

● Rapportage 4^e ANWB wegbelevingsonderzoek in de provincie Gelderland

Verreden in november 2012



Route- en aantekenboek Veluwe-West

ANWB Wegbelevingsonderzoek in de provincie Gelderland



Dit onderzoek wordt samengesteld met medewerking van ANWB Vrijwilligers.



Route- en aantekenboek Veluwe-West

ANWB Wegbelevingsonderzoek in de provincie Gelderland



Dit onderzoek wordt samengesteld met medewerking van ANWB Vrijwilligers.



Dit wegbelevingsonderzoek door de ANWB is gehouden op verzoek van de Provincie Gelderland.

● © ANWB Den Haag, januari 2013

● Inleiding

De afgelopen jaren heeft de ANWB in veel provincies wegbelevingsonderzoeken gehouden. In de zomer van 2010 hebben het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland en de provincie Gelderland de ANWB verzocht in die provincie een dergelijk onderzoek te organiseren. Op basis van die resultaten heeft de provincie besloten het wegbelevingsonderzoek een vaste plaats te geven in haar trajectmanagement. Deze rapportage betreft het derde van een reeks van onderzoeken in dat kader en het vierde in totaal. De provincie ziet de weggebruiker als haar klant en zij vindt het van belang om te peilen hoe de weggebruiker de provinciale infrastructuur ervaart. Het wegbelevingsonderzoek is voor de provincie een manier om de weggebruiker te horen.

● Doel wegbelevingsonderzoek

Wegbeheerders proberen hun wegen steeds veiliger te maken. Het gedachtegoed dat 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.

Het “Duurzaam Veilig” maken van ons wegennet is een proces dat vele jaren duurt. Het moet er onder meer toe leiden dat de vormgeving van de weg de weggebruiker vertelt wat er van hem of haar ter plekke wordt verwacht. Het is goed om met enige regelmaat die balans op te maken: Hoe ervaart de weggebruiker momenteel de weg?

De ANWB heeft het wegbelevingsonderzoek ontwikkeld om daar een beeld van te krijgen. De provincie Gelderland ziet als wegbeheerder dit onderzoek als een waardevol instrument in het kader van haar trajectmanagement.

● Rol ANWB

In het kader van een wegbelevingsonderzoek benadert de ANWB leden met de vraag of zij een bepaalde route in hun provincie willen rijden. Hen wordt gevraagd met een door henzelf geworven rijder uit te wisselen wat tijdens de rit opvalt.

We zijn ons ervan bewust dat we met een onderzoek als dit geen wetenschappelijke studie verrichten naar ‘de’ wegbeleving van ‘de’ weggebruiker. Een vijftigtal leden gaat met evenzoveel rijders op pad om hun ervaringen te expliciteren.

Met die feedback kunnen wegbeheerders hun wegen en dienstverlening beter afstemmen op de gebruiker. Bij elke kanttekening kunnen zij zich afvragen of zij tot actie over moeten gaan of dat zij de opmerking naast zich neer kunnen leggen.

Wij gaat er van uit dat het laatste minder voor de hand ligt naarmate meer deelnemers dezelfde opmerking maken.

● Onderzoeksopzet

In het najaar van 2012 heeft de ANWB voor dit onderzoek 47 duo's tot deelname bereid gevonden. We hebben leden benaderd die eerder te kennen hebben gegeven op enigerlei wijze actief te willen zijn binnen de vereniging, bijvoorbeeld door deelname aan een onderzoek.

Aan alle deelnemers hebben we in november een pakket ter hand gesteld bestaande uit:

- instructie, waarin beschreven wordt wat men moet gaan doen;
- Routeboek, waarin de route beschreven staat die met gaat rijden;
- Voorbeeldblad;
- Eindformulier, dat men pas na de rit invult;
- Omstandigheden-formulier, dat men ook na de rit pas invult.

Aan de hand van een routeboek reden de deelnemers in november - december van 2012 een route van ongeveer 100 kilometer. Deze route liep voornamelijk over provinciale wegen door het westen van de Veluwe en Gelderse Vallei, ruwweg tussen Harderwijk, Scherpenzeel, Ede en Otterlo. Men reed de route minimaal met zijn tweeën. Meer mocht, maar minder kon niet. De rijder gaf de route aan en beiden maakten onderweg opmerkingen over hoe zij de weg en directe omgeving ervoeren. De rijder noteerde de opmerkingen in het routeboek.

In dit onderzoek hebben we onderscheid gemaakt in rijrichting: de helft van de deelnemers heeft de route linksom gereden en de andere helft rechtsom.

In bijlage 2 is terug te vinden dat op enkele plaatsen dit verschil maakt in de wegbeleving, bijvoorbeeld bij het binnenrijden van kernen.

Omdat het een rondrijroute 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. De deelnemers kregen een vast bedrag als vergoeding voor de gereden kilometers plus consumpties onderweg. Na het rijden van de route vulde men een vragenformulier in ('het eindformulier') om de opmerkingen die onderweg waren gemaakt te structureren. In tegenstelling tot eerdere onderzoeken zijn op het eindformulier geen vragen gesteld naar bepaalde onderwerpen als 'snelheid', 'plaats op de weg'. In vergelijking met eerdere onderzoeken heeft dit de resultaten ogenschijnlijk niet beïnvloed.

Bij het beschrijven van de resultaten hebben we ons gebaseerd op de retour gezonden routeboekjes en op de ingevulde eindformulieren.

De route is in de presentatie aan de deelnemers opgebouwd uit 14 deeltrajecten. In de tabel in bijlage 1 geven we aan welke trajecten linksom, rechtsom corresponderen.

In bijlage 2 noemen we per traject de door de deelnemers aangeleverde opmerkingen.

Bijlage 3 bevat het instructieformulier en bijlage 4 een voorbeeld van een pagina uit het routeboek.

In de beschrijving hierna houden we de rijrichting linksom aan, tenzij anders aangegeven.

● Resultaten

● Complimenten

In de routeboekjes is vaak een compliment gegeven over het algehele wegbeeld. Zoals bij eerdere onderzoeken het geval is werd ook nu de aanduiding van de geldende maximum snelheid op de hectometer – bordjes door de deelnemers gewaardeerd. Zij reageren ook positief op de aangetroffen uitwijkhavens voor landbouwverkeer. Met het laatste corresponderen overigens opmerkingen over ophoud door landbouwverkeer op andere wegen.

