

Rijstrooksignalisatie-enquête

Rapport - Beschrijvende resultaten

Introductie	2
Deel 1 Systeemprestaties RSS	5
Deel 2 Interpretatie RSS boodschappen	8
Deel 3 Reactie op RSS-systeem	11
Deel 4 Effecten van het RSS-systeem	14

Introductie

De eerste enquête van het Verkeerscentrum, de Verkeersinformatie-enquête (2007), was een groot succes. Niet alleen het aantal deelnemers overtrof de verwachtingen, ook de reacties zelf, leverden heel wat nuttige suggesties op.

Tal van opgestarte verbeterprojecten zullen ervoor zorgen dat de weggebruiker weldra beter geïnformeerd wordt.

Nu, een jaar later, is de tijd rijp om de weggebruiker een nieuw onderwerp voor evaluatie voor te schotelen.

Op het Antwerpse hoofdwegennet is er de jongste jaren heel wat dynamische rijstrooksignalisatie (RSS) geplaatst. De bediening van al die borden werd gecentraliseerd in het Verkeerscentrum. Meerdere systemen werden ontwikkeld om de operatoren te ondersteunen bij de bediening van alle 420 borden. Bij de laatste grote aanpassingen in november 2007, werd uiteindelijk overgeschakeld van een manuele naar een semi-automatische bediening. De verkeersparameters afkomstig van de Automatische Incident Detectie-camera's beïnvloeden sindsdien rechtstreeks de snelheidsbeperkingen op de borden.

Wat is RSS precies?

Met rijstrooksignalisatie bedoelen we alle signalisatie die boven de snelweg hangt én afzonderlijke aanduidingen geeft per rijstrook.



Of zoals het in de Belgische Wegcode staat onder 65.4. **Rijstrooksignalisatie:** *Wanneer een gevaarsbord, een verkeersbord betreffende de voorrang, een verbodsbord, een gebodsbord of een aanwijzingsbord geplaatst is boven een rijstrook, of wanneer gebruik is gemaakt van verkeersborden F89 en F91, geldt de aanwijzing die door het bord gegeven wordt alleen voor die rijstrook.*

In Vlaanderen bevinden zich RSS-borden in de regio Gent en in de agglomeratie Antwerpen. Enkel de borden in de agglomeratie Antwerpen maken deel uit van de studie.

Werkwijze

Voor deze bevraging werd geopteerd beroep te doen op de groep vrijwilligers die zich bij de vorige enquête kandidaat stelden als lid van ons enquêtepanel. De enquête werd dus niet ter beschikking gesteld van het brede publiek.

Op dinsdag 12 februari 2008 ontvingen alle enquêtepanelleden een eerste mail. Daarin werd de enquête aangekondigd en de vraag gesteld of ze de komende week nog eens extra aandacht konden besteden aan de werking van de rijstrooksignalisatie. Op dinsdag 19 februari 2008 volgde een tweede mail met daarin de link naar de online bevraging. Na een herinneringsmail op donderdag 21 februari, werd de enquête na een kleine week afgesloten op maandagochtend 25 februari om 8u.

In totaal namen 381 mensen deel, waarvan 342 de vragenlijst volledig invulden. Alle volledig ingevulde enquêtedelen werden voor de verwerking weerhouden. Omdat niet iedereen de vragenlijst tot het einde heeft doorlopen, neemt het aantal deelnemers per onderdeel gestaag af tot 342. Dit aantal volstaat ruimschoots om een idee te krijgen van wat er leeft bij de weggebruiker i.v.m. rijstrooksignalisatie.

De responsgraad bedroeg om en bij de 42%. Daarbij moet rekening gehouden worden dat enkel wie regelmatig op de Antwerpse Ring reed, kon deelnemen. De mailinglijst bevatte een 900-tal niet geverifieerde adressen.

Samenstelling deelnemersgroep

Bij de interpretatie van de enquêteresultaten moet rekening worden gehouden met de samenstelling van de deelnemersgroep. Sowieso kan men verwachten dat de enquêtepanelleden meer dan normaal betrokken zijn bij het verkeersgebeuren. Representatief voor de gehele weggebruikerpopulatie is deze bevraging dan ook zeker niet. Als vinger aan de pols, is de mening van deze groep wel erg waardevol.

Algemene kenmerken

De algemene kenmerken van deze deelnemersgroep volgen in grote lijnen de samenstelling van de groep uit de verkeersinformatie-enquête. Toch zijn er lichte afwijkingen. Zo wonen en/of werken er opvallend meer deelnemers in de provincie Antwerpen. Dat is te verklaren door het feit dat RSS momenteel enkel op de Antwerpse Ring geïnstalleerd staat en men er in die omgeving dus meer vertrouwd mee is. Ook zijn zeer frequente rijders relatief meer vertegenwoordigd. Hun grote betrokkenheid bij RSS is vermoedelijk een extra stimulans geweest om aan deze bevraging deel te nemen.

Hieronder staat de verdeling op een aantal kenmerken weergegeven, met daarbij de cijfers uit de verkeersinformatie-enquête (VI) als referentie.

