

Publiekspanel Rijkswegen Noord

Resultaten peiling 4 december 2017



Rijkswegen Noord 19 februari 2018

Rijkswaterstaat Noord-Nederland, de Politie eenheid Noord-Nederland en het Openbaar Ministerie Noord-Nederland maken zich sterk voor de veiligheid op de rijkswegen van Drenthe, Friesland en Groningen. Door samen te werken willen de partners de verkeersveiligheid op de noordelijke rijkswegen verbeteren. Daarbij zoeken zij ook de samenwerking met andere overheden en instanties in Noord-Nederland.

Resultaten peiling 4 publiekspanel Rijkswegen Noord

Van 30 november tot en met 11 december 2017 is de vierde vragenlijst naar het publiekspanel Rijkswegen Noord gestuurd. Er zijn 857 panelleden uitgenodigd en er hebben 528 respondenten daadwerkelijk deelgenomen. Dat is een respons van 62 procent, iets meer dan op de vorige peiling van mei 2017 (58 procent) en minder dan op de eerste peiling in april 2016 (75 procent).

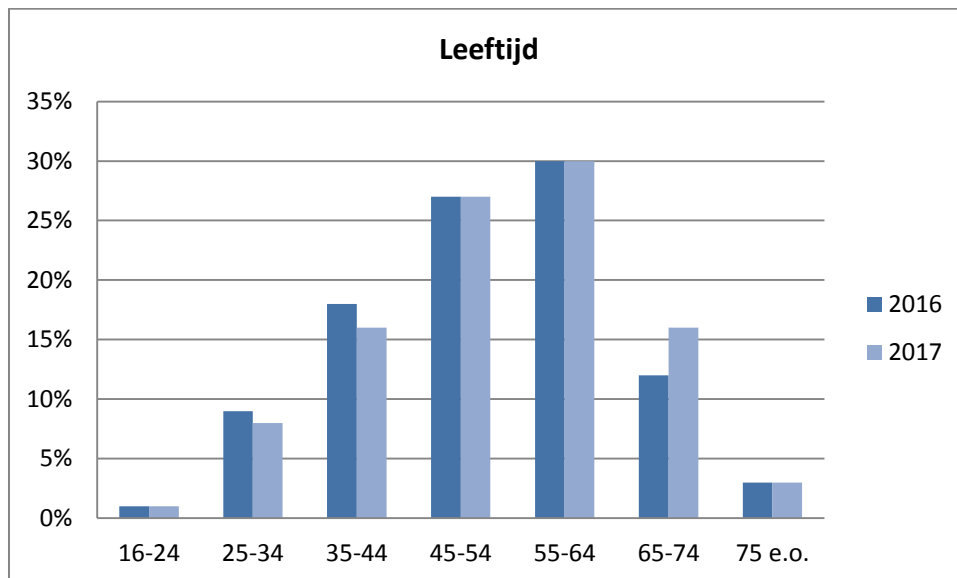
De resultaten uit het publiekspanel leveren waardevolle inzichten voor de betrokken partners. Het betreft echter geen wetenschappelijk onderzoek. De resultaten die hier genoemd worden zijn dan ook niet wetenschappelijk bewezen, maar geven slechts indicaties van de meningen van weggebruikers.

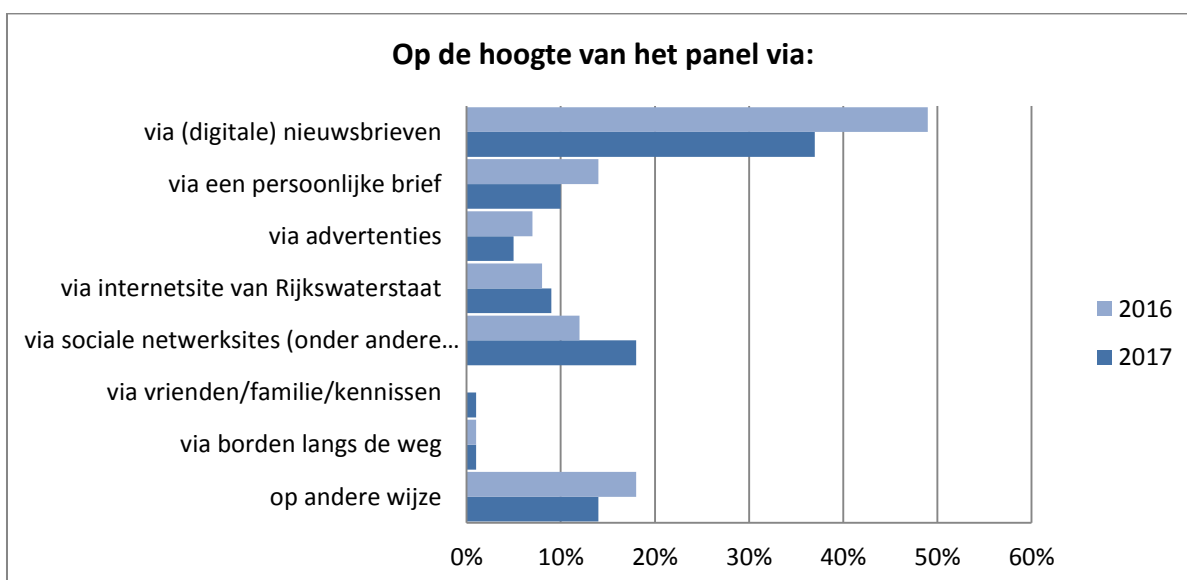
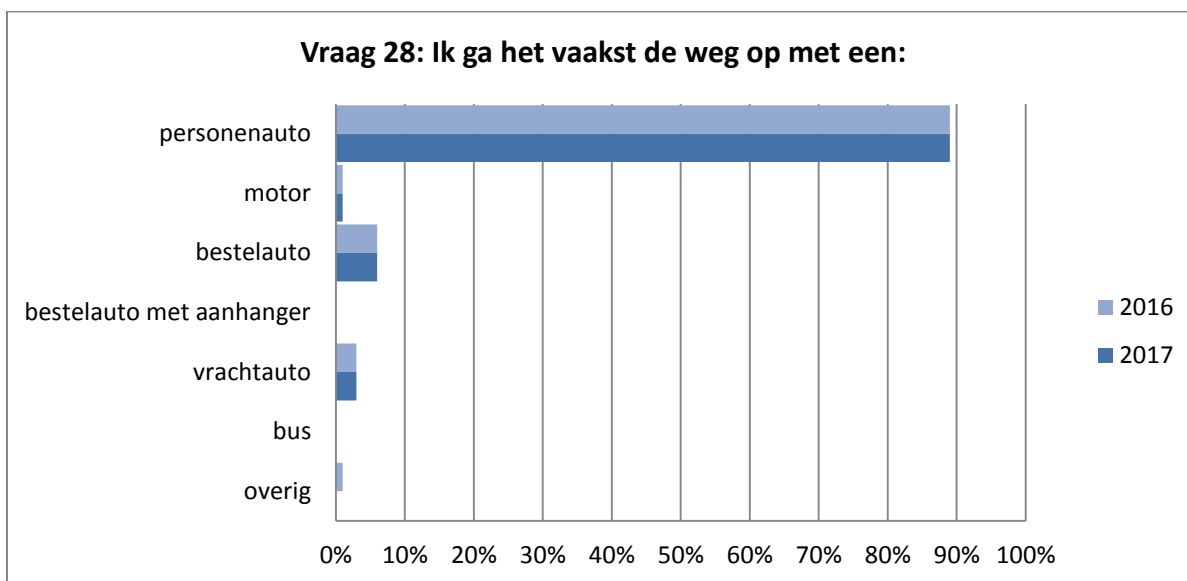
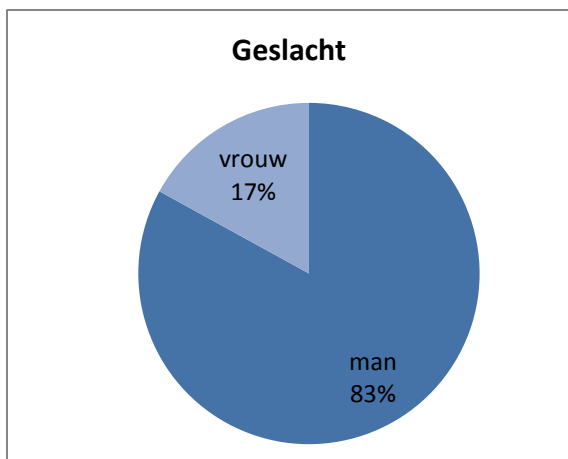
Hieronder staan de algemene eigenschappen van de respondenten. Daarna volgen de antwoorden op de inhoudelijke vragen. Die antwoorden zijn geclusterd in zes thema's: Doel en gebruik auto(snel)weg, Veiligheid, Bebording en voorzieningen, Gedrag en snelheid op auto(snel)wegen, Rol Rijkswaterstaat en politie en Lijnbussen en vrachtwagens.

Profiel van de respondent

De gemiddelde respondent van de vierde peiling van het Publiekspanel Rijkswegen Noord-Nederland is een mannelijke autobestuurder tussen de 45 en 64 jaar oud, die de autosnelweg vooral gebruikt voor privéverkeer en woon-werkverkeer, in de ochtend- en avondspits. Hij rijdt vooral naar bestemmingen in Groningen en Friesland, in een auto die privé-eigendom is en waarmee per jaar tussen de 10.000 en 30.000 kilometer wordt gereden.

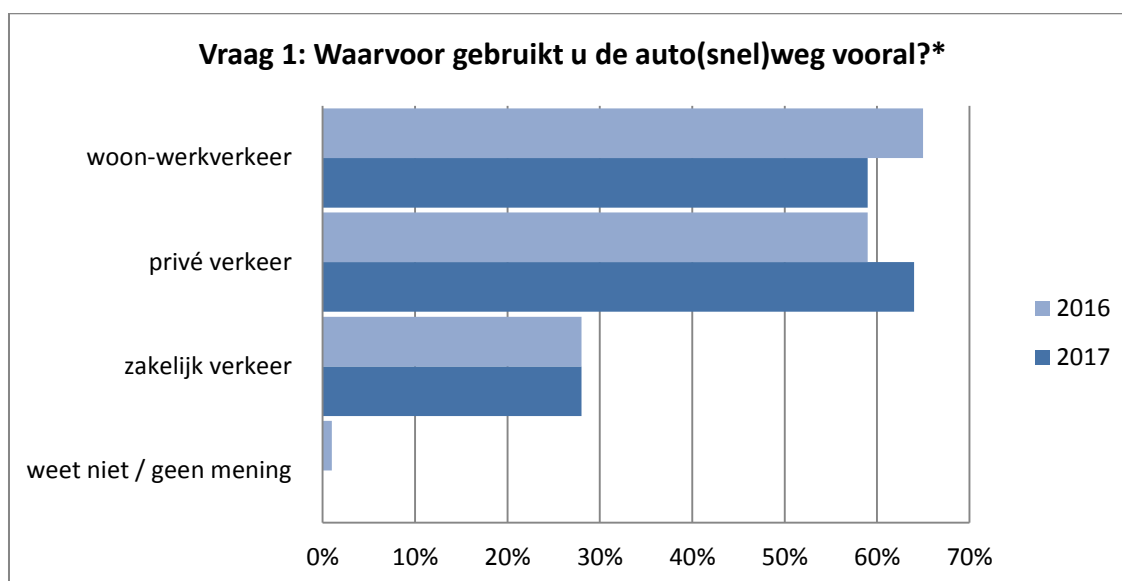
Dit profiel is hetzelfde ten opzichte van de gemiddelde respondent van de eerste peiling in april 2016. Onderstaande grafieken laten de cijfers zien wat betreft leeftijd, geslacht en soort vervoermiddel. Daarbij valt in de grafiek Leeftijd op, dat er een kleine stijging is in het aantal mensen tussen 65 en 75 jaar ten opzichte van de eerste peiling in april 2016. De stijging gaat ten koste van het aantal mensen tussen 25 en 45 jaar.





