



WEGBEHEERDERS
ONTMOETEN
WEGBEHEERDERS



Onderzoek stadsroutes in beheer gemeenten
Januari 2014 - Definitief

Inhoud

Management samenvatting 3

1. Inleiding 6
2. Algemene tevredenheid en belang 8
3. Kwaliteit en verkeersveiligheid 13
4. Doorstroming 18
5. Informatievoorziening 22
6. Resultaten per stad 26

Bijlage A **Profiel weggebruiker 31**

Bijlage B **Onderzoeksverantwoording 34**

Bijlage C **Resultaten per stad 36**

Bijlage D **Duiding Resultaten per stad 38**

Bijlage E **Vragenlijst 46**

Bijlage F **Kaarten van stadsroutes 55**

Management samenvatting

Doelstelling en onderzoeksopzet

Om kennis over de wensen en meningen van de weggebruiker over de gemeentelijke stadsroutes¹ te achterhalen is een landelijk online onderzoek uitgevoerd in opdracht van Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW). In oktober 2013 is de online enquête door ruim 2.000 weggebruikers ingevuld. In deze enquête is de beleving van automobilisten gemeten over kwaliteit, veiligheid, doorstroming, werkzaamheden en verkeersinformatie met betrekking tot stadsroutes. Weggebruikers zijn op basis van de stad waar zij tijdens hun laatste rit op een stadsroute gereden hebben, toegekend aan een stad.

Samen met het WOW onderzoek van april 2013 over provinciale en rijkswegen levert dit een compleet beeld op van de beleving van de weggebruiker over de Nederlandse wegen. In dit rapport wordt zoveel mogelijk een vergelijking gemaakt tussen deze verschillende type wegen. In het algemeen geldt dat de tevredenheidspercentages over provinciale en rijkswegen hoger liggen dan over stadsroutes. Dit is in lijn met de verwachting: in stedelijk gebied zijn er eerder conflicten tussen verschillende gebruikers, functies en is de beschikbare ruimte beperkter dan bij provinciale wegen en rijkswegen. Dit zie je terug in de tevredenheidcijfers.

Algemene tevredenheid en belang

Uit het onderzoek blijkt dat een meerderheid van de weggebruikers in het algemeen positief is. Zes op de tien weggebruikers is (zeer) tevreden over het beheer van de stadsroutes in de gemeente. Twaalf procent van de weggebruikers is ontevreden hierover. Uit het eerdere onderzoek is gebleken dat de tevredenheid over de provincie en Rijkswaterstaat als beheerder hoger is dan de tevredenheid over het beheer door de gemeente: ruim driekwart van de weggebruikers is (zeer) tevreden over de provincie en Rijkswaterstaat als wegbeheerder.

	2013
Tevredenheid over beheer stadsroutes in gemeente	60%
Tevredenheid over provincie als wegbeheerder	76%
Tevredenheid over RWS als wegbeheerder	79%

Weggebruikers in Utrecht (40 procent) en Den Haag (48 procent) zijn minder vaak tevreden over het beheer van de stadsroutes dan landelijk. In Zwolle (79 procent) en Eindhoven (74 procent) is men juist vaker tevreden dan landelijk.

Impact aspecten op tevredenheid beheer stadsroutes

Met behulp van een prioriteitenmatrix wordt de impact (op de algemene tevredenheid) van de verschillende deelaspecten afgezet tegen de gemiddelde tevredenheidsscores. Aspecten met de hoogste prioriteit en hoge waardering, zijn aspecten waarvan de gemeenten het niveau moeten proberen vast te houden. De belangrijkste zijn:

Belangrijkste goede punten volgens weggebruikers
Kwaliteit (bijv. kwaliteit belijning, wegdek, verlichting, opgeruimd/schoon zijn enz.)
Bus- of trambaan (herkenbaarheid, afscheiding rijbaan)

¹ Stadsroutes zijn doorgaande wegen binnen de bebouwde kom die een bepaald deel van een stad verbinden met een ringweg of langs de stad lopende snelwegen. Voor een overzicht van de onderzochte stadsroutes, zie bijlage F.

Wanneer gemeenten de tevredenheid van de weggebruiker willen verhogen, kan men het beste actie ondernemen op de aspecten met de hoogste prioriteit en laagste waardering. De belangrijkste zijn:

Belangrijkste verbeterpunten volgens weggebruikers
Doorstroming
Uitvoering werkzaamheden (Verkeers)informatie
Beperking hinder wegwerkzaamheden
Verkeersveiligheid
Betrouwbaarheid waarmee reistijd ingeschat kan worden
Gele omleidingsborden

Kwaliteit en verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid op stadsroutes wordt door 61 procent van de weggebruiker als (zeer) positief ervaren. In Zwolle en Eindhoven zijn weggebruikers bovengemiddeld positief (respectievelijk 75 en 69 procent), terwijl men in Utrecht en Amsterdam met 47 en 52 procent (zeer) tevreden weggebruikers minder positief is dan gemiddeld.

De kwaliteit van stadsroutes wordt ook goed beoordeeld: 68 procent van de weggebruikers is hier tevreden over. In Utrecht (56 procent), Den Haag (58 procent) en Amsterdam (60 procent) is het aandeel tevreden weggebruikers wat lager dan gemiddeld. Weggebruikers in Zwolle (84 procent) en Groningen (75 procent) oordelen vaker dan gemiddeld positief.

De verschillende onderliggende aspecten met betrekking tot kwaliteit en verkeersveiligheid worden goed beoordeeld. Minstens driekwart van de weggebruikers is (zeer) tevreden over de verlichting, de staat van het wegdek en de zichtbaarheid van markeringen op stadsroutes.

Doorstroming

Circa een derde van de weggebruikers is (zeer) te spreken over de doorstroming op stadsroutes. In Zwolle (46 procent) en Arnhem (44 procent) is men bovengemiddeld positief over de doorstroming, in Utrecht zijn weggebruikers vaker negatief (21 procent (zeer) tevreden weggebruikers).

Als weggebruikers niet tevreden zijn over doorstroming geven ze aan dat dit bijvoorbeeld komt doordat verkeerslichten niet op elkaar afgestemd zijn. En er veel werkzaamheden tegelijkertijd worden uitgevoerd, die niet voldoende op elkaar zijn afgestemd (dit laatste geldt overigens niet voor Maastricht). Onvrede over doorstroming wordt volgens weggebruikers grotendeels veroorzaakt door wegwerkzaamheden.