- Geslacht: 82% is man, slechts 18% is vrouw. (VI: 71% versus 29%)
- Leeftijd: -26: 12% (VI: 19%)
 26-30: 18% (VI: 19%)
 31-40: 32% (VI: 27%)
 41-50: 21% (VI: 20%)
 51-60: 14% (VI: 12%)
 60+: 3% (VI: 3%)

- Provincie	Woonplaats		Werkplaats	
Antwerpen:	42%	(VI: 34%)	40%	(VI: 31 %)
Oost-Vlaanderen:	22%	(VI: 23%)	11%	(VI: 12 %)
Vlaams Brabant:	17%	(VI: 21%)	17%	(VI: 19 %)
Limburg:	10%	(VI: 10%)	7%	(VI: 5 %)
West-Vlaanderen:	7%	(VI: 10%)	4%	(VI: 6%)
Brussel:	1%	(VI: 1%)	21%	(VI: 24 %)
Wallonië:	1%	(VI: 1%)	0%	(VI: 1 %)

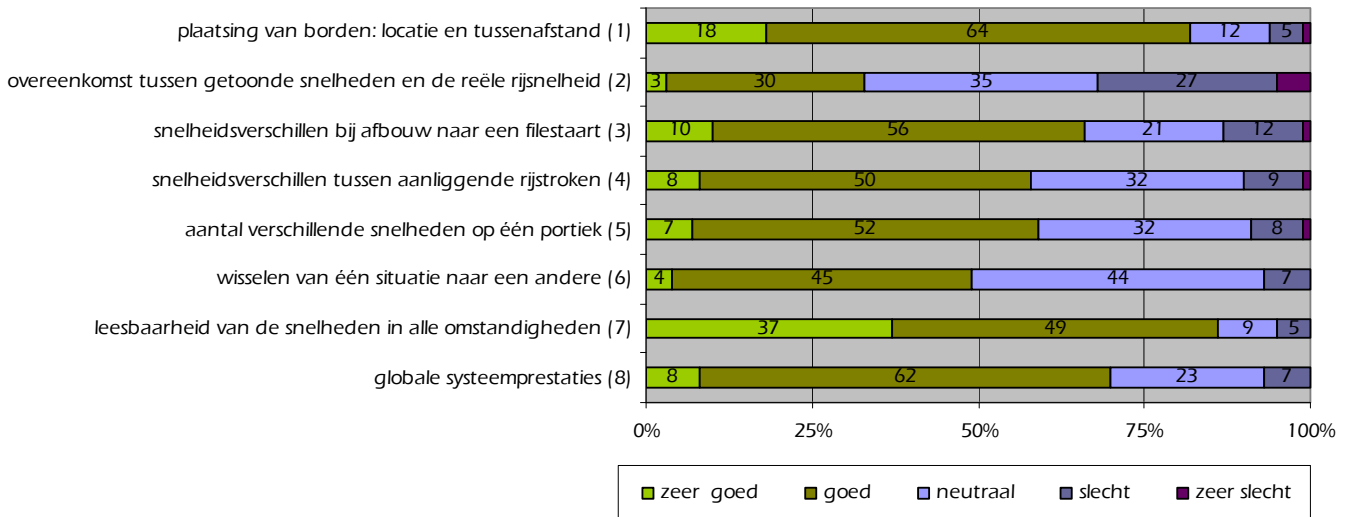
- Rijfrequentie op jaarbasis

< 10.000 km:	7%	(VI: 12%)
10.000 – 20.000 km:	20%	(VI: 24%)
20.000 – 40.000 km:	38%	(VI: 39%)
> 40.000 km:	34%	(VI: 22%)

Deel 1 Doet het rijstrooksignalisatiesysteem wat het moet doen?

Tevredenheid over systeemprestaties

Figuur 1: Beoordeling van de systeemprestaties – procentueel (N=381)



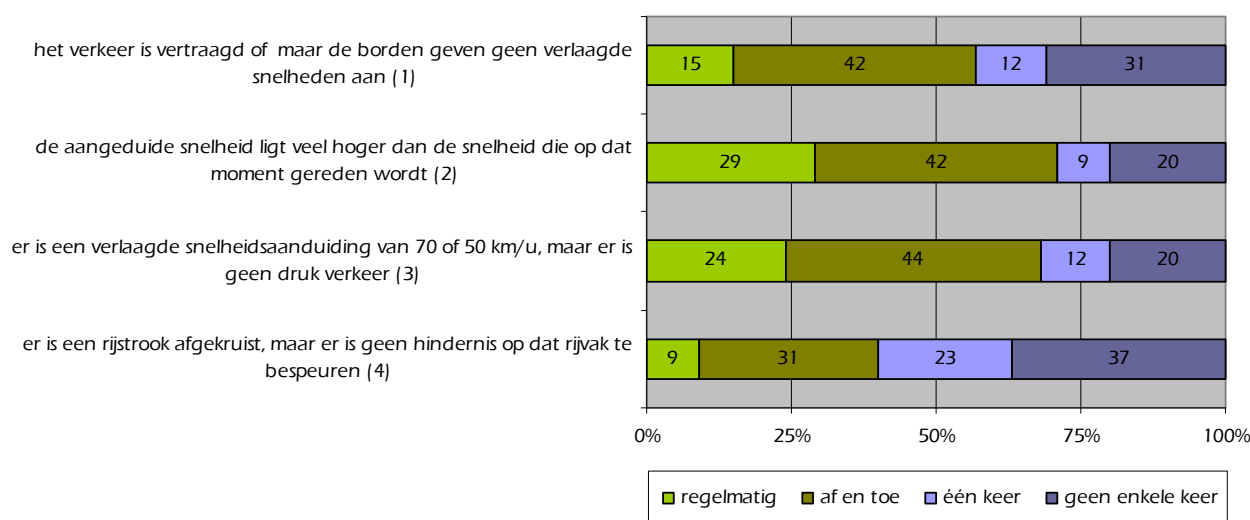
Globaal is de meerderheid van de deelnemers (70%) tevreden over de prestaties van het RSS-systeem (8). De factoren *leesbaarheid in alle omstandigheden* (7) en *plaatsing van borden* (1) scoren beter dan gemiddeld. De *overeenkomst tussen de getoonde snelheden en de reële rijnsnelheid* (2) kan duidelijk beter; slechts 33% is er tevreden over. Het *wisselen van één situatie naar een andere* (6) telt een relatief hoog aantal neutrale stemmen, 44%. Toch is de groep ontevreden niet groter dan bij andere factoren, 7%. Dat wijst mogelijk op een beperkte ervaring met dit verschijnsel (niet positief niet negatief).