De meeste respondenten kennen het panel via een (digitale) nieuwsbrief. Ten opzichte van de eerste peiling zijn dat nu minder mensen en is het aantal mensen dat het panel via sociale netwerksites kent, gestegen.

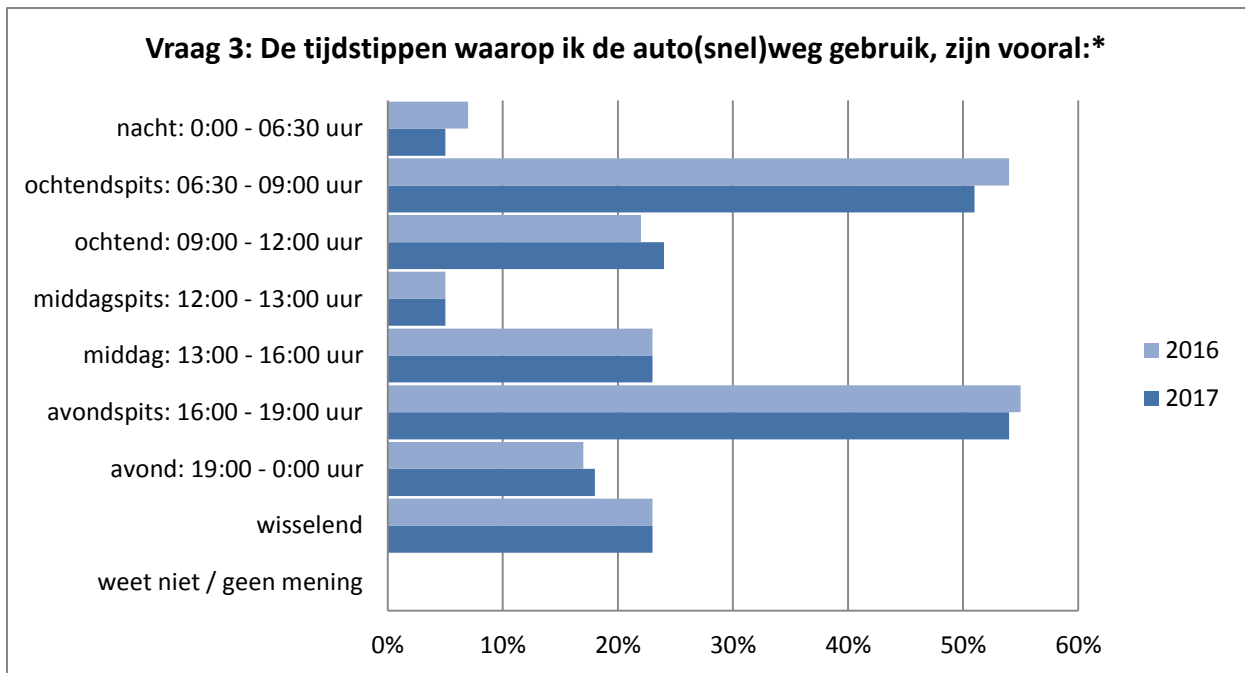
Deel 1: Doel en gebruik auto(snel)weg



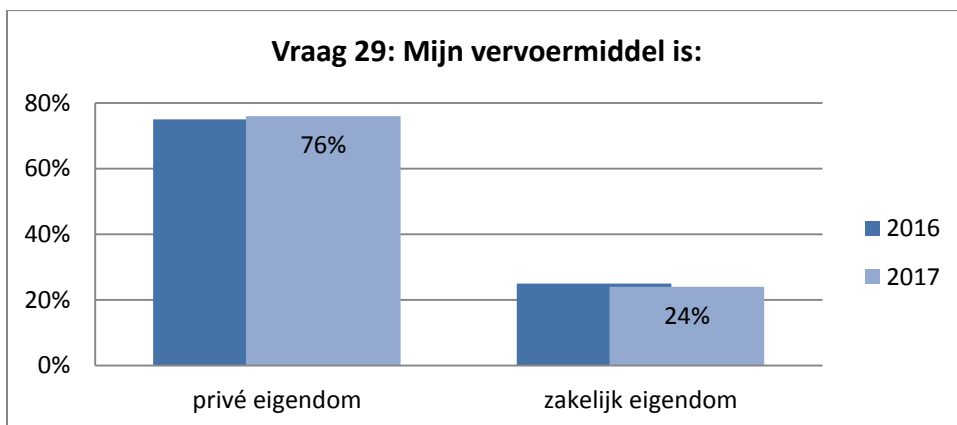
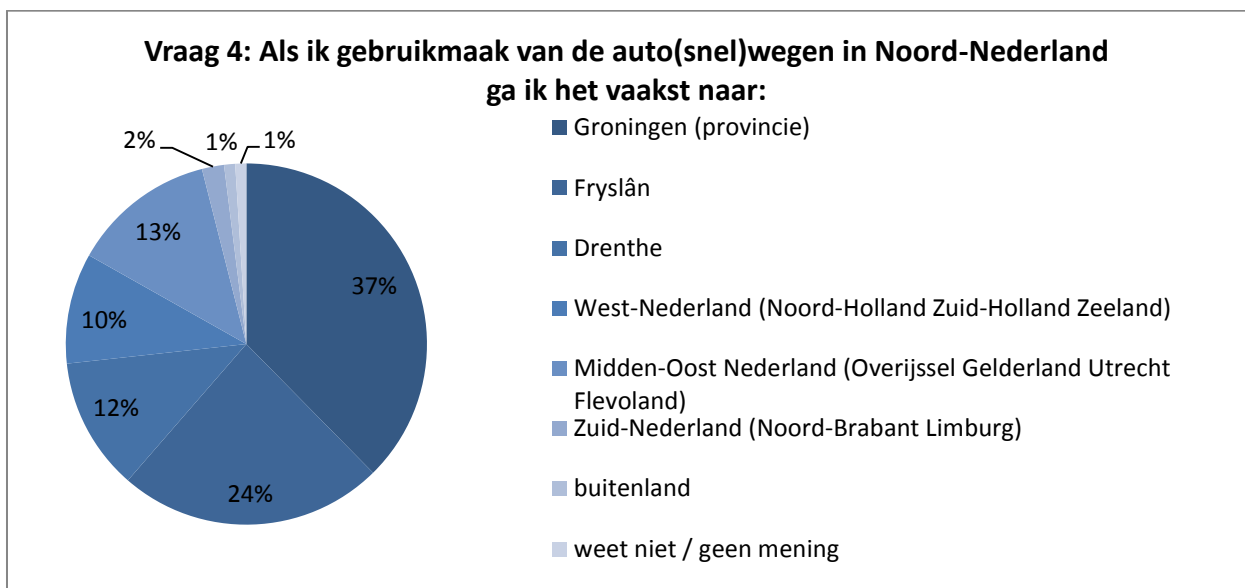
*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.

Vraag 2: In Noord-Nederland gebruik ik vooral:*	2016	2017
A6 Lemmer-Joure, knooppunt A7 v.v.	15%	13%
A7 Monument Afsluitdijk - Zurich knooppunt A31 v.v.	6%	6%
A7 Zurich, knooppunt A31 - Heerenveen knooppunt A32 v.v.	8%	6%
A7 knooppunt Joure (A6)- knooppunt Heerenveen (A32) v.v.		17%
A7 Heerenveen, knooppunt A32 - Drachten, knooppunt N31 v.v.	28%	23%
A7 Drachten, knooppunt N31 - Groningen, knooppunt Julianaplein v.v.	43%	34%
N7 Groningen, knooppunt Julianaplein - Groningen, afsl. Westerbroek v.v.	19%	17%
A7: Groningen, afslag Westerbroek - Zuidbroek, knooppunt N33 v.v.	23%	19%
A7: Zuidbroek, knooppunt N33 - Winschoten, op-/afrit v.v.	12%	12%
A7 Winschoten, op-/afrit - Bad Nieuweschans, Duitse grens v.v.	5%	5%
A28 Meppel, knooppunt Lankhorst - Hogeveen, knooppunt A37	9%	11%
A28 Hogeveen, knooppunt A37 - Assen, knooppunt N33	12%	15%
A28 Assen, knooppunt N33 - Groningen, knooppunt Julianaplein,	20%	18%
A32 Meppel, knooppunt Lankhorst - Heerenveen, knooppunt A7 v.v.	6%	9%
A32 Heerenveen, knooppunt A7 - Leeuwarden, knooppunt A/N31	10%	8%
N31 Drachten, knooppunt A7 - Leeuwarden, knooppunt Werpsterhoek	13%	9%
A31/N31 Leeuwarden, knooppunt Werpsterhoek - Franeker, afslag v.v.	4%	4%
A31 Franeker, afslag - Zurich, knooppunt A7	2%	1%
N33 Assen, knooppunt A28 - Zuidbroek, knooppunt A7 v.v.	18%	16%
N33 Zuidbroek, knooppunt A7 - Appingedam, op-/afrit	6%	5%
N33 Appingedam, op-/afrit - Eemshaven v.v.	3%	3%
A37 Hogeveen, knooppunt A28 - Zwartemeer, Duitse grens	3%	4%
N48 Hogeveen, knooppunt A28 - Overijsselse grens	2%	1%
Geen van deze wegen	1%	4%

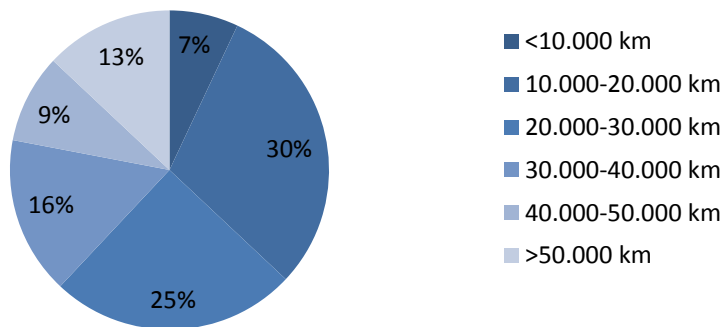
*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.



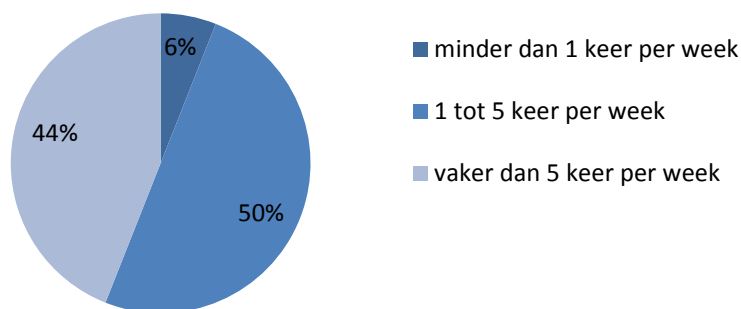
*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven, maximaal drie.