Uitvoering werkzaamheden

Het aandeel weggebruikers dat (zeer) tevreden is over de uitvoering van werkzaamheden (36 procent) is vergelijkbaar met het aandeel dat tevreden is over de doorstroming op stadsroutes. Gebruikers van autosnelwegen zijn vaker (zeer) tevreden over de werkzaamheden. Uitvoering van werkzaamheden wordt in Zwolle en Maastricht het beste beoordeeld: respectievelijk 48 en 45 procent is (zeer) tevreden, tegenover 36 procent gemiddeld. Het aandeel (zeer) tevreden weggebruikers is met betrekking tot wegwerkzaamheden het laagst in Utrecht (22 procent), Den Haag (27 procent) en Amsterdam (28 procent).

Betrouwbaarheid inschatten reistijd

Het grootste deel van de weggebruikers, namelijk 62 procent, is tevreden over de betrouwbaarheid waarmee men hun reistijd kan inschatten. Over de hinderbeperking bij wegwerkzaamheden is men iets minder positief: 40 procent van de weggebruikers geeft aan (zeer) tevreden te zijn. Circa een kwart is echter (zeer) ontevreden.

Informatievoorziening

De (verkeers)informatie op stadsroutes wordt door 52 procent van de weggebruikers positief beoordeeld. Het percentage weggebruikers dat (zeer) tevreden is over de (verkeers)informatievoorziening, is het hoogst onder weggebruikers in Zwolle (68 procent). De informatievoorziening wordt lager dan gemiddeld beoordeeld door weggebruikers die de laatste rit reden in Utrecht (32 procent).

Weggebruikers die niet tevreden zijn met de informatievoorziening, geven vooral aan informatie te missen rondom werkzaamheden (bijvoorbeeld met betrekking tot de omleidingsroute, start- en einddatum of de informatie staat te laat op de route waardoor uitwijken niet mogelijk is).

Verkeersinformatie wordt vooral verkregen via de borden langs de weg of het navigatiesysteem in de auto. Driekwart van de weggebruikers vindt het duidelijk wat de geldende maximumsnelheid op stadsroutes is. Over de borden met maximumsnelheid is dan ook 74 procent tevreden.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

Om kennis over de wensen en meningen van de weggebruiker over de Nederlandse wegen te achterhalen is onderzoek nodig. Wegbeheerders voeren zogenaamde belevingsonderzoeken uit over hun eigen netwerk, maar samenwerking met betrekking tot deze onderzoeken tussen wegbeheerders vindt tot op heden nog beperkt plaats.

Daarom is in het kader van Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders (WOW) dit gemeenschappelijk wegbelevingsonderzoek gehouden (samen met tien gemeentes) over stadsroutes².

1.2 Onderzoeksopzet

Het onderzoek is in oktober 2013 uitgevoerd door middel van een online vragenlijst. De vragenlijst is in samenspraak met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Maastricht, Eindhoven, Arnhem, Enschede, Zwolle en Groningen onder de vlag van Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders door I&O Research ontwikkeld.

In totaal hebben 2.122 weggebruikers de vragenlijst ingevuld. Via een landelijk internetpanel zijn weggebruikers uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Weggebruikers behoren tot de doelgroep indien zij de afgelopen maand als bestuurder van een (motor)voertuig op een stadsroute in één van de genoemde tien steden hebben gereden.

De (ongewogen) netto steekproef is als volgt verdeeld naar stad waar men tijdens de laatste rit op een stadsroute heeft gereden:

stad	abs	rel
Den Haag	225	11%
Amsterdam	225	11%
Rotterdam	225	11%
Utrecht	216	10%
Maastricht	201	9%
Eindhoven	210	10%
Arnhem	210	10%
Enschede	204	10%
Zwolle	202	10%
Groningen	204	10%
totaal	2.122	100%

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de algemene tevredenheid over en het belang van aspecten. Aan de hand van prioriteitenmatrices wordt bekeken welke aspecten meer en minder van belang zijn voor de algemene tevredenheid over het beheer van de stadsroutes.

In hoofdstuk 3 worden de aspecten kwaliteit en verkeersveiligheid besproken. Hoofdstuk 4 gaat in op doorstroming en hoofdstuk 5 op informatievoorziening. In hoofdstuk 6 worden de belangrijkste resultaten per stad besproken.

In de bijlagen zijn een profiel van de weggebruikers, de onderzoeksopzet, de resultaten per stad en de vragenlijst opgenomen.

Percentages en significanties

Percentages in de tekst kunnen als gevolg van afrondingsverschillen afwijken van de percentages in de grafieken.

² Stadsroutes zijn doorgaande wegen binnen de bebouwde kom die een bepaald deel van een stad verbinden met een ringweg of langs de stad lopende snelwegen. Voor een overzicht van de onderzochte stadsroutes, zie bijlage F.

Wanneer het percentage zeer tevreden bijvoorbeeld 5.37% is en het percentage tevreden is 73.24%, worden deze percentages in de grafieken naar beneden afgerond (respectievelijk naar 5% en 73%). In de tekst wordt echter gesproken over het percentage (zeer) tevreden van 79%.

Dit is een optelling van de niet-afgeronde percentages. Op basis van de optelling van de percentages in de grafiek (5% + 73%) zou men echter een percentage van 78% verwachten.

In de tekst worden alleen relevante, significante verschillen tussen achtergrondkenmerken en steden beschreven. Significant betekent in dit geval dat met 95% zekerheid gesteld kan worden dat het in de steekproef waargenomen verschil overeenkomt met een daadwerkelijk verschil tussen de gehele populatie van weggebruikers binnen een gemeente en de gehele populatie van weggebruikers in Nederland. De indeling naar stad is gebaseerd op de stad waar men tijdens de laatst gereden rit op een stadsroute hoofdzakelijk heeft gereden. Een gedetailleerde beschrijving van algemene kenmerken van respondenten, de onderzoeksverantwoording en de vragenlijst zijn opgenomen in de bijlagen.

Achtergrondkenmerken

De weggebruikers die zijn toegekend aan de stad waar zij tijdens hun laatste rit op een stadsroute gereden hebben, verschillen weinig in achtergrondkenmerken (leeftijd, geslacht en aantal kilometer dat men gemiddeld per jaar rijdt). In Zwolle is het aandeel jongeren (tot 30 jaar) wat hoger dan gemiddeld, terwijl in Den Haag en Amsterdam het aandeel oudere bestuurders (55 jaar en ouder) wat hoger ligt (dit is in Zwolle wat lager). In het algemeen is het aandeel respondenten jonger dan 30 jaar iets lager dan landelijk (uitgaande van de bevolking van 18 jaar en ouder). In Eindhoven is het aandeel mannen (42 procent) lager dan gemiddeld. Op het databestand is een weging toegepast op leeftijd en geslacht (zie ook bijlage B), zodat deze verschillen rechtgetrokken zijn in de resultaten.