In een bijhorende vraag werd geïnformeerd naar de concrete systeemprestaties waarover men ontevreden is. Het aantal opmerkingen per systeemaspect wordt hieronder gegeven.

- plaatsing van de borden (6)
- overeenkomst tussen getoonde snelheden en de verkeerssituatie
 - ivm actualiteit (43)
 - ivm te hoge snelheden - bij file - (10)
 - ivm specifieke locatie (9)
 - ivm afkruisen (4)
- snelheidsverschillen bij afbouw naar een filestaart (5)
- snelheidsverschillen tussen aanliggende rijstroken (12)
- leesbaarheid in alle omstandigheden (8)
- buiten categorie (2)

Voorkomen van bepaalde situaties

Figuur 2: Frequentie waarmee bepaalde situaties voorkwamen tussen november 2007 en februari 2008 - procentueel (N=368)



Potentieel de meest gevaarlijke situatie van de vier, is de eerste: *het verkeer is vertraagd of stilstaand, maar de borden geven geen verlaagde snelheden aan (1)*. Volgens de huidige systeemlogica wil dat zeggen dat de verlaagde snelheid of niet geregistreerd werd, of er geen gevolg aan gegeven werd, of de vertraging tussen meting en aanpassing van de bordstand te groot is. Volgens 15% van de deelnemers blijkt dit regelmatig voor te komen, 42% maakt het af en toe mee.

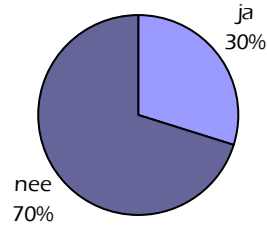
Iets minder gevaarlijk, maar zeer slecht voor de geloofwaardigheid van het systeem zijn de derde en vierde situatie. *Er is een verlaagde snelheidsaanduiding van 70 of 50 km/u, maar er is geen druk verkeer (3)*. 24% geeft aan dat dit regelmatig voorkomt, 44% ziet het af en toe gebeuren.

Er is een rijstrook afgekruid, maar er is geen hindernis op dat rijvak te bespeuren (4). 9% maakt het regelmatig mee, 31% slechts af en toe. Mogelijk hebben deze cijfers grotendeels te maken met het feit dat mobiele werfzones op dit moment in hun geheel worden afgekruid en niet in kleinere delen. Een beveiligde rijstrook over een zeer lange afstand, waarop geen hindernis te bespeuren is, wekt inderdaad de indruk dat de aanwijzing foutief of achterhaald is. In andere gevallen, bij het weer vrijgeven van een rijstrook na een ongeval of obstakel, moet ook rekening worden gehouden dat het Verkeerscentrum altijd een zekere veiligheidsmarge hanteert. Overhaast handelen kan zeer ernstige gevolgen hebben. Het gaat immers over de veiligheid van ongevalsloffers, hulpverleners en wegwerkers.

Het voorkomen van de tweede situatie is een logisch gevolg van de huidige systeemopzet: *de aangeduide snelheid ligt veel hoger dan de snelheid die op dat moment gereden wordt (2)*. De aangeduide snelheden zijn maximumsnelheden en géén richtsnelheden. Op zich is dit dus geen foute aanduiding. De hoge cijfers, 29% regelmatig en 42% af en toe, hoeven dus niet verontrustend te zijn. Toch is het mogelijk dat dit wel als 'fout' ervaren wordt. Het Nederlandse systeem werkt(e) immers wel met richtsnelheden.

Locaties met vreemde snelheidsaanduidingen

Figuur 3: Aantal mensen dat in de periode november 2007 – februari 2008 op bepaalde locaties meermaals vreemde snelheidsaanduidingen opmerkte – procentueel (N= 368)



30% van ons panel zegt in de periode november 2007 – februari 2008 meermaals vreemde snelheidsaanduidingen te hebben gezien.

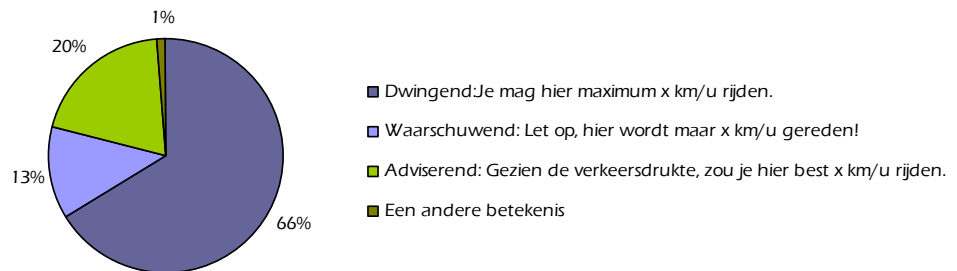
In een bijhorende vraag werd geïnformeerd naar de concrete locatie en tijdstip van deze vreemde snelheidsaanduidingen. In totaal werden 101 opmerkingen geteld. Hieronder de aantallen per locatiegroep.

Algemeen	5
Afkruisen	2
Gent	3
R1 algemeen	4
R1 (richting 1) Borgerhout > Antw Centrum > KT	6
R1 (richting 2) Berchem > Borgerhout > Antw Oost > Deurne > Merksem	13
E17+R1 (richting 2) Haasdonk > Kruibeke > Kennedytunnel > afslag E19	15
E19 - Craeybeckxtunnel	10
E19 + R1 (richting 1) kleine bareel > sportpaleis > Antw Oost	2
E313 - Ranst - Wommelgem - Antw Oost	14

Deel 2 Hoe interpreteert de weggebruiker de RSS-aanduidingen?