Vraag 30: Hoeveel kilometer rijdt u jaarlijks met het voertuig dat u het vaakst gebruikt?



Vraag 31: De auto(snel)weg gebruik ik gemiddeld:



Conclusies doel en gebruik auto(snel)weg

Auto(snel)wegen worden vooral gebruikt voor privéverkeer en woon-werkverkeer. Dat is vergelijkbaar met de peiling van april 2016, met het verschil dat er toen iets meer woon-werkverkeer dan privéverkeer is geantwoord. De volgende zes weggedeelten van auto(snelwegen in Noord-Nederland worden het meest gebruikt:

- A7, Drachten, knooppunt N31 – Groningen, knooppunt Julianaplein vv
- A7, Heerenveen, knooppunt A32 – Drachten, knooppunt N31 vv
- A7, Groningen, afslag Westerbroek – Zuidbroek, knooppunt N33 vv
- A28, Assen, knooppunt N33 – Groningen, knooppunt Julianaplein
- A7, knooppunt Joure (A6) – knooppunt Heerenveen (A32) vv
- N7, Groningen, knooppunt Julianaplein – Groningen, afslag Westerbroek vv

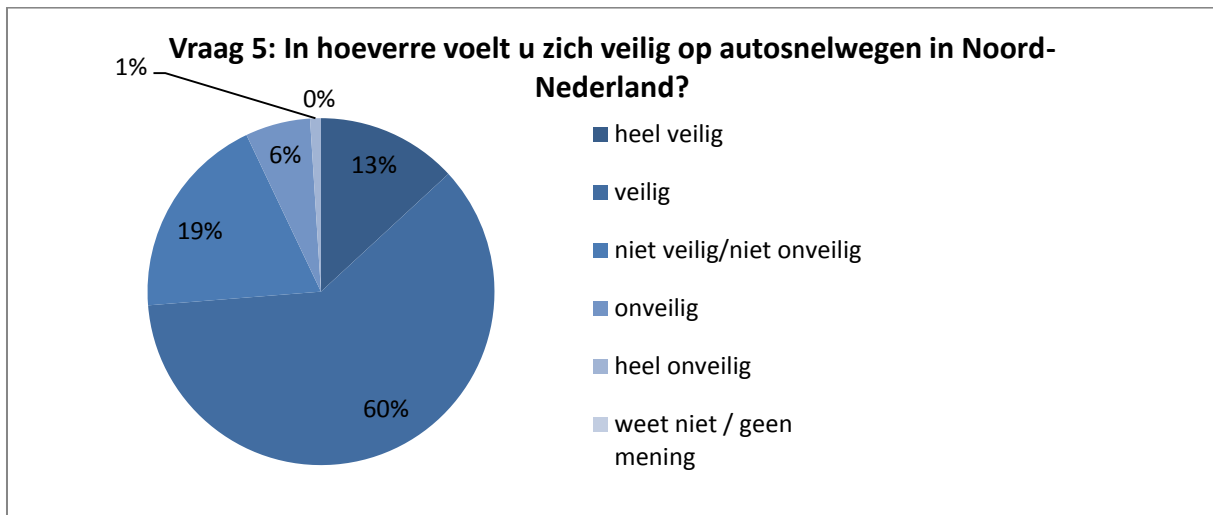
In vergelijking met de eerste peiling in april 2016 is het weggedeelte van de A7 tussen Joure en Heerenveen nieuw in bovenstaande opsomming. Dit was in de eerste peiling geen antwoordmogelijkheid. Het weggedeelte is nu , even vaak genoemd als de N7 tussen het Julianaplein en de afslag Westerbroek.

De meeste respondenten rijden tussen 06.30 en 09.00 uur (ochtendspits) en tussen 16.00 – 19.00 uur (avondspits) op auto(snel)wegen, net als uit de eerste peiling bleek. De meest gekozen bestemmingen zijn de provincies Groningen en Friesland. Vergeleken met de peiling in april 2016 rijdt nu minder verkeer naar Groningen en meer naar de provincie Drenthe en de regio's West- en Midden- en Oost-Nederland (respectievelijk 12, 10 en 13 procent in plaats van 9, 9 en 9 procent).

De respondenten gaan het vaakst de weg op met een personenauto die privé-eigendom is. De meeste mensen rijden 10.000 tot 30.000 km per jaar. De auto(snel)weg gebruikt men 1 tot 5 keer per week of vaker dan 5 keer per week. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met de eerste peiling; de respondenten gebruiken de auto(snel) wel iets minder dan uit die peiling bleek.

Deel 2: Veiligheid

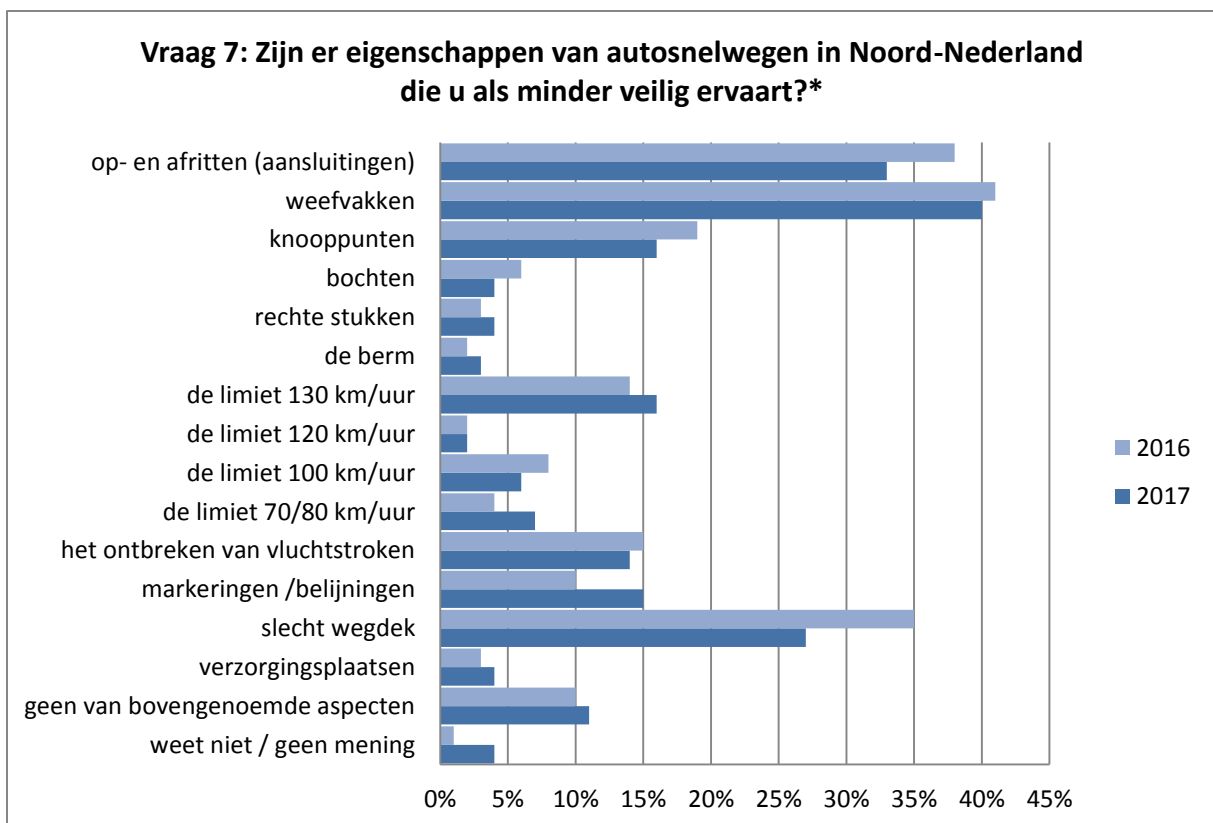
Autosnelwegen



Vraag 6: Waarom voelt u zich (heel) onveilig? (vervolg op vraag 5)

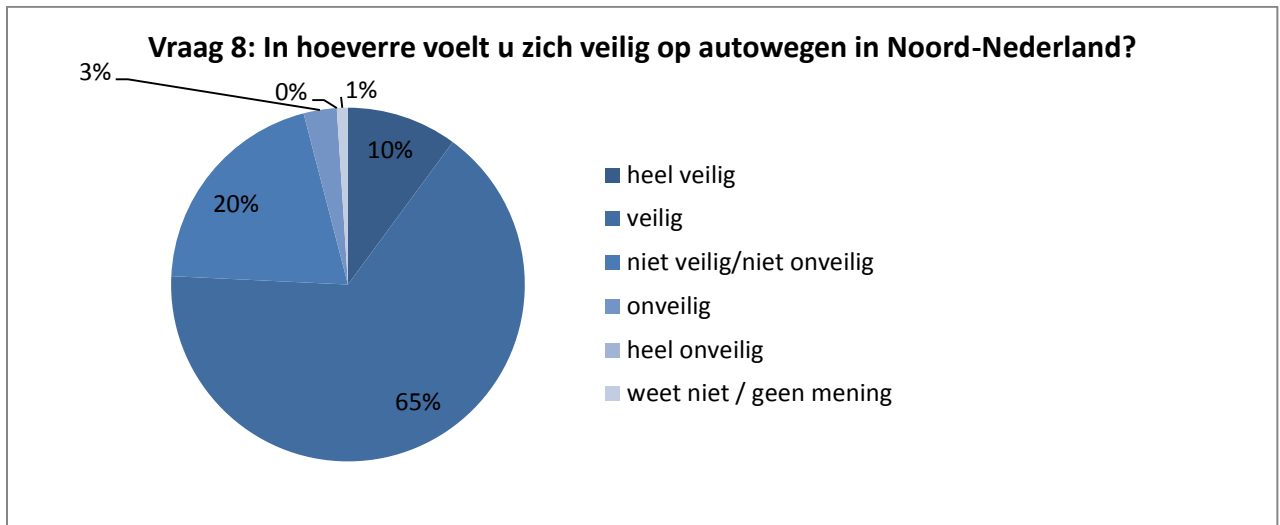
Belangrijkste redenen samengevat (zie bijlage voor alle antwoorden van 36 personen):

- Te hard rijden
- Bumperkleven
- Drukte
- Asociaal rijgedrag van medeweggebruikers
- Afleiding, met name door telefoon
- Veel ongelukken



*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.