Qua opleidingsniveau zijn er beperkte verschillen tussen de respondenten in de verschillende steden. In Amsterdam is het aandeel hoogopgeleiden wat hoger, en het aandeel respondenten met een Lbo/Mavo of Vmbo niveau wat lager dan gemiddeld. In Utrecht is het aandeel hoogopgeleiden hoger dan gemiddeld, en het aandeel Mbo-opgeleiden lager dan gemiddeld. Het aandeel hoogopgeleiden in Maastricht is wat lager dan gemiddeld, en in Groningen is het aandeel respondenten met een Mbo-opleiding hoger dan gemiddeld. Het databestand is hier niet op gewogen, omdat de onderzoekspopulatie meer dan de potentiële beroepsbevolking behelst (namelijk ook respondenten van 66 jaar en ouder) en de invloed van opleidingsniveau (in dit onderzoek) verwaarloosbaar is volgens aanvullende analyses.

Onderzoek Rijkswaterstaat en provincies 2013

In 2013 is een gezamenlijk onderzoek van Rijkswaterstaat en provincies uitgevoerd over snelwegen en provinciale wegen. Dit onderzoek kende een vergelijkbare opzet en vragenlijst met het huidige onderzoek. Waar mogelijk beschrijven we in dit rapport relevante overeenkomsten en verschillen op hoofdlijnen.

2. Algemene tevredenheid en belang

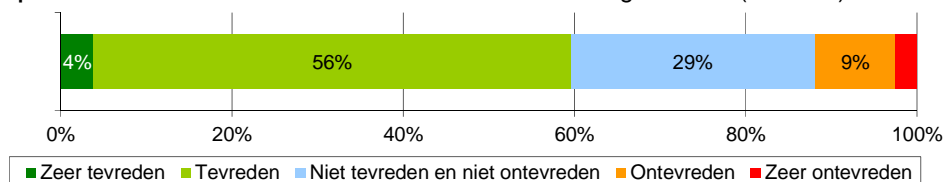
2.1 Inleiding

Om inzicht te krijgen in de belangrijkste verbeterpunten voor stadsroutes waarop gemeenten actie zouden moeten ondernemen, moet gekeken worden naar zowel de tevredenheid als naar het belang van de verschillende aspecten van stadsroutes. Door belang af te zetten tegen de mate van tevredenheid kunnen prioriteiten worden toegekend. Weggebruikers hebben per aspect aangegeven in welke mate ze hier belang aan hechten. En er is door middel van een correlatieanalyse gekeken welke impact de verschillende aspecten op de tevredenheid over het beheer van stadsroutes in de gemeente hebben.

2.2 Algemene tevredenheid

Figuur 1 geeft weer in hoeverre weggebruikers tevreden zijn over het beheer van stadsroutes in de gemeente waar zij het laatst op een stadroute hebben gereden. Zes op de tien weggebruikers is (zeer) te spreken hierover. Circa drietiende deel antwoordt neutraal en 12 procent is hierover (zeer) ontevreden.

1 | Tevredenheid over het beheer van stadsroutes in de gemeente (n=2.092).



In tabel 2 is de tevredenheid over het beheer van de stadsroutes uitgesplitst naar stad. Gebruikers van stadsroutes in Zwolle en Eindhoven zijn het vaakst (zeer) tevreden over het beheer (respectievelijk 79 en 74 procent). Circa tweederde deel van de weggebruikers van stadsroutes in Rotterdam is (zeer) positief. Het minst vaak is men positief over het beheer van de stadsroutes in Utrecht. Een minderheid van 40 procent is hierover (zeer) tevreden, bijna eenderde (31 procent) ontevreden. Ook in Den Haag wordt het beheer van de stadsroutes door minder dan de helft van de weggebruikers (48 procent) als positief beoordeeld, 18 procent is (zeer) ontevreden.

2 | Tevredenheid over gemeenten als beheerders stadsroutes.

stad	% (zeer) tevreden	% neutraal	% (zeer) ontevreden
Zwolle	79%	17%	4%
Eindhoven	74%	20%	6%
Rotterdam	66%	28%	7%
Arnhem	59%	28%	12%
Enschede	58%	31%	11%
Groningen	58%	33%	9%
Maastricht	57%	33%	10%
Amsterdam	55%	33%	12%
Den Haag	48%	34%	18%
Utrecht	40%	29%	31%
totaal	60%	29%	12%

In vergelijking met provincies (76%) en Rijkswaterstaat (79%) zijn weggebruikers minder tevreden over het beheer (van de stadsroutes) door gemeenten. Weggebruikers zijn zowel vaker neutraal als vaker ontevreden over het beheer door gemeenten. NB. in het algemeen geldt dat de tevredenheidspercentages over provinciale en rijkswegen hoger liggen dan over stadsroutes. Dit is in lijn met de verwachting: in stedelijk gebied zijn er eerder conflicten tussen verschillende gebruikers, functies en is de ruimte beperkter dan bij provinciale wegen en rijkswegen. Dit zie je terug in de tevredenheidcijfers.

2.3 Impact van aspecten op tevredenheid

Voor de tevredenheid over het beheer van gemeentelijke stadsroutes is een prioriteitenmatrix gemaakt. Hierin wordt de impact van de verschillende deelaspecten op de algemene tevredenheid over gemeente afgezet tegen de gemiddelde tevredenheidsscores. De impact van de verschillende aspecten is berekend door middel van een correlatieanalyse. Deze analyse geeft weer in hoeverre de diverse aspecten van invloed zijn op de algemene tevredenheid over gemeente als beheerder van stadsroutes. Met behulp van een prioriteitenmatrix wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt welke aspecten aandacht verdienen om zo de algemene tevredenheid van weggebruikers te vergroten.

De assen in de prioriteitenmatrix markeren de medianen (de middelste waarde) van beide grootheden, waardoor vier kwadranten ontstaan. In de figuren zijn in de bovenste twee vlakken de aspecten terug te vinden die een grote invloed hebben op de totale waardering van de gemeente als wegbeheerder. Aspecten in de twee onderste vlakken spelen een minder grote rol. De horizontale as toont de tevredenheid op de aspecten; links naast het midden staan de aspecten waar de tevredenheid beneden gemiddeld is. Rechts staan aspecten die bovengemiddeld worden gewaardeerd. De aspecten in het kwadrant linksboven verdienen volgens deze meting de komende periode hoge prioriteit.

De volgende aspecten verdienen de meeste aandacht voor de stadsroutes:

- doorstroming;
- uitvoering werkzaamheden;
- (verkeers)informatie;
- beperking hinder wegwerkzaamheden;
- verkeersveiligheid;
- betrouwbaarheid waarmee reistijd ingeschat kan worden;
- gele omleidingsborden.

