meer effect verwacht naarmate de tijd tussen overtreding en straf korter is.

Beloning van het gewenste gedrag lijkt een langduriger effect te hebben dan bestraffing van het ongewenste gedrag. Bestrafing leidt alleen tot tijdelijke onderdrukking van dat gedrag.

Variatie in het beleid bij opsporing en bestraffing worden over het algemeen als ongewenst beschouwd.

Tenslotte mag worden aangenomen dat de rol van het risico van straf bij overtreding van minder belang wordt bij een grotere mate van aanvaarding van de verkeersregel.

1.3. Empirisch onderzoek

Voorzichtig gesteld zijn de resultaten van empirisch onderzoek naar het effect van verkeersregels als volgt:

Nog afgezien van de kwaliteit van de onderzoeken is het aantal onderwerpen en de verkeersregels die bestreken worden door onderzoeken klein.

Uit de beschikbare voorbeelden kunnen de volgende konklusies worden getrokken:

- een aantal verkeersregels wordt algemeen aanvaard.

Een wettelijke verplichting kan de direkte aanleiding zijn tot het vertoonde, gewenste gedrag.

Opsporing en bestraffing van overtredingen is daarbij van weinig belang.

- extra politietoezicht kan leiden tot een tijdelijke vermindering van overtredingen of (in mindere mate) van ongevallen.

- voor wat betreft speciale preventie bieden waarschuwingsbrieven en bijeenkomsten interessante mogelijkheden.

De potentiële bijdrage tot de verkeersveiligheid van speciale preventie is echter bij voorbaat gering.

2. Publiciteitsakties

Het doel van publiciteitsakties is direkte of indirecte verbetering van het gedrag van de weggebruiker door middel van boodschappen via de gebruikelijke massamedia.

Massamedia richten zich op groepen weggebruikers.

Daarbij kan een bepaalde doelgroep worden gekozen die eigen rij- of loopgewoonten heeft, een verhoogde ongevalskans heeft of meer vatbaar is voor een bepaalde vorm van benaderen.

Een direkte verbetering van het gedrag is te verwachten van boodschappen waarin een bepaald gedrag als wenselijk wordt voorgesteld.

Bij indirecte verbetering wordt kennis verstrekt (bv. over wettelijke regels en handhaving ervan) of een veranderde houding t.o.v. het verkeer of verkeersveiligheid in het bijzonder nagestreefd.

Deze laatste benadering is alleen van belang voor de verkeersveiligheid indien uiteindelijk een potentieel veiliger gedragsverandering ontstaat.

Voor boodschappen met een gewenst gedrag gelden dezelfde overwegingen als besproken onder aanvaarding van verkeersregels. Omdat publiciteitsakties doelgerichte activiteiten zijn komen er nog een aantal punten bij:

- omgeving waarin informatie wordt gepresenteerd
- bron van informatie (geloofwaardigheid, aantrekkelijkheid, groepsgebondenheid)
- medium (o.a. inschakelen opinieleiders)
- vorm en inhoud
- omvang en fasering
- overeenstemming met informatie uit andere bron.

Ook bij kennisoverdracht of verandering van houding zijn deze punten van belang.

2.1. Empirisch onderzoek

Voorzichtige konklusies uit empirisch onderzoek:

Veel evaluatieonderzoek is gebrekkig van opzet en in de beschreven campagnes is weinig gebruik gemaakt van bestaande algemene kennis en in het verleden opgedane ervaring.

Kampagnes die effect hebben vertonen enkele gemeenschappelijke kenmerken die het effect zouden kunnen verklaren (beperkte doelgroep, social control, niet situatie bepaald gedrag, modellng).