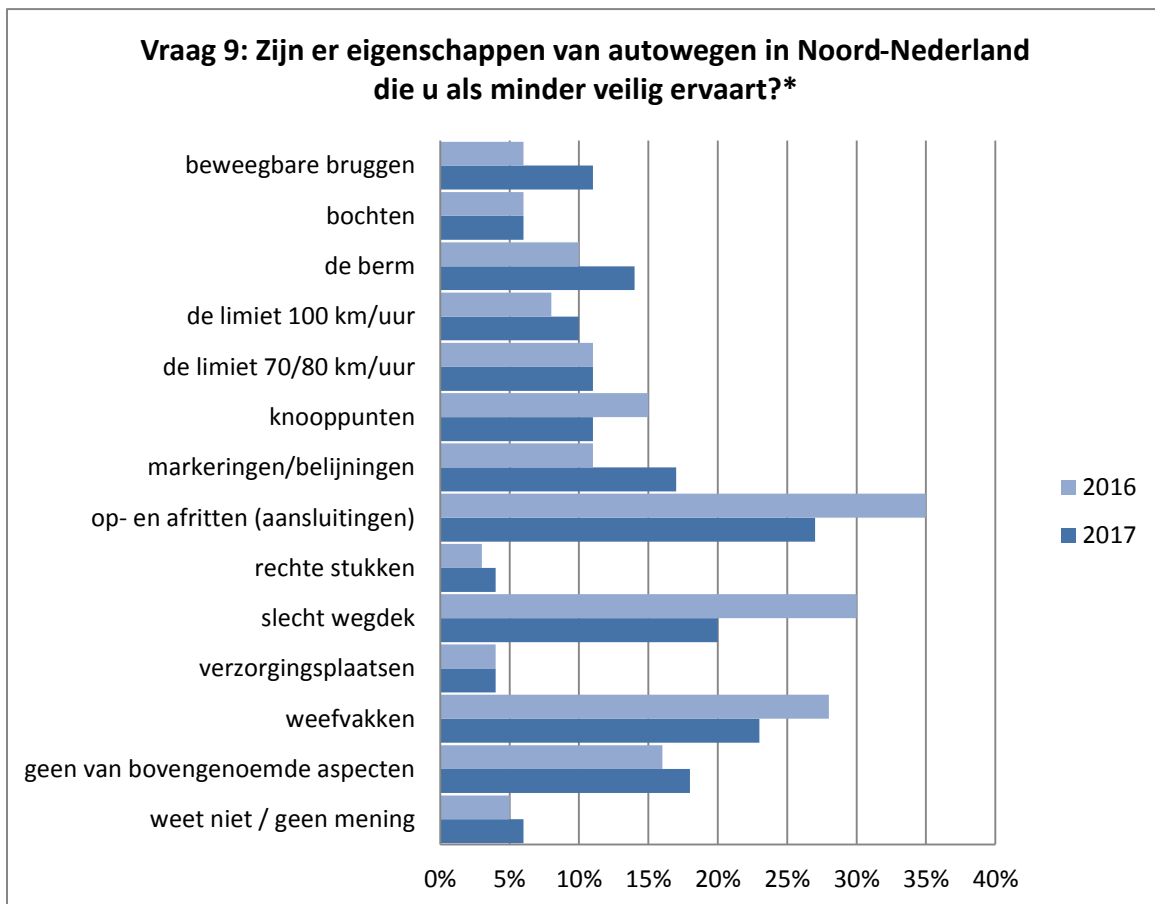
Autowegen



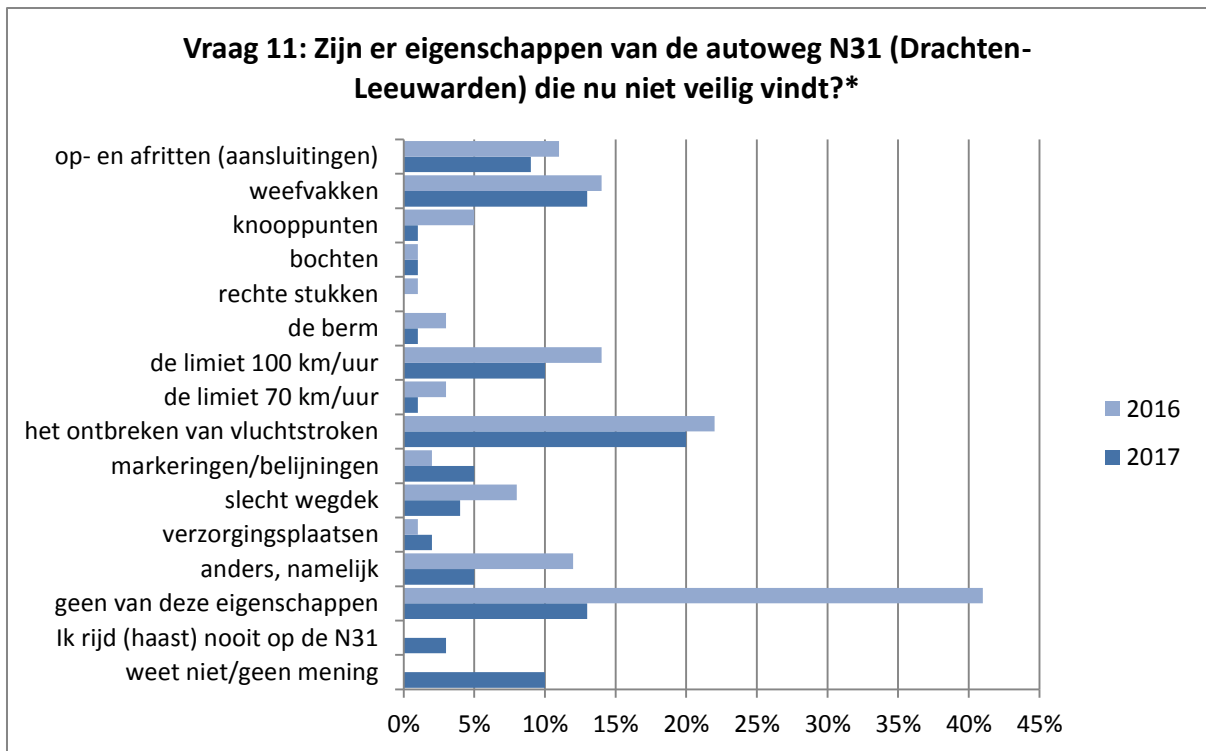
Vraag 8b: Waarom voelt u zich (heel) onveilig? (vervolg op vraag 8)

Belangrijkste redenen samengevat (zie bijlage voor alle antwoorden van 19 personen):

- Gevaarlijk inhalen
- Geen scheiding van rijbanen
- Agressief rijgedrag
- Bumperkleven
- Asociaal rijgedrag van medeweggebruikers



*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.



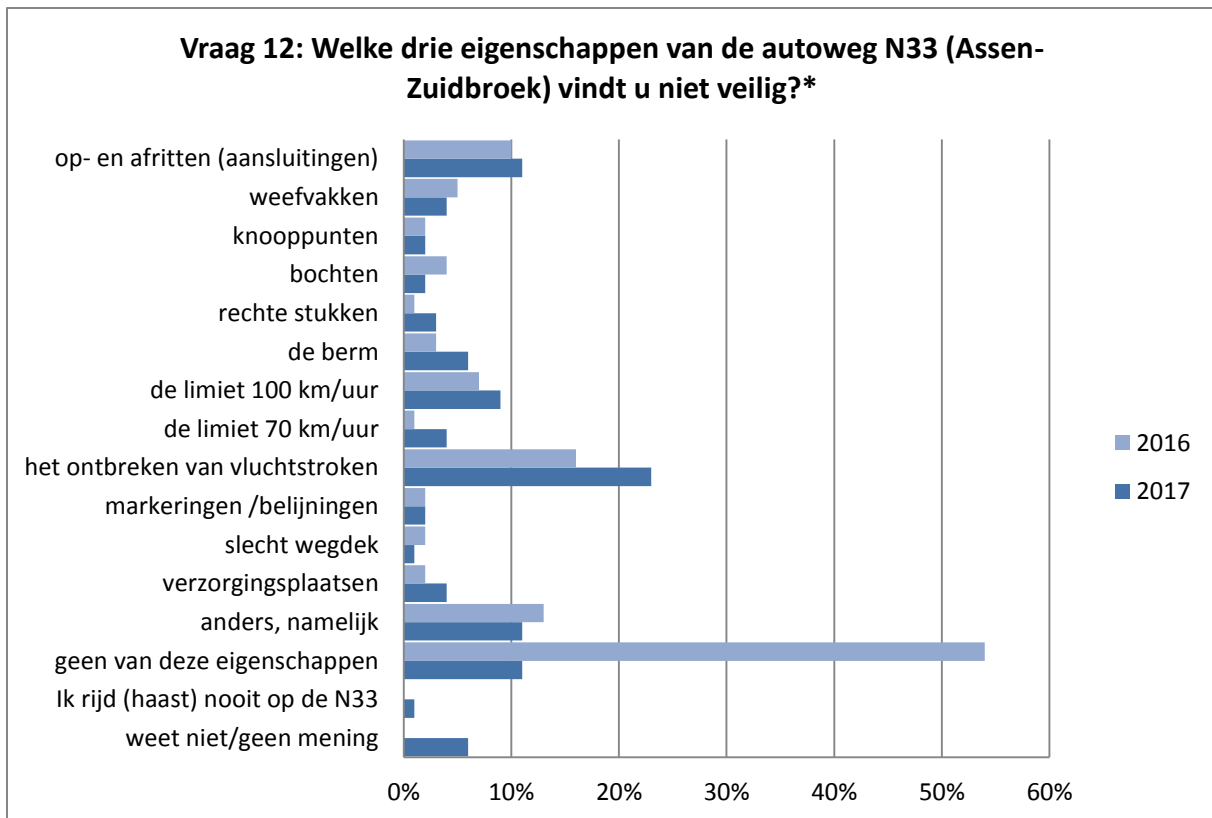
**Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven, maximaal drie.*

In 2016 is vraag 11 door alle respondenten beantwoord. In 2017 is deze vraag alleen beantwoord door de respondenten die de N31 hadden aangevinkt bij vraag 2 over waar ze veel rijden, 98 van de 528 personen. Dit verklaart het grote verschil bij de antwoordoptie 'geen van deze eigenschappen'. De invulling van het antwoord 'Anders, namelijk' op vraag 11 is te lezen in de bijlage.

Vraag 11b: Wat is de reden dat u de aangegeven eigenschappen onveilig vindt? (vervolg op vraag 11)

Belangrijkste antwoorden samengevat (zie bijlage voor alle antwoorden van 41 personen):

- Te krappe weefvakken in combinatie met gevaarlijk in- en uitvoeggedrag
- Ontbreken van een vluchtstrook en uitwijkmogelijkheid bij pech
- Snelheidsverschillen door te hard rijden en mensen die zich aan de limiet houden
- Limiet van 100 km/uur is te langzaam
- Slechte belijning



**Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.*

Vraag 12 is alleen beantwoord door de respondenten die de N33 hadden aangevinkt bij vraag 2 over waar ze veel rijden, 174 van de 528 personen. Dit was niet het geval in de vragenlijst van 2016, wat het grote verschil verklaart bij de optie 'geen van deze eigenschappen'.

