

Eindhoven, 8 februari 2010

ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID

PROVINCIE ZEELAND

Opdrachtgever: ROVZ

Het auteursrecht op dit rapport en andere in het kader van het onderzoek opgestelde stukken berust bij Blick Marktonderzoek. Opdrachtgever is gerechtigd de hier bedoelde schriftelijke stukken uitsluitend voor intern gebruik binnen de eigen organisatie te vermenigvuldigen en/of te bewerken en/of samen te vatten. Bij vermenigvuldiging en/of bewerking en/of samenvatting van dit rapport voor extern gebruik buiten de eigen organisatie is uitdrukkelijke schriftelijke toestemming nodig van Blick Marktonderzoek.

VOORWOORD

Op dinsdag 16 februari 2010 vindt een debat plaats in de Provincie Zeeland met als onderwerp de verkeers(on)veiligheid in de provincie. Mede door overheidsmaatregelen is de verkeersveiligheid sterk verbeterd. De daling van het aantal verkeersslachtoffers lijkt echter te stagneren. Om deze tendens te doorbreken bezint men zich nu op de toekomstige doelstellingen en bijbehorende maatregelen. Het is mogelijk dat toekomstige maatregelen meer in zullen grijpen in de persoonlijke levenssfeer van de Zeeuwse bevolking. Een belangrijk element is dan natuurlijk draagvlak hiervoor in de samenleving. Daarom is dit onderzoek belangrijk om de Zeeuwse bevolking bij het verkeersdebat te betrekken.

Voor het verkrijgen van de mening van de Zeeuwse bevolking en ter invulling van het verkeersdebat is een onderzoek uitgevoerd naar de opinie over verkeersveiligheid. Aan Blick Marktonderzoek is gevraagd om een onderzoeksmodel op te zetten en uit te voeren om het gewenste inzicht te verschaffen.

De doelstellingen voor het onderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- 1) het verkrijgen van kennis van en inzicht in de mening van de Zeeuwse bevolking van 16 jaar en ouder over verkeersveiligheid gerelateerde punten;
- 2) het verkrijgen van informatie voor het verkeersdebat.

Voor het onderzoek werden in totaal $n = 561$ online interviews uitgevoerd in de periode van 26 t/m 31 januari 2010.

In dit rapport wordt van de onderzoeksresultaten verslag gedaan. Een management summary bevat de voornaamste bevindingen op hoofdlijnen. In een separaat tabellenrapport is de onderzoeksverantwoording opgenomen, alsmede alle onderzoekstabellen, de letterlijke antwoorden op de open vragen en het gebruikte vragenschema.

Wij spreken tenslotte het vertrouwen uit dat de onderzoeksresultaten de gewenste inzichten bieden.

Hans Houtepen,

Blick Marktonderzoek.

INHOUDSOPGAVE

	pag. nrs.
Voorwoord	2
Inhoudsopgave	4
Management summary	6
Onderzoeksresultaten	12
0. Inleiding	12
1. Profiel Zeeland	12
2. Gebruik vervoermiddelen	14
3. Beoordeling en ontwikkeling verkeersveiligheid in de provincie	15
4. Nieuwe wegmarkeringen	18
5. Inhaalverbod 80- en 100 km wegen	20
6. Snelheidscontroles	21
7. 60 km zones	22
8. 30 km zones	25
9. Publiekscampagnes	27
10. Aanpak verkeersveiligheid in de provincie	29
11. Verkeersergernissen	31
12. Toekomst en prioriteiten	32

MANAGEMENT SUMMARY

Inleiding

Tussen 26 en 31 januari 2010 zijn in totaal 561 online interviews gehouden onder inwoners van de Provincie Zeeland met een leeftijd van 16 jaar en ouder. De steekproef werd getoetst en herwogen naar de populatiegegevens en is representatief voor de Zeeuwse bevolking.

Gebruik vervoermiddelen

De gebruiksfrequentie van de auto (als bestuurder, dagelijks: 42%) en de fiets (34%) ligt hoger dan die van bus, trein, brom-/snorfiets, allen met dagelijkse fracties tussen 2% en 5%. De gebruiksfrequentie van bus (25%) en trein (39%) ligt veelal op enkele keren per maand. 66% van Zeeland gebruikt nooit de bus en 55% nooit de trein.

56% van de Zeeuwse bevolking neemt meestal als autobestuurder aan het verkeer deel en nog eens 5% meestal als passagier in de auto. Voor 27% is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel. Bus, trein, brom-/snorfiets en lopen scoren 2% à 3%.

Beoordeling en ontwikkeling verkeersveiligheid in de provincie

Zeeland geeft de huidige verkeersveiligheid zowel binnen als buiten de bebouwde kom gemiddeld het rapportcijfer 7,0. Een tiende deel beoordeelt de veiligheid met een onvoldoende.

21% van de zeeuwen vindt de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom de afgelopen jaren verbeterd, 69% is van mening dat het hetzelfde gebleven is en 10% ziet een verslechtering. Per saldo is dat een iets beter resultaat dan buiten de bebouwde kom, waar 14% de situatie verbeterd vindt, 76% gelijk gebleven en 10% verminderd.

Nieuwe wegmarkeringen

Nieuwe wegmarkeringen met dubbele lijnen en een groen gekleurd vlak ertussen zijn 89% van Zeeland opgevallen. In totaal 68% zegt de betekenis van de nieuwe markeringen te kennen en 79% hiervan doet dat correct: "maximaal 100 km" en "autoweg".

90% van de Zeeuwen zegt de nieuwe markeringen met dubbele lijnen zonder gekleurd vlak ertussen te hebben gezien. 66% meent ook de inhoud (maximaal 80 km) correct te kennen, maar alleen bij 67% hiervan is dat ook juist.

Er lijkt verwarring te bestaan t.a.v. de dubbele lijnen bij de nieuwe wegmarkeringen.

Van de Zeeuwen die aangaven de nieuwe wegmarkeringen gezien te hebben én de inhoud ervan te kennen (goed of fout), vindt per saldo 68% de nieuwe markeringen een verbetering. 21% oordeelt negatief en 11% heeft geen mening.

Inhaalverbod 80- en 100 km wegen

85% van Zeeland heeft weleens op 80- of 100 km wegen gereden waar een inhaalverbod van kracht is.

80% van Zeeland vindt het instellen van deze inhaalverboden een goede maatregel, 16% meestal niet of nooit.

Snelheidscontroles

68% van alle Zeeuwen is het eens met de stelling dat het in het kader van de verkeersveiligheid belangrijk is om regelmatig snelheidscontroles uit te voeren. 18% is neutraal en 13% is het hiermee oneens.

60 km zones

84% van Zeeland rijdt weleens met de auto op stukken die als 60 km zone zijn aangemerkt.

Slechts 20% vindt dat de 60 km zones voldoende uitnodigen om maximaal 60 km te rijden. 37% vindt de inrichting daarvoor onvoldoende en volgens 31% verschilt dit heel erg van zone tot zone.

62% van Zeeland vindt het instellen van 60 km zones een goede maatregel, 29% niet.

Van de Zeeuwen die weleens in 60 km zones rijden zegt desgevraagd 29% zich altijd, 43% zich vaak, 20% zich soms en 7% zich (vrijwel) nooit aan het maximum van 60 km te houden.

30 km zones

89% van de Zeeuwse bevolking rijdt wel eens met de auto op stukken die als 30 km zone zijn aangemerkt.

38% vindt dat de 30 km zones voldoende uitnodigen om maximaal 30 km te rijden. 28% vindt de inrichting daarvoor onvoldoende en volgens nogmaals 28% verschilt dit heel erg per zone.

81% van Zeeland vindt het instellen van 30 km zones een goede maatregel, slechts 15% niet.

Van de Zeeuwen die weleens in 30 km zones rijden zegt desgevraagd 36% zich altijd, 48% zich vaak, 12% zich soms en 3% zich (vrijwel) nooit aan het maximum van 30 km te houden.

Publiekscampagnes

Het algemene oordeel over publiekscampagnes in Zeeland luidt voor 58% (zeer) goed, voor 27% voldoende en voor 12% matig of slecht.

86% van Zeeland zegt “ja” op de vraag of het goed is dat campagnes voor de verkeersveiligheid worden gehouden. Slechts 2% is negatief.

Gevraagd naar de werking van de campagnes denkt 68% van Zeeland dat deze zin hebben. Volgens 17% hebben deze meestal geen zin en volgens 3% (vrijwel) nooit.

Aanpak verkeersveiligheid in de provincie

Veel Zeeuwen hebben geen idee over het aantal dodelijke verkeersslachtoffers (48%) in de provincie op jaarbasis, het aantal ziekenhuis gewonden (66%) of het aantal licht gewonden (70%). Voor zover men zich aan schattingen waagt, lopen deze zeer ver uiteen.

40% van Zeeland denkt dat het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren is afgenomen, 45% meent dat dit gelijk is gebleven en volgens 8% is het aantal toegenomen.

Met het huidige verkeersaanbod verwacht 17% van Zeeland dat het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk en 52% voor een beetje teruggebracht kan worden. 20% ziet reductie niet of nauwelijks als een optie, terwijl 2% eerder verwacht dat het aantal slachtoffers zal toenemen.

Verkeersergernissen

De top-5 van verkeersergernissen uit een voorgelegde lijst van in totaal 13 onderwerpen ziet er voor de Provincie Zeeland als volgt uit:

1. bumperkleven/agressief rijden (56%)
2. gevaarlijk verkeersgedrag als gevolg van alcohol en drugs (50%)
3. automobilisten die onder het rijden allemaal andere dingen doen (38%)
4. geen verlichting voeren door fietsers (27%)
5. te lage snelheid van/te langzaam rijden door andere weggebruikers (24%)

Toekomst en prioriteiten

De Zeeuwen werd voor een 5-tal onderwerpen een aantal veiligheidsverhogende maatregelen voorgelegd met de vraag in hoeverre zij het met de invoering ervan eens zouden zijn. Hierna een ranking per onderwerp van het aandeel “(helemaal) eens”.

	%
<u>Snelheidsbeperkingen</u>	
• meer trajectcontroles	47
• meer onaangekondigde snelheidscontroles	46
• snelheidsbegrenzer op auto's van iedereen	26
• meer 30 km zones	25
• meer 60 km zones	18
<u>Ervaring</u>	
• bromfiets leeftijd van 16 naar 17 of 18 jaar	37
• iedere rijbewijsbezitter om de 5 jaar verplicht testen	25
• eerste 100.000 km na behalen rijbewijs onder begeleiding rijden van een ervaren persoon	15
<u>Gebruik alcohol</u>	
• meer alcoholtesten door politie	83
• algeheel verbod op alcohol in het verkeer	70
• een alcoholslot voor iedereen	49
• in weekendnachten rijverbod voor 18-24 jarigen	23
<u>Zwaardere straffen</u>	
• hogere boetes bij alcoholovertredingen	87
• bij meerdere overtredingen tijdelijk intrekken rijbewijs	72
• zwaardere straffen tegen bellen in de auto	61
• hogere boetes voor snelheidsovertredingen	39
<u>Beschermingsmaatregelen</u>	
• verplichting fietshelm voor racers	66
• verplichting fietshelm voor kinderen	58
• helmverplichting voor snorfietsen	48
• verplichting fietshelm voor iedereen	12

Per saldo zou 63% van de Zeeuwen willen zien dat de overheid veel/een beetje strenger optreedt om de verkeersveiligheid te verbeteren, terwijl 29% liever ziet dat de overheid veel/iets soepeler wordt en mensen meer eigen verantwoordelijkheid geeft. 14% vindt het huidige pakket aan maatregelen voldoende.

Suggesties om de verkeersveiligheid in de eigen woonomgeving te verbeteren worden door 36% van Zeeland genoemd. Meest genoemd worden "meer controles op alcohol en snelheid" (7%), "aanpassing kruisingen, wegverbeteringen" (3%) en "meer verkeersdrempels, obstakels (voor lagere snelheden)" (3%). Tegenover de laatste suggestie

staat ook 2% melding van “obstakels, remmers, drempels e.d. verwijderen”.

Suggesties om de verkeersveiligheid in het algemeen te verbeteren worden door 27% van Zeeland genoemd. De meest genoemde punten betreffen “meer controles op alcohol en snelheid” (5%), “mentaliteitsverbetering, verantwoording nemen door weggebruikers” (4%) en “hogere straffen/boetes” (3%).

ONDERZOEKSRESULTATEN

0. Inleiding

In de periode van 26 t/m 31 januari 2010 zijn in totaal n = 561 online interviews gehouden onder de bevolking van de Provincie Zeeland van 16 jaar en ouder met als onderwerp de verkeersveiligheid in de provincie. Steekproeftrekking voor dit onderzoek vond random plaats uit het Acces Internetpanel met quota op leeftijd en geslacht. De netto steekproef werd getoetst en herwogen op de variabelen geslacht, leeftijd en woonplaats. Het wegingsresultaat is representatief voor de Provincie Zeeland. Een overzicht van de wegingsvariabelen is opgenomen in de separate tabellenrapportage van dit onderzoek.

Het onderhavige rapport is als volgt opgebouwd. Ten eerste wordt een korte beschrijving gegeven van het profiel van de onderzoekspopulatie. Daarna volgen successievelijk de blokken onderwerpen die in de online interviews aan de orde zijn geweest.

De onderzoeksresultaten worden in eerste lijn gepresenteerd voor de gehele onderzoekspopulatie, i.c. alle personen van 16 jaar en ouder in de Provincie Zeeland. Hiernaar wordt veelal kortweg gerefereerd als “Zeeland” of “de Zeeuwen”. Indien zich relevante verschillen voordoen wordt in tweede instantie gerapporteerd naar de variabelen geslacht, leeftijd, wijze waarop men meestal aan het verkeer deelneemt en woonomgeving (stad vs. platteland). Deze laatste variabele is een selectie van inwoners van de steden Middelburg, Vlissingen Goes en Terneuzen versus inwoners van alle andere kernen in de Provincie Zeeland.