Naar het zich laat aanzien wordt het positieve oordeel voor een belangrijk deel bepaald door de staat van onderhoud van het wegdek en van de belijning. Op zaken als bebording en toegestane snelheden zijn bij een aantal trajecten veel opmerkingen gemaakt. Daarentegen zijn weinig opmerkingen gemaakt over 'plaats op de weg': alleen de rotonde in de Ceintuurbaan te Harderwijk werd door enkele deelnemers als lastig ervaren. Ook over de begroeiing in bermen en op rotondes zijn weinig opmerkingen gemaakt. Daaraan zal hebben bijgedragen dat de route ver in het najaar is gereden.

Positieve reacties ook over de aanduiding van een oversteekplaats met aanduiding van de gesignaleerde snelheid; en over een "opstelplaats voor fietsers" wat feitelijk een ongelijkwaardige kruising is



"Voorbeeldige aanduiding oversteekplaats"



“Voorbeeldige opstelplaats fietsers”, aan de N310 hm 71.0.

● **Bebording**

De vele borden met toeristische aanduiding dragen bij aan het feit dat in dit onderzoek meer opmerkingen over een teveel aan borden zijn gemaakt dan in eerdere onderzoeken het geval is geweest. Veel opmerkingen ter zake zijn gemaakt in relatie tot de entree van Ermelo (zowel linksom als rechtsom), maar niet alleen daar.

De vraag dringt zich op of het in dit digitale tijdperk en navigatiesystemen nog nodig is om dergelijke verwijzingen langs de weg te plaatsen.



Woud aan borden entree Ermelo (rechtsom)



“Waardeloos bord” (aan de Flevoweg) hm 119.2



Na rotonde bij De Beek “Tekst niet leesbaar”



N224 Ede (rechtsom) bomen voor bord gepland.

● Snelheidsaanduiding

De aanduiding van de maximumsnelheid is ook nu voor veel deelnemers aanleiding tot het maken van opmerkingen. Met name in de passages van steden en dorpen mag de aanduiding van de maximum snelheid volgens veel deelnemers beter. De passage Nijkerk (N301) spant de kroon, maar ook de passages Putten, Ede en Harderwijk leiden tot veel opmerkingen.

● Toegestane snelheid

Naast de aanduiding van de maximum snelheid wordt door enkele deelnemers ook de toegestane limiet ter discussie gesteld.

Zo wordt gesteld dat in Putten 80 "niet haalbaar" is, ook niet vanwege de vele rotondes. Ook vergeleken met de rondweg in Nijkerk wordt 80 te hard bevonden. De N301 in Nijkerk nodigt juist uit tot harder dan de 50 die is toegestaan.



"80 niet haalbaar" in Putten (N 303, Nijkerksestraat)

Op enkele plaatsen op het traject wordt met borden een adviessnelheid gegeven. Deze worden volgens enkele deelnemers 'totaal genegeerd'.

● Fietsers

De scheiding van fietspad en rijbaan krijgt ook in dit onderzoek de aandacht van enkele deelnemers. Bijvoorbeeld de Leuvenumseweg.



N302 Leuvenumseweg scheiding fiets – rijbaan minimaal. "Varkensruggen markeren".

Een enkele deelnemer is ook het verschil opgevallen in de aanduiding van (fiets-) oversteekplaatsen. Hierboven is onder "complimenten" al aangegeven de waardering voor de aanduiding bij de school in "Centrum" aan de Nijkerksestraat; Vergeleken daarmee is de aanduiding bij school de Appelgaard onder Nijkerk op de route rechtsom minimaal en linksom gereden afwezig. Het betreft de N301 hm 21,2.



*Voorbeeld Ermelo
(maximum snelheid 50 km/u toegestaan)*



*Voorbeeld aan de N224
(maximum snelheid 80 km/u toegestaan)*

Verschillende borden in gebruik.

● Inhalen toegestaan

De N802 richting Scherpenzeel kent veel bochten, er staan veel huizen en boerderijen aan de weg en op bepaalde delen kent deze 80 km/u weg ook veel zijwegen. Enkele deelnemers vragen zich af waarom inhalen op deze weg is toegestaan.

Naast de N802 speelt dit ook op de N224 (Scherpenzeel – De klomp, hm 20,5). Overigens geldt op deze weg een inhaalverbod, maar is de belijning onderbroken.



*Waarom is inhalen toegestaan op N802.
Op deze plaats (hm 4.5) is ook een ongemarkeerde fietsoversteekplaats
in de nabijheid van enkele toeristische bestemmingen.*

Ook met betrekking tot de weg Ede – Otterlo (hm 7.5) worden opmerkingen gemaakt over het inhalen.

● Nieuw wegdek en wegbermen

Op veel plaatsen is het wegdek in deze route onlangs vernieuwd. De indruk bestaat dat daarbij de kwaliteit van de bermen niet of nauwelijks aandacht heeft gekregen. Zo is de berm vaak zacht en resteert een hoogteverschil tussen berm en rijbaan.



Hoogteverschil rijbaan/berm na asfalteren N310

● Aanbevelingen


De vele toeristische bordjes langs de weg kunnen eigenlijk niet worden gelezen. In deze tijden van navigatiesystemen en routeplanners dringt de vraag zich op of deze toeristische aanwijzingen nog nodig zijn. Meer in het algemeen lijken borden met teksten langs de weg weinig zinvol. Aan de andere kant: goede toeristische overstapplaatsen worden op de navigatiesystemen (nog) niet geduid. Verwijzingen langs de (Veluwse) wegen naar veilige parkeerplaatsen zouden wel voorzien in een behoefte.

Breng na asfaltering berm en rijbaan weer op gelijke hoogte en breng waar nodig bermverharding aan. Een herhaling van de aanduiding van de maximum snelheid, vooral in passages van kernen, voorziet in een behoefte.


Meer eenduidigheid wordt gevraagd met betrekking tot bebording en het al dan niet toestaan van inhalen. Heroverweeg op aangegeven plaatsen het toestaan van inhalen.