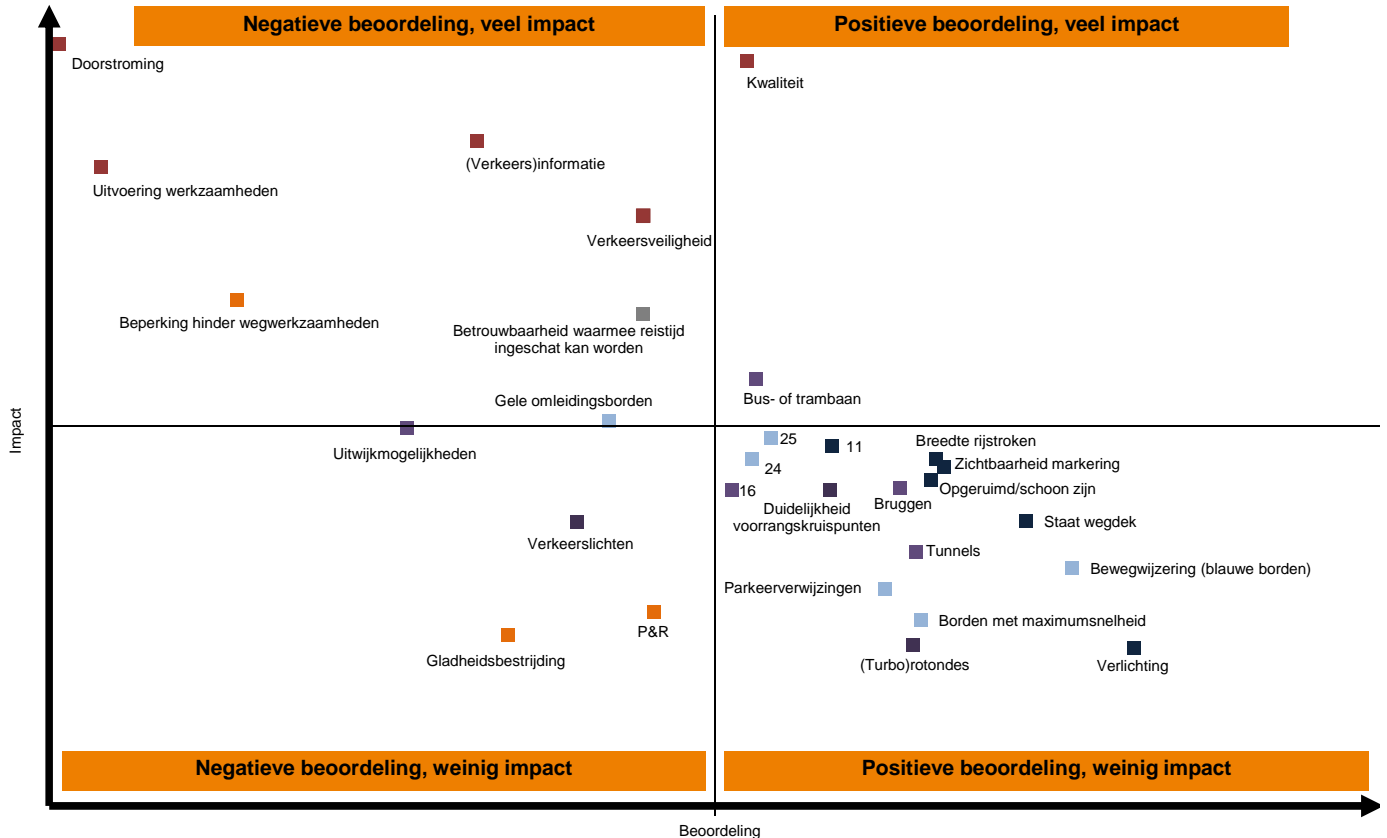
Aspecten met de hoogste prioriteit en hoge waardering (kwadrant rechtsboven), zijn aspecten waarvan de gemeenten het niveau moeten proberen vast te houden. De belangrijkste zijn:

- kwaliteit (bijv. kwaliteit belijning, wegdek, verlichting, opgeruimd/schoon zijn enz.);
- bus- of trambaan (herkenbaarheid, afscheiding rijbaan).

Het aspect uitwijkmogelijkheden scoort net gemiddeld wat betreft belang, maar ondergemiddeld wat betreft tevredenheid.

In vergelijking met het eerder gehouden onderzoek onder gebruikers van provinciale en rijkswegen, is het aantal aspecten dat de meeste aandacht verdient, wat groter. Voor provinciale wegen zijn uitvoering werkzaamheden, (verkeers)informatie, doorstroming, verkeersveiligheid en kwaliteit van de wegen de belangrijkste aandachtspunten. Voor rijkswegen verdienen uitvoering werkzaamheden, doorstroming, (verkeers)informatie en kwaliteit van de wegen extra aandacht.

3 | Prioriteitenmatrix beheer stadsroutes door gemeente.



Legenda genummerde aspecten prioriteitenmatrix.

- | | |
|----|---|
| 11 | Zicht bij inhalen en/of uitzicht vanuit/op zijweg |
| 16 | Oversteekplaatsen fietsers/voetgangers |
| 24 | Tekstkarren |
| 25 | Dynamische Route Informatiepanelen (DRIPs) |

Aan weggebruikers is gevraagd wat ze veranderd willen zien aan de stadsroute waar men het laatst gereden heeft. Bijna twee derde (63 procent) heeft op deze vraag een antwoord gegeven. Een vijfde hiervan geeft aan dat men tevreden is over de laatst gereden route, en dat verandering niet nodig is. Circa vier vijfde hiervan noemt wel veranderingen voor de stadsroute waar men het laatst gereden heeft.

Van de groep weggebruikers die graag wat veranderd ziet, geeft 10 procent aan dat men een betere doorstroming wil. Acht procent merkt op dat de afstemming van verkeerslichten beter kan, zodat er vaker sprake is van een 'groene golf': "Dat de stoplichten op elkaar aansluiten: groene golf". Vijf procent van de genoemde veranderingen gaat over werkzaamheden. Men zou graag zien dat er minder werkzaamheden tegelijkertijd worden uitgevoerd, en dat de werkzaamheden sneller afgerond worden: "Niet alle wegwerkzaamheden in één keer, beter verdelen" en "Werkzaamheden sneller afronden". Andere verbeterpunten die door meerdere weggebruikers genoemd worden, zijn: betere bewegwijzering, betere informatievoorziening over bijvoorbeeld wegwerkzaamheden en afsluitingen, minder verkeerslichten en rotondes, meer verlichting, bredere wegen, meer rijstroken, minder eenrichtingswegen. De weggebruikers uit de tien steden noemen vergelijkbare veranderingen: betere doorstroming en minder wegwerkzaamheden (tegelijkertijd) zijn voor alle tien steden de meest genoemde veranderingpunten.