Alle onderzoeksresultaten zijn in tabelvorm opgenomen in de tabellenrapportage van dit onderzoek.

1. Profiel Zeeland

In de navolgende tabel is het profiel van de inwoners van de Provincie Zeeland van 16 jaar en ouder beschreven naar de variabelen geslacht, leeftijd, woonplaats en opleidingsniveau.

12% van Zeeland is tussen 16 en 24 jaar oud, 40% tussen 25 en 50 jaar en 48% 50 jaar of ouder. Er zijn nagenoeg evenveel mannen (49%) als vrouwen (51%).

49% van Zeeland woont in de gemeenten Middelburg, Vlissingen, Goes en Terneuzen.

Wordt dit beperkt tot de inwoners van genoemde steden sec, dan bedraagt het aandeel 36%.

Tweederde deel (66%) van Zeeland is opgeleid op lager of middelbaar niveau en 29% op hoger (HBO/wetenschappelijk) niveau.

tabel: profiel Zeeland

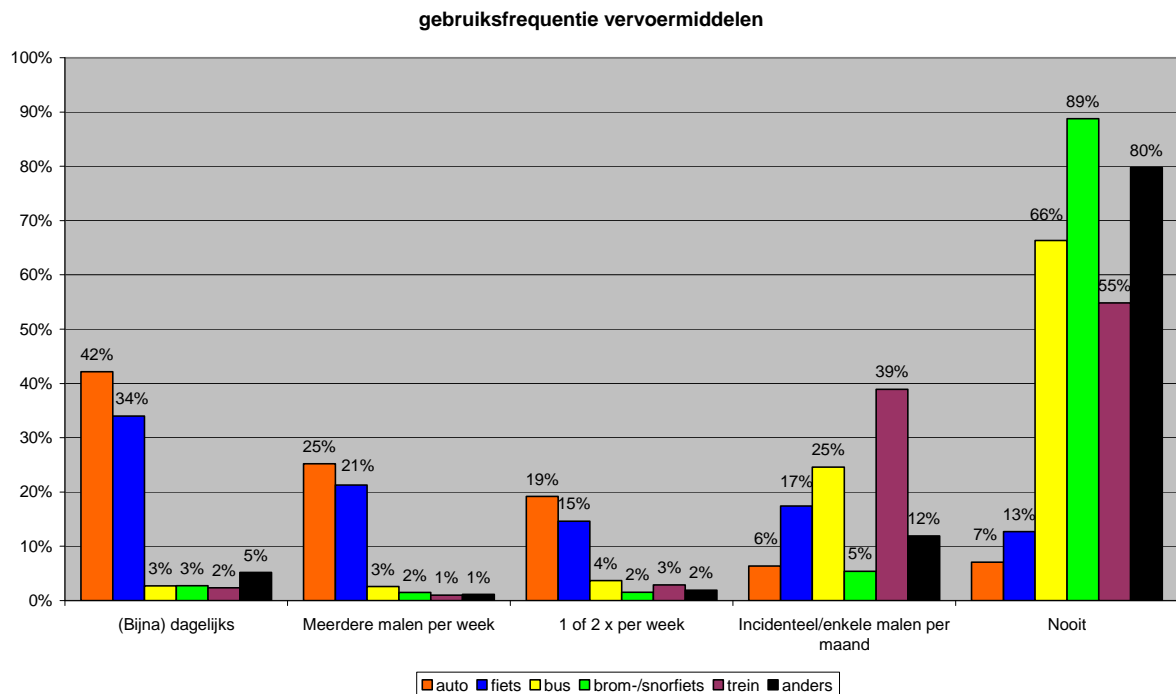
	%
<i>geslacht en leeftijd:</i>	
• 16-17 jaar man	1,5
• 16-17 jaar vrouw	1,4
• 18-24 jaar man	4,7
• 18-24 jaar vrouw	4,3
• 25-34 jaar man	6,5
• 25-34 jaar vrouw	6,2
• 35-49 jaar man	13,5
• 35-49 jaar vrouw	13,4
• 50-64 jaar man	13,1
• 50-64 jaar vrouw	13,2
• 65+ jaar man	9,8
• 65+ jaar vrouw	12,4
<i>gemeente:</i>	
• Schouwen-Duiveland	8,9
• Middelburg	12,8
• Veere	5,7
• Vlissingen	11,7
• Reimerswaal	5,6
• Kapelle	3,4
• Borsele	5,9
• Goes	9,6
• Noord-Beveland	1,8
• Sluis	6,2
• Terneuzen	14,5
• Hulst	7,2
• Tholen	6,6
<i>typologie woonplaats:</i>	
• stad	36,4
• platteland	63,6
<i>opleidingsniveau:</i>	
• basisonderwijs	2,7
• lager beroeps- + middelbaar algemeen onderwijs	30,6
• middelbaar beroepsonderwijs	35,0
• hoger algemeen onderwijs	10,5
• hoger beroepsonderwijs	15,5
• hoger wetenschappelijk onderwijs	3,2
• onbekend	2,7
(n =	561)

2. Gebruik vervoermiddelen

Een inventarisatie v.w.b. het gebruik van vervoermiddelen in Zeeland leert dat met name de gebruiksfrequentie van de auto en de fiets relatief hoog ligt. Op weekbasis gebruikt 86% van Zeeland weleens de auto en 70% de fiets; respectievelijk 42% en 34% gebruikt deze vervoermiddelen (bijna) dagelijks).

De gebruiksfrequentie van de bus ligt veelal op maximaal enkele keren per maand (25%) en ook het gebruik van de trein “piekt” met name in deze gebruiksfrequentie: 39%.

Slechts 7% van Zeeland gebruikt nooit de auto en slechts 15% nooit de fiets. Het aantal nooit-gebruikers van de bus bedraagt 66% en van de trein 55%. 89% van Zeeland stapt nooit op brom- of snorfiets.



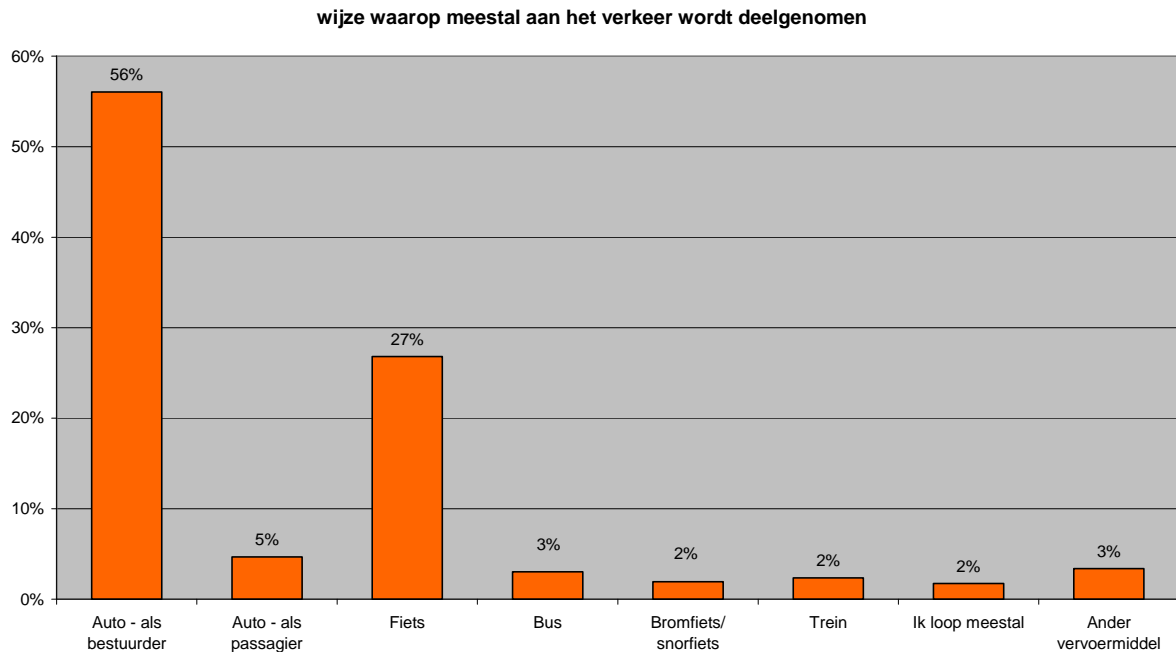
Het dagelijkse autogebruik is relatief hoog onder mannen (49%), 25-34- (64%) en 35-49 jarigen (52%) en, redelijk evident, onder Zeeuwen die meestal met de auto als bestuurder aan het verkeer deelnemen (68%). Tussen stad (37%) en platteland (45%) is het verschil relatief gering.

Meer vrouwen dan mannen fietsen dagelijks (38% vs. 30%) en daarnaast is het dagelijkse gebruik vooral onder 16-17 jarigen hoog: 72%. In de stad fietst 40% van de inwoners (bijna) dagelijks tegen 30% op het platteland. Van de groep meestal autogebruikers (als bestuurder) gebruikt slechts 16% dagelijks de fiets, van de meestal fietsgebruikers 81%.

Het busgebruik is het frequentst onder jongeren van 16-17 jaar (9%) en 18-24 jaar (13%).

61% van de meestal busgebruikers zit dagelijks in de bus. Bij de meestal treingebruikers is dit aandeel 39%.

Per saldo nemen 6 van de 10 Zeeuwen meestal met de auto aan het verkeer deel, waarvan 56% als bestuurder en 5% als passagier. Voor 27% is de fiets het meest gebruikte vervoermiddel. De aandelen van bus, trein, brom-/snorfiets en lopen liggen allen rond 2% à 3%.



Meestal autogebruikers (als bestuurder) zijn vaker mannen dan vrouwen: 65% vs. 47%. Tevens zijn de leeftijdscategorieën 25-34 jaar (74%) en 35-49 jaar (62%) sterk vertegenwoordigd.

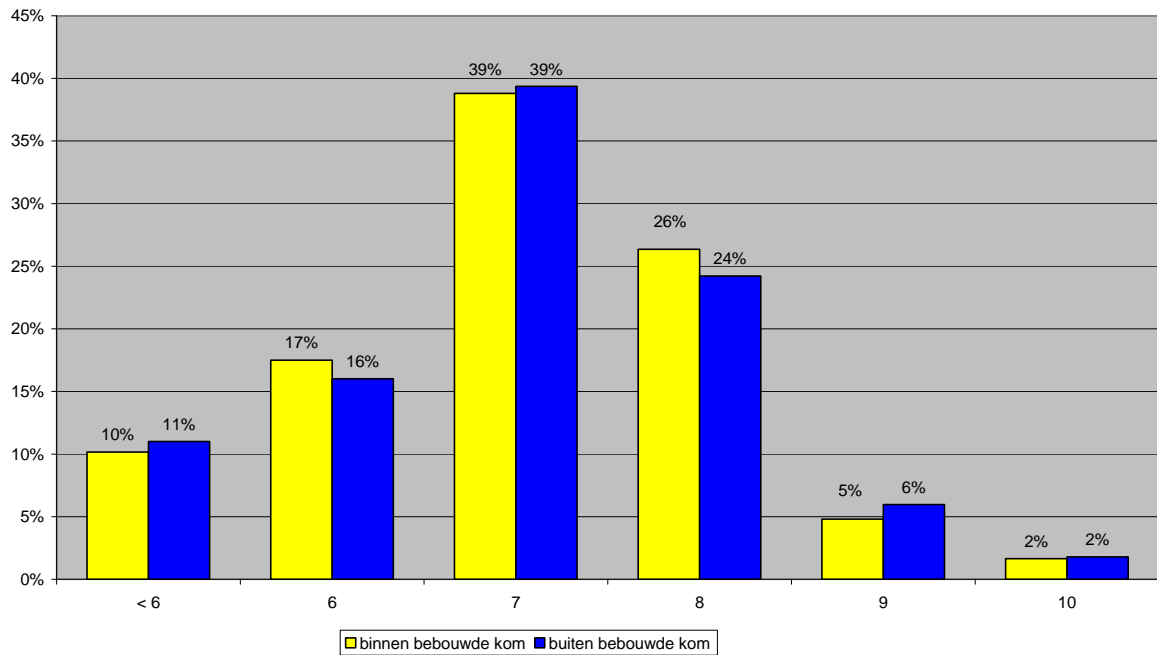
Op het platteland is 62% van alle inwoners meestal autogebruiker/bestuurder tegen 46% in de stad. Omgekeerde verhoudingen treffen we aan bij de fiets: 22% vs. 35%.

3. Beoordeling en ontwikkeling verkeersveiligheid in de provincie

Gevraagd naar het oordeel over de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom in de provincie Zeeland, geven de inwoners gemiddeld het rapportcijfer 7,0. Ook voor de verkeersveiligheid buiten de bebouwde kom is het onderzoeksresultaat exact 7,0 gemiddeld. De opbouw van de rapportcijfers is weergegeven in onderstaande grafiek. Rond 10% van Zeeland geeft de verkeersveiligheid binnen/buiten de bebouwde kom een onvoldoende.