● Bijlage 1

● Corresponderende trajecten linksom – rechtsom



Trajecten linksom	Trajecten rechtsom
1	14
2	13
3	12
4	11
5	10
6	9
7	8
8	7
9	6
10	5
11	4
12	3
13	2
14	1



• Bijlage 2



• Traject: Linksom 1 Harderwijk Ceintuurbaan – Ermelo - Harderwijkseweg

Begin Ceintuurbaan bocht slecht gemarkeerd	1
Snelheidsaanduiding hele wegvak onvoldoende	10
Belijning klopt niet met max snelheid	3
Belijning waaronder aanduiding max snelheid op weg vervaagd / niet meer te zien	7
Vervelende rotonde Ceintuurbaan / Harderwijkseweg	2
Veel (info-)borden langs Harderwijkseweg	3
Verhoogde trottoirband (midden?) overdreven / gevaarlijk	2

• Traject: Rechtsom 14

Korte busbaan rotonde. Waarom? Wie heeft voorrang?	1
Ermelo Vage belijning; snelheid?	1
Geen Hm-paaltjes	1
Ceintuurbaan: markering ontbreekt / slecht.	4
Ceintuurbaan snelheidsaanduiding onvoldoende	2



- **Traject: Linksom 2 Ermelo – Putten**

	Ermelo – Putten 80 km/u toegestaan maar “niet haalbaar”	1
Hm 16.3	Nijkerkerstraat Putten 50 km/u of 80 km/u? (bij voorkeur 50 km/u)	5
	Waar wegdek vernieuwd, hoogteverschil berm / rijbaan te groot	3
	Belijning vaag	2
	Te veel informatieborden	2

- **Traject: Rechtsom 13**

	Veel rotondes, 80 km/u niet realistisch	1
	Vóór Ermelo te weinig fietsenrekken bij bushalte	1
	Nieuw wegdek / slechte berm	2
	Woud aan borden binnenrijden Ermelo bij rotonde zinloos	2
19,2	Onveilige afslag naar links	1

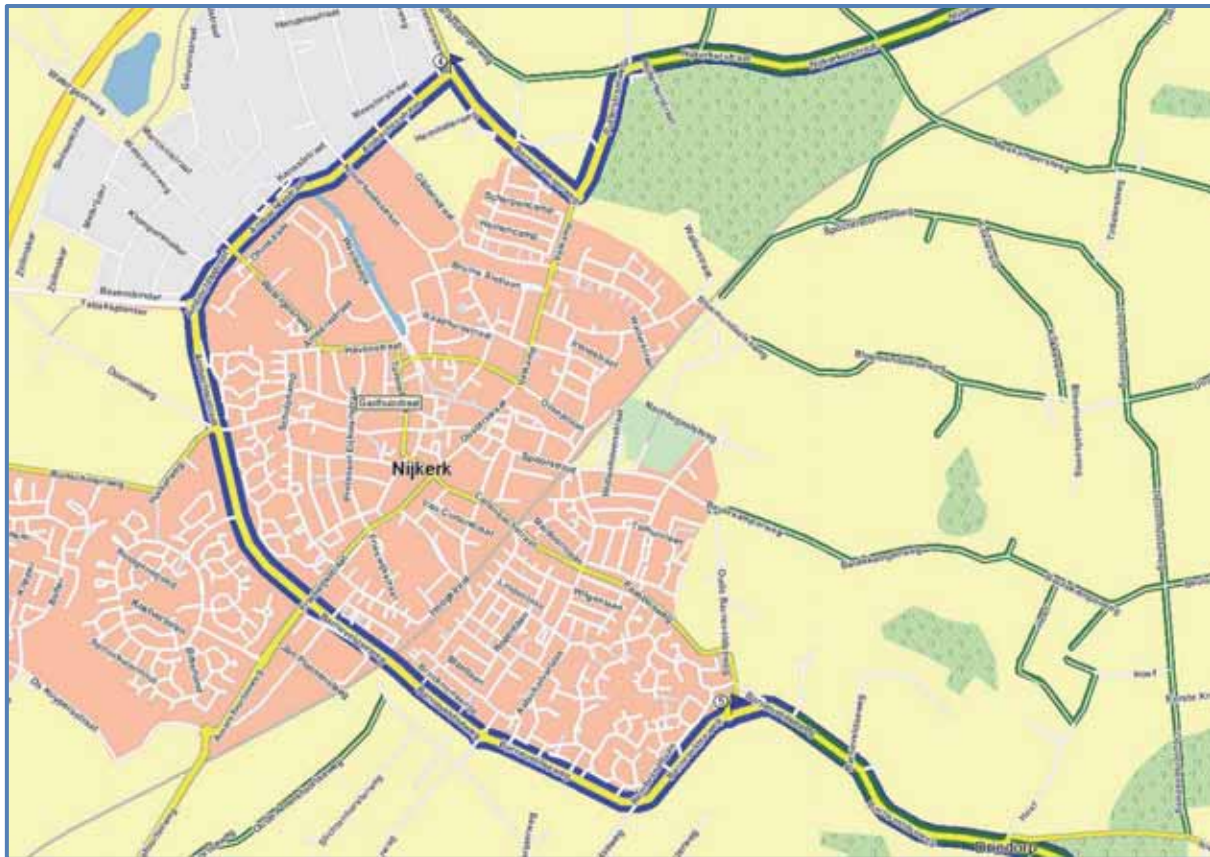


- **Traject: Linksom 3 Putten – Nijkerk**

	Matrixbord bij school (max. 50 km/u) niet opgeheven	2
	Lange files door landbouwverkeer	2
	Te veel (informatie-)borden	1

- **Traject: Rechtsom 12**

	Na Nijkerk snelheid te laat aangegeven	1
	Spoorovergang slecht wegdek	2
	Wirwar aan borden bij spoorovergang	2
	Voorrang bus – busbaan en rijbaan niet helder	1
	Nabij 'Centrum' voorbeeldige aanduiding 'oversteekplaats school'	1