Een deel van de veel genoemde opmerkingen, komt overeen met de aandachtspunten uit de prioriteitenmatrix, namelijk: doorstroming, uitvoering van en beperking hinder bij werkzaamheden, (verkeers)informatie.

Uit het onderzoek dat onder weggebruikers van provinciale en autosnelwegen is gehouden, zijn veel genoemde verbeterpunten betere doorstroming, meer verlichting, beter onderhoud, betere belijning, hogere snelheid en meer duidelijkheid over de toegestane maximumsnelheid.

Opmerkingen over verkeerslichten en eenrichtingswegen zijn (logischerwijs) minder vaak gemaakt in het eerdere onderzoek.

Goede voorbeelden

Weggebruikers hebben goede voorbeelden kunnen doorgeven van stadsroutes waar men vaker rijdt. De gegeven antwoorden zijn zeer divers. Men noemt stadsroutes positief als er bijvoorbeeld sprake is van overzichtelijke wegen met duidelijke belijning en bewegwijzering, een goede doorstroming (snelle route), en wanneer de wegen breed zijn en het wegdek goed is.

Weggebruikers noemen in Amsterdam vaak de S109, S114, S116 en S108 als goede voorbeelden, onder meer vanwege de goede doorstroming en duidelijke belijning en bewegwijzering. In Arnhem wordt de Apeldoornseweg zowel stad in als stad uit (ruim en overzichtelijk) vaak genoemd, net als de Eldenseweg en de Nijmeegseweg (beide een goede doorstroming). In Den Haag worden de S200 (Noordwest, onderdeel Ring Den Haag): Hubertustunnel (fijne en veilige tunnel) en de S200 (Noordwest, onderdeel Ring Den Haag): Lozerlaan (goede doorstroming, overzichtelijk) het vaakst genoemd. Weggebruikers in Eindhoven zijn het vaakst positief over de Randweg (goede doorstroming en overzicht) en de Ring (goede doorstroming). Van de stadsroutes in Enschede is men met name positief over de Hengelose straat (goede kwaliteit weg, overzichtelijk), de Westervall (goede doorstroming) en de Deurningerstraat en Haaksbergerstraat (goede doorstroming, ruim en overzichtelijk). In Groningen wordt de Europaweg (duidelijke route, ruim opgezet) veruit het vaakst als positief voorbeeld genoemd, gevolgd door Damsterdiep (goede doorstroming en overzichtelijk). In Maastricht worden de J.F.Kenedybrug en Singel (goede doorstroming) en Meerssenerweg/Marienwaard (duidelijke bewegwijzering) het vaakst genoemd. Het meest genoemde positieve voorbeeld in Rotterdam is de S100 Centrumring, met name het deel Maasboulevard (goede doorstroming, overzicht en goede afstemming verkeerslichten). In Utrecht worden de route Utrechtseweg/Biltsestraatweg/Waterlinieweg in het Oosten, aansluiting A27/A28 (goede doorstroming en snelle verbinding) en de route Zuilense Ring/Karl Marxdreef/Albert Schweitzerdreef/Einthovendreef (NRU, N230) in het Noorden, aansluiting A27 (duidelijke bewegwijzering) meerder keren genoemd als positief voorbeeld. Tenslotte wordt in Zwolle de Buitenring Zwolle: Ceintuurbaan (goede doorstroming, breed) het meest genoemd als positief voorbeeld van een stadsroute, gevolgd door de Buitenring Zwolle: IJsselallee (goede doorstroming en overzichtelijk).

Slechte voorbeelden

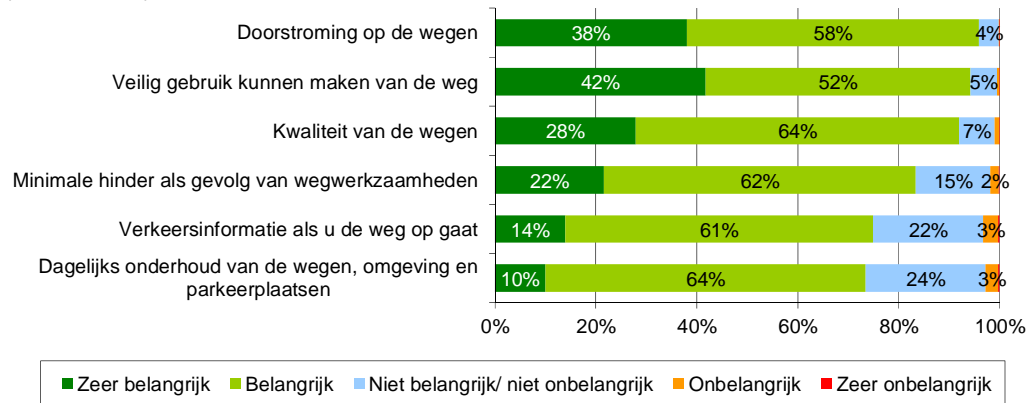
Aan de weggebruikers is ook gevraagd om slechte voorbeelden te noemen van stadsroutes. Uit de gegeven toelichtingen blijkt dat men een stadsroute vooral als negatief ervaart, wanneer hier sprake is van slechte doorstroming, smalle wegen, slecht wegdek, wegwerkzaamheden, niet goed op elkaar afgestemde verkeerslichten en weinig overzicht. Uit de reacties is overigens terug te lezen dat gelijke situaties soms worden genoemd als zowel goed als slecht voorbeeld. De Enschedesestraat wordt zowel een goed voorbeeld als een slecht voorbeeld genoemd als het gaat om overzichtelijkheid. Ook de Kennedybrug in Maastricht is volgens weggebruikers een voorbeeld van goede doorstroming, maar volgens anderen een voorbeeld van slechte doorstroming. Dit kan te maken hebben met verschillende ervaringen per rijrichting.