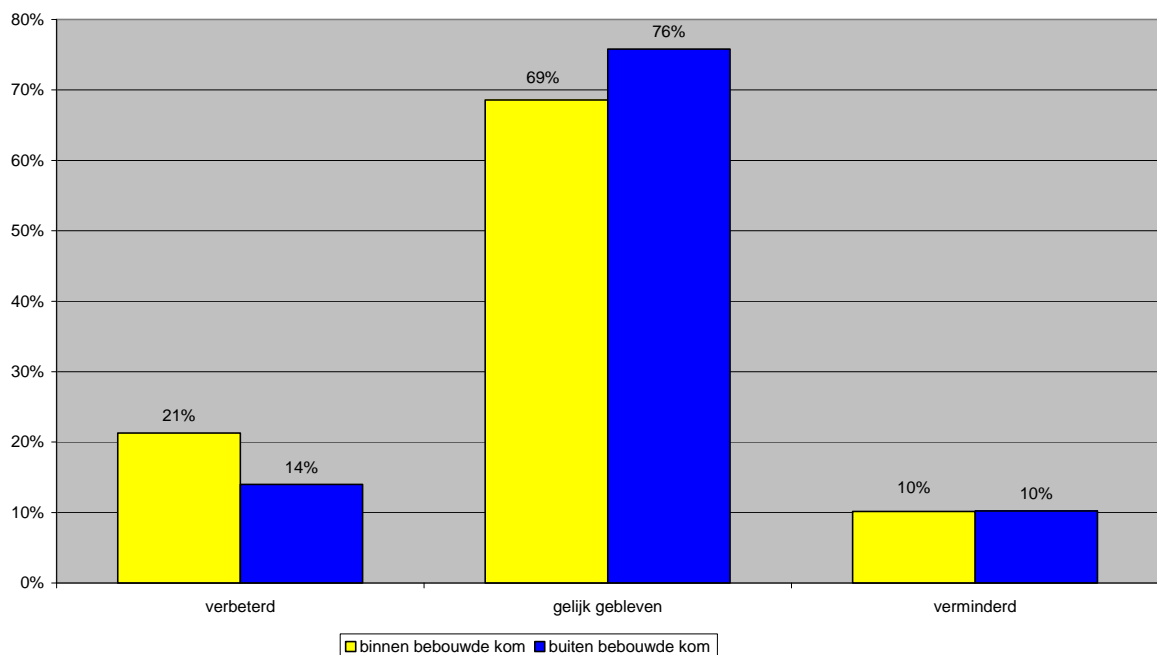
Tussen de grootste segmenten in de Zeeuwse populatie fluctueert het gemiddelde rapportcijfer t.a.v. de huidige verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom slechts gering: pakweg tussen 6,8 en 7,3. Ook de mening over de veiligheid buiten de bebouwde kom volgt dit patroon met één uitzondering: meestal fietsgebruikers geven gemiddeld een 6,7.

rapportcijfer huidige verkeersveiligheid



Als vervolgens Zeeland gevraagd wordt wat de ontwikkeling in de verkeersveiligheid de afgelopen jaren was binnen de bebouwde kom, vindt 21% die verbeterd, 69% hetzelfde gebleven en 10% afgenomen. De ontwikkeling buiten de bebouwde kom is in de ogen van 14% verbeterd, voor 76% gelijk gebleven en ook voor 10% verminderd. Per saldo is Zeeland dus iets positiever over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom.

oordeel ontwikkeling verkeersveiligheid de afgelopen jaren



Bij de mening over de ontwikkeling binnen de bebouwde kom valt de ambivalente houding op van de leeftijdssegmenten 25-34 en 35-49 jaar. Enerzijds zegt een relatief groot aandeel (30% en 25%) dat de verkeersveiligheid is verbeterd, anderzijds zegt ook een relatief groot aandeel (12% en 14%) dat de veiligheid is verminderd.

Over de situatie buiten de bebouwde kom valt het relatief grote aandeel 50-64 jarigen op dat de verkeersveiligheid verminderd vindt: 17%. Meestal fietsgebruikers scoren juist positiever: 18% “verbeterd” vs. 8% “verminderd”.

Zowel bij de meningen “verbeterd” als “verminderd” is voor de situatie binnen en buiten de bebouwde kom om een toelichting gevraagd wat er dan is gewijzigd. Hierna een overzicht van de belangrijkste bevindingen. De basis is telkens het aantal Zeeuwen dat de mening weergeeft.

Men vindt de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom de laatste jaren verbeterd, vanwege:

- (meer, extra, nieuwe) rotondes (22%)
- 30 km zones (22%)
- (meer, extra, nieuwe) verkeersdrempel (18%)
- snelheidsremmende maatregelen (13%)

Aanleidingen voor het oordeel dat de afgelopen jaren de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom is verminderd zijn vooral:

- teveel drempels, obstakels, remmers e.d. (21%)
- steeds drukker, meer verkeer (17%)
- te hard rijden in 30 km zones (11%)
- ontbreken fietspaden, fiets+auto samen op de weg, veiligheid fietsers (11%)

Men licht het oordeel dat de verkeersveiligheid buiten de bebouwde kom de laatste jaren is verbeterd met name als volgt toe:

- (meer, extra, nieuwe) rotondes (26%)
- betere/meer fietspaden/-routes, en –oversteken (20%)
- aanpassingen/herinrichting wegen, nieuw asfalt, onderhoud wegen (17%)
- verlaging snelheid: 80 i.p.v. 100 / 60 i.p.v. 80 (16%)
- extra borden/signalering, duidelijkere borden, meer onderhoud borden (14%)

Argumenten om van mening te zijn dat de verkeersveiligheid in Zeeland buiten de bebouwde kom is afgenomen, zijn:

- (te) hard rijden in het algemeen (21%)
- steeds drukker, meer verkeer (14%)

4. Nieuwe wegmarkeringen

Op verschillende provinciale wegen zijn nieuwe wegmarkeringen aangegeven door gekleurde en dubbele lijnen.

89% van Zeeland geeft aan dat de nieuwe dubbele lijnen met een groen vlak ertussen hen zijn opgevallen, 11% zegt van niet. Binnen de 89% die de nieuwe markering is opgevallen kan 68% inhoudelijk toelichten wat het volgens hen betekent, maar moet 21% dit schuldig blijven.

In de stad (17%), onder jongeren van 16-17 jaar (35%) en onder meestal fietsgebruikers (17%) is de onwetendheid van de nieuwe wegmarkeringen met groen gekleurd vlak het hoogst. Er zitten ongetwijfeld doublures tussen deze segmenten.

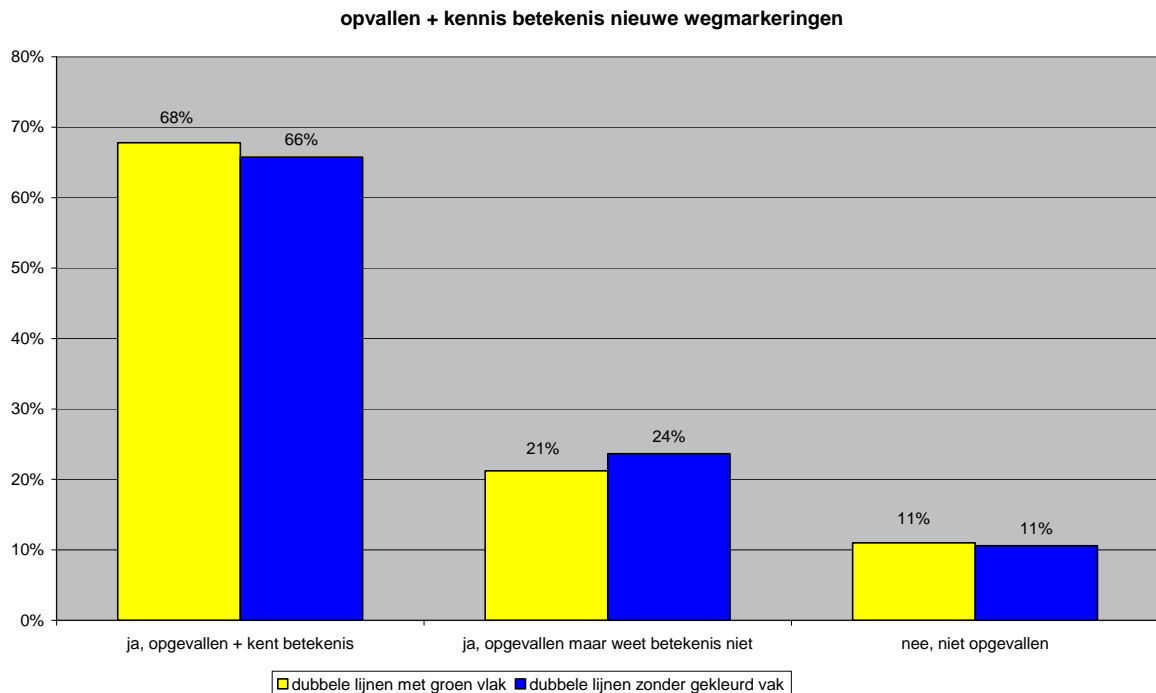
Veelal is de kennis inhoudelijk correct: 77% van de betrokken inwoners noemt een maximum snelheid van 100 km per uur en 2% meldt dat de markering met groen vlak een autoweg betreft. Er zitten echter ook foutieve meldingen tussen: 8% denkt dat de maximum snelheid in dit geval 80 km is en een enkeling (1%) noemt 120 km per uur.

Daarnaast bestaat verwarring over het mogen inhalen of niet. Dit ligt waarschijnlijk aan het vernoemen van “dubbele lijnen” in de vraagstelling. Nu noemt 30% van de inwoners die zeggen te weten wat dubbele lijnen met een groen vlak ertussen inhoudt dat het hier om een inhaalverbod gaat (naast de maximum snelheid).

90% van Zeeland geeft aan de nieuwe markering van dubbele lijnen zonder een gekleurd vlak ertussen te hebben gezien, 10% niet. 66% kan ook inhoudelijk aangeven wat de markering volgens hen betekent. Hiervan noemt 67% de correcte maximum snelheid van 80 km per uur ter plaatse. 4% denkt foutief dat het een snelheid van 100 km betreft.

Opnieuw noemen veel inwoners (44%) dat de markering, naast de snelheid, (ook) een inhaalverbod betreft. Als hiervoor aangehaald is de vraagstelling in het onderzoek hier waarschijnlijk debet aan.

Net als bij de dubbele lijnen met een groen gekleurd vak is de onwetendheid van de nieuwe markering met dubbele lijnen zonder gekleurd vlak het hoogst in de stad (18%), onder jongeren van 16-17 jaar (36%) en onder meestal fietsgebruikers (17%).



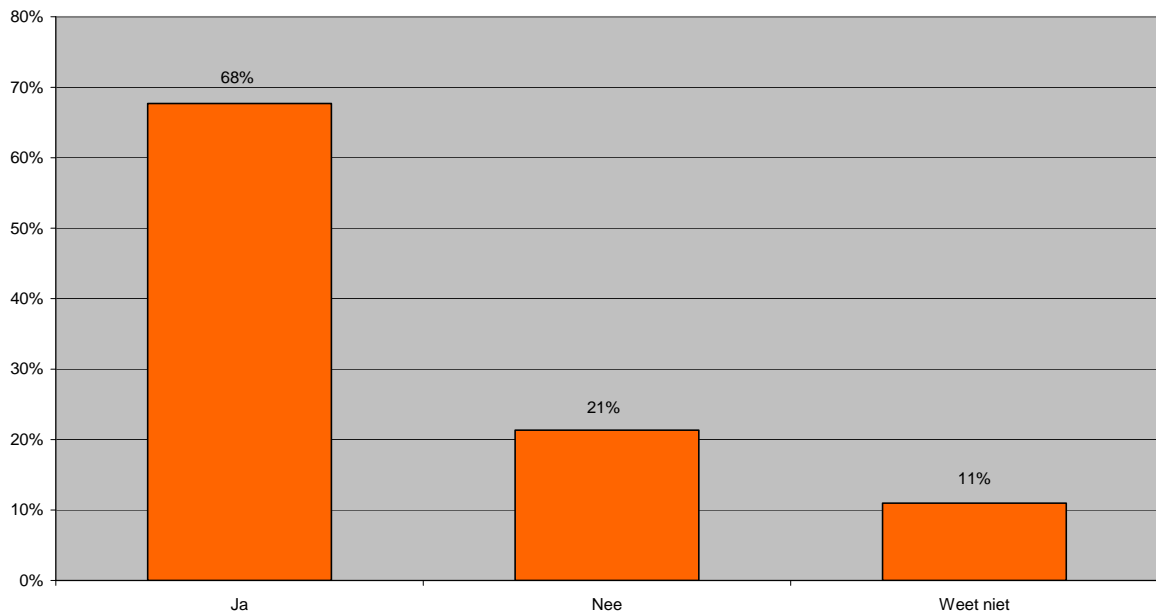
Van de Zeeuwen die aangaven de nieuwe wegmarkeringen gezien te hebben én de inhoud ervan te kennen (goed of fout), vindt per saldo 68% de nieuwe markeringen een verbetering. 21% vindt het geen verbetering en 11% heeft geen mening.

Als het oordeel over de nieuwe markeringen positief is, zijn “duidelijker/overzichtelijker” (28%) en “de weg vertelt altijd hoe snel je mag (zonder borden)” (27%) veruit de meest genoemde argumenten hiervoor¹. De dimensies voor een negatief oordeel zijn sterk gefractioneerd: “regels (nog) onbekend” (7%), “onduidelijk/verwarrend” (5%), “veel beperkingen voor inhalen” (4%), “onduidelijker dan borden” (3%) en “voegt niets toe, borden zijn voldoende” (3%).

Het aandeel van de Zeeuwen dat de nieuwe markeringen een verbetering vindt verschilt tussen stad (75%) en platteland (65%). Fietsers zijn minder positief dan meestal autogebruikers/bestuurders: 59% vs. 71%.

¹ Percenteerbasis: alle Zeeuwen die nieuwe wegmarkeringen hebben gezien en inhoud kennen.

oordeel nieuwe wegmarkeringen: verbetering ja of nee?