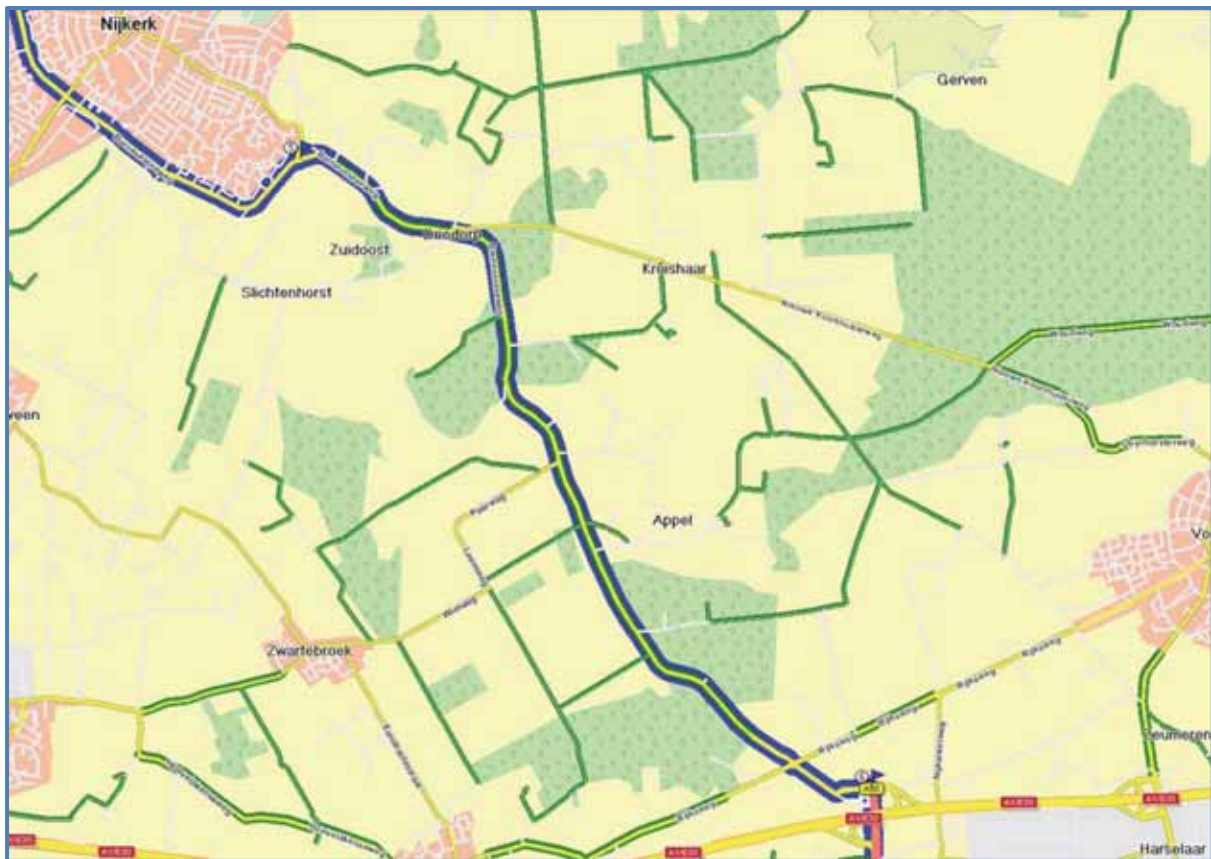


- **Traject: Linksom 4 Rondweg Nijkerk**

	Ambachtsstraat gevaarlijke middenberm	2
	Stoplichten op rood bij nadering / waarom?	1
	Aanduiding max snelheid hele traject onvoldoende	10
	Spoorovergang vervelend wegdek (verlaagd)	5

- **Traject: Rechtsom 11**

	Passage Nijkerk snelheid?	7
	Passage Nijkerk straatbeeld oogt 'harder dan 50 km/u'	3
	Spoorovergang niet met borden aangegeven	2
	Spoorovergang slecht wegdek, sterke helling	10
	Barneveldseweg middenberm slecht zichtbaar (in donker)	2
	Rotonde B-weg – Frieswijkstraat vooraanduiding richting gewenst	1
	Filewaarschuwing gewenst voor beweegbare Arkervaartbrug	1



- **Traject: Linksom 5 Nijkerk – A30 / Barneveld Noord**

	Hele traject optisch versmallen 'conform 60 km/u'	2
	Max snelheid? (vaker herhalen)	4
	Vage markering / donker / het regende => gevaarlijk rijden	4
	Bord wegversmalling / wegwerkzaamheden. Geen werkzaamheden te zien	1
	Bij school geen oversteekmogelijkheid, in elk geval niet gemarkeerd	1

- **Traject: Rechtsom 10**

	Bushaltes op dit traject zonder haltevak, leidt tot filevorming	1
	Snelheid vaker herhalen	3
	Bebording werkzaamheden "die er niet zijn"	1
	Vluchtheuvel voor rotonde slecht zichtbaar	1