Interpretatie: dynamische snelheidsaanduidingen

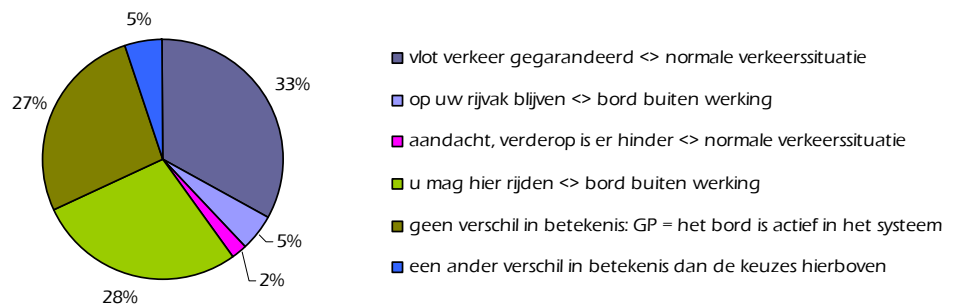
Figuur 4: Wijze waarop de weggebruiker de dynamische snelheidsaanduidingen interpreteert - procentueel (N=356)



De aanduidingen op de rijstrooksignalisatie hebben een dwingend karakter. Slechts 66% van ons panel gaf het correcte antwoord. Een vijfde van de respondenten zien de aanwijzingen als vrijblijvend advies. Dit heeft uiteraard gevolgen voor de opvolgingsgraad.

Interpretatie: een gedoofd bord versus een bord met groene pijl onder

Figuur 5: Wijze waarop weggebruikers het verschil interpreteren tussen een bord met groene pijl onder en een gedoofd bord - procentueel (N=356)



In de wegcode staat hierover concreet het volgende in artikel 63.2 "Verkeerslichten boven de rijstroken":

1. Tweekleurige verkeerslichten die boven de rijstroken van de rijbaan geplaatst zijn, hebben de volgende betekenis:

1° het rode licht dat de vorm heeft van een kruis, betekent verboden richting op de strook voor de bestuurders naar wie het gericht is;

2° het groene licht dat de vorm heeft van een naar onder gerichte pijl betekent veroorloofde richting op de strook voor de bestuurders naar wie het gericht is.

2. Deze verkeerslichten bepalen de rijrichting op de rijstrook vanaf de plaats waar ze aangebracht zijn; zij worden herhaald na elk kruispunt en moeten van het ene licht tot het andere volkomen zichtbaar zijn; zij regelen nochtans het verkeer niet aan de kruispunten.

De strikte betekenis van de groene pijl heeft dus niets te maken met:

- 'vlotheid' van het verkeer (1), laat staan een garantie op vlot verkeer;
- verplichting om op je rijvak te blijven (2);
- aandacht vestigen op de signalisatie (3).

De groene pijl boven uw rijstrook geeft enkel weer dat het u toegelaten is om in die rijrichting op die rijstrook te rijden. Antwoord (4) was dus correct. Een leeg RSS-bord is al een lege TV, die is gewoon buiten werking (wat niet wil zeggen dat het bord defect is, al is dat niet uitgesloten).

Antwoord (5) beschouwen we in deze context ook als een correct antwoord. Het Verkeerscentrum gebruikt de groene pijlen op de RSS-borden nl. om aan te duiden dat het bord in werking is (en dus niet defect is). Het is de bevestiging dat het Verkeerscentrum op die locatie waakzaam is. Bovendien maakt het gebruik van de groene pijlen het mogelijk om de toegang tot bepaalde rijstroken te verbieden (rood kruis). Al wordt dit verbod nog maar weinig opgevolgd (met zeer gevaarlijke situaties tot gevolg).

Globaal gezien geeft slechts 56% een correct antwoord. Hoewel dit 'misverstand' de verkeersveiligheid niet onmiddellijk in het gedrang brengt, lijkt duidelijkheid hierover wel gewenst.

Interpretatie: actuele signalisatie van de 100 km/u beperking op de Antwerpse Ring

Figuur 6: Wijze waarop weggebruikers de actuele signalisatie van de 100 km/u snelheidsbeperking interpreteren (niet alle borden geven deze snelheidsbeperking weer) – procentueel (N=356)



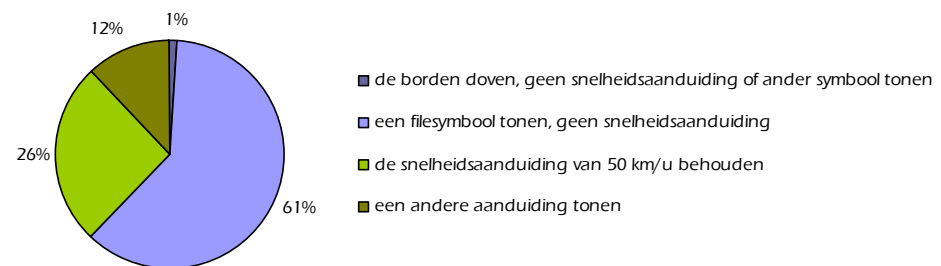
Op dit moment passen we voor de weergave van de snelheidslimieten de regel uit de Belgische wegcode strikt toe. Dit wil zeggen: een snelheidsbeperking blijft geldig tot aan het volgende kruispunt [op een snelweg is een kruispunt de kruising van de snelweg met een oprit] of totdat de snelheid door een ander bord wordt opgeheven. Hoewel er meerdere RSS-borden staan tussen 'kruispunten', wordt de

snelheidsbeperking van 100km/u niet op al deze borden vermeld. Dit om te vermijden dat onder normale omstandigheden de volledige Antwerpse ring als het ware zou verdrinken in de snelheidsbeperkingen.