In Amsterdam worden de S190: Rai (onoverzichtelijk) en de S103: Haarlemmerweg, richting Halfweg/Haarlem (slechte doorstroming, verkeerslichten niet goed afgesteld) het meest genoemd. Weggebruikers noemen in Arnhem veruit het vaakst Weerdjesstraat + Eusebiusbuitensingel/Velperbuitensingel + Jansbuitensingel + Nieuweplein, centrumring (onoverzichtelijk en druk) als slecht voorbeeld. In Den Haag worden de verschillende delen van de S100 Centrumring (slechte doorstroming) en delen van de S200 Noordwest, onderdeel Ring Den Haag (wegwerkzaamheden, verkeerslichten niet goed afgesteld) het vaakst genoemd. Stadsroutes in Eindhoven worden niet zo vaak genoemd als slecht voorbeeld. De routes die door meerdere respondenten genoemd worden, zijn Ring (onoverzichtelijk, veel verkeerslichten) en Karel de Grotelaan (veel verkeerslichten). In Enschede noemt men het vaakst de Hengelosestraat (onoverzichtelijk) en de Oldenzaalsestraat (slechte doorstroming) als negatief voorbeeld van stadsroutes. De Damsterdiep (druk, veel wegwerkzaamheden) wordt in Groningen het vaakst als slecht voorbeeld van een stadsroute genoemd, gevolgd door de Europaweg (slechte doorstroming). In Maastricht zijn de Noorderbrug (slechte doorstroming) en de J.F.Kenedybrug en Singel (te lage toegestane maximumsnelheid (50 km/h) en slechte doorstroming) het meest genoemd. De S100 Centrumring: Weena (veel en langdurige werkzaamheden, onoverzichtelijk) is in Rotterdam het meest genoemde slechte voorbeeld van een stadsroute. Weggebruikers ervaren in Utrecht de Europalaan/Balijelaan/Vondellaan/Croeselaan ontsluiting Zuid (veel wegwerkzaamheden, onoverzichtelijk) het vaakst als een slechte stadsroute, gevolgd door de Utrechtseweg/Biltsestraatweg/Waterlinieweg in het Oosten, aansluiting A27/A28 (druk) en de Gooylaan/Beneluxlaan/Lessinglaan/Cartesiusweg/Marnixlaan/Einsteindreef, Stadsbuitenring van Zuid via West naar Noord (druk, veel verkeerslichten). In Zwolle is het aantal gegeven slechte voorbeelden beperkt. Verschillende onderdelen van de Binnenring Zwolle (druk, te weinig rijbanen, onoverzichtelijk) worden het vaakst genoemd.

2.3 Belang van de aspecten

De ondervraagde weggebruikers hebben voor een zestal aspecten aangegeven in hoeverre zij deze aspecten belangrijk vinden. Uit figuur 4 blijkt dat vrijwel alle respondenten doorstroming, het veilig gebruik kunnen maken van de weg en kwaliteit van de wegen (zeer) belangrijk vinden. Daarnaast vindt 83 procent het (zeer) belangrijk dat de hinder als gevolg van wegwerkzaamheden zo minimaal mogelijk is. Driekwart van de respondenten beoordeelt de verkeersinformatie voor een reis en het dagelijks onderhoud van wegen, omgeving en parkeerplaatsen als (zeer) relevant (respectievelijk 75 en 74 procent).

4 | Kunt u voor onderstaande aspecten aangeven hoe belangrijk u dit aspect vindt? (nmin=2.092)



In het eerder gehouden onderzoek onder gebruikers van provinciale en rijkswegen komt dezelfde top 3 naar voren: veiligheid, kwaliteit en doorstroming.

3. Kwaliteit en verkeersveiligheid

3.1 Inleiding

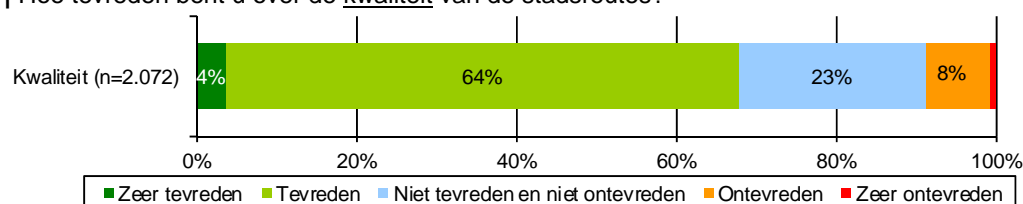
Dit hoofdstuk gaat over de tevredenheid van gebruikers van de stadsroutes over de kwaliteit en verkeersveiligheid van de wegen. Naast deze aspecten in het algemeen, gaan we onder andere in op specifieke situaties die men tegenkomt op stadsroutes (zoals bijvoorbeeld verkeerslichten, bruggen of rotondes) en de mate waarin men op de stadsroutes hinder ondervindt van andere (type) weggebruikers.

3.2 Algemene tevredenheidsscores kwaliteit en verkeersveiligheid

Volgens de prioriteitenmatrix in hoofdstuk 2 is er geen aanleiding om direct verbetering aan te brengen aan de algemene kwaliteit van stadsroutes. Ruim twee derde van de weggebruikers (68 procent) is dan ook tevreden of zeer tevreden over de kwaliteit.

Gebruikers van de autosnelwegen zijn in 81 procent van de gevallen (zeer) tevreden over de kwaliteit van de betreffende wegen. Dit geldt voor 73 procent van de provinciale weggebruikers.

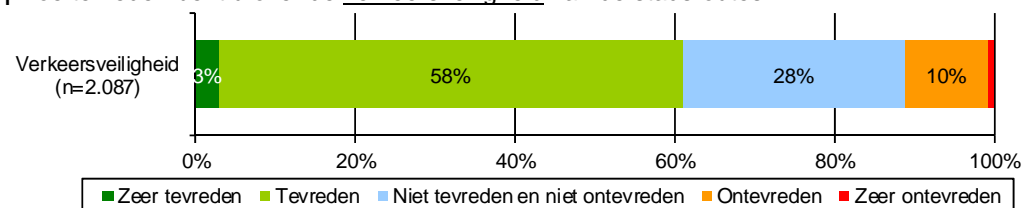
6 | Hoe tevreden bent u over de kwaliteit van de stadsroutes?



Uit de positie van het verkeersveiligheidsaspect van stadsroutes op de prioriteitenmatrix is al gebleken dat dit aspect een belangrijk aandachtspunt is. Desalniettemin is een ruime meerderheid van 61 procent van de weggebruikers (zeer) tevreden over de verkeersveiligheid op stadsroutes. Een beperkt aandeel van 11 procent is (zeer) ontevreden.

Over de verkeersveiligheid van autosnelwegen en provinciale wegen is respectievelijk 83 en 67 procent van de gebruikers tevreden of zeer tevreden.

7 | Hoe tevreden bent u over de verkeersveiligheid van de stadsroutes?



Weggebruikers die ontevreden zijn over de kwaliteit en verkeersveiligheid van stadsroutes hebben hierbij een toelichting gegeven. Hoewel de toelichtingen ook veel betrekking hebben op andere thema's dan de kwaliteit en verkeersveiligheid, komt een aantal opmerkingen diverse keren voor. Weggebruikers zijn bijvoorbeeld ontevreden over de staat van het wegdek: "een hoop wegen zijn verouderd" of "er zitten gaten in de weg".

Onvrede over de verkeersveiligheid is veelal het gevolg van (veel) wegwerkzaamheden. Weggebruikers geven aan dat er gevaarlijke of verwarrende situaties ontstaan doordat wegen zijn opgebroken of omdat er omleidingen zijn.