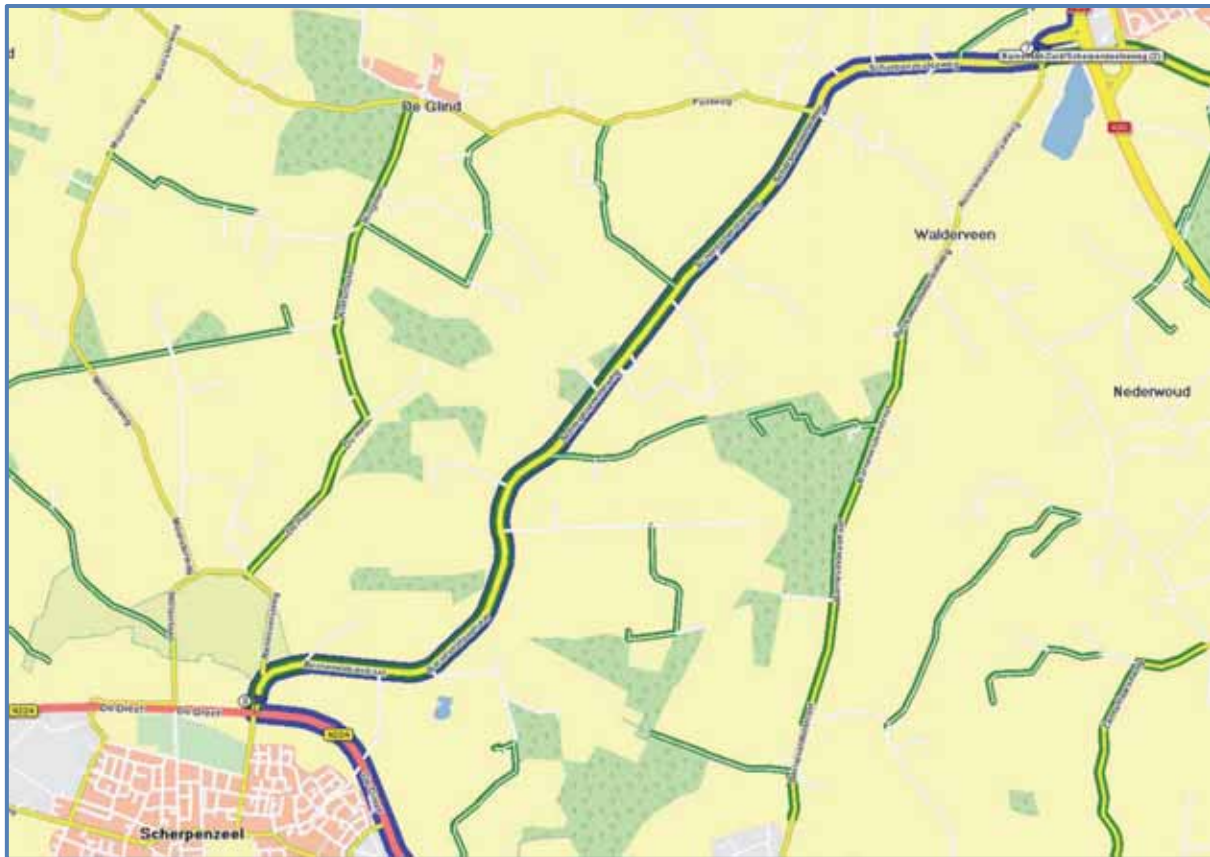


- Traject: Linksom 6: Toerit A30 – Afrit A30

	Toerit A30 verwarrend. “plots rechts ingehaald”; veel remsporen	3
--	--	---

- Traject: Rechtsom 9

	Toerit A30 slecht wegdek (kuilen / veel water)	7
	Op A30 verlagng naar 70 km/u totaal genegeerd	2
	Afrit A30 geen groene golf, lange wachttijden	1
	Aansluiting A30 – N301 onduidelijk /kan beter. Vorrangssituatie Goudreinet / Tango niet logisch. Doorgaand verkeer voorrangsweg; T-splitsing herzien.	4
	Overvloed aan borden	2

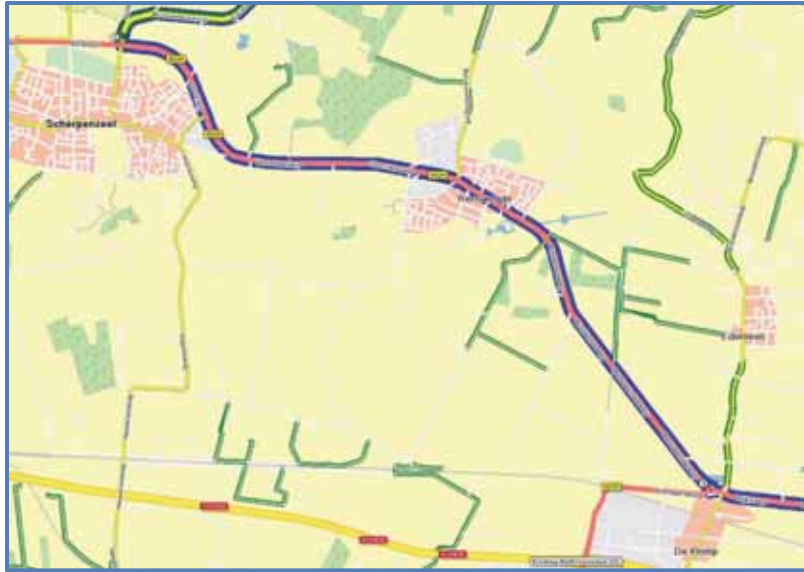


- **Traject: Linksom 7: Afrif A30 – Scherpenzeel**

	Landbouwvoertuigen niet in te halen	2
	Inhalen niet toestaan	3
	Nadering Scherpenzeel 80 km/u te hard	3

- **Traject: Rechtsom 8**

5.1 – 5.7	Slecht wegdek	2
	Na Scherpenzeel bord gelijkwaardige kruising bij voorrangsweg	1
	Slechte markering, met name bochten slecht gemarkeerd	4
	80 km/u te hard in bochtige weg	2
	Geen p-plaatsen op dit traject	1
	Inhalen op deze bochtige weg niet toestaan	5