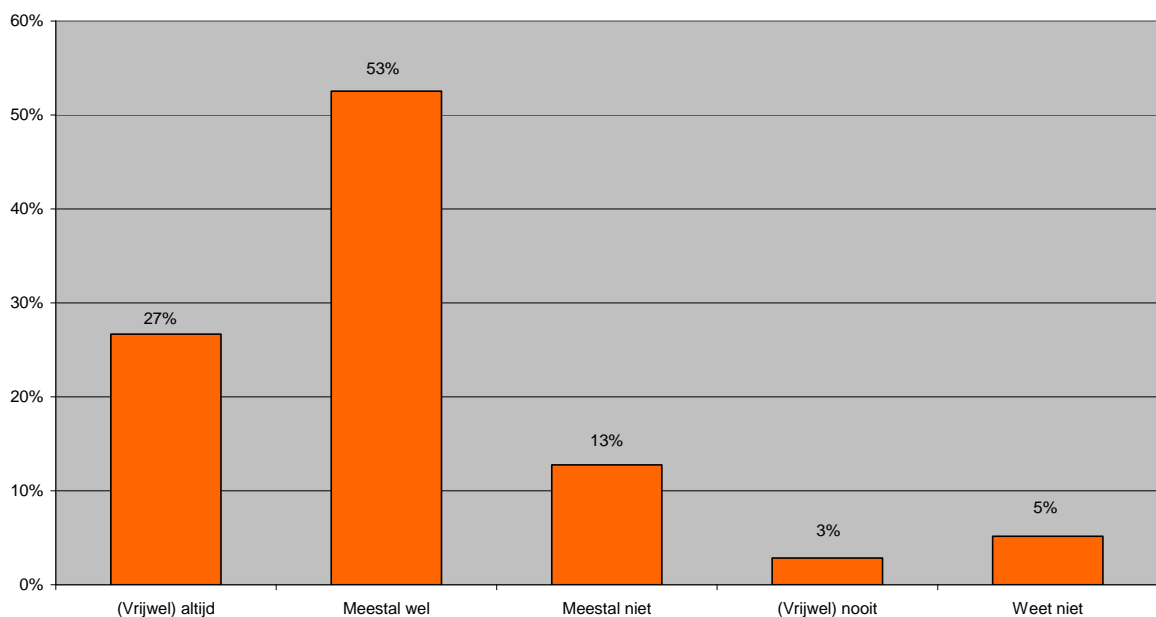


5. Inhaalverbod 80- en 100 km wegen

In totaal 85% zegt weleens op 80- of 100 km wegen te rijden waar een inhaalverbod geldt. Met uitzondering van jongeren, meestal fietsers en stedelingen ligt het aandeel op dik 9 van de 10 Zeeuwen.

80% van de Zeeuwen vindt het instellen van deze inhaalverboden (vrijwel) altijd (27%) of meestal wel (53%) een goede maatregel; 16% vindt het meestal niet (13%) of (vrijwel) nooit (3%) zinnig.

oordeel inhaalverboden op 80- en 100 km wegen: een goede maatregel?



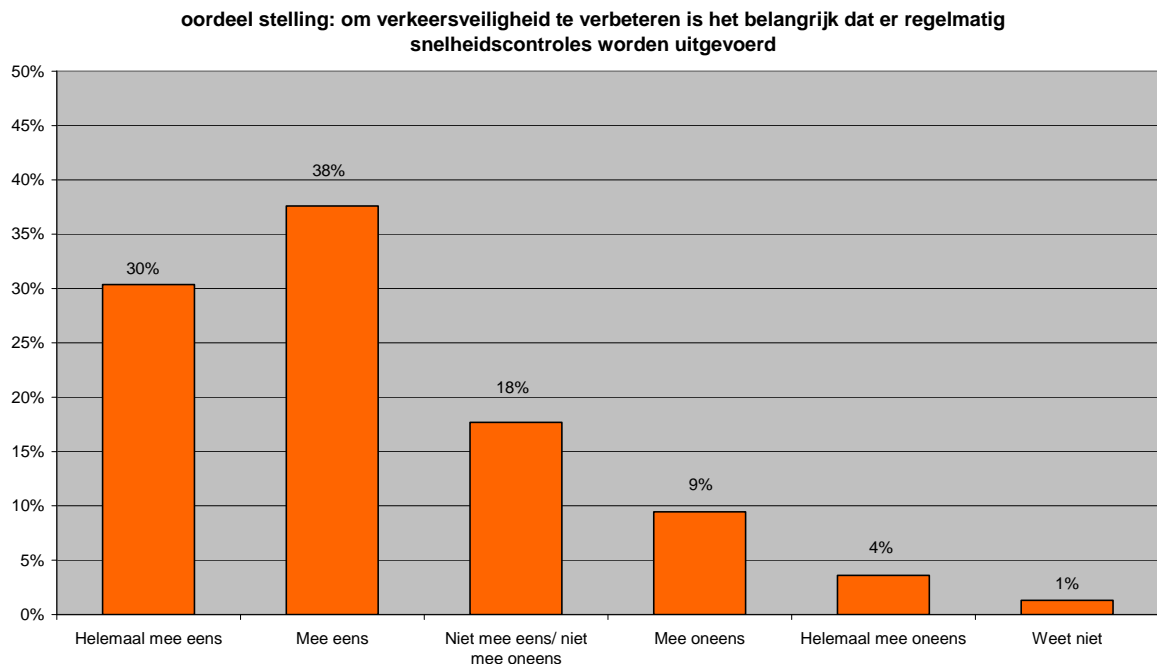
In alle segmenten van de Zeeuwse bevolking is de mening over het nut van de inhaalverboden grosso modo gelijk. Hooguit kunnen we stellen dat mannen minder positief zijn over de maatregel. Dat uit zich in een relatief groot aandeel “meestal niet/(vrijwel) nooit”: 23%.

Positieve opmerking van Zeeuwen t.a.v. het inhaalverbod betreft veelal “veiliger, voorkomt veel ongelukken” (12%)². Negatief commentaar betreft vooral “verbod inhalen irritant bij langzaam verkeer/langzaam rijdende voorganger” (17%) en in minder mate “vaak overbodig/overdreven” (5%) en “wordt toch vaak niet nageleefd” (4%).

6. Snelheidscontroles

Om de naleving van de geldende snelheidslimieten te handhaven worden er regelmatig snelheidscontroles gehouden. Zeeland werd de volgende stelling voorgelegd op dit punt: “om de verkeersveiligheid te verbeteren is het belangrijk dat er regelmatig snelheidscontroles worden uitgevoerd”.

68% van Zeeland is het (helemaal) eens met deze stelling, 18% niet eens noch oneens en 13% is het ermee oneens.



² Percenteerbasis: geheel Zeeland.

Vrouwen (72%), leeftijdsklassen van 50+ (80%), stedelingen (76%) en meestal fietsers (77%) zijn het sterker met de stelling over snelheidscontroles eens dan mannen (64%), leeftijdsklassen t/m 49 jaar (gemiddeld circa 55%), inwoners van het platteland (63%) en meestal bestuurders van een auto (63%).

Op beperkte schaal is gebruik gemaakt van de mogelijkheid nog iets over de snelheidscontroles toe te lichten. 4% van Zeeland vindt de controles in het algemeen een goede zaak, 5% ziet de noodzaak ervan in omdat er (nog altijd) te hard wordt gereden. Voornaamste kritiekpunten zijn de mening dat kritisch gekeken moet worden naar plaats en tijd van de controles (6%) en de boetes voor kleine snelheidsoverschrijdingen (6%).

7. 60 km zones

60 km zones zijn in het onderzoek op een aantal punten geëvalueerd: op inrichting, een oordeel over de zones sec en in hoeverre men er zich zelf aan houdt.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat 84% van Zeeland weleens met de auto op stukken rijdt die zijn aangemerkt als 60 km zone. Dit aandeel bedraagt dik 90% als we fietsers, jongeren en stedelingen uitsluiten.

Volgens slechts 20% van Zeeland nodigen 60 km zones voldoende uit om maximaal 60 km te rijden. 37% vindt de inrichting daarvoor onvoldoende terwijl 31% aangeeft dat het van zone tot zone sterk verschilt.

Mannen vinden vaker dan vrouwen dat 60 km zones niet voldoen: 43% vs. 31%; vrouwen stellen vaker dat de zones heel sterk verschillen: 36% vs. 27%.

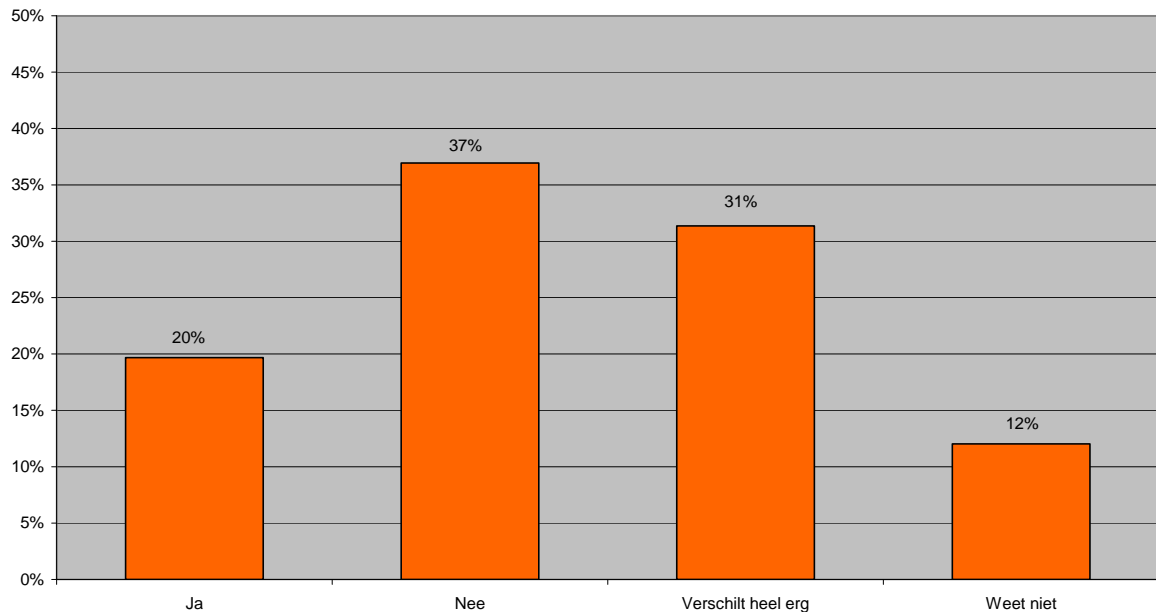
In de stad is men positiever over de 60 km zones dan op het platteland: 24% vs. 17%.

Volgens 41% op het platteland voldoen de zones niet. In de stad is dit aandeel 30%. Fietsers en autogebruikers denken min of meer gelijkwaardig over dit onderwerp.

Voornaamste kritiekpunten op de 60 km zones zijn “nodigen uit tot harder rijden/je kunt er harder rijden” (11%) en “geen aanpassingen aan de weginrichting gedaan” (8%)³.

³ Percenteerbasis: geheel Zeeland.

oordeel 60 km zones: nodigen deze voldoende uit om maximaal 60 te rijden?



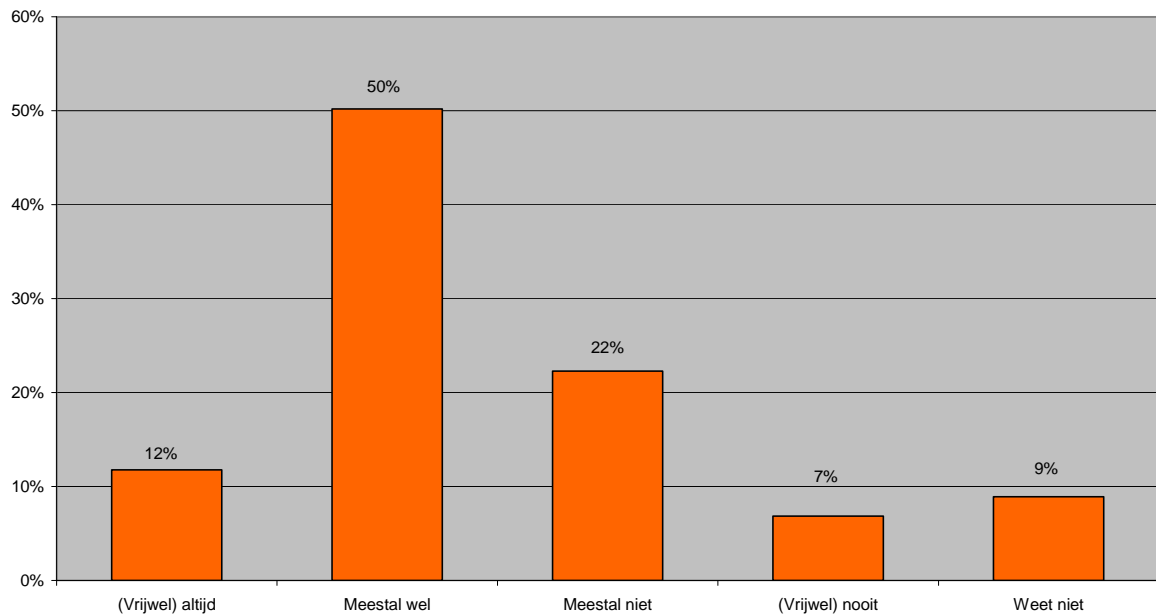
De vraag of het instellen van 60 km zones een goede maatregel vormt wordt door 62% van Zeeland positief beantwoord: 12% vindt het (vrijwel) altijd een goede zaak en 50% meestal wel. 29% is negatief over de 60 km zones: 22% vindt het meestal niet een goede maatregel en 7% zelfs (bijna) nooit.

Vrouwen zijn positiever over de 60 km zones dan mannen: 66% vs. 57%. Vooral de leeftijdsklassen 65+ jaar is dat eveneens: 74%. Er bestaat meer steun in de stad (69%) dan op het platteland (58%) en onder meestal fietsers (68%) dan onder meestal autogebruikers/bestuurders (60%).