Verschillen tussen gemeenten

Weggebruikers die de laatste rit hebben gereden op de stadsroute(s) in Zwolle en Groningen zijn bovengemiddeld tevreden over de kwaliteit van deze wegen. Respectievelijk 84 en 75 procent van de weggebruikers is (zeer) tevreden. In Amsterdam (60 procent), Den Haag (58 procent) en Utrecht (56 procent) zijn de tevredenheidspercentages lager dan gemiddeld.

De verkeersveiligheid van de stadsroutes wordt het beste beoordeeld in Zwolle en Eindhoven. Weggebruikers die hier de laatste rit op de stadsroute reden, zijn in 75 procent (Zwolle) en 69 procent (Eindhoven) van de gevallen tevreden of zeer tevreden. Utrecht en Amsterdam krijgen een beoordeling onder het gemiddelde als het gaat om de verkeersveiligheid. Het percentage (zeer) tevreden weggebruikers is 47 procent in Utrecht en 52 procent in Amsterdam.

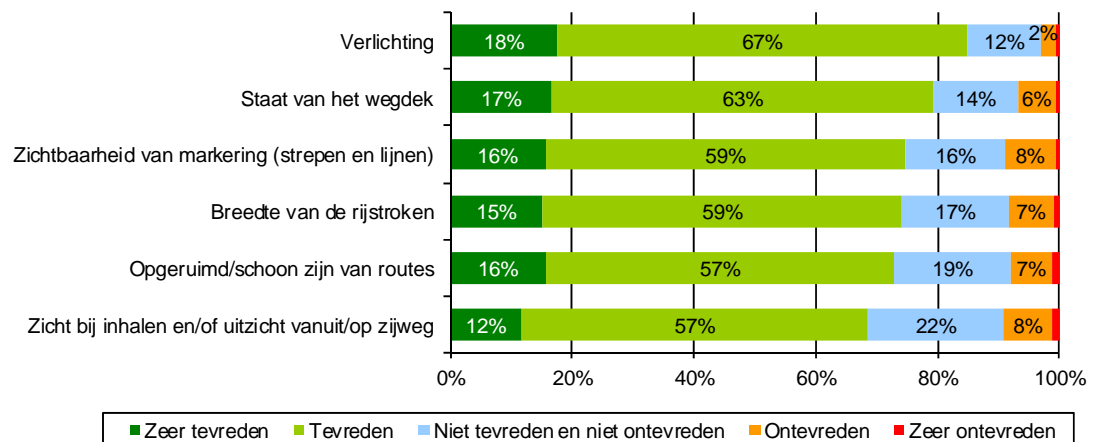
3.3 Tevredenheidsscores deelaspecten kwaliteit en verkeersveiligheid

Weggebruikers hebben ook een oordeel gegeven over een aantal deelaspecten van de stadsroute waarop zij het laatst hebben gereden.

De verlichting van de stadsroutes wordt het beste beoordeeld: 85 procent van de weggebruikers is (zeer) tevreden over dit aspect. Hierna volgt de staat van het wegdek, waarover 80 procent van de weggebruikers tevreden of zeer tevreden is. Weggebruikers zijn het 'minst' tevreden over het zicht bij inhalen op de stadsroute of het uitzicht vanuit of op een zijweg. Dit betekent niet automatisch dat weggebruikers niet tevreden zijn, want er is een relatief grote groep weggebruikers van 22 procent die niet tevreden, maar ook niet ontevreden is over het zicht op de stadsroute. Dit sluit aan bij de positie van dit aspect op de prioriteitenmatrix: ('positieve beoordeling, weinig impact').

In vergelijking met provinciale en rijkswegen zijn de scores voor staat van het wegdek, markering en schoon hetzelfde. Verder zijn weggebruikers vaker tevreden over verlichting van stadsroutes dan van provinciale wegen (69 procent). En zijn ze minder vaak tevreden over breedte en het zicht op stadsroutes dan op snelwegen (respectievelijk 88 en 86 procent).

8 | Hoe tevreden bent u over deze aspecten van de stadsroute? (nmin=1.863)



Waarom bent u niet tevreden over een of meerdere (van bovenstaande) aspecten van de stadsroutes? Over de aspecten gerelateerd aan het zicht zijn weggebruikers het vaakst ontevreden. Opmerkingen die hierover gemaakt worden hebben veelal betrekking op rotondes of andere kruispunten. "Verkeer uit zijstraten zie je bijna niet aankomen". En ook: "fietsers (...) mogen tegen de aangegeven richting van het auto verkeer in rijden". Over het opgeruimd/schoon zijn, merken sommige ontevreden weggebruikers verder op dat er veel zwerfafval ligt.

Verschillen tussen gemeenten

Weggebruikers die de laatste rit hebben gereden in Zwolle zijn bovengemiddeld tevreden over alle afzonderlijke aspecten uit figuur 8. In Groningen scoren de staat van het wegdek (89 procent (zeer) tevreden wegebruikers), zichtbaarheid van de markering (82 procent) en het zicht bij inhalen en/of het uitzicht vanuit/op zijweg (79 procent) hoger dan gemiddeld. Deze laatste 2 aspecten worden ook in Eindhoven beter beoordeeld dan gemiddeld.

Weggebruikers die tijdens de laatste rit in Rotterdam op de stadsroute reden, zijn minder tevreden dan gemiddeld over de staat van het wegdek (71 procent is (zeer) tevreden), de verlichting (77 procent) en het opgeruimd/schoon zijn van de wegen (65 procent). Ook in Utrecht is het percentage tevreden weggebruikers lager als het gaat om het opgeruimd/schoon zijn van de wegen.

De zichtbaarheid van de markering wordt ook wat lager dan gemiddeld gewaardeerd in Utrecht. Weggebruikers die de laatste rit in Den Haag reden zijn in 62 procent van de gevallen (zeer) tevreden over het zicht. Dit is lager dan het gemiddelde.