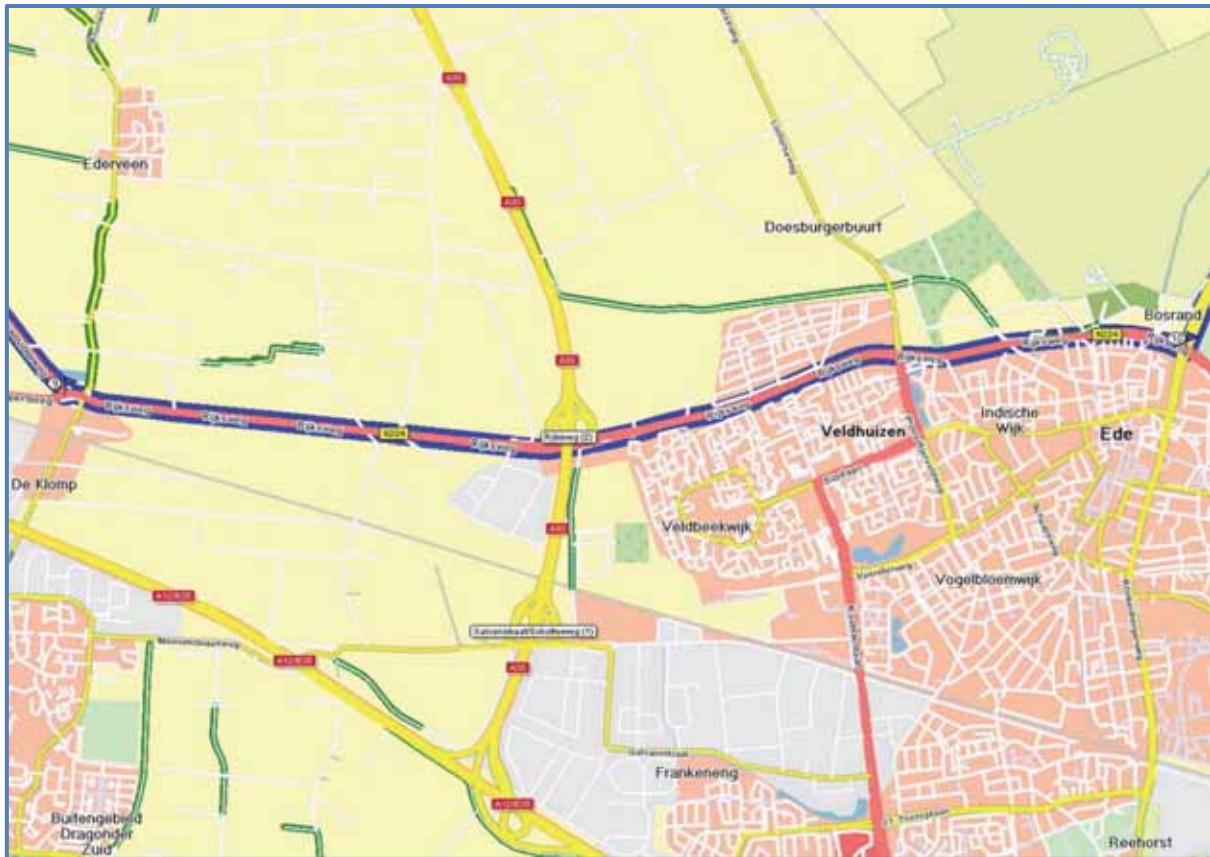


- **Traject: Linksom 8 Scherpenzeel – De Klomp**

	Geen parkeerhaven voor bus (-halte) waar 80km/u is toegestaan	3
24,0	Inhaalverbod en toch onderbroken belijning	1
	Passage Renswoude onnodig veel chicanes / zebrapaden etc.	1

- **Traject: Rechtsom 7**

	Borden wegwerkzaamheden soms wel / niet weggedraaid (werkzaamheden al afgerond)	2
	Fietsoversteekplaats onvoldoende beveiligd / gemarkeerd	1
	Richting Scherpenzeel 'borden voor borden geplaatst'	1
	De Klomp: afstelling verkeerslichten niet goed (moet vaker stoppen)	2
	Richting Renswoude inhaalverbod (m.u.v. tractoren) en onderbroken belijning	5
20,5	Inhalen toegestaan voor onoverzichtelijk bocht	1
	Inhaalverbod – inhalen toegestaan sterk wisselend en niet altijd logisch	1
	Uitrijden Renswoude: 50 km/u of 80km/u?	1
	Uitrijden Renswoude wegversmalling beter markeren	2
	Voor Scherpenzeel inhalen toegestaan / verbod wisselt sterk. Belijning blijft onderbroken	1
22.0	Te korte in- uitvoegstrook benzinstation	1
	Begin Renswoude digitaal informatiebord. Net na rotonde, dus niet leesbaar	1

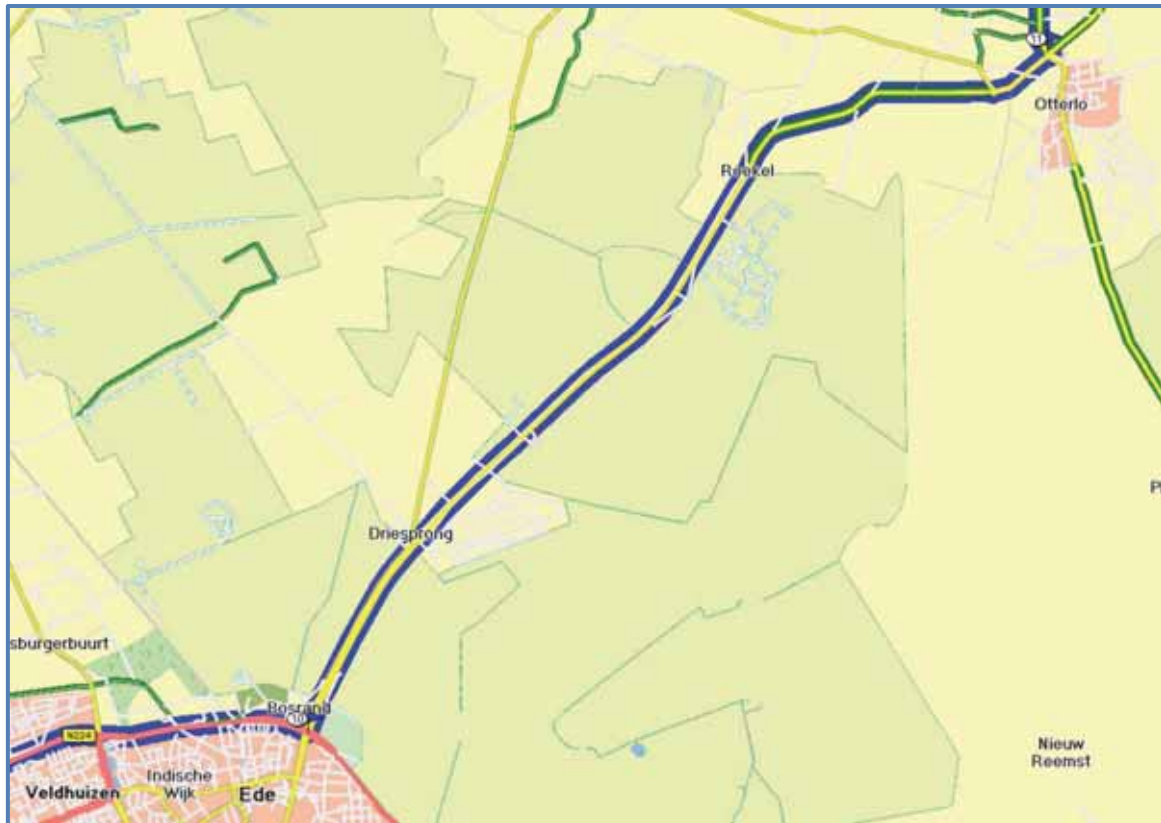


- **Traject: Linksom 9 De Klomp – Passage Ede**

	Wegversmalling ter hoogte van Kernhem rommelig vormgegeven	1
	N224 max snelheid niet altijd duidelijk. / 50 km/u niet altijd logisch	5
	Markering fietsoversteek heel sterk vervaagd	1
33.7	Paaltjes middenberm slecht zichtbaar	1
34.0	Voorsorteervakken richtingaanduiding te laat.	2