Ondersteunende argumenten ten faveure van de 60 km zones zijn “veilig” (6%) en “veiliger voor fietser/voetganger” (6%)⁴. Tegenargumenten zijn drieledig: “vaak 80 km mogelijk, weg/situatie geschikt voor 80 km” (7%), in het verlengde hiervan “60 km werkt niet, men kan/gaat harder” (6%) en “kritisch zijn met inzet/toewijzing, alleen waar het nodig is” (6%).

⁴ Percenteerbasis: geheel Zeeland.

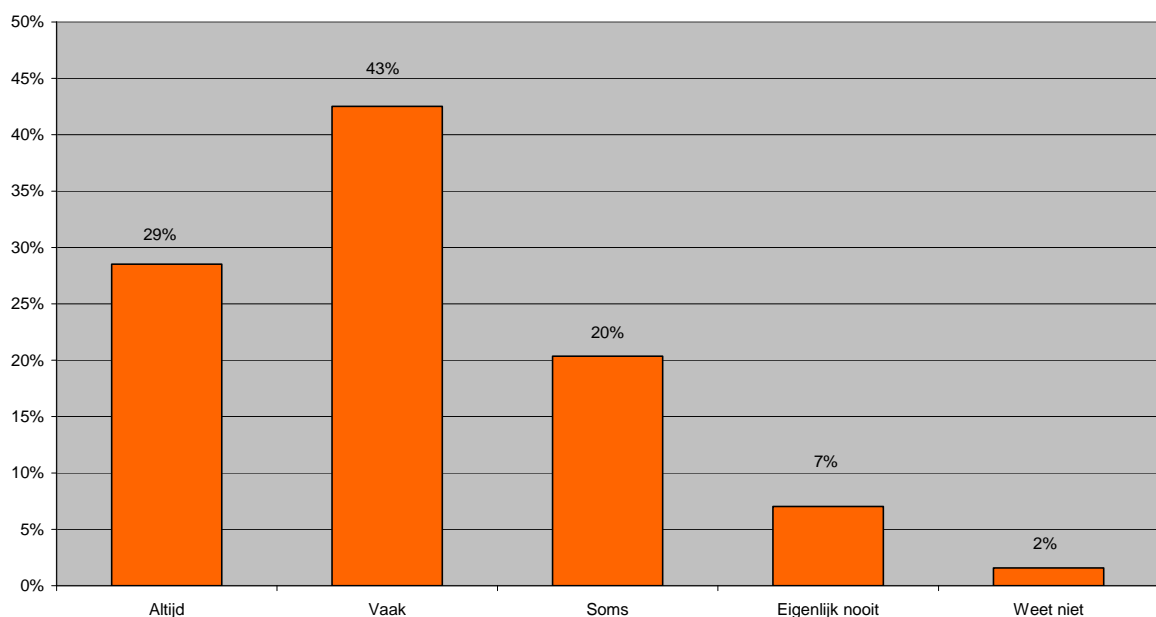
oordeel instellen 60 km-zones: een goede maatregel?



Los van het oordeel over inrichting en nut van de maatregel zegt 29% van Zeeland (basis: rijdt weleens met de auto in 60 km zones) zich altijd en 43% zich vaak aan de maximum snelheid in de 60 km zones te houden. 20% Zegt dit slechts soms te doen en 7% (vrijwel) nooit.

De claim dat men zich aan de maximum snelheid van 60 km houdt, stijgt met de jaren, is groter onder vrouwen dan onder mannen (78% vs. 64%), groter onder stedelingen dan inwoners van het platteland (80% vs. 67%) en groter onder meestal fietsers dan onder meestal automobilisten/bestuurders (83% vs. 66%).

houdt u zich zelf aan de snelheid binnen 60 km-zones? (basis: rijdt weleens in 60 km-zones)



8. 30 km zones

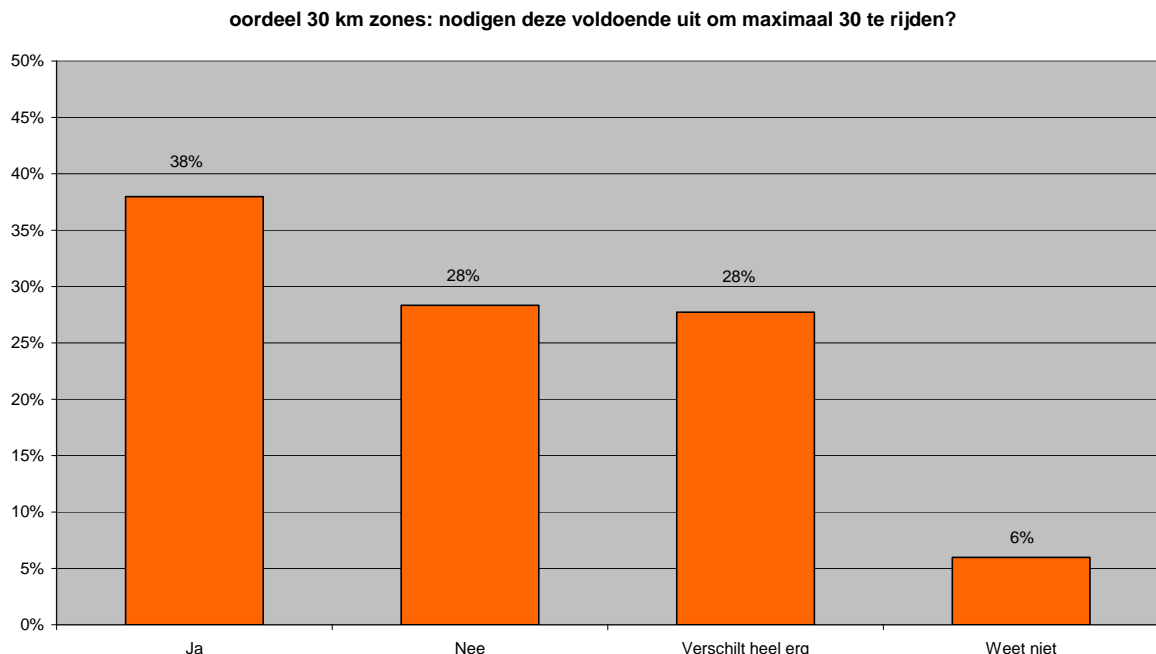
30 km zones zijn, net als de 60 km zones, in het onderzoek op de volgende punten geëvalueerd: inrichting, oordeel over de zones sec en in hoeverre men er zich zelf aan houdt.

Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat 89% van Zeeland weleens met de auto op stukken rijdt die zijn aangemerkt als 30 km zone. Slechts jongeren (16 – 17 jaar als passagier) doen dit significant minder vaak.

Volgens 38% van Zeeland nodigen 30 km zones voldoende uit om maximaal 30 km te rijden. 28% vindt de inrichting daarvoor onvoldoende terwijl nogmaals 28% aangeeft dat het van zone tot zone sterk verschilt.

Met uitzondering van 65+-ers, waarbij het aandeel “nodigt voldoende uit” lager dan gemiddeld is (26%) en het aandeel “nodigt onvoldoende uit” hoger (37%), is de mening in alle populatiesegmenten vergelijkbaar.

Voornaamst kritiekpunt voor de 30 km zones, net als bij de 60 km zones, is “je kunt er (veel) harder rijden” (8%)⁵. 5% van Zeeland noemt in positieve zin dat de gebieden goed zijn (her)ingericht met obstakels, remmers e.d.



De vraag of het instellen van 30 km zones een goede maatregel vormt wordt door 81% van Zeeland positief beantwoord: 43% vindt het (vrijwel) altijd een goede zaak en 38% meestal

⁵ Percenteerbasis: geheel Zeeland.

wel. Slechts 15% is negatief over de 30 km zones: 11% vindt het meestal niet een goede maatregel en 4% zelfs (bijna) nooit.

Voor genoemd onderzoeksresultaat geldt voor alle segmenten in de Zeeuwse populatie.

Opnieuw hebben alleen 65+-ers een wat afwijkende mening: 34% vindt de instelling van 30 km zones (vrijwel) altijd goed en 48% meestal wel, maar soms niet.

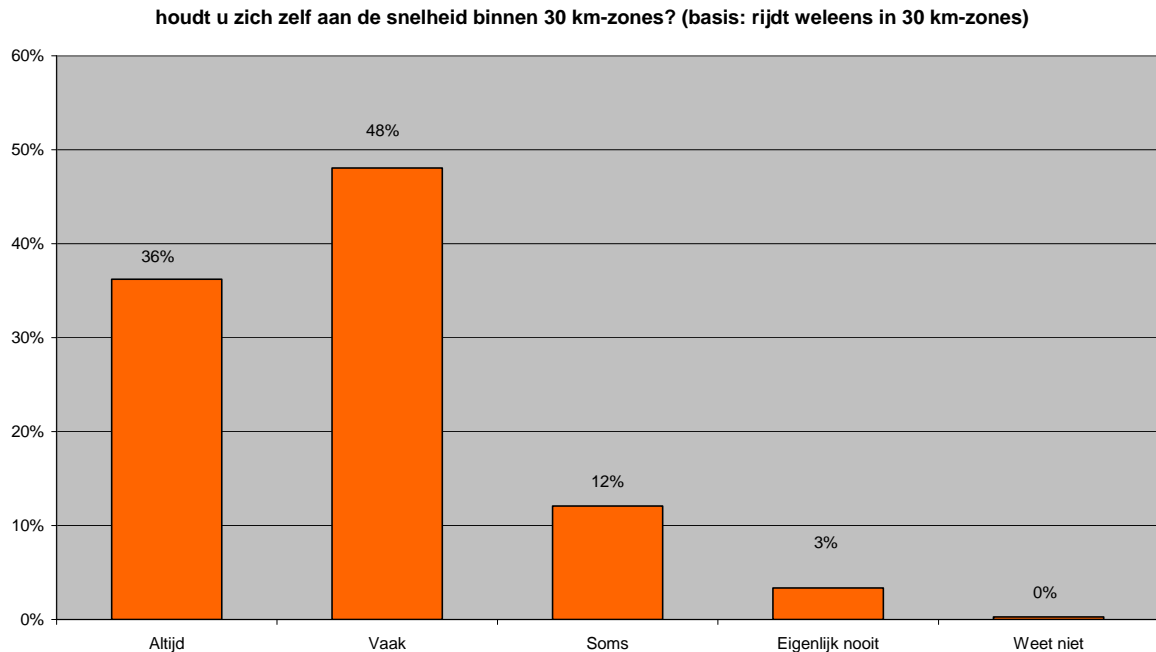


Ondersteunende argumenten ten faveure van de 30 km zones zijn “bij kleine/spelende kinderen” (9%), “veilig” (6%) en “in woonwijken is 30 km hard genoeg” (6%).

Enige substantiële tegenargument luidt “kritisch zijn met inzet/toewijzing, alleen waar het nodig is” (4%).

Los van het oordeel over inrichting en nut van de maatregel zegt 36% van Zeeland (basis: rijdt weleens met de auto in 30 km zones) zich altijd en 48% zich vaak aan de maximum snelheid in de 30 km zones te houden. 12% Zegt dit slechts soms te doen en 3% (vrijwel) nooit.

Net als bij de 60 km zones zeggen vrouwen wat “braver” te zijn dan mannen bij het opvolgen van de maximum snelheid (88% vs. 80%) en komt het verstand met de jaren (65+: 92%).



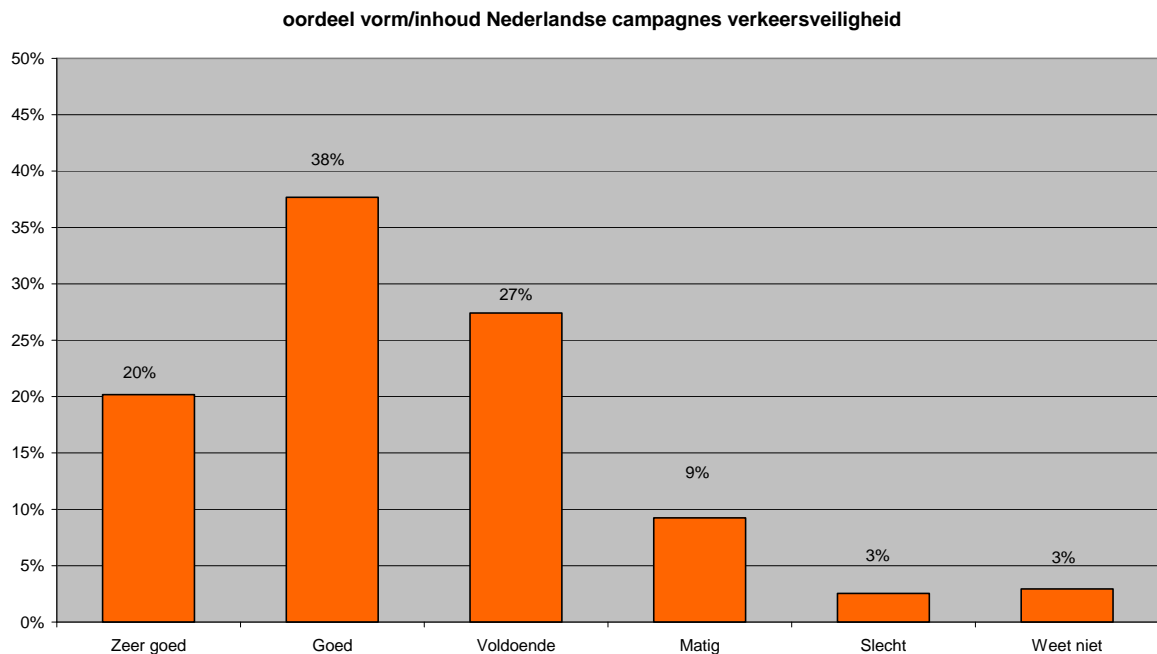
9. Publiekscampagnes

Er worden regelmatig door de overheid publiekscampagnes gehouden om de verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen. Voorbeelden van campagnes zijn bijvoorbeeld de BOB campagne en de campagne “gordel om ook achterin”.

