

**Wegbelevingsonderzoek Noord Holland**  
*door leden van de ANWB*

*Uitgevoerd in december 2008 en januari 2009*

## Wegbelevingsonderzoek Noord-Holland

### *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 na te gaan 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.

Inmiddels heeft de ANWB al in veel provincies wegbeeldonderzoeken gedaan. Mede om het beeld te compleet te maken zijn rond de jaarwisseling de laatste onderzoeken in Noord-Holland en Zuid-Holland uitgevoerd.



### *Aanpak*

Door de ANWB is een route uitgezet die is samengesteld uit weggedelen/trajecten die vragen bij onze leden oproepen en op basis van persoonlijke kennis. Daarnaast is getracht een afwisseling te krijgen van verschillende soorten wegen.

### *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 feedback van enkele tientallen weggebruikers die zich gedurende een dag, meer dan 150 km lang, een oordeel hebben gevormd over het wegbeeld. En dat heeft zijn waarde bewezen.

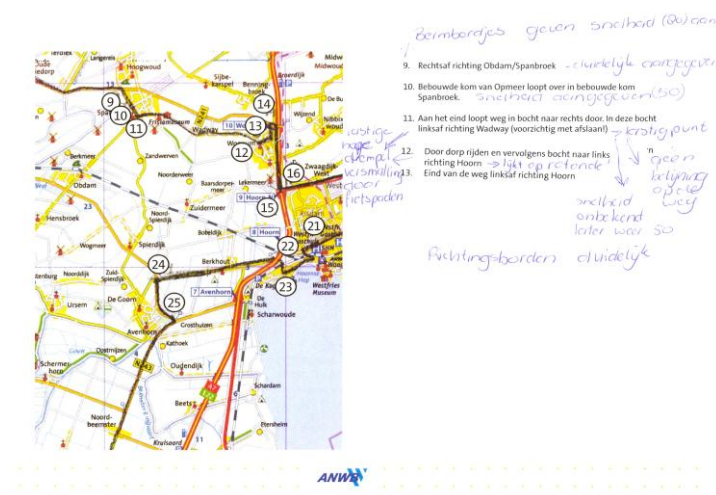
De ANWB kan vanuit het ledenbestand mensen oproepen die bereid zijn mee te doen aan een dergelijk onderzoek. Dat doen we de ene keer door, op basis van postcodekenmerken, leden uit ons ledenbestand te lichten en telefonisch te benaderen. De andere keer gaan we naar onze ANWB vestiging in de buurt en 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.

### Onderzoeksofzet

De ANWB heeft voor het onderzoek in Noord-Holland 35 leden benaderd met het verzoek mee te werken en een deel van hun vrije tijd hiervoor op te offeren. Aan alle mensen hebben we eind november/begin december 2008 een pakket uitgereikt 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



### Voorbeeld ingevulde routekaart

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.

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 zonodig op teruggevallen kon worden.

### *Resultaten*

Van de 45 uitgedeelde routebeschrijvingen hebben we er uiteindelijk 35 volledig ingevuld retour ontvangen. De resultaten van het onderzoek zijn te groeperen naar een aantal deelonderwerpen.

### 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 34 testrijders was het slechts voor 8 mensen steeds duidelijk wat er van hen werd verwacht ten aanzien van snelheid. De overigen (26) kwamen in meer of mindere mate onduidelijkheden tegen.

Buiten de bebouwde kom is de limiet vaak onduidelijk. Is het nu 60 of 80 km/uur?



*Binnen of buiten de bebouwde kom?*

De bebouwde komgrens is evenmin duidelijk, met andere woorden moet men nog 50 rijden of is 80 al toegestaan dan wel geldt er nog 30 of is het inmiddels 60? Aan het wegbeeld is dat blijkbaar niet af te lezen. Ook wisselt de limiet vaak waardoor het als verwarrend ervaren wordt. Men heeft behoefte aan zekerheid bijvoorbeeld door extra aanduidingen. Omdat er bij nadering van kruispunten vaak een limiet van 70 aangegeven wordt, gaat men na het kruispunt twijfelen over de geldende maximum snelheid. Typerend was een opmerking dat “de snelheidslimiet niet bekend was en men daarom maar 70 heeft gereden”.