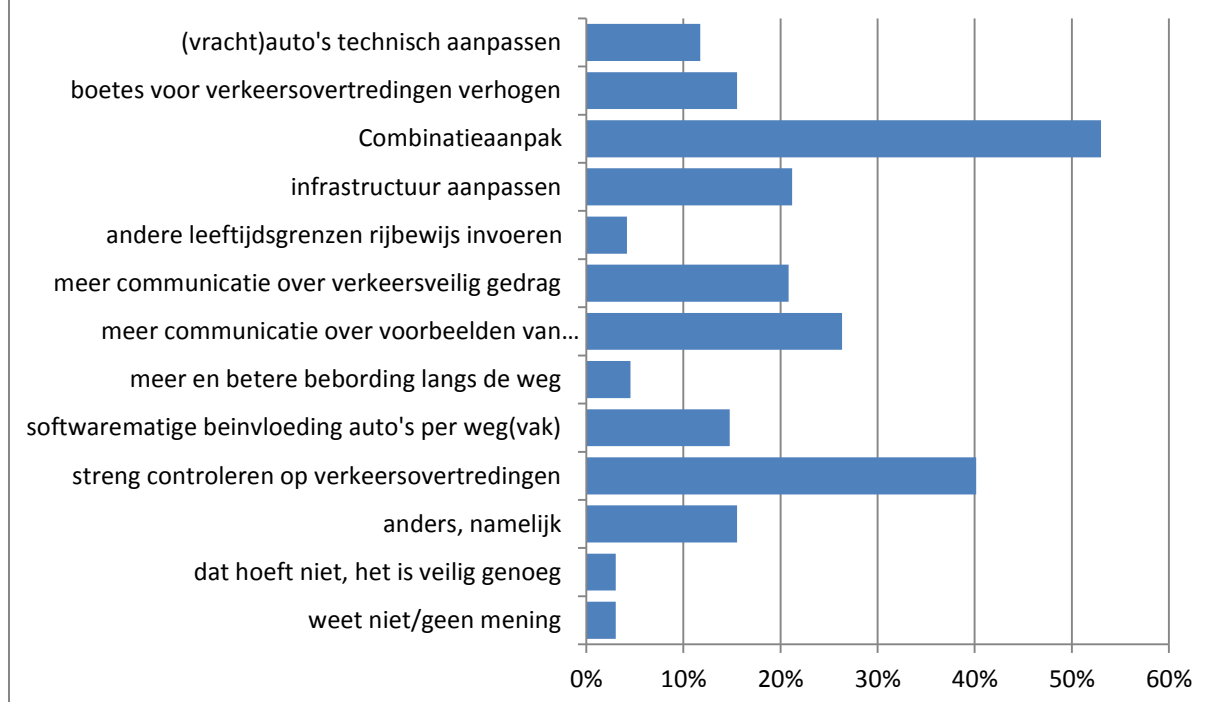
De invulling van het antwoord 'Anders, namelijk' op vraag 12 is te lezen in de bijlage.

Vraag 12b: wat is de reden dat u deze eigenschappen onveilig vindt? (vervolg op vraag 12)

Belangrijkste antwoorden samengevat (zie bijlage voor alle antwoorden van 75 personen):

- Ontbreken van vluchtstrook, uitwijkmogelijkheid en plaats om met pech te staan
- Te hard rijden
- Limiet van 100 km/uur is te langzaam
- Korte in- en uitvoegstroken
- Met te lage snelheid invoegen

Vraag 23: Wat vindt u de beste manier om de verkeersveiligheid te bevorderen?



Vraag 27: Heeft u met betrekking tot de verkeersveiligheid op rijkswegen in Noord-Nederland nog suggesties of tips?

Deze vraag heeft erg uiteenlopende antwoorden. Veelgenoemd zijn extra handhaving (op onder meer afleiding, bumperkleven en snelheid) en het aanpassen van de weg, door bijvoorbeeld asfalt te vernieuwen/aan te leggen en belijning te verbeteren. Zie verder de bijlage voor de antwoorden.

Conclusies veiligheid

73 procent van de respondenten ervaart de autosnelwegen in Noord-Nederland als (heel) veilig. Dat is vergelijkbaar met de eerste peiling in 2016. De drie meest genoemde eigenschappen van autosnelwegen die als minder veilig worden ervaren, zijn (op volgorde van hoog naar laag): weefvakken, op- en afritten en slecht wegdek. De laatste eigenschap is wel veel minder vaak genoemd dan in april 2016; nu noemen mensen vooral 'markeringen/belijningen' vaker.

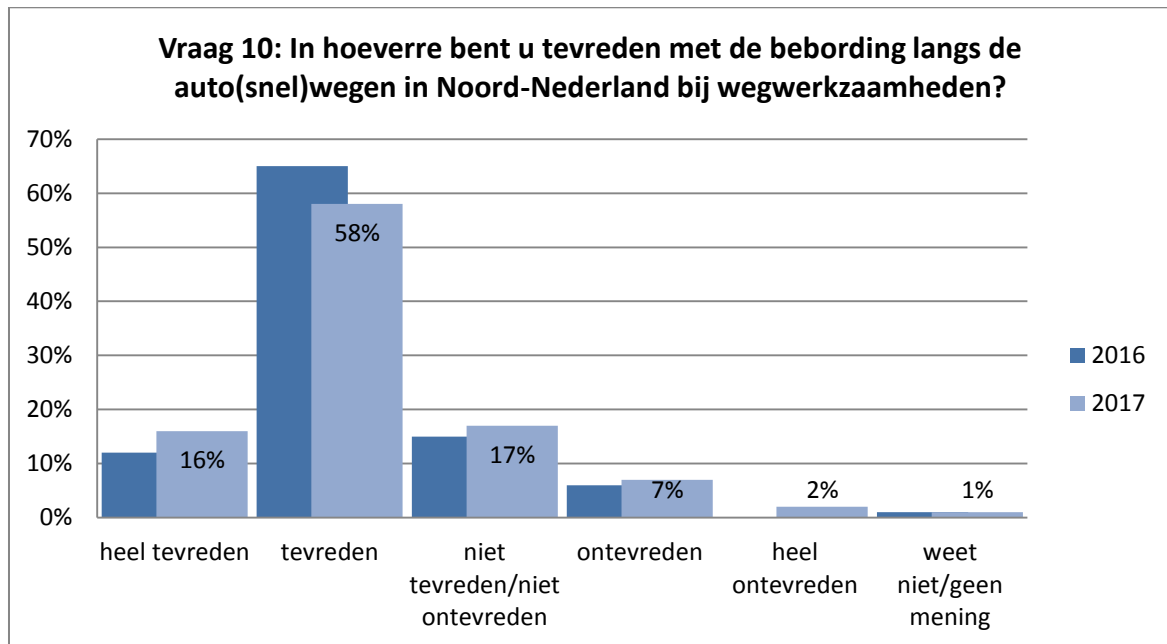
75 procent van de respondenten ervaart de autowegen in Noord-Nederland als (heel) veilig. De drie meest genoemde eigenschappen van autowegen die als minder veilig worden ervaren zijn dezelfde als in april 2016: weefvakken, op- en afritten en een slecht wegdek. Deze eigenschappen werden ook in april 2016 het meest genoemd. Het verschil is dat deze pijnpunten nu veel minder zijn genoemd, met name het slechte wegdek. Markeringen, de berm en beweegbare bruggen zijn nu veel meer genoemd.

Er is ook specifiek gevraagd naar de ervaren veiligheid op de N31 en de N33. Op de N31 wordt vooral het ontbreken van vluchtstroken als onveilig ervaren, door een vijfde van de respondenten op deze vraag. Daarnaast noemen ze te krappe weefvakken het meest, maar een net zo grote groep ervaart geen van de genoemde aspecten als onveilig op de N31. Op de vraag waarom mensen de genoemde eigenschappen onveilig vinden, noemen ze in combinatie met de weefvakken gevaarlijk in- en uitvoeggedrag en (het verschil in) snelheid. Voor de N33 zijn dat het ontbreken van vluchtstroken en de op- en afritten.

Meer dan de helft van de respondenten (53 procent) vindt een combinatieaanpak de beste manier om de verkeersveiligheid te bevorderen. In april 2016 was dat percentage 45 procent. Streng controleren

staat op de tweede plaats; dat antwoord is door 10 procent meer respondenten gegeven: 40 in plaats van 30 procent. Ook het percentage voor boetes verhogen is nu hoger: 16 in plaats van 9 procent.

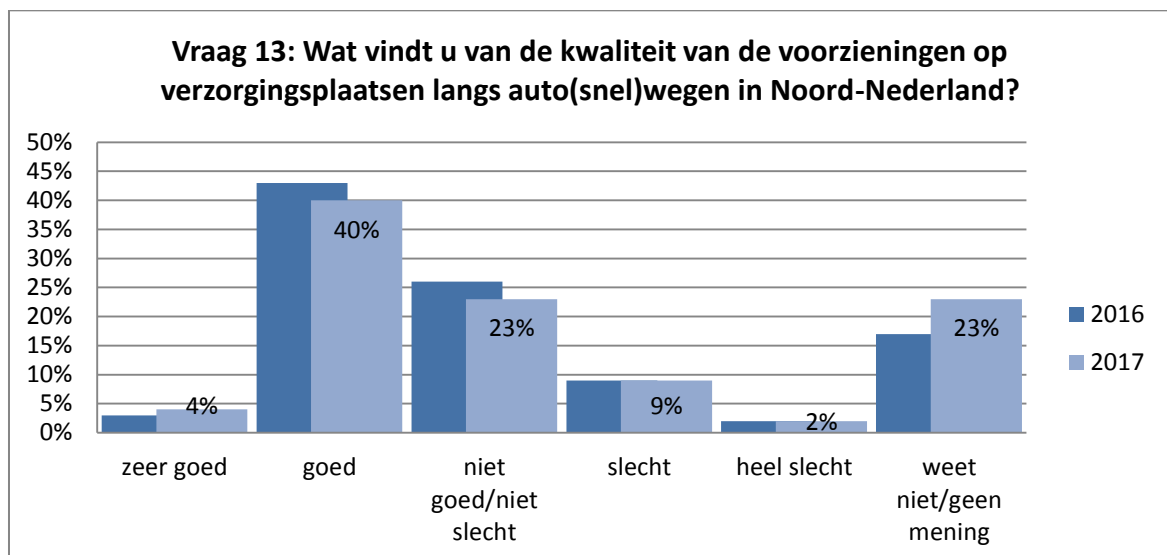
Deel 3: Bebording en voorzieningen



Vraag 10b: Indien u (heel) ontevreden bent, kunt u aangeven waarom? (vervolg op vraag 10)

Belangrijkste antwoorden samengevat (zie bijlage voor alle antwoorden van 47 personen):