Het algemeen oordeel over de vorm en inhoud van deze campagnes in Zeeland is in 58% van de gevallen (zeer) goed. 27% geeft het oordeel “voldoende”. 12% is negatief over deze campagnes.

Vrouwen zijn positiever over de campagnes dan mannen: 66% vs. 50%. In de andere geledingen van de Zeeuwse populatie fluctueert het aandeel “(zeer) goed” slechts beperkt rond het totaal gemiddelde.

Van de mogelijkheid voor Zeeland om het oordeel over de vorm en inhoud van de campagnes nader toe te lichten, wordt nauwelijks gebruik gemaakt.

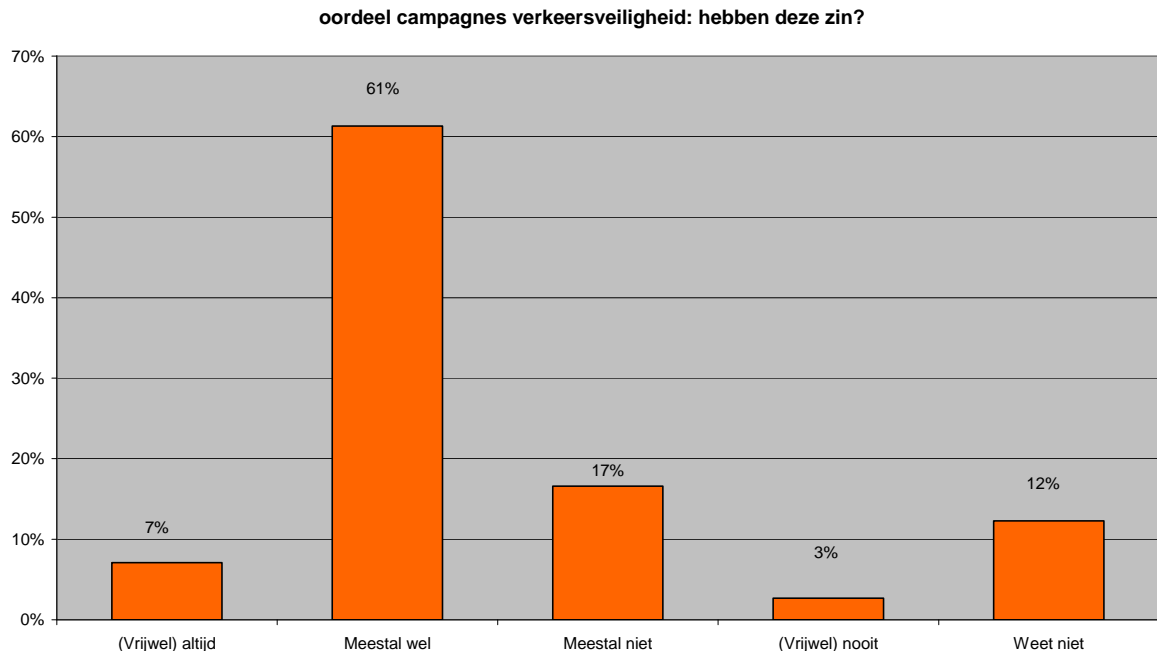


Een ruime meerderheid van 86% van Zeeland zegt desgevraagd “ja” op de vraag of zij het goed vindt dat zulke campagnes worden gehouden. Slechts 2% is op dit punt negatief; 6% heeft geen mening en 6% geeft aan dat zij nooit iets van deze campagnes merken.

Er zijn geen segmenten in de Zeeuwse populatie die opvallen door een afwijkend hoog of laag aandeel “ja” op de vraag of campagnes een goede zaak zijn.

Hoewel 86% het een goede zaak vindt dat campagnes voor de verkeersveiligheid worden gehouden, denkt een lager aandeel van 68% dat dit soort campagnes zin heeft. Hierbinnen denkt 7% dat deze campagnes (vrijwel) altijd zin hebben en 61% meestal wel. 17% van Zeeland denkt dat dit soort campagnes meestal geen zin hebben en 3% dat het vrijwel nooit zin heeft.

Een bovengemiddelde score t.a.v. het onderwerp “campagnes hebben (vrijwel) altijd/meestal wel zin” treffen we aan onder vrouwen (72%) en in de stad (73%).



Relatief kleine fracties van 5%⁶, respectievelijk 4% geven positief commentaar t.a.v. de campagnes in de vorm van “trekt je aandacht/drukt neus op de feiten” en “zet aan tot denken, heeft wel effect”. 7% van Zeeland denkt dat de boodschap in de campagnes niet overkomt, c.q. dat velen er zich niets van aantrekken.

10. Aanpak verkeersveiligheid in de provincie

Het ontbreekt velen in de Provincie Zeeland aan kennis over het aantal verkeersslachtoffers (doden, ziekenhuis gewonden en licht gewonden) in de eigen provincie in 2009. 48% kan geen schatting maken van het aantal dodelijke slachtoffers, 66% niet van de ziekenhuis gewonden en 70% niet van de licht gewonden.

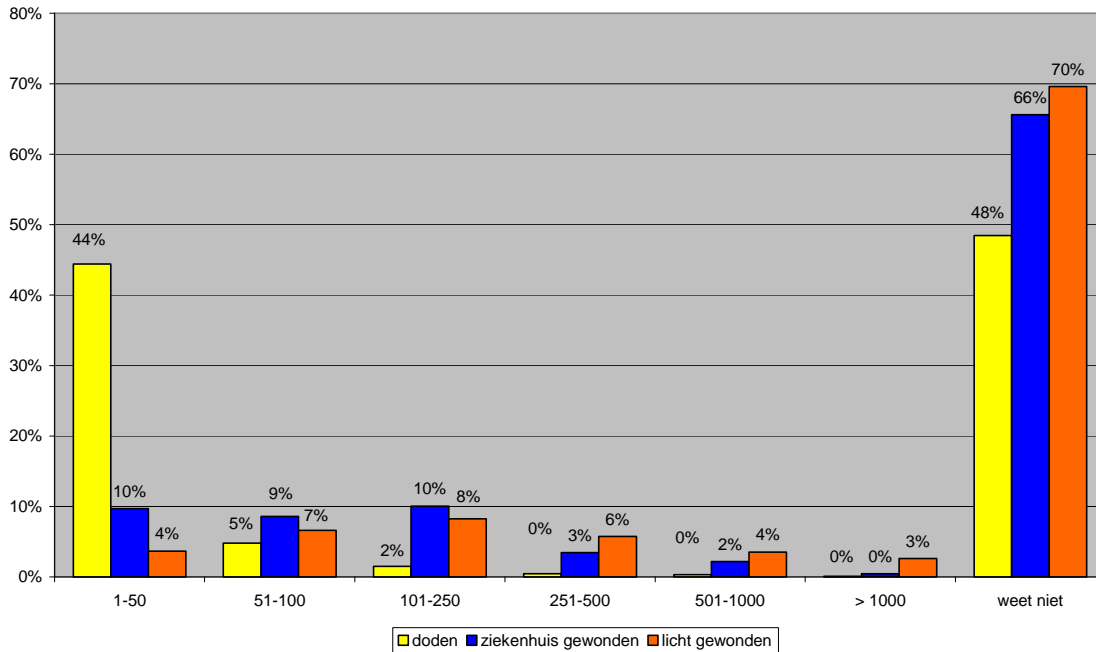
Voor zover men zich aan een schatting waagt is deze m.b.t. het aantal doden in het verkeer veelal onder de 50 (44%); 7% noemt een aantal tussen 51 en 250.

Voor het aantal ziekenhuis gewonden variëren de gemaakte schattingen veelal tussen de klassen 1-50, 51-100 en 101-250, elk met een aandeel van ongeveer 10%.

De schattingen voor het aantal licht gewonden kent een zeer brede spreiding met ook fracties boven 500 slachtoffers.

⁶ Percenteerbasis: geheel Zeeland.

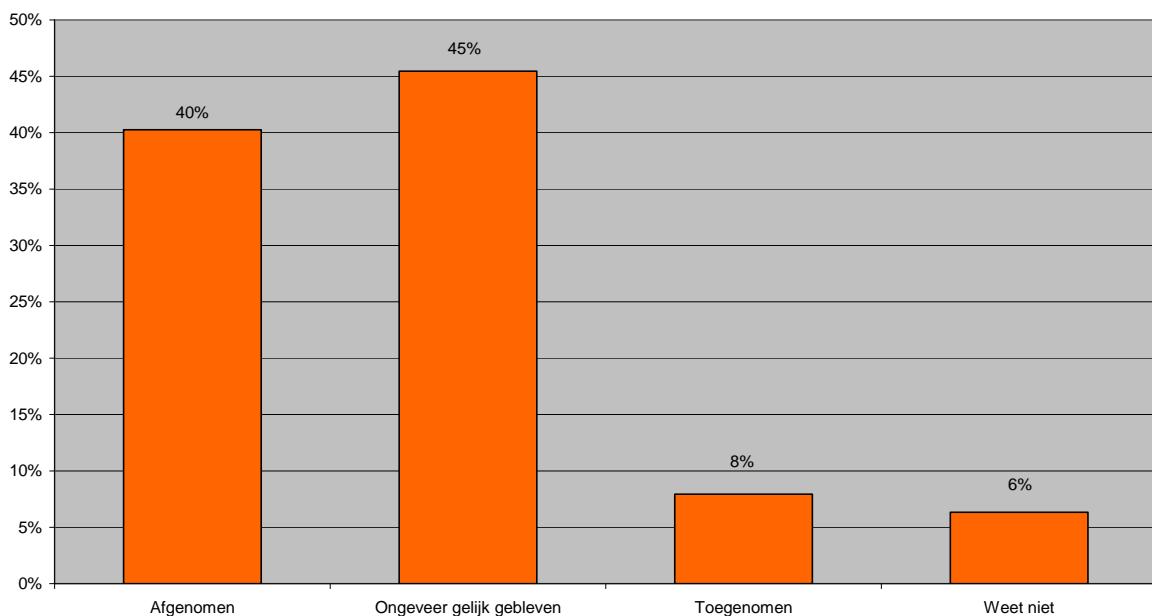
schatting aantal verkeersslachtoffers in Provincie Zeeland in 2009



Volgens 40% van Zeeland is het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren afgenomen, terwijl 45% denkt dat dit aantal gelijk is gebleven. Slechts 8% meent dat het aantal verkeersslachtoffers is toegenomen.

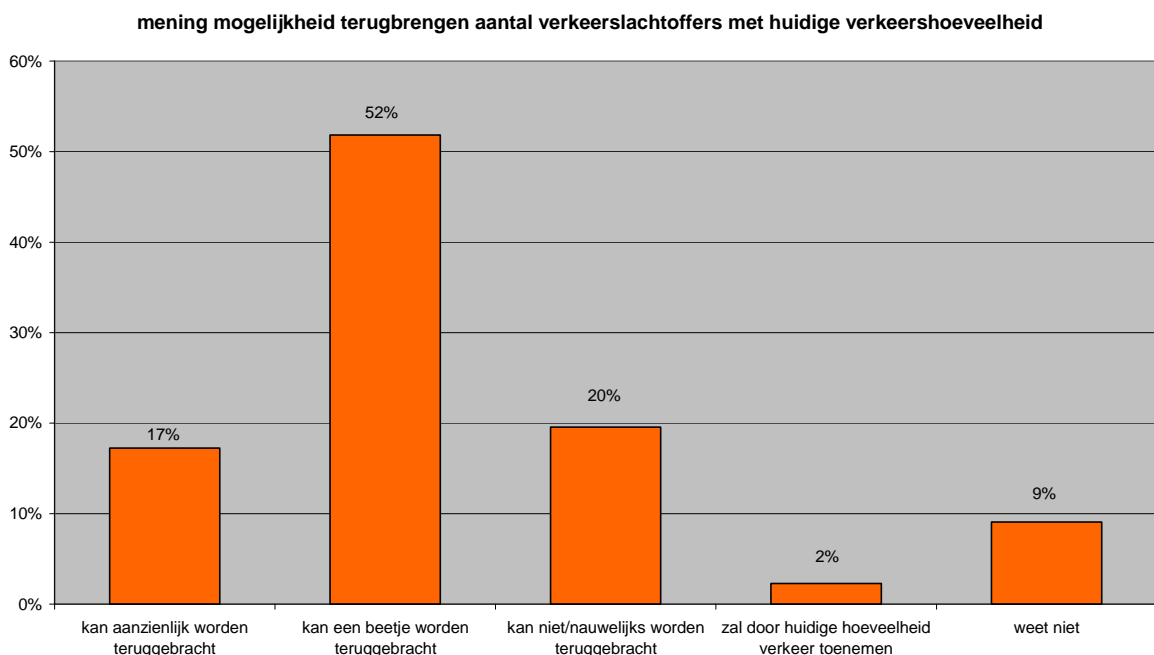
Voorals mannen (45%) en 65+-ers (49%) zijn van mening dat het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren is afgenomen. Onder jongeren van 16-24 jaar heerst relatief sterk de mening dat het aantal slachtoffers is toegenomen: 17%.

mening ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren



Met het huidige verkeersaanbod verwacht 17% van Zeeland dat het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk kan worden teruggebracht; 52% denkt dat dit een beetje kan worden gereduceerd. 20% ziet dit niet of nauwelijks als een optie, terwijl 2% eerder verwacht dat het aantal slachtoffers door de huidige hoeveelheid verkeer zal toenemen.

Zeeuwen van 65+ jaar wat zijn pessimistischer t.a.v. het (aanzienlijk/een beetje) kunnen terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers dan alle overige Zeeuwen: 62%.