We ontvingen vooral opmerkingen over de N302 tussen Hoorn en Enkhuizen. Vergelijkbare wegen blijken een verschillende limiet te kunnen hebben. Een enkeling vraagt zich af waarom een deel 100 is. Men rijdt toch 80 omdat men achter een vrachtauto zit...

Evenzo is de limiet niet duidelijk daar waar de ene bebouwde kom overgaat in de andere zoals Spanbroek en Wadway.

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 wat er *niet* meer geldt (bijv. einde 50), geeft men er de voorkeur aan om aan te geven wat *wel* geldt (bijv. maximum 80).



*Limiet is in ieder geval duidelijk*

Evenzo is het voor de weggebruiker niet duidelijk wat de limiet ná een kruising is als er vóór de kruising 70 is aangegeven. Volgens de regels geldt na de kruising de algemene limiet van 80, maar doordat er nu meerdere limieten mogelijk zijn, gaat men twijfelen. Vooral bij de N302 kregen we deze opmerkingen omdat dit ook nog voor een deel een weg is met een limiet van 100 km/uur.

#### Plaats op de weg

Slechts een vijftal opmerkingen kwamen binnen over de plaats op de weg. Vooral de chicanes/obstakels in Berkhout riepen vragen op. Het is blijkbaar niet helemaal

duidelijk waar men moet rijden mede omdat de fietsers achter de obstakels langs kunnen rijden.

Bij de afslag naar de N244 is het voorsorteren lastig. Er wordt gesproken over een dubbel kruispunt.

Tenslotte is het linksaf slaan naar Wadway lastig. Men moet op de linkerweghelft staan om eventueel tegemoetkomend verkeer, dat door de bocht komt, te kunnen zien.

### Belijning

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

Bijna de helft van de testrijders heeft een uitgesproken mening over de belijning. De betekenis is niet altijd duidelijk, waarbij opgemerkt moet worden dat de voorlichtingscampagne die eind januari is gestart door het Ministerie toen nog niet bekend was bij de deelnemers. Op de N302 zijn veel doorgetrokken strepen waardoor inhalen niet mogelijk is. In de Beemster zijn “stippellijnen” waar fietsers links van blijven rijden. Het verwachtingspatroon bij een automobilist is blijkbaar dat de strook een fietsstrook is waar de fiets dient te rijden terwijl hij alleen bedoeld is als kantstreep.



*Een deel van de N302*

Bij sommige pechhavens is wat vreemds aan de hand. De kantstreep is onderbroken, maar ter hoogte van de pechhavens is de streep doorgetrokken. De indruk wordt gewekt dat men er dan niet op mag. In wezen is dat natuurlijk ook zo; men mag alleen bij pech gebruik maken van de havens, maar die boodschap komt niet over. Een enkeling vindt de nieuwe belijning maar niks; de oude voldeed prima. Anderen vinden de dubbele belijning juist goed en zien graag alle wegen voorzien worden van deze lijnen.

### Bebording

Bij het hoofdstuk over snelheid is al het een en ander opgemerkt over borden. Men mist op diverse plaatsen borden om aan te geven hoe snel men mag rijden.

Herhalingsborden en/of markering zou zeer gewaardeerd worden. Men mist de borden met 50 bij de het begin van de bebouwde kom en zou ook graag zien wat de limiet is als men de bebouwde kom uitrijdt.

Eerder is al genoemd dat bij nadering van kruispunten vaak de snelheidslimiet verlaagd wordt tot 70 km/uur en op sommige plaatsen tot 50 km/uur. Na de kruising twijfelt men over de geldende limiet. Aangeven van wat wel geldt lijkt wenselijk.

Ook over bewegwijzeringsborden zijn opmerkingen gemaakt. Onder andere ter hoogte van Bovenkarspel vallen de borden weg achter de verkeerslichten. Op de N243 waar men rechtsaf moest naar West-Beemster blijkt het bord, dat alleen links staat, wel erg klein te zijn. Dit is 4x genoemd.