Antwoord 3 was dus het enige juiste antwoord. (Antwoord 2 is ook juist, maar onvolledig.) Dat slechts iets meer dan de helft van de deelnemers op de hoogte is van deze regel, verwondert ons niet. Het bevestigt het vermoeden dat er op dit vlak onduidelijkheid bestaat.

Interpretatie: signalisatie in een stilstaande of traagrijdende file

Figuur 7: Voorkeur van de weggebruiker voor de wijze waarop er in een stilstaande op traagrijdende file gesignaleerd wordt – procentueel (N=356)

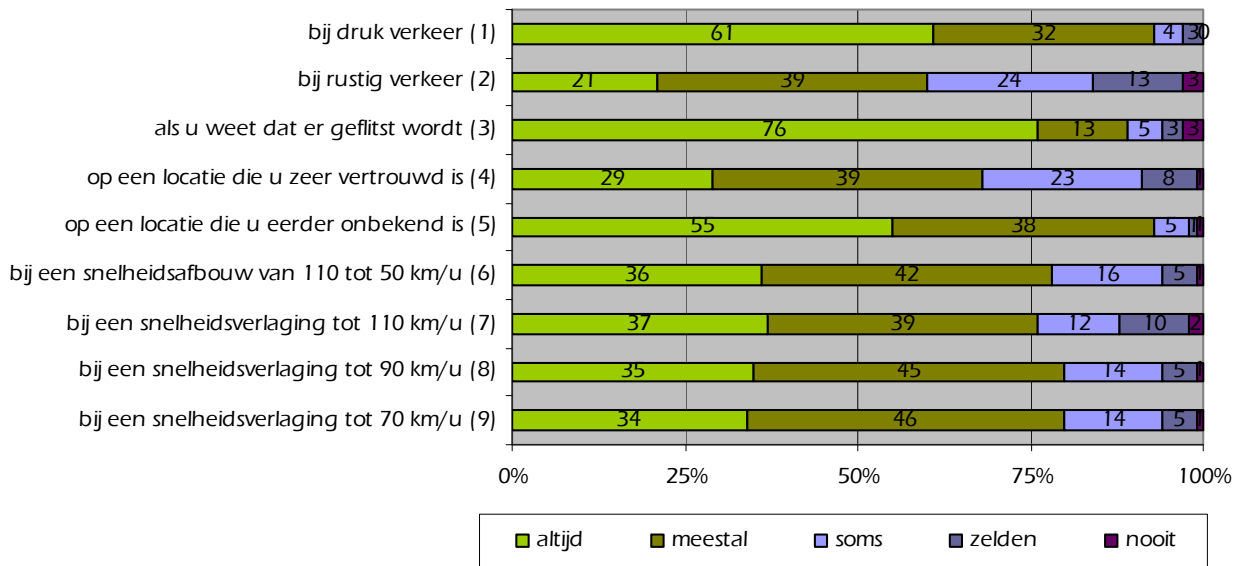


De voorkeur van de enquêtedeelnemers i.v.m. de signalisatie in een file gaat overduidelijk naar een niet-snelheidsgerelateerd symbool (61%). Slechts een kwart van het panel wenst de snelheidsaanduiding in de file (zoals momenteel gedaan wordt) te behouden.

Deel 3 Hoe reageert de weggebruiker op het RSS-systeem?

Omstandigheden waarin de weggebruiker zijn snelheid aanpast aan de RSS-aanduidingen

Figuur 8: Hoeveelheid weggebruikers die zijn snelheid aanpast op de aangeduide snelheden in verschillende omstandigheden - procentueel (N=349)



De hoogste opvolgingspercentages worden behaald:

- als men weet dat er geflitst wordt (3) (76% altijd > 89% meestal)
 - bij druk verkeer (1) (61% altijd > 93% meestal)
 - op een locatie waar men eerder onbekend is (5) (55% altijd > 93% meestal)
- Gemiddeld (+/-35% altijd > +/- 75% meestal)

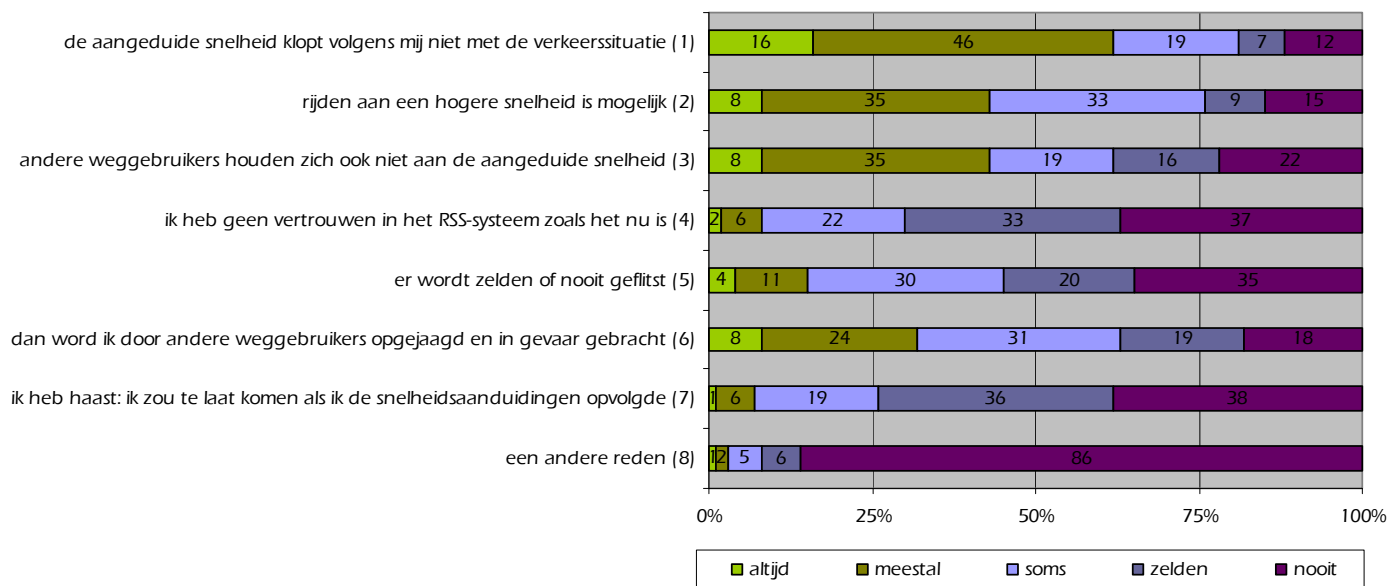
Bij rustig verkeer (2) zakken de cijfers erg, al zijn het dan vermoedelijk de vaste maatregelen, zoals Kennedytunnel 70km/u en Antwerpse Ring 100km/u, die dan geschonden worden. [Bij rustig verkeer worden normaal gezien geen beperkingen opgelegd.] Ook als de locatie vertrouwd is (4), zoals voor bijna alle dagelijkse pendelaars, zakt de opvolgingsgraad erg.

