

# Wegbelevingsonderzoek Utrecht

*Door leden van de ANWB*

*door ANWB*  
*In nauwe samenwerking met provincie Utrecht*



# Wegbelevingsonderzoek Utrecht

## Inleiding

Wegbeheerders doen er van alles aan om hun wegen veiliger te maken. Het gedachtegoed dat door de overheid is ontwikkeld en verwoord in de nationale aanpak Duurzaam Veilig, is een belangrijke basis voor de maatregelen ter verbetering van de veiligheid op de wegen. Maar ook de plannen van provincie en gemeentes zelf zijn belangrijke aanzetten om de wegen veiliger te maken.

De ANWB meent dat het nuttig en leerzaam is om een tussenbalans op te maken van de stand van zaken en met name om ook het weggebruikerstandpunt daarin te verwerken.

Het is van groot belang om te controleren of de weggebruiker ook begrijpt wat er van hem wordt verwacht. Dat kan door het hem/haar te vragen.

Daarom heeft ANWB een aanpak uitgedacht om de weggebruikers te betrekken bij een beoordeling van de wegen.



## Aanpak

Door de provincie en door de ANWB zijn trajecten aangedragen die onderdeel zouden kunnen/moeten vormen van een testrit. De trajecten zijn geselecteerd op basis van persoonlijke kennis, experimentele ontwerpen waarover een oordeel gewenst is, klachten die door weggebruikers worden geuit etc.

Het onderzoek is een samenwerking tussen Provincie en ANWB.

De ANWB organiseert het onderzoek; provincie en ANWB financieren samen het samen en ANWB voert het uit.

## Rol ANWB

Wanneer de ANWB naar zijn mening wordt gevraagd, zijn het in principe niet de deskundigen in Den Haag die het antwoord moeten geven, maar de leden van de ANWB, de weggebruikers. Bij hen moeten we te rade gaan voordat we als vereniging een mening kunnen geven. Het Haagse ANWB-apparaat is slechts de intermediair die de informatie structureert, verrijkt met kennis vanuit andere disciplines en verrijkt met inzichten voor de langere termijn. De basis is en blijft echter de mening van de leden, van de weggebruikers.

Op die manier is de ANWB als vertegenwoordiger van de weggebruiker nog wel belangenbehartiger, maar ook partner van de wegbeheerder. Het is een proces in samenspraak met de wegbeheerder en niet tegen de wegbeheerder. De ANWB communiceert de mening van weggebruiker naar de wegbeheerder die daar op zijn beurt zijn voordeel mee kan doen.

We zijn ons ervan bewust dat we met de hier beschreven wegbeeldonderzoeken geen wetenschappelijk onderzoek leveren. Dat is ook niet onze bedoeling en het is niet onze rol. Wij leveren echter wel feed back van vele tientallen weggebruikers die zich gedurende een dag, zo'n 150 km lang, een oordeel hebben gevormd over het wegbeeld. En dat heeft zijn waarde bewezen.

De ANWB kan vanuit het ledenbestand mensen oproepen die bereid zijn mee te doen aan een dergelijk onderzoek. Dat doen we de ene keer door, op basis van postcodekenmerken, leden uit ons ledenbestand te lichten en telefonisch te benaderen. De andere keer gaan we naar onze ANWB winkel in de buurt en spreken daar bezoekers aan. Maar ook op andere manieren, al naar gelang de situatie, benaderen we de leden.

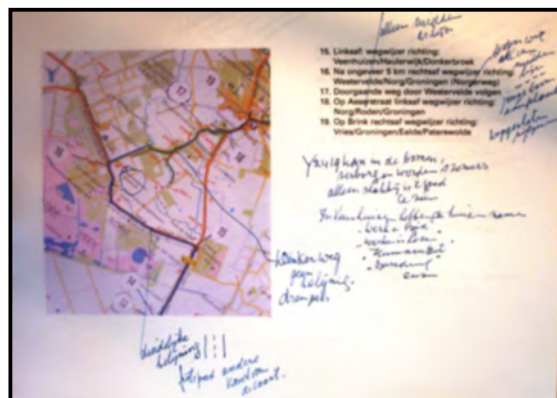
Door de band die er tussen vereniging en leden is, is de respons steeds groot.