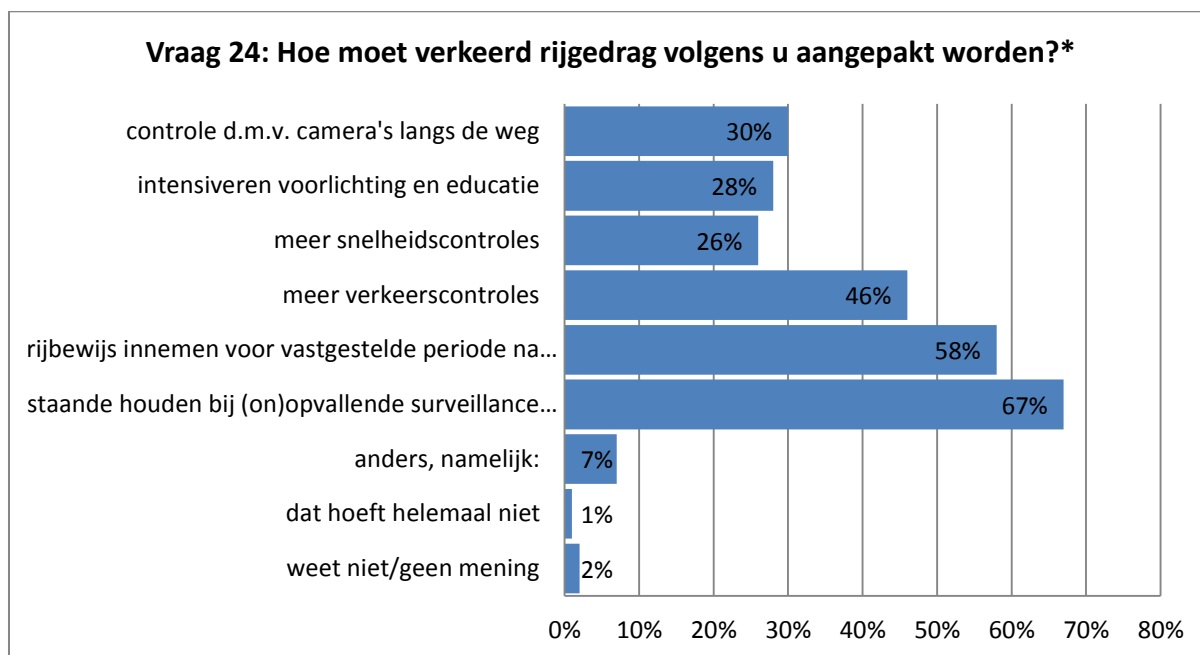
- Te veel borden
- Onvolledige, onduidelijke of slecht leesbare bebording
- Vaak geen einde werkzaamheden aangegeven
- Bebording terwijl er niet (zichtbaar) wordt gewerkt



Conclusies bebording en voorzieningen

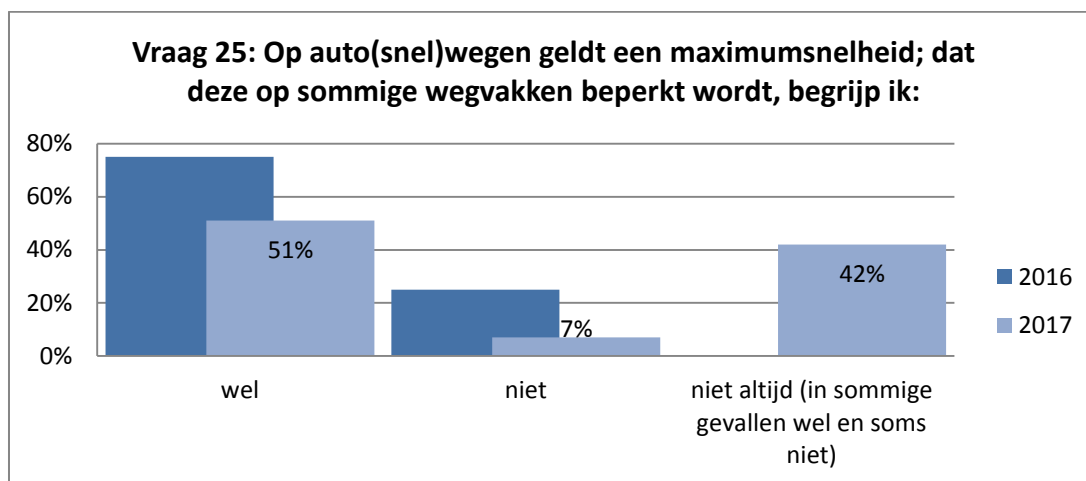
Over de bebording langs auto(snel)wegen bij wegwerkzaamheden zijn de meeste respondenten (heel) tevreden (74 procent), maar het percentage ligt iets lager dan bij de eerste peiling in april 2016 (77 procent). De respondenten die ontevreden zijn, zijn dat met name over te veel en onduidelijke bebording en bebording terwijl er niet (zichtbaar) wordt gewerkt. Over de kwaliteit van voorzieningen op verzorgingsplaatsen langs auto(snel)wegen zijn de meeste respondenten (heel) tevreden, vergelijkbaar met de eerste peiling. Iets meer mensen hebben nu 'Weet niet/geen mening' ingevuld.

Deel 4: Gedrag en snelheid op auto(snel)wegen



*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.

De invulling van het antwoord 'Anders, namelijk' op vraag 24 is te lezen in de bijlage. De percentages van vraag 24 kunnen niet worden vergeleken met de eerste peiling van april 2016, omdat toen slechts één antwoord gegeven kon worden. Het beeld van maatregelen die het meest gewenst zijn, is wel hetzelfde. Net als in april 2016 noemen de meeste mensen staandhouding door de politie, gevolgd door het innemen van het rijbewijs na drie zware overtredingen.



De antwoordmogelijkheid 'Niet altijd (in sommige gevallen wel en soms niet)' was alleen beschikbaar in de vierde peiling in november 2017.

Vraag 26: Op het aangegeven wegvak begrijp ik de snelheidsbeperking niet:*	2016	2017
A6 Lemmer-Joure, knooppunt A7 v.v.	4%	4%
A7 Monument Afsluitdijk - Zürich knooppunt A31 v.v.	8%	8%
A7 Zürich, knooppunt A31 - Heerenveen knooppunt A32 v.v.	4%	4%
A7 Heerenveen, knooppunt A32 - Drachten, knooppunt A31 v.v.	20%	15%
A7 Drachten - Groningen, knooppunt Julianaplein v.v.	9%	7%

A7 Groningen, knooppunt Julianaplein - Groningen, op-/afrit Westerbroek v.v.	5%	5%
A7: Groningen, afslag Westerbroek - Zuidbroek, knooppunt N33 v.v.	5%	0%
A7: Zuidbroek, knooppunt N33 - Winschoten, op-/afrit v.v.	3%	3%
A7 Winschoten, op-/afrit - Bad Nieuweschans, Duitse grens v.v.	3%	3%
A28 Meppel, knooppunt Lankhorst - Hoogeveen, knooppunt A37	5%	5%
A28 Hoogeveen, knooppunt A37 - Assen, knooppunt N33	8%	7%
A28 Assen, knooppunt N33 - Groningen, knooppunt Julianaplein,	5%	4%
A32 Meppel, knooppunt Lankhorst - Heerenveen, knooppunt A7 v.v.	4%	4%
A32 Heerenveen, knooppunt A7 - Leeuwarden, knooppunt A/N31	5%	4%
A31 Drachten, knooppunt A7 - Leeuwarden, knooppunt A32	7%	6%
A31 Leeuwarden, knooppunt A32 - Franeker, op-/afrit v.v.	2%	2%
A31 Franeker, op-/afrit - Zurich, knooppunt A7	2%	2%
N33 Assen, knooppunt A28 - Zuidbroek, knooppunt A7 v.v.	9%	6%
N33 Zuidbroek, knooppunt A7 - Appingedam, op-/afrit	2%	3%
N33 Appingedam, op-/afrit - Eemshaven v.v.	2%	3%
N37 Hoogeveen, knooppunt A28 - Zwartemeer, Duitse grens	2%	2%
N48 Hoogeveen, knooppunt A28 - Overijsselse grens	1%	2%
Geen van deze wegen	55%	59%

**Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.*

Conclusies snelheid en gedrag

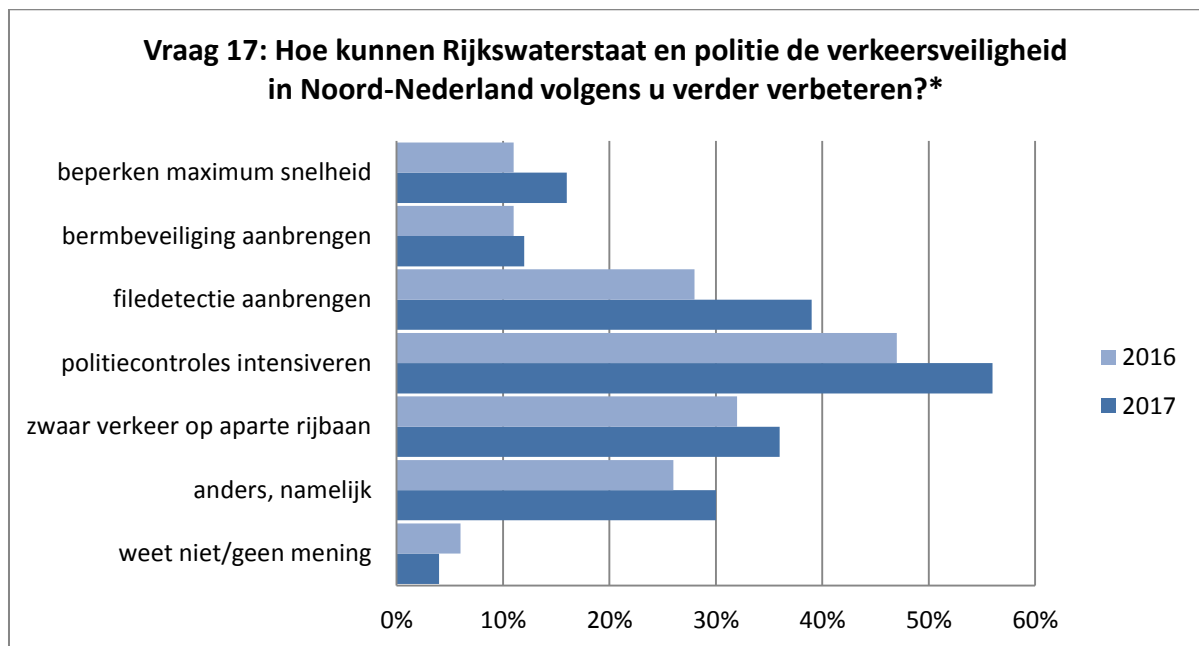
De drie meest genoemde maatregelen die volgens respondenten helpen om verkeerd rijgedrag aan te pakken, zijn (op volgorde van meest genoemd): staande houden bij (on)opvallende surveillance door politie, rijbewijs innemen voor vastgestelde periode na meer dan drie zware overtredingen en meer verkeerscontroles.