Niet van invloed op de reactie van de snelweggebruiker blijkt de mate waarin de snelheid beperkt wordt. Tussen vraag (6), (7), (8) en (9) stellen we geen opmerkelijke verschillen vast qua opvolgingspercentage.

Hoewel het gemiddelde cijfer aanvaardbaar lijkt (+/-75% meestal), is er nog steeds een aanzienlijke groep die de regels zelden of nooit opvolgt. Dat gaat niet alleen ten koste van het nettoresultaat op de doorstroming en de verkeersveiligheid (doelstellingen Verkeerscentrum), maar werkt ook demotiverend voor de weggebruikers die zich wel aan de regels houden. We stellen vast dat handhaving in dit geval een belangrijke optie blijft om het rijgedrag van moedwillige bestuurders bij te sturen (3).

Redenen waarom de weggebruiker zijn snelheid niet aanpast aan de aangeduide snelheid

Figuur 9: Voorkomen van de redenen waarom weggebruikers hun snelheid niet aanpassen aan de aangeduide snelheden – procentueel (N=349)



Dat de aangeduide snelheid niet klopt met de verkeerssituatie, wordt aangehaald als dé hoofdreden voor het niet opvolgen van de RSS-signalisatie (62%). De mogelijkheid om sneller te rijden, overhaalt ook 43% van het panel om effectief harder te gaan rijden.

Het gedrag van andere weggebruikers blijkt, zoals we al vermoedden, ook een belangrijke beïnvloedende factor te zijn op het rijgedrag: 43% rijdt sneller dan toegelaten omdat anderen dat ook doen, 32% van het panel voelt zich op plaatsen met RSS- snelheidsaanduidingen regelmatig opgejaagd en bedreigd door andere weggebruikers, waardoor zij zich genoodzaakt zien de opgelegde snelheid te overschrijden.

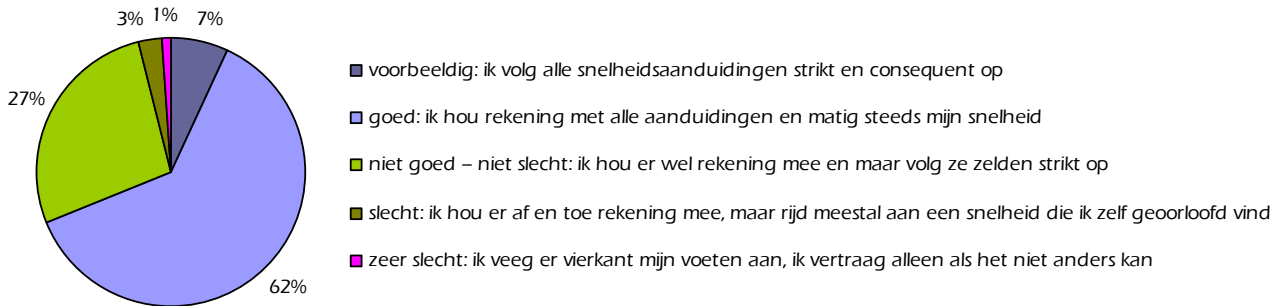
Het idee dat men veel tijd kan winnen door harder te rijden, hebben velen (terecht) al laten varen. Ook het gebrek aan vertrouwen in het systeem blijkt van weinig belang om zich al dan niet aan de opgelegde snelheidsaanduidingen te houden.