- **Traject: Rechtsom 6**

	Snelheid passage Ede ? weinig / geen herhaling na zijwegen	2
	Hm aanduiding ontbreekt	1
	Richtingaanduiding net na (jonge) bomen (voor A30)	1
	Langere afslagstrook richting A30 / Veenendaal gewenst	1
	In- uitvoegstroken gewenst kruispunten Meikade en Kade Kruispunten worden als gevaarlijk ervaren.	1
	Na spoor fietsoversteek niet / onvoldoende gemarkeerd	1
	Kruising met spoor zorgt voor veel oponthoud. Ongelijkvloers maken	1
	Kruispunt ter hoogte van Veldhuizen onvoldoende capaciteit	1



- **Traject: Linksom 10 Ede - Otterlo**

	Flinke "ongebruikte" busbaan. Weg gaat er omhoog => vrachtwagens toestaan?	2
	Ter hoogte boomkwekerij bochten beter markeren (suggestie: bochtschilden)	1
	Snelheid omlaag ivm bochten	1
	Bij autobedrijf bochten beter markeren	1
	Prima weg; gelukkig weinig infoborden!	2

- **Traject: Rechtsom 5**

	Rondom Otterlo 80 te hard	1
	Driesprong 80 te hard	1
	Snelheid voor Driesprong?	1
	Geen hm aanduiding op flink deel traject	1
	Bij verlaten bebouwde kom snelheid aanduiden (dat wordt pas later gedaan)	1
	Vage belijning (laagstaande zon!)	3
	Aansluiting busbaan op rotonde niet logisch (en: wie heeft voorrang?)	2



- **Traject: Linksom 11 Otterlo - Stroe**

	Binnenrijden Harskamp vluchtheuvel komt te snel	1
	Harskamp snelheid?	2
	Mooie brede weg, nodigt uit tot harder dan toegestaan	1
	Diep putdeksel in Harskamp	1
	Nieuw wegdek – Oude belijning	1
	Nieuw wegdek – wisselende belijning	1
62.7 72.0	Ontsierende reclameborden van provincie	1
	Na Harskamp slechte berm	1

- **Traject: Rechtsom 4**

	Stroe – Harskamp slechte berm	4
	Voor Harskamp veel zijwegen / bebouwing. 80 te hard	1
	Harskamp snelheid onduidelijk (wel flitspaal)	3
	Einde Harskamp geen markering / bord overstekende fietsers	1
	Net voor Harskamp inhalen ineens wel toegestaan	2
70.6	Voorbeeldige opstelplaats fietsers	1

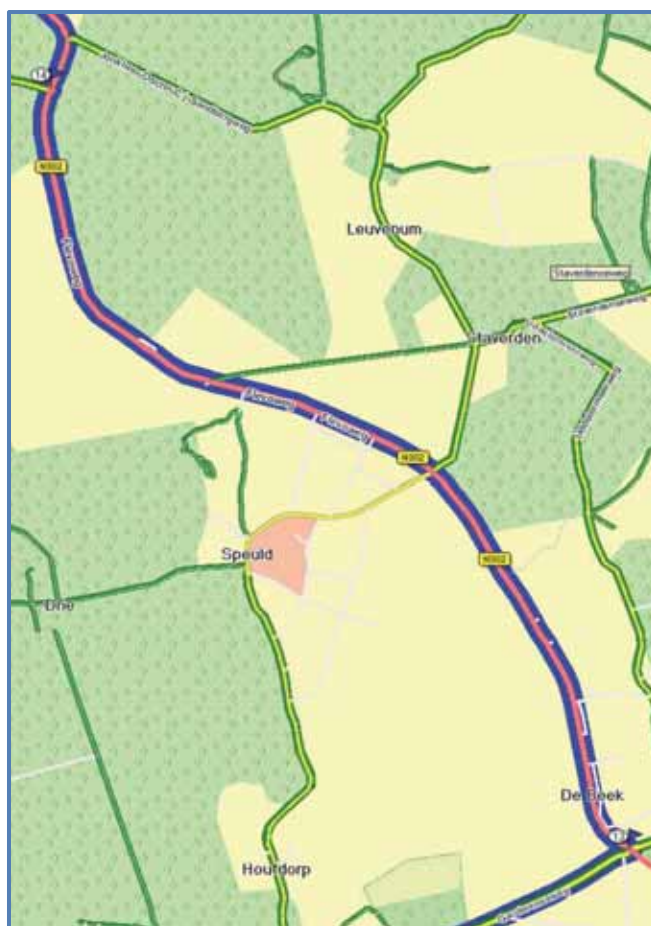


- Traject: Linksom 12 Stroe – De Beek

	Racebaan	1
	Richting Garderen veel borden	2
	Richting De Beek bomen hoger opsnoeien i.v.m. vrachtwagens	1

- Traject: Rechtsom 3

	Afslag A1 over viaduct: langere opstelstrook maken dat doorgaand verkeer door kan rijden	1
	Max. snelheid na De Beek en na Garderen? Snel aanduiden bij verlaten bebouwde kom	3
	Voor Garderen slechte middenmarkering	1
74.0	Bord wegwerkzaamheden. 'niks te zien'.	2
	Voor Garderen: hoge heg ontnemt zicht op scherpe bocht	1
	Ter hoogte van Oud Milligen: driemaal aanduiding 'naderen rotonde' wat veel	1



- Traject: Linksom 13 De Beek – Leuvenumseweg

	Spoorvorming	3
	Omgewoelde bermen t.h.v. Flevoweg / Staverden A.g.v. wilde zwijnen	3
	Bord met te veel tekst "politieverordening etc. " bij verlaten rotonde Nutteloos / Leidt af	2
	In toeristische gebieden te veel infoborden	3
	Flevoweg scheiding fiets – rijbaan beter markeren	2

- Traject: Rechtsom 2

	Ter hoogte van Speuld slechte bermen	1
	Ter hoogte van Speuld; naderen rotonde dubbelop aangegeven	1
	Markering oprissen / laagstaande zon	2
	Geen bord / markering fietsoversteekplaats	1
	Weinig / geen P-plaatsen	1



- **Traject: Linksom 14 Leuvenumseweg – Harderwijk**

	80 km/u te hard t.h.v. oversteekplaatsen fietsers /-wild Veel zijwegen	1
	Landbouwverkeer op de weg en inhaalverbod	1

- **Traject: Rechtsom 1**

	Adviessnelheid 50 km/u totaal genegeerd	1
	Biggenruggen slecht zichtbaar	2
	Weinig / geen parkeerplaatsen	1

● Bijlage 3

● Eindformulier

Betreft routebeschrijving linksom / rechtsom (*omcirkelen hetgeen van toepassing is*)

Raadpleeg de aantekeningen die u onderweg maakte.