Net iets meer dan de helft van de respondenten, 51 procent, begrijpt de snelheidsbeperkingen op wegvakken. Een bijna net zo grote groep mensen begrijpt de beperking op sommige wegvakken wel en op andere niet. De snelheidsbeperking wordt het minst goed begrepen op de wegvakken:

- A7 Heerenveen, knooppunt A32 - Drachten, knooppunt A31 vv
- A7 Monument Afsluitdijk – Zürich knooppunt A31 vv
- A7 Drachten – Groningen, knooppunt Julianaplein vv
- A28 Hoogeveen, knooppunt A37 – Assen, knooppunt N33

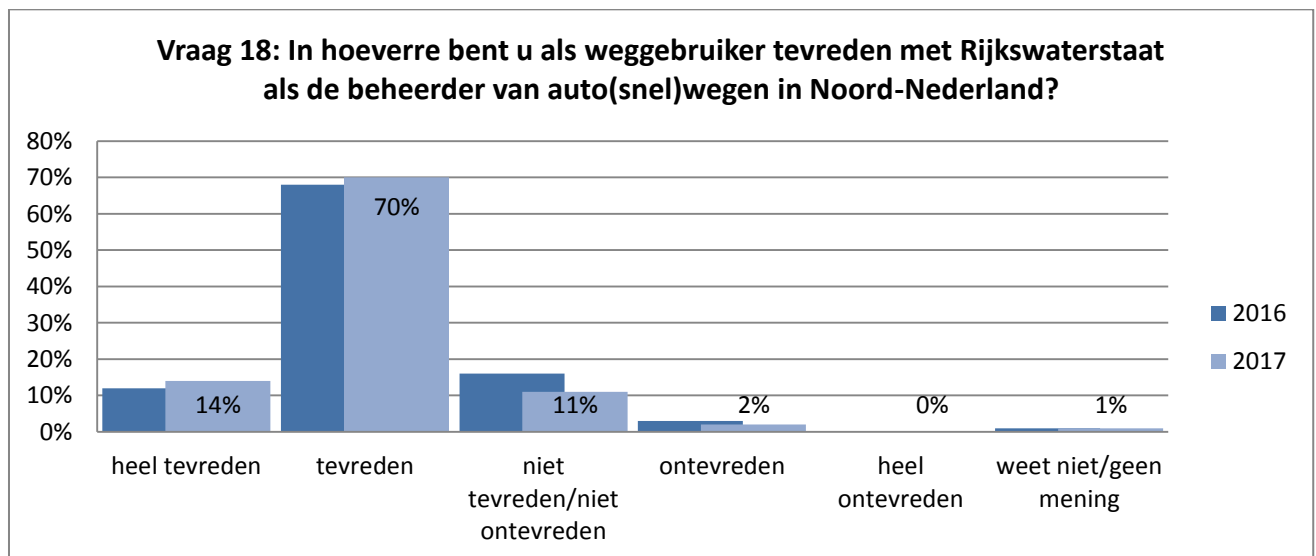
Ten opzichte van de eerste peiling in april 2016 zijn de weggedeelten van de A7 tussen het monument op de Afsluitdijk en Zürich en van de A28 tussen Hoogeveen en Assen nieuw in deze opsomming. Voor de beperking op het wegvak N33 Assen, knooppunt A28 - Zuidbroek, knooppunt A7 vv lijkt nu meer begrip te zijn dan bij de eerste peiling. Verder vindt bijna 60 procent van de respondenten de beperking op geen van de genoemde wegvakken onbegrijpelijk.

Deel 5: rol Rijkswaterstaat en politie



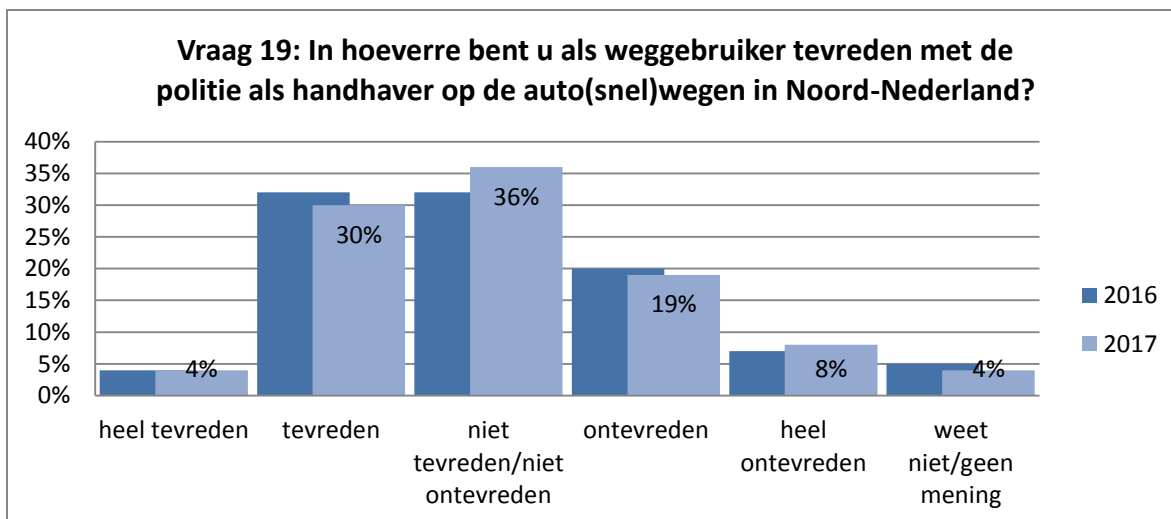
*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.

De invulling van het antwoord 'Anders, namelijk' op vraag 17 is te lezen in de bijlage.



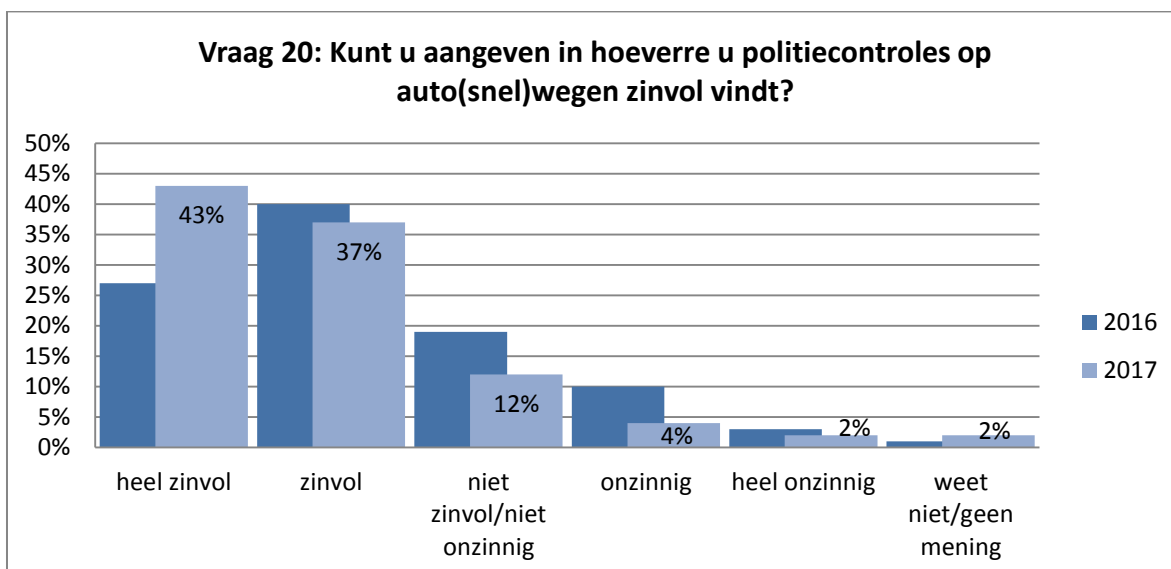
Vraag 18b: Waarom bent u ontevreden? (vervolg op vraag 18)

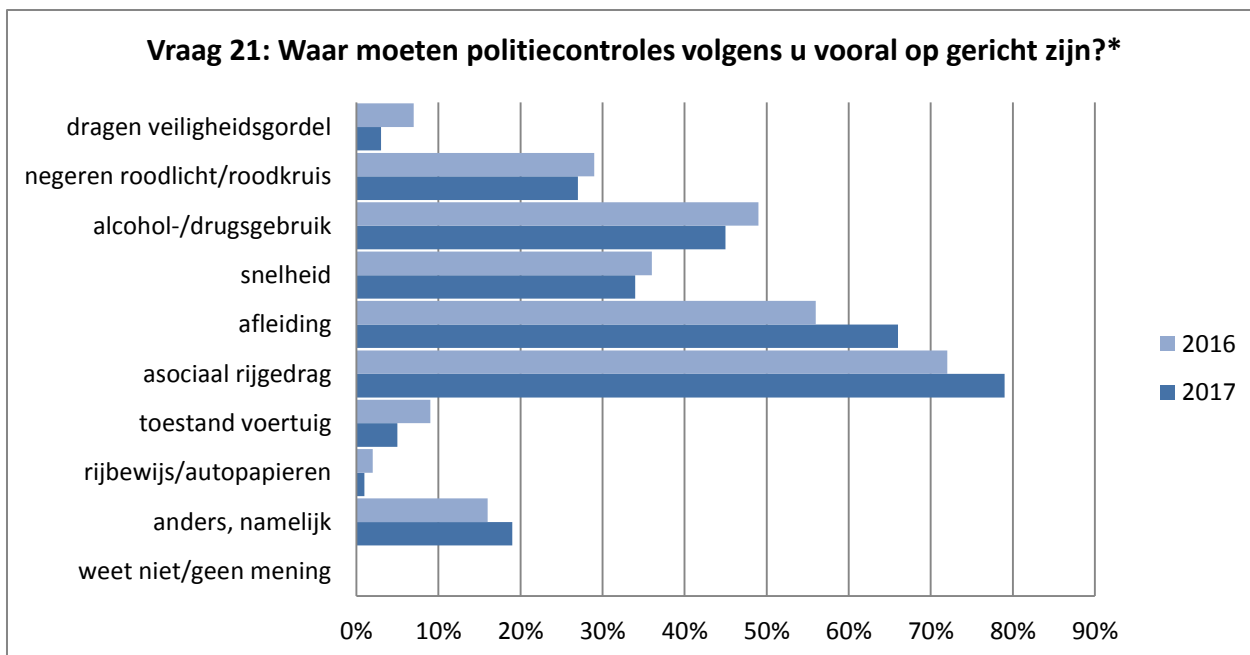
De antwoorden op deze vraag zijn zeer uiteenlopend en er is niet een top met belangrijkste antwoorden uit te destilleren. Alle antwoorden (van 14 personen) zijn te lezen in de bijlage.