Tabel 1: Genoemde andere redenen waarom men zich niet aan de aangeduide snelheden houdt (N=28)

automatisme - (vrij onbewust) meerijden met de verkeersstroom	7
graag hardrijden	3
te veel info om te verwerken in een onbekende omgeving	1
bruusk remmen is gevaarlijk	1
geen reden / niet terzake / reeds vermeld in keuzemogelijkheden vraag 3.2	16

Beoordeling van zichzelf qua opvolgen RSS-aanduidingen

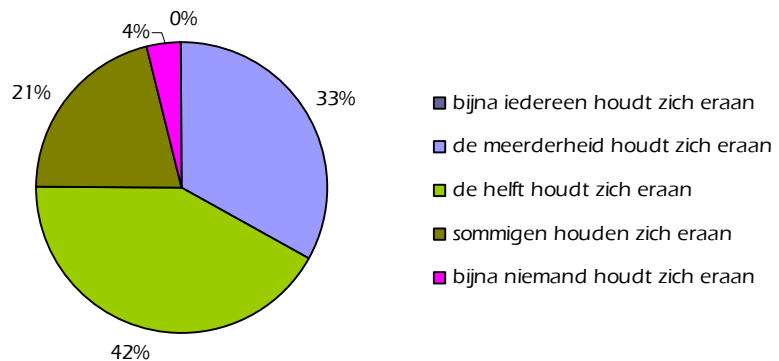
Figuur 10: Mate waarin de weggebruiker, volgens eigen beoordeling, de RSS-aanduidingen opvolgt - procentueel (N=345)



De meeste weggebruikers (69%) zeggen de aanduidingen goed tot voorbeeldig op te volgen. Slechts 4% geeft toe enkel zeer occasioneel of nooit zijn rijnsnelheid aan te passen aan de aanduidingen.

Beoordeling andere weggebruikers qua opvolgen RSS-aanduidingen

Figuur 11: Mate waarin andere weggebruikers de RSS-aanduidingen opvolgen - procentueel (N=345)



75% zegt dat minstens de helft (50%) van de weggebruikers zich houdt aan de aanduidingen op de RSS-borden.

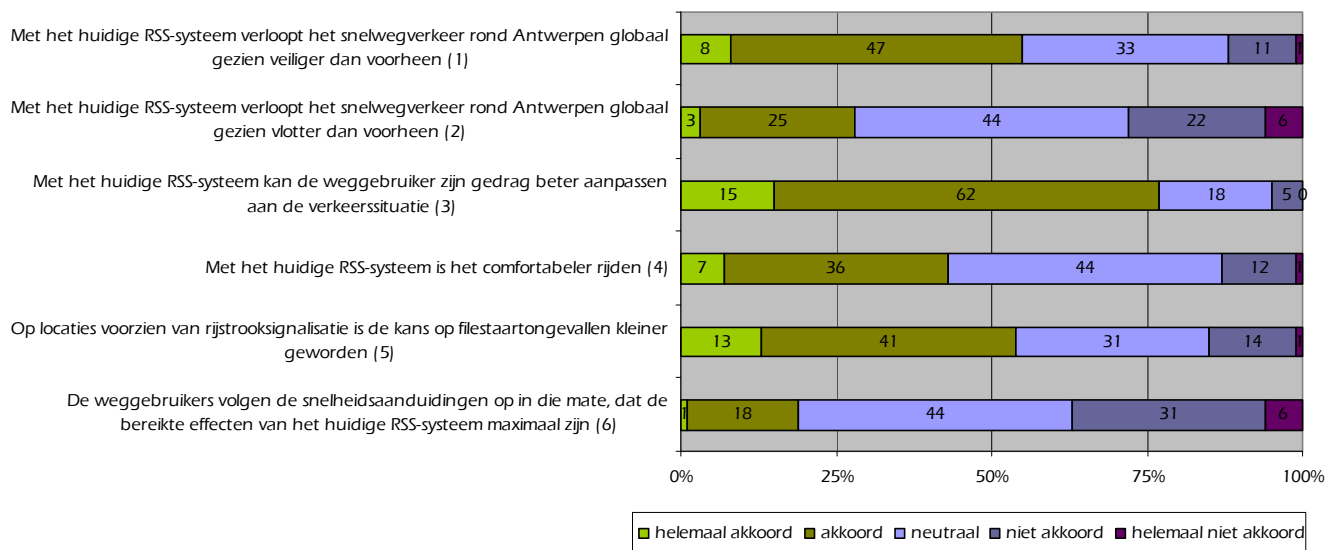
Het is opmerkelijk dat dit cijfer toch heel wat lager ligt dan de cijfers over de eigen inschatting over het opvolgen van de RSS-aanduidingen (figuur 10). Zouden de 'dissidente' chauffeurs zich in grote getalen van deze bevraging hebben onthouden? Als je het omgekeerd bekijkt, zie je dat 25% van de panelleden vaststelt dat slechts een paar weggebruikers of zelfs bijna niemand zijn rijnsnelheid aanpast aan de gesignaleerde snelheden.

We stellen vast dat er zeker nog ruimte is voor verbetering, zowel op niveau van systeemoptimalisatie, communicatie, educatie als handhaving. RSS-aanduidingen zijn niet vrijblijvend. Weggebruikers moeten collectief hun rijgedrag aan de verkeerssituatie aanpassen om doorstroming en verkeersveiligheid als hoger doel te kunnen realiseren. Zonder bijkomende inspanningen op de genoemde vlakken, gaat de geloofwaardigheid van dit systeem er samen met de opvolgingscijfers onvermijdelijk op achteruit. Dat zou bijzonder jammer zijn.

Deel 4 Wat zijn de effecten van het RSS-systeem?

Effecten van het RSS-systeem

Figuur 12: Mate waarin de weggebruiker akkoord gaat met de stellingen i.v.m. de effecten van het RSS-systeem – procentueel (N=343)



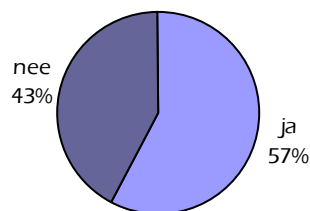
De grote meerderheid (77%) is het ermee eens dat het RSS-systeem de weggebruikers toelaat hun gedrag beter aan te passen aan de verkeerssituatie (3). Net iets meer dan de helft ziet positieve effecten op de globale verkeersveiligheid (55%) en op het voorkomen van filestaartongevallen (54%).