### Onderzoeksopzet

In Utrecht werden vier routes gereden. De ANWB heeft voor de routes in Utrecht 120 mensen benaderd. 115 bleken bereid mee te doen aan het onderzoek. Aan alle mensen hebben we een pakket gestuurd bestaande uit

- INSTRUCTIE, waarin beschreven wordt wat men moet gaan doen.
- ROUTEBOEK, waarin de route beschreven staat die men gaat rijden.
- VOORBEELDBLAD
- EINDFORMULIER, dat men pas na de rit invult.
- OMSTANDIGHEDEN-formulier, dat men ook na de rit pas invult.
- DECLARATIEFORMULIER
- ANTWOORDENVELOP

Aan de hand van een routeboek reden de mensen een route van ongeveer 150 kilometer door de provincie. Men reed de route minimaal met zijn tweeën. Meer mocht, maar minder kon niet. De bijrijder gaf de route aan en beiden maakten onderweg opmerkingen over hoe zij de weg en de omgeving ervoeren. De bijrijder noteerde de opmerkingen in het routeboek. (zie hiernaast).



De benaderde mensen woonden voor een groot deel ergens langs de route. Omdat het een rondrij-route betrof, kwam men steeds op dezelfde plaats uit waar men begon. Ieder kon zijn eigen begin en eindpunt op deze wijze uitzoeken. Ook de datum waarop men wilde rijden was binnen bepaalde grenzen, vrij. Aangezien het niet ging om verkeer-gerelateerde elementen, maar weg-gerelateerde elementen, was het niet van doorslaggevend belang hoe druk het onderweg was. De deelnemers kregen een vast bedrag als kilometervergoeding en een vast bedrag voor consumpties onderweg.

Na het rijden van de route vulde men een vragenformulier in aan de hand waarvan de opmerkingen die onderweg waren gemaakt, konden worden gestructureerd. Dit formulier was de primaire informatiebron bij de verwerking van de gegevens. Daarnaast werd ook het routeboek retour gevraagd zodat ook hier zondig op teruggevallen kon worden.

### Resultaten

Van de 120 aangeschreven mensen reageerden er 115. Zij reden de route onder zeer verschillende omstandigheden. Sommigen met veel sneeuw, anderen onder lenteachtige omstandigheden. De omstandigheden zijn geïnventariseerd, maar de

weersomstandigheden lijken niet of nauwelijks invloed te hebben gehad op de beleving van de wegen.

De resultaten van het onderzoek zijn als volgt te groeperen.

### *Snelheid*

Voor een veilig gedrag in het verkeer is snelheid een van de belangrijkste factoren. De wegbeheerder heeft daar zijn ideeën over en richt de weg naar die ideeën in. Het is dan wel de bedoeling dat de weggebruiker die ideeën begrijpt. Alleen dan zal het gedrag in overeenstemming zijn met de ontwerpideeën die er zijn ingestopt.

Van de testrijders was het slechts voor ongeveer 15 a 20% van de mensen steeds duidelijk wat er van hen werd verwacht ten aanzien van snelheid. De overigen kwamen in meer of mindere mate onduidelijkheden tegen.

Met name werd er gevraagd om meer informatie over de wettelijke snelheidslimiet. Van de mensen voor wie de snelheid niet altijd duidelijk was vroeg tweederde om herhaling van informatie (hiernaast een voorbeeld van de provincie Overijssel).



Ook 2/3 van de mensen vroeg de entree van de bebouwde kom duidelijker aan te geven. Men merkte op dat er geen eenduidigheid is in de plaats en de aanduiding van de komgrens. De plaats van de komgrens is vaak niet logisch (tussen Langbroek en Cothen en bij Groenekan). Bovendien ontbreekt regelmatig het bord



met de maximum snelheid van 50 km. Wettelijk is dat niet vereist. Volgens de wet impliceert het bebouwde kombord met plaatsnaam een maximum snelheid van 50 km/h. Veel weggebruikers weten dit echter niet. Aangezien binnen de bebouwde kom naast 50 ook 30 of 70 als maximum snelheid kan voorkomen is er een roep om meer duidelijkheid.

