

## Panelonderzoek XIV: Verkeersveiligheid

Uit diverse statistieken blijkt dat de verkeersveiligheid in de gemeente Zaanstad de laatste jaren is toegenomen. De gemeente wil deze positieve lijn vervolgen en ontwikkelt hiervoor het Verkeersveiligheidsplan (VVP). De intentie van dit plan is de positieve lijn met betrekking tot de verkeersveiligheid in Zaanstad op zijn minst te continueren, maar als het mogelijk is op een (nog) hoger plan te brengen.

Om meer inzicht te krijgen in het belang dat bewoners toekennen aan een aantal aspecten van verkeersveiligheid is Statistiek en Onderzoek gevraagd het Zaanpanel hierover enkele vragen voor te leggen. Het gaat hierbij over het oordeel over de verkeersveiligheid, mogelijke maatregelen ter verbetering ervan, waardering van voorzieningen en staat van onderhoud en inrichting van de weg. De informatie die uit onderzoek komt zal worden gebruikt bij het opstellen van dit Verkeersveiligheidsplan. Hieronder volgen de belangrijkste resultaten.

### *samenstelling panel en respons*

Medio mei zijn bijna 2.000 Zaanpanellleden benaderd om mee te doen aan het onderzoek dat een kleine twee weken online heeft gestaan. Hieraan hebben 999 panelleden gehoor gegeven. Dit betekent een respons van 53%. In het panel zitten relatief meer 50 tot 64 jarigen, relatief meer vrouwen boven de 65 jaar, relatief meer hoger opgeleiden en slechts een handjevol allochtonen. De samenstelling van het panel wijkt daarmee af van die van de totale Zaanse bevolking. Om hier toch aansluiting mee te krijgen is voor het panel een weging toegepast naar leeftijd en geslacht. Overigens worden er voortdurend maatregelen getroffen om de representativiteit van het Zaanpanel te verhogen.

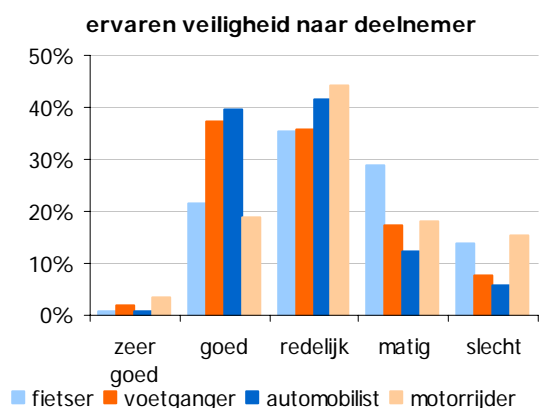
### *vervoersmiddelen van het panel*

Allereerst een korte verkenning van het panel en hun middelen van vervoer. Binnen het huishouden heeft men het meest de beschikking over de fiets en de auto. Slechts 4% van de panelleden heeft géén fiets in het huishouden, 11% heeft géén auto. De fiets heeft men vaak ook in veelvoud, maar dat hoeft geen verbazing te wekken. 15% van het panel heeft vijf of meer fietsen in het huishouden. Daarnaast heeft bijna éénderde van het panel maar liefst twee auto's. Het een sluit het ander overigens niet uit. 90% van het panel heeft/gebruikt naast de fiets ook de auto en andersom heeft 97% van het panel met een auto ook de beschikking over een of meer fietsen. Verder heeft 6% van het panel een snorfiets, 8% heeft een brommer en/of 10% een motor.

De fiets wordt frequent gebruikt. Meer dan de helft van het panel gebruikt deze binnen Zaanstad meer dan 15 keer per maand. Het gebruik van de fiets buiten Zaanstad is veel minder frequent, 80% van de panelleden met een fiets gebruikt deze buiten Zaanstad hooguit vijf keer per maand. De auto wordt naar verhouding veel gebruikt voor zowel verkeer binnen als buiten Zaanstad. De mate van gebruik is verspreid, eenderde van het panel (met een auto) gebruikt deze binnen Zaanstad hooguit vijf keer, maar eenzelfde percentage gebruikt deze meer dan 15 keer per maand buiten Zaanstad (hoogstwaarschijnlijk voor het woonwerkverkeer). De overige vervoermiddelen worden vooral beperkt gebruikt, dat wil zeggen niet meer dan vijf keer per maand.