Vraag 19b: Waarom bent u ontevreden? (vervolg op vraag 19)

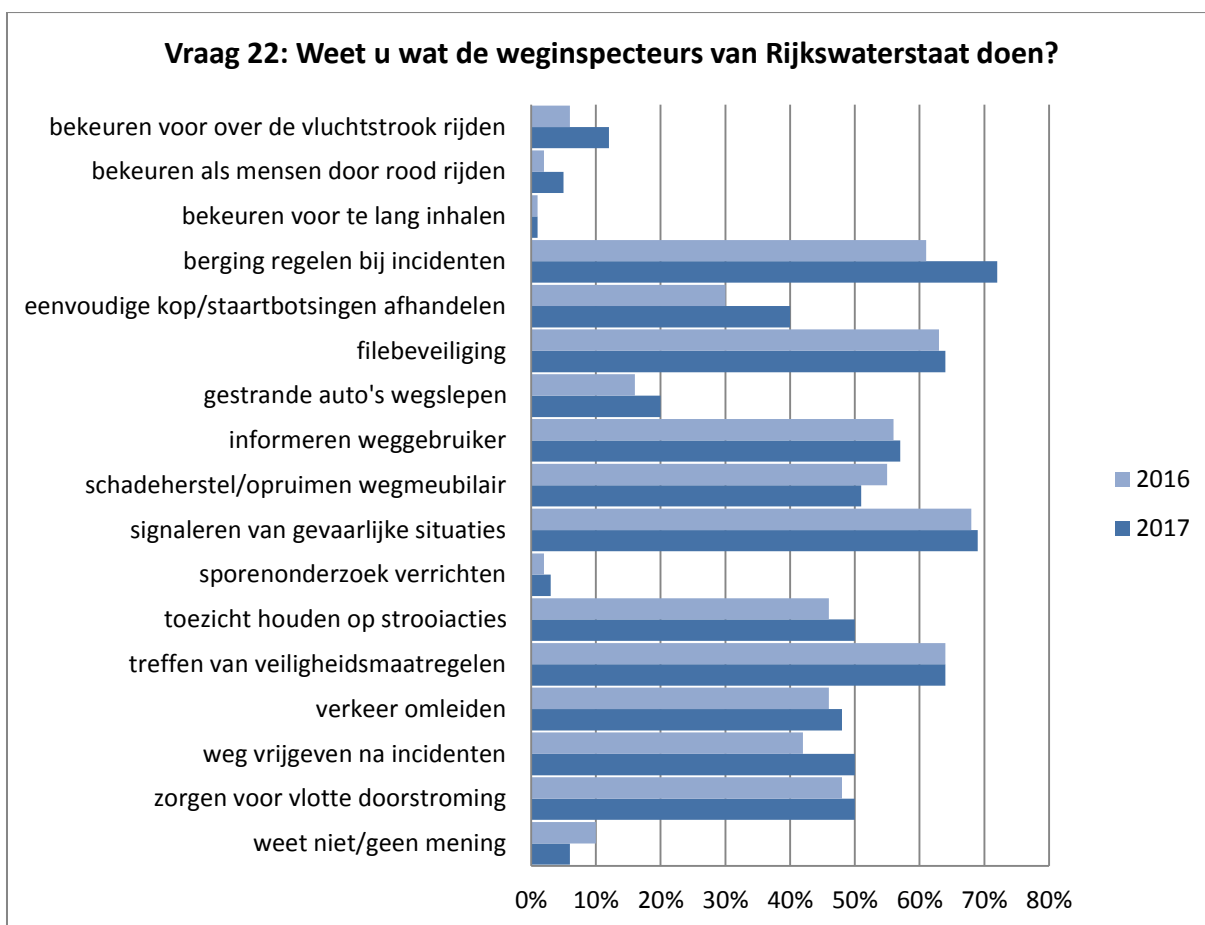
Op deze vraag hebben veel mensen (141) geantwoord. Het meest gegeven antwoord is dat de politie te weinig controleert. Als er al handhaving is, dan is dat niet gericht op de ergste overtredingen. Alle antwoorden (van 14 personen) zijn te lezen in de bijlage.





*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.

De invulling van het antwoord 'Anders, namelijk' op vraag 21 is te lezen in de bijlage.



*Bij deze vraag was het mogelijk om meerdere antwoorden te geven.

Conclusies rol Rijkswaterstaat en politie

Ruim de helft van de respondenten noemt het intensiveren van politiecontroles als belangrijkste maatregel voor Rijkswaterstaat en de politie om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit is vaker genoemd dan in 2016, net als de maatregel filedetectie aanbrengen. Samen met het verwijzen van zwaar verkeer naar een aparte rijbaan, is de top drie wel hetzelfde gebleven.

84 procent van de respondenten is (heel) tevreden over Rijkswaterstaat als beheerder van auto(snel)wegen in Noord-Nederland. Dat komt overeen met de peiling van april 2016. Over de politie als handhaver zijn beduidend minder mensen (heel) tevreden: 34 procent. De meeste mensen, 36 procent, zijn neutraal over de politie als handhaver. Ook dit komt ongeveer overeen met de eerste peiling, toen was de groep die (heel) tevreden was net iets groter dan de groep neutrale mensen. 27 procent is (heel) ontevreden en dat percentage is net zo hoog als in april 2016. De reden voor hun ontevredenheid is in het algemeen te weinig (zichtbare) aanwezigheid van de politie.

80 procent van de respondenten vindt politiecontroles (heel) zinvol, dat is meer dan bij de eerste peiling (67 procent). Het percentage mensen dat de controles (heel) onzinnig vindt, is meer dan gehalveerd: 6 in plaats van 13 procent. Volgens de respondenten moeten politiecontroles vooral gericht zijn op respectievelijk:

- Asociaal rijgedrag
- Aflleiding
- Alcohol-/drugsgebruik
- Snelheid
- Negeren rood licht/rood kruis

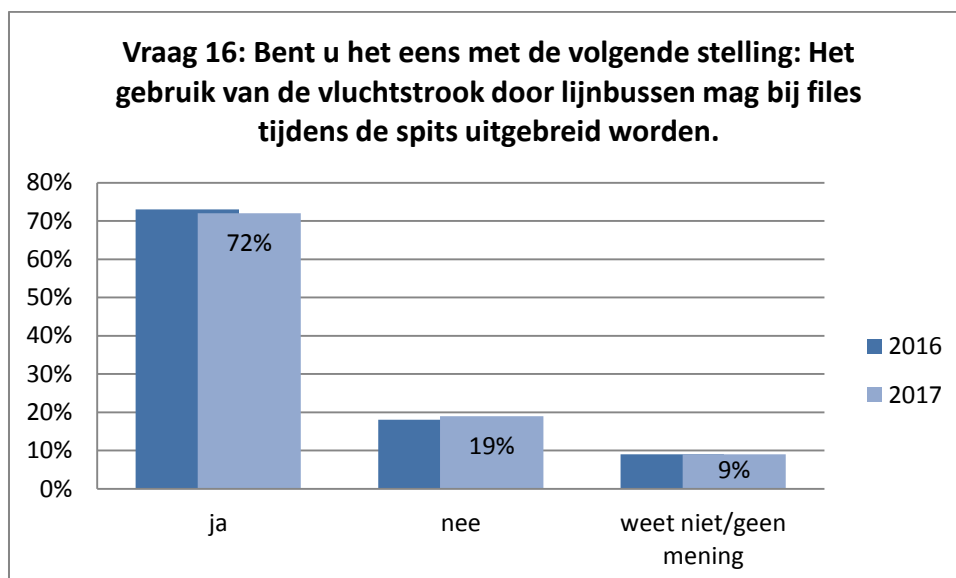
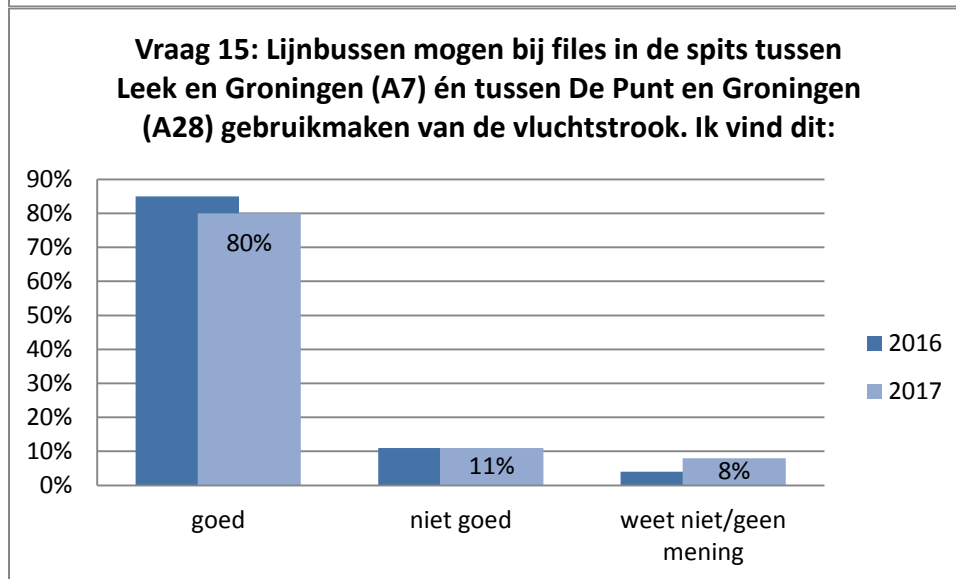
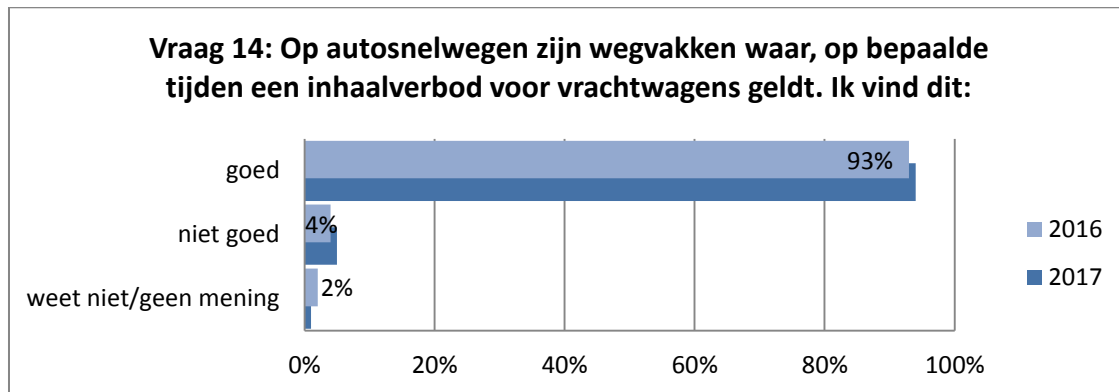
Deze voorkeuren zijn niet anders dan bij de eerste peiling van het publiekspanel. Wel is het percentage respondenten dat controles op asociaal rijgedrag en aflleiding belangrijk vindt gestegen en zijn de percentages bij de andere drie soorten overtredingen uit deze top vijf gedaald.

Tot slot geeft slechts 6 procent van de mensen geen antwoord op de vraag of ze weten wat de wegininspecteurs van Rijkswaterstaat doen; dat is minder dan bij de eerste peiling (10 procent). Van de overige 94 procent denkt de meerderheid (72 procent) dat de inspecteurs berging regelen bij incidenten. Dat is beduidend meer dan bij de eerste peiling (61 procent). Ook weet 10 procent meer dat de inspecteurs eenvoudige kop-staartbotsingen afhandelen. De antwoorden die de top vijf volmaken zijn na berging regelen respectievelijk:

- Signaleren van gevaarlijke situaties
- Filebeveiliging
- Treffen van veiligheidsmaatregelen
- Informeren weggebruiker

In de top vier staan, in veranderde volgorde, dezelfde antwoorden als bij de peiling in april 2016 zijn gegeven. Toen dachten de meeste mensen aan het signaleren van gevaarlijke situaties (68 procent).

Deel 6: lijnbussen en vrachtwagens



Conclusies lijnbussen en vrachtwagens

De meeste respondenten (94 procent) vinden het goed dat er (op bepaalde wegvakken) een inhaalverbod voor vrachtwagens is. Dit percentage is vergelijkbaar met de eerste peiling. Ook een grote groep respondenten (80 procent) vindt het goed dat lijnbussen bij file over vluchtstroken mogen

rijden, al ligt het percentage iets lager dan bij de eerste peiling (85 procent). Van bijna driekwart van de respondenten, ongeveer net zoveel als in april 2016, mag het gebruik van de vluchtstrook door lijnbussen uitgebreid worden. Bijna een vijfde is het niet eens met uitbreiden van het gebruik.