Consistentie in snelheden is ook belangrijk. In Houten komt op de rondweg een wisseling voor tussen 50 en 70 als snelheidslimiet. Dat was voor 40% van de mensen reden om opmerkingen te maken. Het was hen onduidelijk waarom die wisseling er in zat.

Het is niet erg gebruikelijk dat weggebruikers de wettelijke limiet te hoog vinden. 15% van de respondenten in Utrecht vond dat echter wel het geval. Het ging daarbij op de gereden route om de weg langs de Vecht bij Loenen en



Breukelen, bij Leersum, vlak voor de A12 en tussen Veenendaal en Elst. Maar natuurlijk vond men ook het omgekeerde: de toegestane snelheid te laag voor de feitelijke situatie. Dat gold voor 1/3 van de mensen. Zij noemden vooral de weg tussen Woerden en Vinkeveen, de weg tussen Bilthoven en Soest en de weg door Soest. Op dit laatste traject vroeg een enkeling zich af wat de geldigheid is van de mini-50 km bordjes.

Al met al zou het bijzonder verduidelijkend werken indien de geldende max. snelheid met enige regelmaat op of langs de weg wordt herhaald. In de regel wil men best de max. snelheid aanhouden, maar men weet eenvoudigweg niet welke limiet er geldt. En uit het wegontwerp of uit de belijning (zie later) is dat niet af te leiden.



Schrijnend zijn de gevallen waar wél wordt gewaarschuwd dat er wordt gecontroleerd, zonder dat duidelijk is aangegeven welke maximum snelheid hier geldt. Soest vormt daarop een positieve uitzondering: hier staat de maximum snelheid op het bord waarop de controle wordt aangekondigd.



Op enkele plaatsen werd er ten tijde van het onderzoek aan de weg gewerkt. Op deze plaatsen waren er snelheidsbeperkingen blijven staan zonder dat er gewerkt werd. Niemand hield zich er aan, aldus enkelen die hierover rapporteerden. Het is slecht voor de geloofwaardigheid van snelheidslimieten en de veiligheid van de wegwerkers wanneer er zo slordig met de bebording wordt omgegaan.

Interessant is het verschijnsel dat weggebruikers bij het verlaten van de bebouwde kom gaan twijfelen over de maximumsnelheid. Waar vroeger het verlaten van de bebouwde kom gelijk stond met een maximum van 80, komt tegenwoordig steeds vaker 60 als maximumsnelheid voor. Bij het ontbreken van een aanduiding raakt men in verwarring: mag er 60 of 80 worden gereden? In plaats van een aanduiding van wat er *niet* meer geldt, is het beter aan te geven wat er *wél* geldt.

### *Plaats op de weg*

Als het meest in het oog springende probleem ten aanzien van de plaats op de weg noemt men de onoverzichtelijke kruispunten.

De kruising van de route met de A12 ten Noorden van Veenendaal (zie foto), de kruising (rotonde) van de N234 met de A27, de Stichtse Rotonde, einde van de afrit Eembrugge van de A1, het kruispunt met Verkeerslichtenregeling aan het eind van de afrit nr 6 van de A28, en in zijn algemeenheid de dubbelstrooks rotondes.



Ook het kruispunt in Soest vlak na de overweg zorgde voor problemen. De strookindeling stelde 16 mensen op het kruispunt voor een onverachte situatie.

Afgezien van de kruispunten had men soms problemen met de smalle wegen en de hoeveelheid recreatieve fietsers op deze wegen (mn. het Oostrumsedijkje).

Veel rijders vroegen aandacht voor de gevaarlijke positie van de fietsers op de weg tussen Veenendaal De Klomp en de aansluiting op de A12. Fietsvoorzieningen ontbreken en daardoor rijden de fietsers tussen het snelverkeer dat met 80 km/h passeert.



### *De belijning*

Belijning is bij uitstek een middel om te communiceren met de weggebruiker. Het is overal aan te brengen, continu in beeld. Zelfs het ontbreken van belijning zegt iets over de bedoelingen van de wegbeheerder.