1. Beschrijf hieronder kort uw afzonderlijke opmerkingen (positief of negatief) Geef waar mogelijk aan op welk traject, op welke hectometer uw opmerking betrekking heeft

.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. Plaatst u hier *eventueel* één of meer algemene opmerking(-en) over de wegen die u hebt gereden. Positief of negatief. Bent u bepaalde zaken bijvoorbeeld vaak tegengekomen, of heeft u juist iets gemist?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. Wat vindt u globaal gesproken van het wegbeeld dat u bent tegengekomen?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

● Bijlage 4

● Instructie voor het wegbelevingsonderzoek

- Het lijkt er af en toe wel op, maar het is géén puzzelrit. Fout rijden of de tijd u er over doet, het maakt ons niet uit. Als u de weg maar terugvindt en veilig weer thuis komt.
- Hierbij treft u het *'Route- en aantekenboek Veluwe-West'* aan waarin de route beschreven staat die u gaat rijden.
- De route is ongeveer 100 km lang en u zult twee uur (exclusief pauze) nodig hebben om de hele route te rijden. Trekt u er dus voldoende tijd voor uit.
- Het is voor ons niet belangrijk wanneer u de route rijdt, maar vermeldt wel op het bijgevoegde blad: *'Omstandigheden tijdens de rit'* de gegevens m.b.t. de omstandigheden.
- Het is een rondrij-route. U komt op dezelfde plaats uit als waar u begint. U kunt de route daarom ook beginnen waar u wilt. Er is geen door ons bepaald startpunt. Het is uiteraard handig om in de buurt van uw woonplaats te beginnen. Het routeboek kunt u openslaan op de plek waar u begint. En als u maar lang genoeg doorbladert komt u vanzelf weer bij uw startpagina uit.
- U rijdt de route minimaal met z'n tweeën. Meer mag, maar alleen gaat niet. De bijrijder geeft de route aan en beiden maken al rijdend opmerkingen over hoe zij de weg en de omgeving beleven.
- In de vorm van kreten noteert de bijrijder de opmerkingen in het route- en aantekenboek op de aangegeven manier. Het voorbeeld op pagina 3 geeft aan hoe een en ander er uit kan zien. Doormiddel van een streep geeft u op de plattegrond aan op welke plek in de route die opmerking betrekking heeft. Noteer zo mogelijk bij welke hectometeraanduiding de opmerking is gemaakt. De hectometerpaaltjes staan doorgaans aan de kant van de provinciale weg.
- De kreten die u noteert hoeven niet beargumenteerd te zijn. U hoeft er niet over na te denken. Het gaat er om wat u invalt, opvalt of tegenvalt (hoe hard mag ik hier rijden? Ik snap het niet?; zie ook het voorbeeld op pagina 3. De 'nette' verwerking van de kreten komt op het *'Eindformulier'*.
- Pas als u de route helemaal hebt gereden, vult u het bijgevoegde *'Eindformulier'* in.

Let op!

- In onze voorbereidingen willen we vermijden dat u met wegopbrekingen krijgt te kampen, maar ze kunnen voorkomen. Volg dan gewoon de tijdelijke route-aanwijzingen op de borden totdat u weer op de geplande route zit en ga door op de manier die wij u vragen. Maak er wel melding van in het *'Eindformulier'*.
- Ook als u de weg kwijt raakt geldt: zoek m.b.v. wegenkaartje en routebeschrijving de geplande route weer op en ga gewoon weer door.

● Bijlage 5

● Voorbeelden van pagina's uit het route- en aantekenboek

ANWB Wegbelevingsonderzoek

Het is een rond-rij-route in een deel van de provincie Gelderland. U komt op dezelfde plaats uit waar u begint. Het is mogelijk en handig wanneer u de route aanvangt in de nabijheid van uw woonplaats.

Uitgangspunt van de routebeschrijving is, linksom, dus tegen de wijzers van de klok in. De route is ongeveer 100 km lang en u zult naar verwachting ruim twee uur (exclusief pauze) nodig hebben. Het is géén puzzelrit. De tijd is evenmin belangrijk.


U rijdt de route minimaal met z'n tweeën. De bijrijder geeft aanwijzingen over de route en noteert alle opmerkingen, m.b.t. de beleving van de weg, van zowel de chauffeur als van hemzelf.


Let op : Het kan zijn dat u door wegwerkzaamheden van de route moet afwijken, volg dan de aanwijzingen en ga vervolgens verder met uw oorspronkelijke route.

De routebeschrijving is opgedeeld in trajecten. Op de kaartjes is het beginpunt van een traject aangegeven met een groen vlaggetje en de trajecten met een blauw vlaggetje met cijfer.

Vriendelijk verzoeken wij u uw opmerkingen te plaatsen bij het betreffende traject (zie voorbeeld pagina 3).

Veel succes!





© ANWB E.V. Den Haag
oktober 2012


2


ANWB Wegbelevingsonderzoek - Gelderland

Voorbeeld aantekeningen maken

Traject 5.

- Op kruising met verkeerslichten, linksaf Hoogeveensweg N374
- Op ruitende rechtsaf 1^o afslag Garmingenstruiken
- Eindweg op T-splitsing rechtsaf Schipholsten
- En gelijk eerste weg linksaf Heirweg
- Eindweg op T-splitsing linksaf Mandingerdijk Restaurant Voocheheugte aan linkerhand





6

ANWB Wegbelevingsonderzoek

3

ANWB Wegbelevingsonderzoek - Gelderland