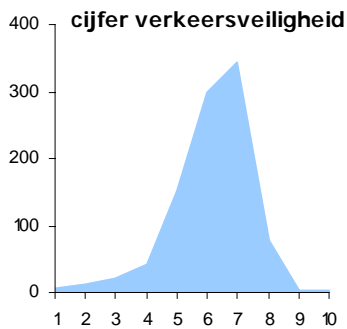
### *verkeersveiligheid*

Hoe ervaart men de verkeersveiligheid in Zaanstad als deelnemer aan het verkeer? In de figuur hiernaast is te zien dat relatief veel automobilisten de veiligheid als goed of als redelijk ervaren. Dit geldt in iets mindere mate ook voor de voetgangers. De



fietzers beoordelen de verkeersveiligheid minder positief en zeggen deze vaker redelijk of matig te vinden. Opvallend is dat de motorrijders – net als de fietsers - de verkeersveiligheid vaker als slecht ervaren dan de automobilisten en voetgangers.

Er is overigens ook verband tussen de leeftijd van de panelleden en hun oordeel over de ervaren veiligheid: ouderen (65+) hebben vaker matig of slecht ingevuld dan de jongeren. Het maakt hierbij niet uit of men automobilist, voetganger of fietser is.



Het panel geeft gemiddeld een 6,1 voor de verkeersveiligheid. Dit lijkt een magere score, maar zoals uit de grafiek hiernaast blijkt is men gematigd positief. Het grootste deel van het panel (36%) geeft een zeven, 31% een zes en 16% een vijf. Overigens delen mannen gemiddeld een hoger cijfer uit (6,3) dan vrouwen (6,0).

Is de verkeersveiligheid er de laatste jaren beter op geworden? 40% van het panel vindt van niet, 22% vindt van wel en voor 38% van het panel is er geen verschil. Het zijn relatief veel vrouwen die vinden dat het onveiliger is geworden (45%).

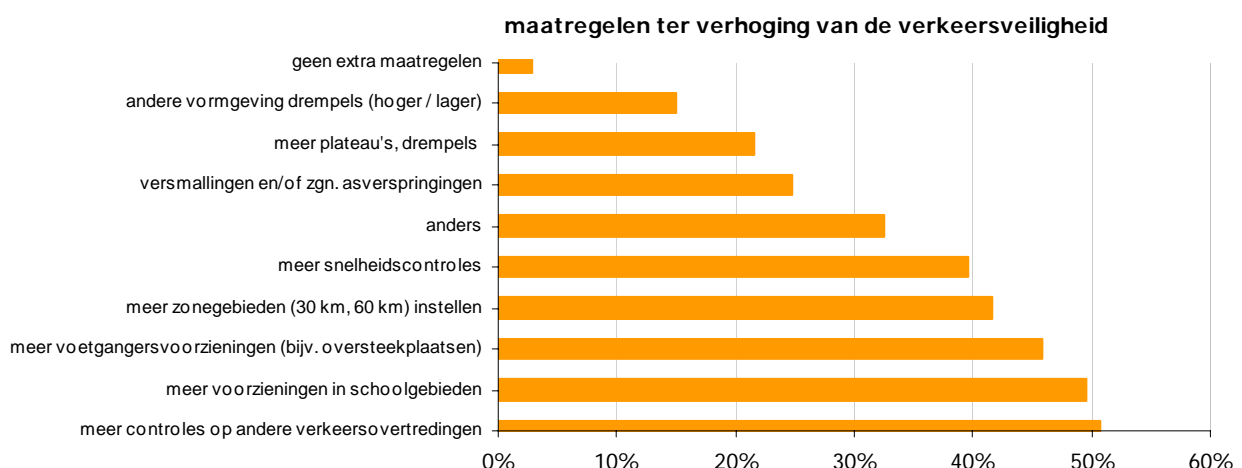
De ervaren verkeersveiligheid kan o.a. beïnvloed zijn door overlast in het verkeer, bijv. door de snelheid van het verkeer en/of agressief verkeersgedrag. In welke mate ervaren panelleden deze overlast? Bijna de helft van het panel vindt dat agressief verkeersgedrag soms voorkomt, en één kwart zegt zelfs dat het vaak voorkomt. Van dit kwart vinden relatief meer panelleden dat de verkeersveiligheid er de laatste jaren op achteruit is gegaan. Ongeveer veertig procent van het panel vindt ook dat overlast door snelheid vaak resp. soms voorkomt. En ook nu zegt het paneldeel, dat vindt dat snelheidsoverlast vaak voorkomt, dat de verkeersveiligheid er onveiliger op is geworden.