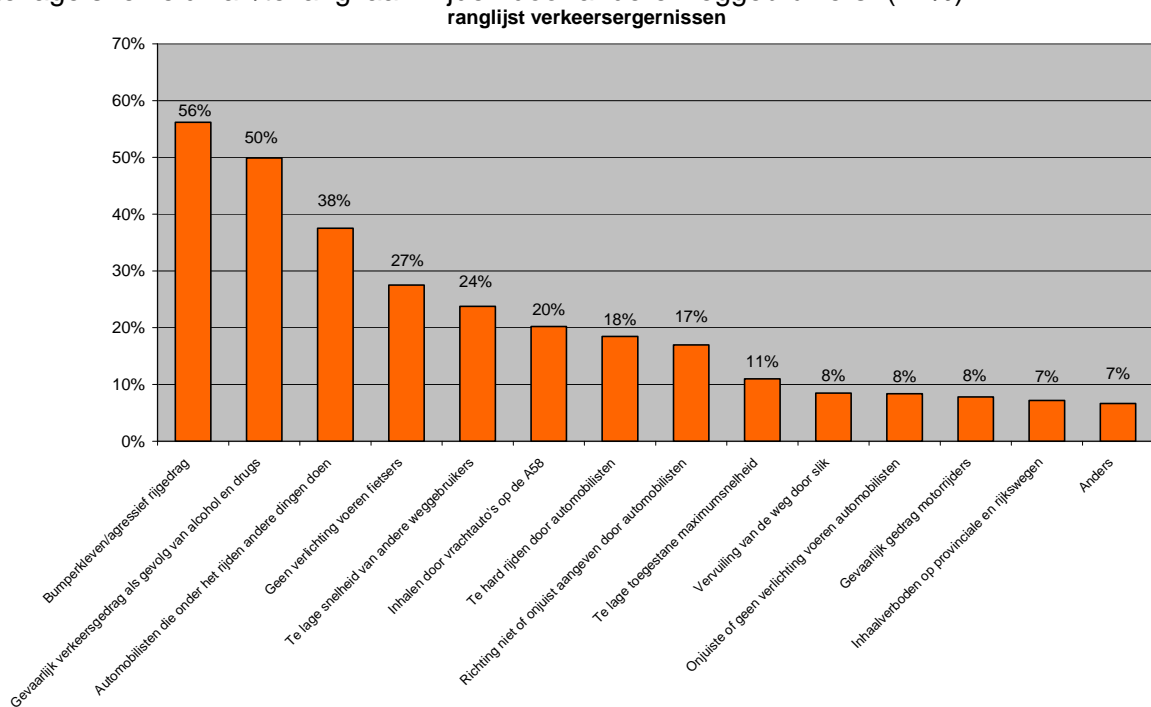
In het toelichtend commentaar geeft 12% van Zeeland aan dat wat hen betreft een mentaliteitsverandering nodig is c.q. mensen (meer) op hun verantwoording gewezen moet worden. 6% ziet aanpassing van wegen en verkeersmaatregelen als aangewezen pad en 3% het verhogen van boetes en straffen. 4% van Zeeland is van mening dat ongevallen nu eenmaal blijven gebeuren.

11. Verkeersergernissen

De top-3 van verkeersergernissen uit een lijst van 13 voorgelegde items is:

1. bumperkleven/agressief rijden (56%)
2. gevaarlijk verkeersgedrag als gevolg van alcohol en drugs (50%)
3. automobilisten die onder het rijden allemaal andere dingen doen (38%)

Op de plaatsen 4 en 5 staan respectievelijk “geen verlichting voeren door fietsers” (27%) en “te lage snelheid van/te langzaam rijden door andere weggebruikers” (24%).



Bumperkleven/agressief rijden scoort sterk in alle geledingen van de Zeeuwse populatie. Gevaarlijk verkeersgedrag door alcohol en drugs scoort relatief sterk onder vrouwen (54%), 65+-ers (62%) en stedelingen (54%).

De ergernis van dingen doen onder het rijden die niets met het rijden in de auto te maken hebben scoort relatief sterk onder vrouwen (42%), stedelingen (43%) en meestal fietsgebruikers (44%). De score onder mannen (33%), plattelanders (35%) en meestal autogebruikers/bestuurders (34%) is lager dan gemiddeld.

De ergernis over geen of slechte verlichting van fietsers is groter in de stad dan op het platteland: 34% vs. 24%.

Tenslotte storen vrouwen (54%), 65+-ers (62%) en stedelingen (54%) zich sterker dan gemiddeld aan gevaarlijk verkeersgedrag door alcohol en drugs.

12. Toekomst en prioriteiten

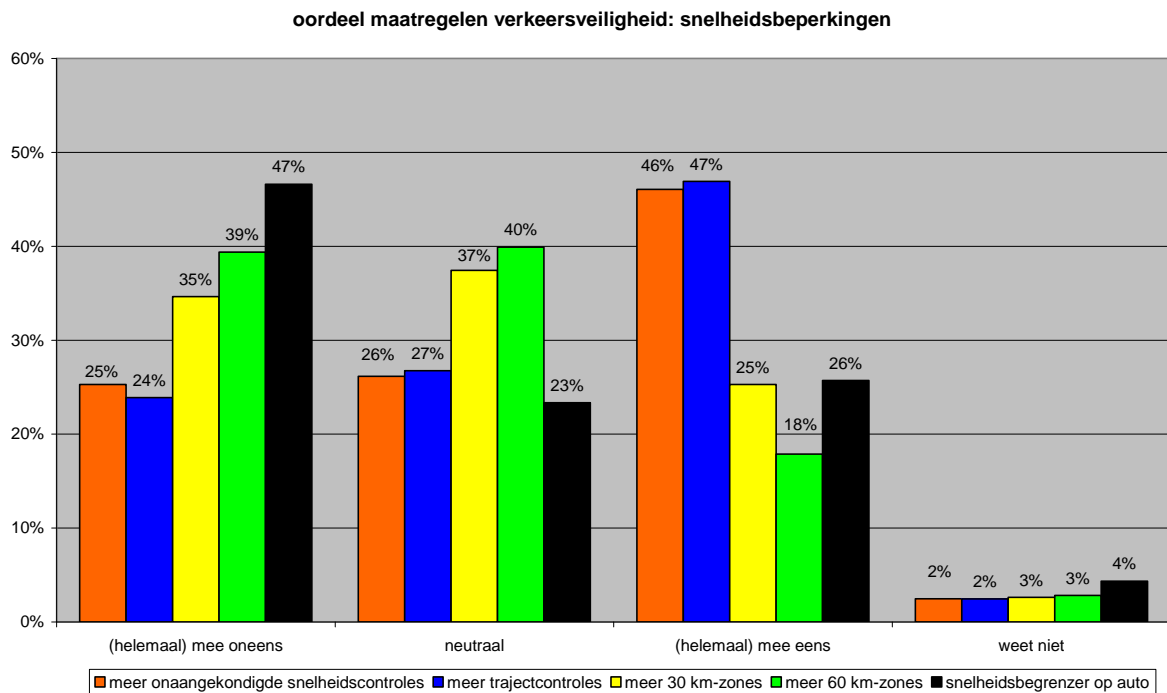
Een belangrijke vraag voor de provincie Zeeland voor de komende jaren is hoe ver je mag gaan in het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het is uit onderzoek bekend dat met lagere snelheden, meer ervaren weggebruikers, minder gebruik van alcohol en medicijnen, zwaardere straffen en meer beschermingsmaatregelen het aantal verkeersslachtoffers daalt. Maar tot hoever mag je als overheid ingrijpen?

Daarom is Zeeland een aantal maatregelen voorgelegd die de overheid zou kunnen nemen

om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij iedere maatregel werd door Zeeland aangegeven in hoeverre zij het met de eventuele invoering van deze maatregel eens zou zijn. De antwoorden zijn voor de overzichtelijkheid geaggregeerd tot de klassen “(helemaal) oneens”, “neutraal” en “(helemaal) mee eens”.

Onder het kopje snelheidsbeperkingen spreken de maatregelen “meer onaangekondigde snelheidscontroles” (46%) en “meer trajectcontroles” (47%) het meest aan. “Meer 30 km zones” (25%) en “meer 60 km zones” (18%) behoren niet tot de favoriete maatregelen. Hier zien we een groot aandeel “neutraal”, hetgeen aardig te verklaren valt uit de stellingname t.a.v. de inrichting en handhaving van deze zones (zie terug in dit rapport).

Op een snelheidsbegrenzer in de auto reageert 47% van Zeeland negatief, 23% neutraal en 26% positief.



Over de gehele linie staan Zeeuwen die meestal als fietser aan het verkeer deelnemen sterker achter de snelheidsbeperkende maatregelen dan Zeeuwen die meestal met de auto (als bestuurder) aan het verkeer deelnemen.

Achter de maatregel “iedereen een snelheidsbegrenzer op de auto” staan meer vrouwen dan mannen (29% vs. 22%) en meer stedelingen dan plattelanders (33% vs. 21%).

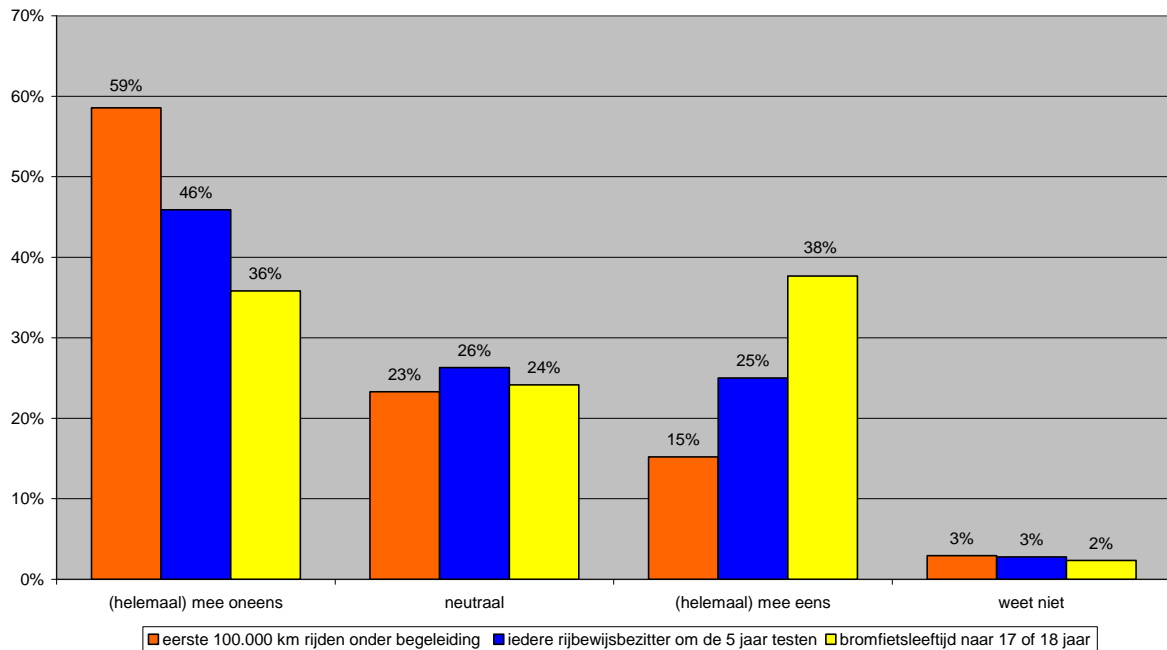
Onder de geteste maatregelen in het kader van ervaring ziet slechts 15% van Zeeland iets in het langdurig begeleiden van nieuwe rijbewijsbezitters door een ervaren persoon. 59% wijst de maatregel af.

Ook een verplichte 5-jaarlijkse test voor iedere rijbewijsbezitters ontvangt weinig steun van

Zeeland: 25% zou het eens zijn met deze maatregel, maar 46% is het oneens.

Relatief de meeste steun zou een maatregel krijgen die de bromfietsleeftijd verhoogt van 16 jaar naar 17 of 18 jaar: 38%. 36% van Zeeland steunt dit idee niet en 24% is neutraal.

oordeel maatregelen verkeersveiligheid: ervaring



Het is geen verrassing dat vooral jongeren t/m 24 jaar begeleiding op de eerste “kilometer-ton” niet zien zitten.(79%). Ook geen verrassing is dat een verplichting om iedere 5 jaar rijbewijsbezitters te testen meer steun ontvangt van fietsers dan van automobilisten: 34% vs. 23%. Opnieuw evident is dat weinig 16-17 jarigen vóór verhoging van de bromfietsleeftijd zijn (27%). Onder 50+-ers is dit aandeel aanzienlijk groter: 45%.

Aanzienlijk aansprekender dan ervaringsmaatregelen zijn maatregelen tegen het gebruik van alcohol. 83% van Zeeland is het eens met meer alcoholtests door de politie en 70% met een algeheel alcoholverbod in het verkeer. Bijna de helft (49%) zou daarnaast een alcoholslot voor iedere autoverkeersdeelnemer steunen.