3. Opleiding

3.1. Aard van eventuele effecten

De behandeling van het onderwerp opleiding blijft hier beperkt tot de rijopleiding. Deze kan in principe op twee wijzen van invloed zijn op de veiligheid. De eerste gaat uit van een verhoogde ongevalskans bij onervaren automobilisten. Getracht kan worden het vaardigheidsniveau van de beginnende automobilist omhoog te brengen met als gevolg een vermindering van het aantal ongevallen in de eerste periode van verkeersdeelname. Als tweede kan getracht worden speciale technieken aan te leren die zowel in de eerste periode van onervarenheid als daarna van nut zijn. Het idee moet hierbij zijn dat zaken aangeleerd worden die de automobilist in principe niet door ervaring in het verkeer (inclusief evt. ongevalservaringen) zelf kan leren. Het is echter op zich al twijfelachtig of het uiteindelijk vaardigheidsniveau (dat van de zeer ervaren automobilist) überhaupt te beïnvloeden is. Deze twijfel wordt nog versterkt door het gegeven dat opleidingsprogramma's altijd relatief (ten opzichte van bv. 100.000 km rijervaring) korte tijdsperioden zullen beslaan. Het lijkt daarom realistischer vooralsnog eventuele verwachtingen t.a.v. effecten te beperken tot effecten van de eerste soort.

Met betrekking tot verhoging van de vaardigheid van de beginnende automobilist dienen zich twee mogelijkheden aan:

- a) verlenging van de opleidingsduur (N.B.: Een minder kostbaar alternatief hiervoor zou bevordering van het rijden onder toezicht vóór het behalen van het rijbewijs kunnen zijn. Vooralsnog is de invloed van rijervaring op de ongevalskans een van de weinige zaken op dit gebied waar een vrij grote mate van zekerheid over bestaat. Praktische mogelijkheden om een hoeveelheid rijervaring op de laten doen voordat zelfstandige verkeersdeelname plaatsvindt zijn zeker aanwezig, bv. mogelijk maken van het rijden onder toezicht voor 16-17 jarigen).
- b) vergroting van de leersnelheid, vooral t.a.v. die aspecten die van specifiek belang voor de veiligheid zijn. Wat dit laatste betreft zijn tot nu toe echter weinig aanknopingspunten voorhanden. Nader

onderzoek op dit gebied is derhalve gewenst, onderzoek dat zich zal moeten richten op

1. de definitie van instructiedoeleinden in termen van observeerbaar gedrag (hetgeen mede onderzoek naar het verband van dat gedrag met de veiligheid impliceert);
2. de meting van dat gedrag;
3. methoden ter bewerkstelling van dat gedrag.

3.2. Potentiële ongevalsreductie

Op basis van de betreffende literatuur kan aangenomen worden dat gebrek aan rijervaring gedurende de eerste 6 à 7 jaar (of ± 100.000 km) een effect heeft op de ongevalskans en kan - min of meer speculatief - geschat worden dat dit ligt in de orde van grootte van (gemiddeld) een $\pm 50\%$ toename. Uitgaande van $\pm 30\%$ (volgens bovenstaande norm) onervaren bestuurders in Nederland betekent dit dat $\pm 13\%$ der auto-ongevallen aan onervarenheid toegeschreven zouden kunnen worden. Gezien de lage duur van de periode die nodig is om een "veilig" automobilist te worden kan echter niet verwacht worden dat verbeterde instructieprogramma's binnen afzienbare tijd deze volledige 13% zouden kunnen doen verdwijnen. Indien al resultaat geboekt kan worden lijkt een verwachting in de orde van grootte van enige procenten meer gerechtvaardigd. Alhoewel dit op zich een vrij bescheiden effect is dient in aanmerking genomen te worden dat

- a) de kosten van wijziging van de bestaande opleiding betrekkelijk gering kunnen zijn en daarmee maatregelen in dit kader vanuit kosten-baten oogpunt zeer wel effectief
- b) de mogelijkheden hiermee niet uitgeput zijn en op langere termijn wellicht groter effect te realiseren is.

3.3. Onderzoeksresultaten

Onderzoek naar het effect van bestaande opleidingsprogramma's op de verkeersveiligheid heeft tot nu toe weinig duidelijke (positieve dan wel negatieve) resultaten opgeleverd. Hiermee is niets gezegd over het effect van instructie als zodanig omdat het bij dit onderzoek altijd gaat om onderlinge vergelijkingen tussen verschillende vormen. Gekonkludeerd kan slechts worden dat tot nu toe geen vorm van instructie aantoonbaar effectiever was dan andere.