Vrijwel iedereen in het panel is het er mee eens dat handhaving door de politie als onderdeel van de verkeersveiligheid, voorlichtingscampagnes (bijv. "De scholen zijn weer begonnen" of fietsverlichtingscampagnes) en verkeerseducatie op scholen (heel) belangrijk is.

De prioriteit op het gebied van verkeersveiligheid moet volgens het panel uitgaan naar de woongebieden (74%). Voor bijna een vijfde geldt dit voor de ontsluitingswegen en voor maar een klein deel naar het buitengebied. Opmerkelijk is dat het juist de respondenten zijn die de prioriteit bij de ontsluitingswegen leggen, vinden dat de veiligheid er niet beter op is geworden. Een verklaring hiervoor ligt niet direct voor de hand.

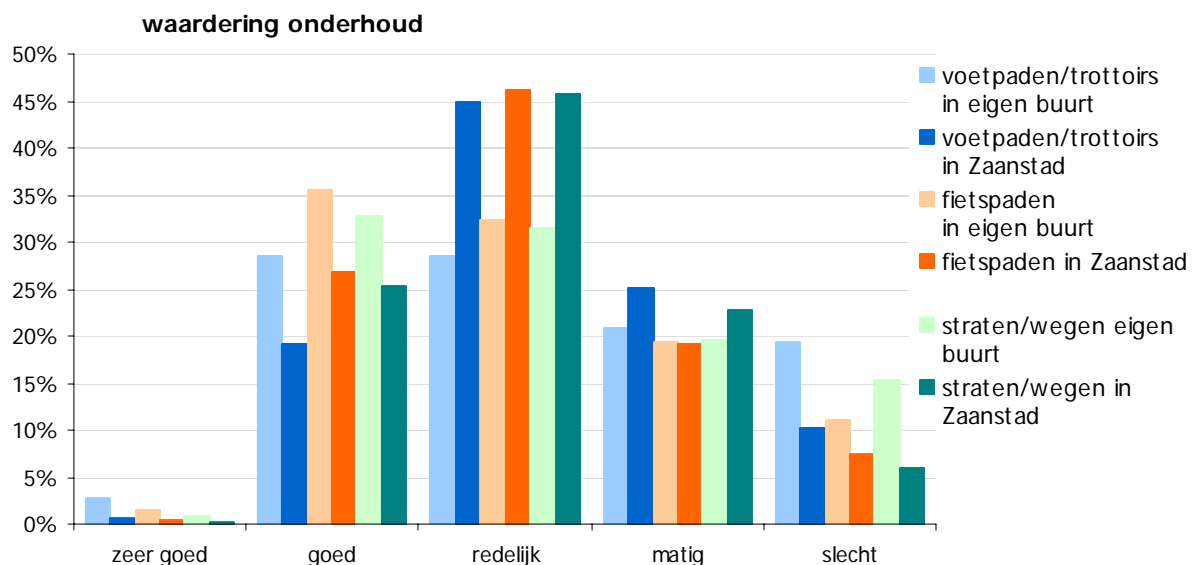
#### *maatregelen en onderhoud in relatie tot verkeersveiligheid*

Vrijwel het gehele panel vindt dat zowel de staat van het onderhoud als de inrichting van de weg (zeer) belangrijk is in relatie tot verkeersveiligheid (95% resp. 96%) voor de verkeersveiligheid. Op verkeersveiligheid kan worden gestuurd door tal van verkeersmaatregelen. Het panel is een



aantal maatregelen voorgelegd met de vraag welke men noodzakelijk vindt om de verkeersveiligheid te vergroten. In de figuur hierboven staan de scores op deze maatregelen. (Nagenoeg) de helft van het panel kiest voor maatregelen als meer controles op andere dan snelheidsovertredingen (bijvoorbeeld door rood licht rijden), meer voorzieningen voor verkeersveiligheid in schoolgebieden en meer voetgangersvoorzieningen (bijvoorbeeld oversteekplaatsen). Ook kiest men voor meer 30 of 60 km-zonegebieden en snelheidscontroles (beide rond de 40%). Men is in mindere mate voor maatregelen die met de inrichting van de wegen te maken heeft, zoals het aanleggen van (andersvormige) drempels, versmallingen of zgn. asverspringingen. Ruim 300 respondenten hebben nog een opmerking gemaakt over de maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Een kleine greep hieruit:

- De weg (Dorpsstraat Assendelft) is eigenlijk te smal voor fietsers en twee richtingen autoverkeer. Het resultaat is niet dat auto's op zo'n smalle weg die ze delen met fietsers, langzamer rijden. (zoals men vaak bij de verkeersplanners denkt. Het levert door versmalling juist meer risico op voor fietsers! Dus geen versmalde wegen die auto's en fietsers delen.
- Aanpakken van fietsen over de stoep, fietsen aan de verkeerde kant van de weg, laks en onvoorzichtig gedrag van met name fietsers, bijzonder ergerlijk.
- Bij omleggingen veel betere bewijzing aanbrengen; deze is soms abominabel slecht (onduidelijk en/of te laat en/of slechts eenmalig terwijl herhaling is aangewezen).
- Fout parkeren bij scholen het lukraak parkeren van ouders die hun kind naar school brengen.
- Meer op en afritten op stoepen, voor scootmobielen, nu is het zo dat deze vaak ontbreken of alleen maar aan het begin zijn van een stoep.
- Optimalere afregeling verkeerslichten (groene golf) waardoor onnodig hardrijden om het volgende licht te halen of door rood rijden (omdat al drie keer achter elkaar gestopt moest worden) wordt voorkomen.



Tot slot het oordeel over het onderhoud van een aantal verkeerselementen binnen de eigen wijk en in Zaanstad (zie figuur). De licht gekleurde staven betreffen de onderdelen in de eigen buurt, de donkergekleurde staven betreffen Zaanstad. De onderdelen in de eigen buurt worden relatief vaker als (zeer) goed beoordeeld dan de onderdelen in Zaanstad als geheel. Maar opvallend is wél dat de fietspaden en de straten en wegen in de eigen buurt door relatief meer respondenten een slechte kwalificatie krijgen. Wat betreft de voetpaden en trottoirs gaat het zeker om twintig procent van het panel die het onderhoud slecht waardeert. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat men juist de eigen buurt goed kent zodat oneffenheden vaker opvallen.

Bijna de helft van het panel heeft met betrekking tot dit onderwerp nog suggesties gedaan. Deze zijn doorgegeven aan de betreffende afdeling.

### *conclusies*

Het panel is betrokken bij dit onderwerp. Dit blijkt uit de grote hoeveelheid suggesties voor andere dan genoemde maatregelen en suggesties in het algemeen voor dit onderwerp.

Met gemiddeld een 6,1 geeft men een mild oordeel over de verkeersveiligheid in het algemeen. Relatief veel automobilisten ervaren de verkeersveiligheid als goed cq. redelijk. In iets mindere mate geldt dit ook voor de voetgangers. De fietsers vinden de verkeersveiligheid vaker redelijk tot matig. Wellicht heeft dit te maken met de eigen kwetsbaarheid. Ouderen (65+) vinden vaker dat de verkeersveiligheid matig is of slecht dan jongeren, ongeacht of men automobilist, voetganger of fietser is.

Bijna de helft van het panel vindt dat agressief verkeersgedrag soms voorkomt. Volgens één kwart komt het zelfs vaak voor. Ongeveer veertig procent van het panel vindt ook dat overlast door snelheid van het verkeer vaak resp. soms voorkomt. Degenen die vaker deze vormen van overlast ondervinden zijn vaker van mening dat de verkeersveiligheid er op achteruit is gegaan, de laatste tijd.

Maatregelen die het panel het meest voorstaat zijn meer controles op verkeersovertredingen en meer voorzieningen voor verkeersveiligheid in schoolgebieden en meer voetgangersvoorzieningen.

Statistiek en Onderzoek  
Juni 2008