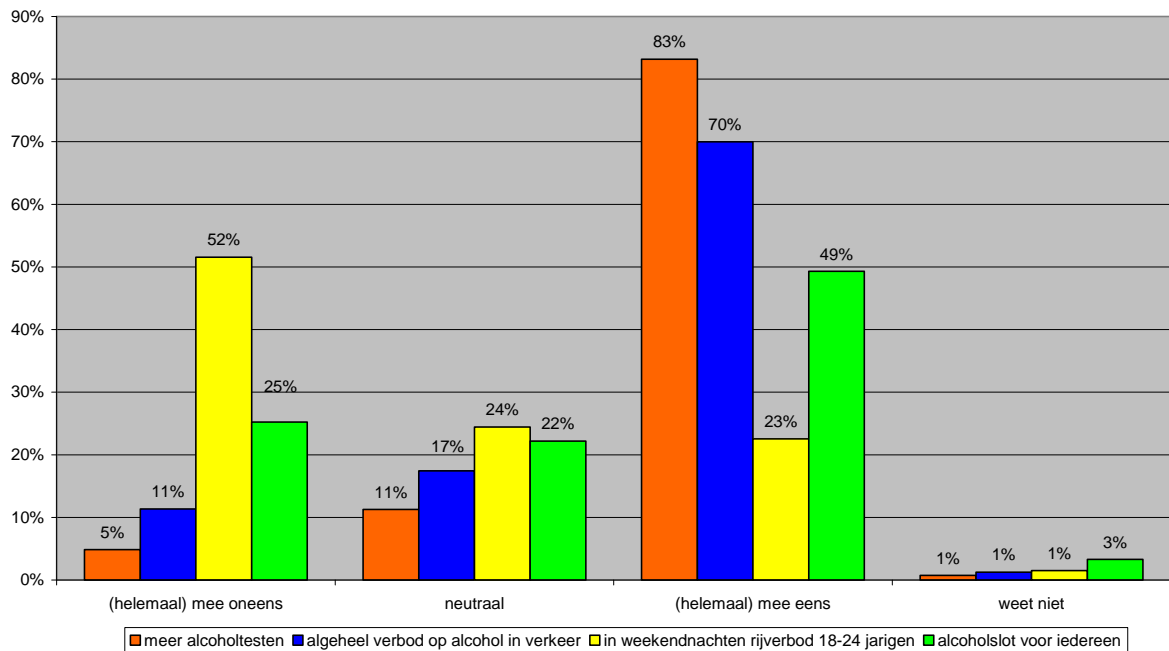
Uitzondering op de voorgestelde maatregelen is een rijverbod in de weekendnachten voor 18-24 jarigen: slechts 23% ziet deze oplossing zitten en 52% niet.

Vrouwen (87%) zijn wat sterker dan mannen (79%) voor meer alcoholtesten door de politie, alsook voor een algeheel alcoholverbod in het verkeer (74% vs. 66%).

Jongeren t/m 24 jaar (7%) staan zeer beperkt achter het rijverbod voor deze leeftijdsklasse in weekendnachten, 65+-ers juist relatief sterk: 32%. Op het platteland (26%) ziet men meer in deze maatregel dan in de stad (17%).

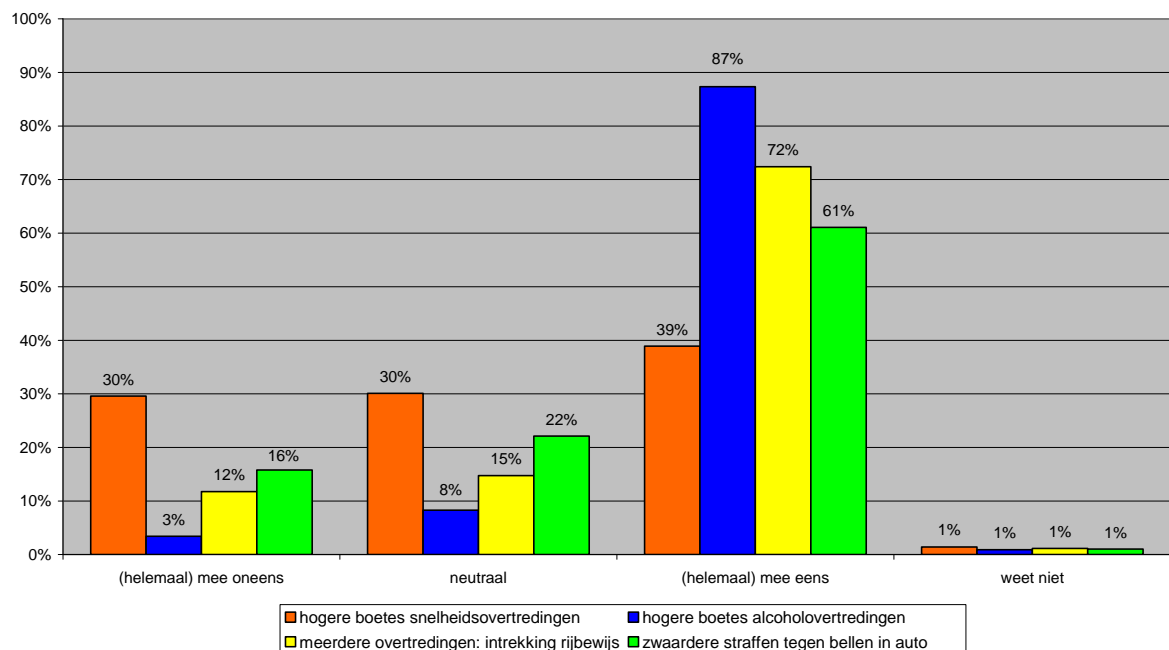
Een alcoholslot voor iedereen krijgt meer steun onder vrouwen dan onder mannen (53% vs. 45%) en meer steun onder fietsers (56%) dan onder autobestuurders (47%).

oordeel maatregelen verkeersveiligheid: gebruik alcohol



Het invoeren van zwaardere straffen als maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren kan op een grote ondersteuning van Zeeland rekenen als het gaat om alcoholovertredingen (87%), bij meerdere overtredingen tijdelijk intrekken van het rijbewijs (72%) en bellen in de auto (61%). Opmerkelijk is de relatief lage steun van slechts 39% voor hogere boetes bij snelheidsovertredingen: is het eigen risico hiervoor soms te groot?

oordeel maatregelen verkeersveiligheid: zwaardere straffen

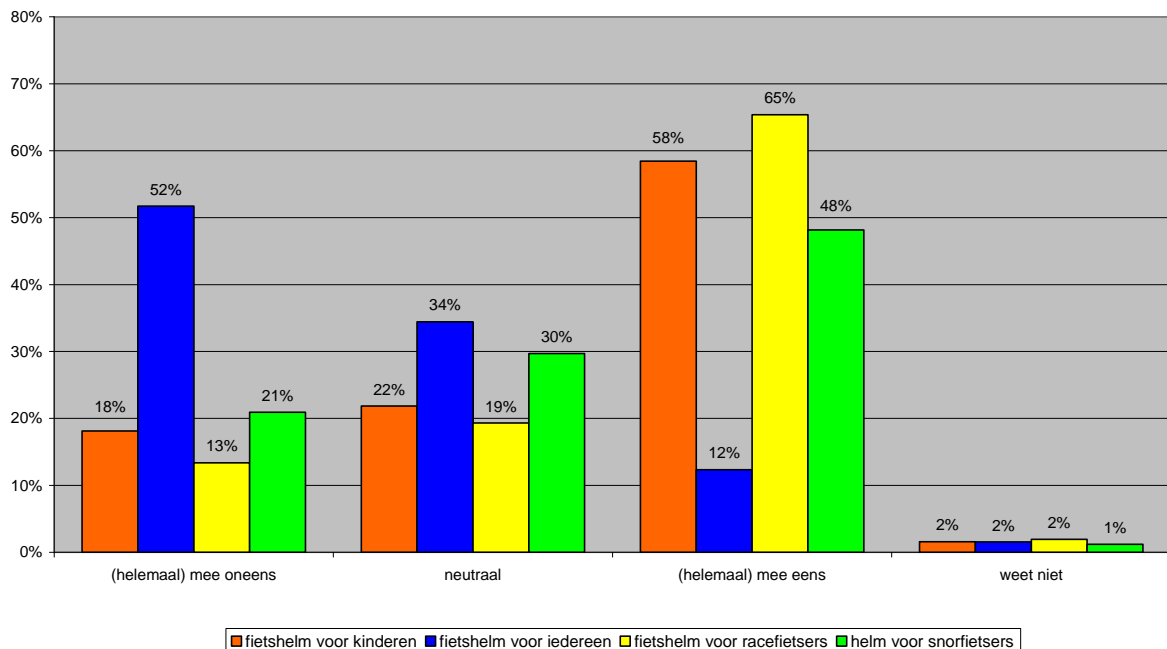


43% van de vrouwen zou het eens zijn met invoering van hogere boetes voor snelheidsovertredingen tegen 34% van de mannen. De steun hiervoor stijgt naarmate de leeftijd van de Zeeuwen hoger ligt. De steun voor hogere boetes voor alcoholovertredingen daarentegen is nagenoeg gelijk in alle segmenten van de Zeeuwse populatie. Relatief meer vrouwen dan mannen (76% vs. 67%) zien het intrekken van het rijbewijs als goede maatregel voor de verkeersveiligheid. Net als bij de hogere boetes voor snelheid stijgt de steun voor deze maatregel met de leeftijd. Dit is ook het geval bij de steun voor zwaardere straffen tegen bellen in de auto.

Onder de gedachte beschermingsmaatregelen is een flinke steun voor achtereenvolgens een verplichte fietshelm voor kinderen (58%), racefietsers (66%) en snorfietzers (48%). Zodra het echter gaat om een verplichting zelf een fietshelm te gaan dragen, haakt Zeeland af: slechts 12% ziet dit zitten en 52% wijst het af.

De verplichte helm voor kinderen en voor racefietsers ziet men sterker zitten naarmate men een hogere leeftijd heeft. Behoudens onder brom- en snorfietzers (8%) is de steun voor een verplichte helm voor snorfietzers gelijk in alle populatiesegmenten. Meer vrouwen dan mannen (16% vs. 9%) en meer automobilisten dan fietsers (14% vs. 7%) zouden het eens zijn met de invoering van een verplichte fietshelm voor iedereen.

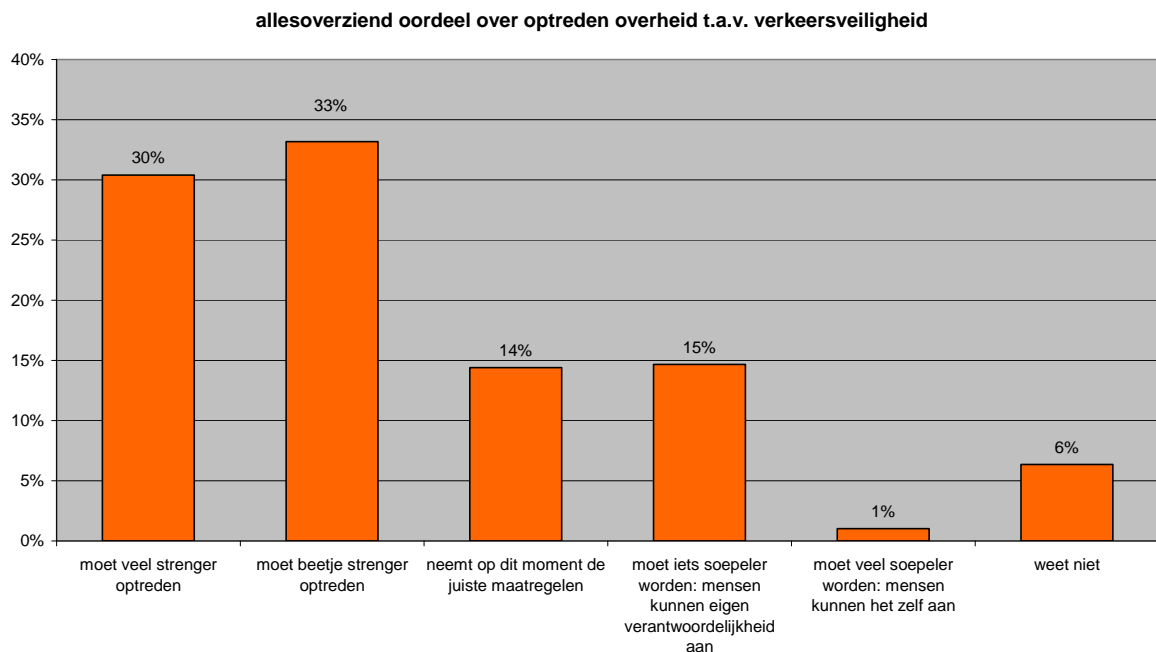
oordeel maatregelen verkeersveiligheid: beschermingsmaatregelen



Als Zeeland tenslotte wordt gevraagd stelling te nemen t.a.v. het optreden van de overheid op het gebied van verkeersveiligheid, blijkt dat 63% de overheid veel strenger (30%) of een beetje strenger (33%) zou willen zien optreden dan nu. 14% vindt dat wat nu aan maatregelen wordt genoemd juist en voldoende is. 29% Ziet liever dat de overheid iets/veel

soepeler wordt en mensen meer verantwoording geeft.

De voornoemde verhoudingen t.a.v. (veel/een beetje) strenger optreden vs. (iets/veel) soepeler optreden gelden min of meer identiek in alle segmenten van de Zeeuwse populatie.



Onder het kopje “strenger optreden” behoren volgens Zeeland in eerste lijn hogere straffen/boetes (9%), meer alcohol- en snelheidscontroles (3%) en meer blauw op straat c.q. een hogere pakkans (3%). 5% van Zeeland denkt eerder aan het stimuleren van de eigen verantwoording van weggebruikers en het opvoeden daarvan (5%).

Eigen suggesties om de verkeersveiligheid in de eigen woonomgeving te verbeteren worden desgevraagd door 36% van Zeeland genoemd. Hierna een overzicht van de meest genoemde punten:

- meer controles op alcohol en snelheid (7%)
- aanpassing kruisingen, wegverbeteringen (3%)
- meer verkeersdrempels, obstakels (voor lagere snelheden) (3%)

Tegenover de laatste suggestie staat ook 2% melding van “obstakels, remmers, drempels e.d. verwijderen”.

Eigen suggesties om de verkeersveiligheid in het algemeen te verbeteren worden desgevraagd door 27% van Zeeland genoemd. Hierna een overzicht van de meest genoemde punten:

- meer controles op alcohol en snelheid (5%)
- mentaliteitsverbetering, verantwoording nemen door weggebruikers (4%)
- hogere straffen/boetes (3%)