*N243 afslag West-Beemster*

Diverse testrijders vroegen zich af wat de U-borden (die bedoeld zijn voor vaste Uitwijkroutes bij calamiteiten) betekenden.

Ter hoogte van Alkmaar zouden teveel borden staan.

Een enkel bord zou ook dermate versleten zijn dat hij maar slecht leesbaar is.

Er staan blijkbaar borden met een waarschuwing voor obstakels maar men heeft geen obstakels gezien.

Begin en eind van de kom is niet overal duidelijk aangegeven.

#### Overige opmerkingen

De rotonde in Hoorn wordt als lastig ervaren. Het verschil tussen een gewone rotonde en een turborotonde is niet duidelijk voor de bestuurders.

Een enkeling heeft de route bij duister gereden. Op de N506 ten zuiden van Enkhuizen is het verloop van de weg slecht te zien door verlichting of kattenoggen in de bocht aan te brengen zou dat verholpen kunnen worden.

De afslag naar De Wouden wordt als gevaarlijk beschouwd.



*Afslag De Wouden*

De verkeersremmende maatregel in Berkhout is verwarrend in het donker. Bij punt 4 Ringweg Noord van Alkmaar is de opgang naar de busstrook verwarrend. Witte bermplanken op een aantal plaatsen erg smerig waardoor ze niet meer opvallen. Met name is de route ter hoogte van Heerhugowaard genoemd. Het wegdek van de N302 is slecht. Ook is er op deze weg een hoog plateau. Ook kent deze weg heel veel verkeerslichten, maar geen groene golf. Doordat er geen markering aanwezig was, ging men twijfelen of men nog wel op de openbare weg zat en niet op een eigen weg van een boer. De drempels gaven ook aanleiding tot opmerkingen: een aantal zijn te hoog en andere hebben geen effect. Ter hoogte van 19 is de hoogte van het viaduct niet aangegeven. Thv 34 en langs de PC de Graafweg (8/9) is sprake van een slechte berm. Op A7 vanaf Wognum is het wegdek slecht; men heeft al eens een ster in de ruit gehad. Inmiddels wordt deze weg al vernieuwd. Bij de afslag van de A7 richting Enkhuizen maakt men een bocht en ziet men haaiantanden. Er is echter geen zijweg. Men mist enkele stopplaatsen om even te verpozen.

### *Conclusies*

- De weggebruikers hebben vaak gebrek aan informatie over de maximumsnelheid: ze willen de limiet graag herhaald zien. Deze wens is logisch omdat er veel meer verschillende limieten zijn te weten 30, 50, 60, 70, 80, 100, 120. Onvrede is er dat er op de 100 weg toch 80 gereden wordt.
- De belijning roept regelmatig vragen op. Dit is te verklaren door de overgangsfase waarin men nu zit, maar toch roept het reacties op.
- Bij de markering op 60 km-wegen is de plaats van de fiets onduidelijk.
- De N302 zou een echte stroomweg moeten worden. De vele verkeerslichten roepen ergernis op en de constante wisseling van de limiet werkt verwarrend.



### *Aanbevelingen*

1. Herhaling van de maximum snelheid is een relatief kleine moeite. Dat kan door meer (hectometer)borden met de maximum snelheid te plaatsen of met behulp van markering op het wegdek een extra aanduiding aan te brengen.



*Snelheidslimiet op hectometerbordje.*

Helemaal voor de hand liggend is het om het kombord standaard uit te rusten met het bekende 50-bord en bij het bord einde bebouwde kom eveneens de geldende maximum snelheid aan te geven.

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 zijn.

3. Het verdient aanbeveling na te gaan of de N302 duidelijker vormgegeven kan worden als stroomweg dan wel gebiedsontsluitingsweg. De vele kruispunten zijn waarschijnlijk ook (potentiële) black-spots.

Ook lijkt er verbetering mogelijk bij het onderhoud door de bermen berijdbaar te maken c.q. te houden waardoor deze minder afschrikken en in noodgevallen stuurcorrecties mogelijk te maken.