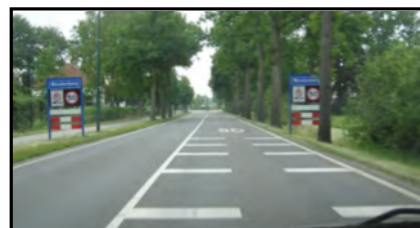
Van de testrijders hadden 4 op de 5 in kritische zin iets op te merken over de belijning. Het ging met name om de groene asmarkering op de N210.

Deze is inmiddels verwijderd!

Dat het groene vlak tussen de asstrepen niet strookt met de bedoelingen van Duurzaam Veilig en met de uitgangspunten van de essentiële herkenbaarheidskenmerken, is uiteraard door niemand genoemd. Van de mensen die over de groene asmarkering iets opmerkten was 1/3 positief, 2/3 negatief cq begrepen de betekenis niet. Een dubbele asstreek op zich werd wel gewaardeerd. Het gegeven dat tegenliggers elkaar met een grotere tussenafstand passeren vond men prettig en men realiseerde zich dat inhalen verboden is. Maar wat de toevoeging van het groene vlak dan voor betekenis heeft, was onduidelijk. Een enkeling leidde uit de groene kleur (=veilig) af dat inhalen hier wél verantwoord is. Gelukkig was dat er maar één.

Wat betreft de belijning waren er vooral veel opmerkingen over de mate van onderhoud. Bijna de helft van de deelnemers gaf aan dat het onderhoud wel wat beter zou kunnen.

Positieve opmerkingen kwamen er ook (zij het in zeer beperkte mate) op de inleidende markering bij de bebouwde kom van Woudenberg en over de kwaliteit van enkele wegen (bijvoorbeeld de N201 naar Vinkeveen).



### *Bebording*

Hierboven is al het één en ander opgemerkt over borden, te weten het ontbreken van 50 bij de komborden en de herhaling van borden met de maximumsnelheid.

Overigens waren er vrij weinig opmerkingen betreffende bebording.

Hier en daar zorgde de plaatsing van het bord voor een kritische noot en in Veenendaal en Woerden vonden enkelen dat er erg veel (reclame)borden hingen.

### Overige opmerkingen

Door de rijders werden ook een aantal zaken spontaan gemeld zonder dat we daarnaar vroegen. De meest in het oog springende items waren de volgende:

- Slecht wegdek. De helft van de mensen rapporteerden dat zij de wegen hier en daar slecht vonden.
- Slechte berm. De mensen die klaagden over de berm verwezen voornamelijk naar het Oostrumsedijkje.
- Voorrang. Ook de voorrang op het Oostrumsedijkje riep vragen op. Zijwegen die de indruk geven van uitritten, hebben wel degelijk voorrang op het verkeer op het Oostrumsedijkje. Dat hebben enkele mensen (één op de tien) zich gerealiseerd.
- Er waren ook mensen die om meer picknickplaatsen annex pechhavens vroegen. Met name langs de N212 en de N201.



### Conclusies

- De weggebruikers hadden vaak behoefte aan meer informatie over de maximumsnelheid. Ook werd er gevraagd om de komborden zonder max snelheid aan te vullen met de aanduiding '50'.
- De wisselingen in belijning en het ontbreken van een logische relatie met de snelheid leidt tot verwarring bij de weggebruikers. Met name de groene asmarkering riep veel reacties op.
- Spontaan noemde de helft van de mensen de slechte toestand waarin de wegen verkeren. Bovendien gaf een derde aan dat de berm slecht is.

### Aanbevelingen

1. Herhaling van de max. snelheid is een relatief kleine moeite. Dat kan door de maximum snelheid op de de hectometerbordjes aan te brengen of dmv markering op het wegdek.  
Helemaal voor de hand liggend is het om het kombord standaard uit te rusten met het bekende 50-bord.
2. Gestreefd moet worden naar een consequente koppeling tussen wegtype/wegmarkering en maximum snelheid. Het aantal wegtypes en hun uitvoeringsvormen moet bovendien zo beperkt mogelijk worden gehouden. Communicatie on the spot ter verbetering van het begrip is een mogelijkheid
3. Het is van belang bij het onderhoud van wegen bijzondere aandacht te geven aan de berijdbaarheid van de bermen.