Minder overtuigd is het panel over de effecten van RSS op een vlottere doorstroming (28%). Vreemd is dit niet, RSS is geen wondermiddel bij capaciteitsproblemen. Bovendien startte het Verkeerscentrum nog niet met proactieve verkeerssturing. Daarbij stelt men vlak voor de weg verzadigd raakt, de optimale snelheidsbeperking in, zoals bij blokrijden, waardoor de doorstroming gemaximaliseerd wordt.

37% geeft aan dat de maximale RSS-prestaties nog niet bereikt zijn, gezien het (matige) gedrag van de weggebruikers (6).

Effect RSS vergroten

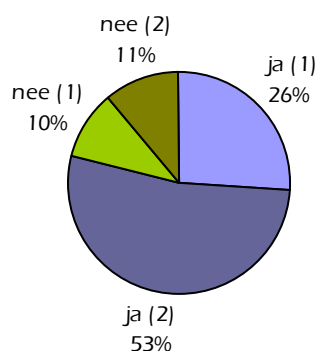
Figuur 13: Verdeling van de voor- en tegenstanders van meer snelheidscontroles om de RSS-aanduidingen te doen naleven – procentueel (N=343)



De meerderheid (57%) is ervoor te vinden om de opgelegde snelheidsbeperkingen effectief te laten respecteren door het aantal snelheidscontroles op te voeren.

Kennis over RSS vergroten

Figuur 14: Verdeling van de voor- en tegenstanders van een informatiecampagne over rijstrooksignalisatie – procentueel (N=343)



Ja (1) = ja, er is te weinig over bekend

Ja (2) = ja, hoe meer mensen de positieve effecten kennen, hoe beter ze de aanwijzingen zullen opvolgen

Nee (1) = nee, er is genoeg over geweten

Nee (2) = nee, dat zal geen invloed hebben op het gedrag van mensen

De meeste panelleden zien het nut in van een informatiecampagne over RSS (79%). Velen geloven bovendien in het feit dat dit de (noodzakelijke) draagkracht voor het systeem kan vergroten (53%).

Lijst 1: Concrete suggesties over welke info men wens te ontvangen: per categorie + voorkomen (N=109) - niet geverifieerd op waarde -

- wetgeving rond RSS (17): waarde van signalisatie, verkeersregels, betekenis symbolen, alles aan hand van concrete voorbeelden, juiste richtlijnen voor correct gedrag/attitude bij file, ongeval, prioritaire voertuigen
- RSS voordelen (11): bv. op veiligheid, oorspronkelijke doelstellingen en slaagkansen: wat als niet iedereen zich eraan houdt, bewijzen obv statistieken
- RSS mogelijkheden (7): verschillende mogelijke situaties, bordstanden bewijzen dat RSS werkt aan de hand van concrete voorbeelden, simulatie bvb., concreet overzicht voor de verschillende locaties
- RSS werking (6): bv. wat bepaalt de snelheid op een bord + is dit gekoppeld aan de controles door de politie

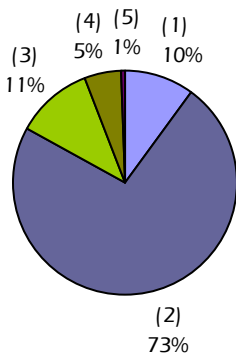
- effecten RSS bewijzen (3): aan de hand van concrete voorbeelden en/of simulatie effecten aantonen, concreet overzicht van effecten voor de verschillende locaties
- andere (2): toekomstplannen ivm roll-out over Vlaanderen, beelden van ongevallen om hardleerse chauffeurs te overtuigen zich aan de signalisatie te houden

Lijst 2: Concrete suggesties over welke informatiekanalen men verkiest om deze info te ontvangen: per categorie + voorkomen (N=109) - niet geverifieerd op waarde -

- tv (58): al dan niet regionaal, aan de hand van een spotje, Kijk Uit, voor of na het nieuws, als nieuwsitem, reclamespotje net zoals de BOB-campagne, een goede visuele voorstelling
- internet – website (22): met filmpje, een uitgebreid infodossier, een quiz
- geschreven pers (16): artikel in tijdschriften, kranten
- borden langs/op de weg (13): hierop verwijzen naar tv-spot/website met meer info
- radio (11)
- e-mail (7): link doorsturen naar een filmpje op website, een leuke, motiverende en wervende direct mail naar transportbedrijven en naar kantoren in Antwerpen en omgeving (gericht op pendelverkeer)
- folder (7): ook toeristische folder
- nieuwsbrief (6): een gewestelijke NB aan alle rijbewijshouders, waarin aandacht voor laatste wijzigingen aan wegcode, nieuwe installaties
- rijopleidingen (3)
- andere (1): via automobilistenverenigingen, via post, in tankstations langs snelwegen

Totaalappreciatie van RSS

Figuur 15: Mate waarin de weggebruiker globaal gezien tevreden is over het huidige RSS-systeem (N=342)



- (1) = zeer tevreden; het is zijn investeringen meer dan waard.
- (2) = tevreden; mits kleine optimalisaties is het een hele verbetering.
- (3) = niet tevreden of ontevreden; rijstrooksignalisatie of niet, dat maakt geen verschil.
- (4) = ontevreden; er wordt te weinig gedaan om de snelheden te doen naleven, het effect is te klein.
- (5) = zeer ontevreden; gewoon tijdverlies en weggegooid geld, er zijn gewoon geen positieve effecten merkbaar.

Mits kleine optimalisaties worden uitgevoerd, is 83% van ons panel tevreden over het huidige RSS-systeem. 5% is echt teleurgesteld in de beperkte effecten en hoopt dat er in de toekomst meer inspanningen worden geleverd om de gesignaleerde snelheden te doen naleven. Slechts 1% is zeer ontevreden.