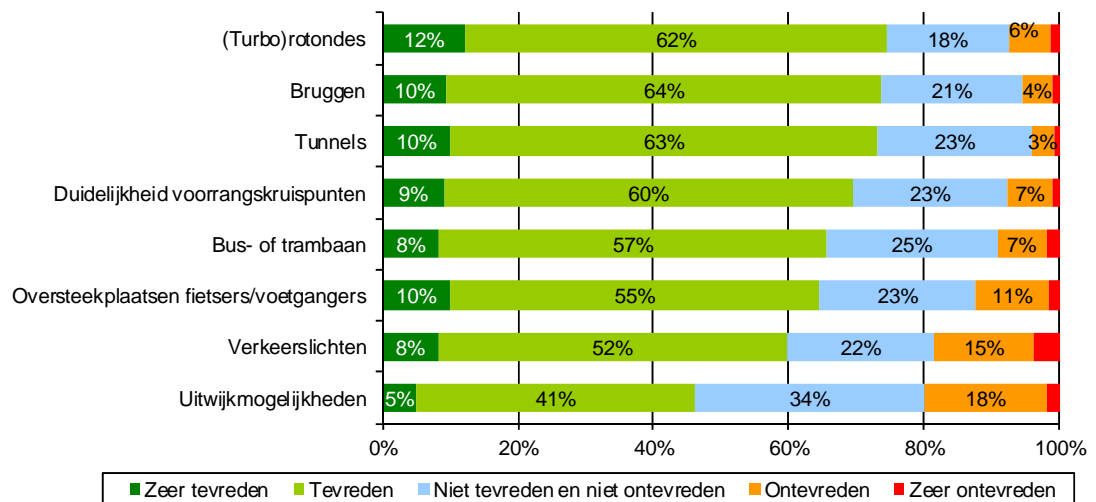
Specifieke situaties op stadsroutes

Vervolgens is aan de weggebruikers een aantal specifieke situaties voorgelegd die op stadsroutes vaker voorkomen dan op bijvoorbeeld autosnelwegen, zoals bruggen, tunnels en verkeerslichten. In vergelijking met eerder beoordeelde aspecten (figuur 8) geven weggebruikers relatief vaak aan niet tevreden of ontevreden te zijn. In het geval van uitwijkmogelijkheden gaat het om een derde van de weggebruikers. Hierover is echter 20 procent wel uitgesproken ontevreden of zeer ontevreden. Over alle andere aspecten is de meerderheid tevreden of zeer tevreden.

Turborotondes en bruggen worden door bijna driekwart (74 procent) van de weggebruikers beoordeeld als (zeer) tevreden. Over de verkeerslichten (60 procent) en oversteekplaatsen (65 procent) zijn weggebruikers na het aspect 'uitwijkmogelijkheden' het minst vaak tevreden of zeer tevreden.

De provinciale wegen scoren op duidelijkheid voorrangskruispunten, oversteekplaatsen, verkeerslichten en uitwijkmogelijkheden hoger dan de gemeentelijke stadsroutes. De overige situaties zijn niet specifiek onderzocht voor wat betreft de provinciale wegen. Wel is er onderscheid gemaakt naar 'normale' rotondes en turborotondes. Hierover is respectievelijk 80 en 69 procent van de provinciale wegen (zeer) tevreden. De situaties zijn niet van toepassing op autosnelwegen, waardoor er geen vergelijking kan worden gemaakt.

9 | Hoe tevreden bent u over de verschillende situaties die u tegenkomt op stadsroutes? (nmin=1.379)



Over de verkeerslichten zijn relatief veel weggebruikers niet of gematigd tevreden. Dit komt vooral omdat men vindt dat de verkeerslichten niet goed (op elkaar) zijn afgesteld: *“de stoplichten staan op rood terwijl er niemand aankomt vanaf de andere kant”*. Ook uitwijkmogelijkheden zijn voor verbetering vatbaar aldus diverse weggebruikers. Op stadsroutes heeft dit onder andere te maken met de vele rotondes, kruispunten, verkeerslichten: die zorgen soms voor een mindere doorstroming, terwijl er niet veel alternatieve routes zijn. Anderszins doelen sommige weggebruikers die niet tevreden zijn over uitwijkmogelijkheden op de breedte van de weg: *“het zijn over het algemeen drukke, smalle straten met weinig tot geen uitwijkmogelijkheden”*.

Verschillen tussen gemeenten

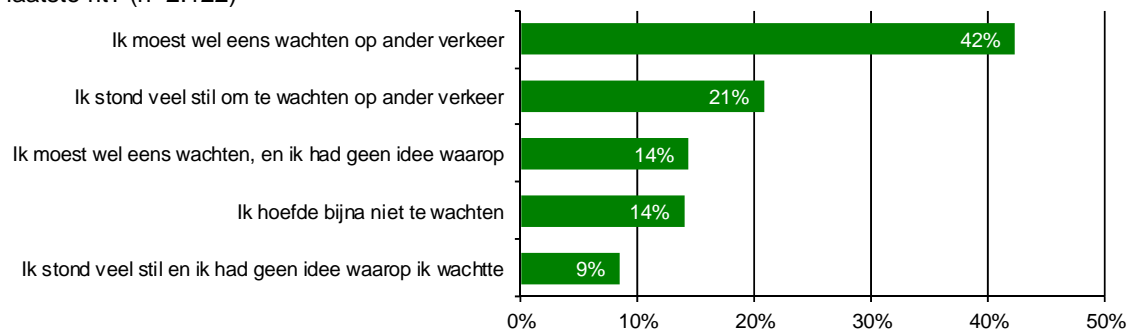
Met uitzondering van de turborotondes zijn gebruikers die de laatste stadsrit in Zwolle reden over alle aspecten vaker (zeer) tevreden dan gemiddeld. In Maastricht worden de (turbo)rotondes, voorrangskruispunten en oversteekplaatsen voor fietsers en/of voetgangers beter beoordeeld dan gemiddeld. In Eindhoven zijn weggebruikers over dit laatste aspect (oversteekplaatsen) even vaak (zeer) tevreden als in Maastricht, namelijk in 72 procent van de gevallen.

In Utrecht worden de verkeerslichten, uitwijkmogelijkheden, duidelijkheid bij voorrangskruispunten, oversteekplaatsen en de bus- of trambaan minder goed beoordeeld dan gemiddeld. De tevredenheidpercentages zijn op deze aspecten lager. In Amsterdam bedraagt het aandeel (zeer) tevreden weggebruikers ten aanzien van de duidelijkheid bij voorrangskruispunten 63 procent, tegenover het gemiddelde van 69 procent.

Wachttijden stadsroutes

Aan alle weggebruikers is een aantal stellingen voorgelegd met betrekking tot wachttijden op de stadsroutes, met daarbij de vraag: 'wat is het meest op u van toepassing?' De meeste weggebruikers (42 procent) geven aan dat zij tijdens de laatste rit op de stadsroute 'wel eens moesten wachten op ander verkeer'. Eén op vijf weggebruikers geeft aan veel stil te hebben gestaan om te wachten op ander verkeer. Iets minder dan een kwart van de weggebruikers geeft aan te hebben gewacht, zonder te weten waarop. Hiervan zegt 9 procent veel stil te hebben gestaan.

10 | Wat is het meest van toepassing op de verkeerslichten op uw stadsroute tijdens uw laatste rit? (n=2.122)



Verschillen tussen gemeenten

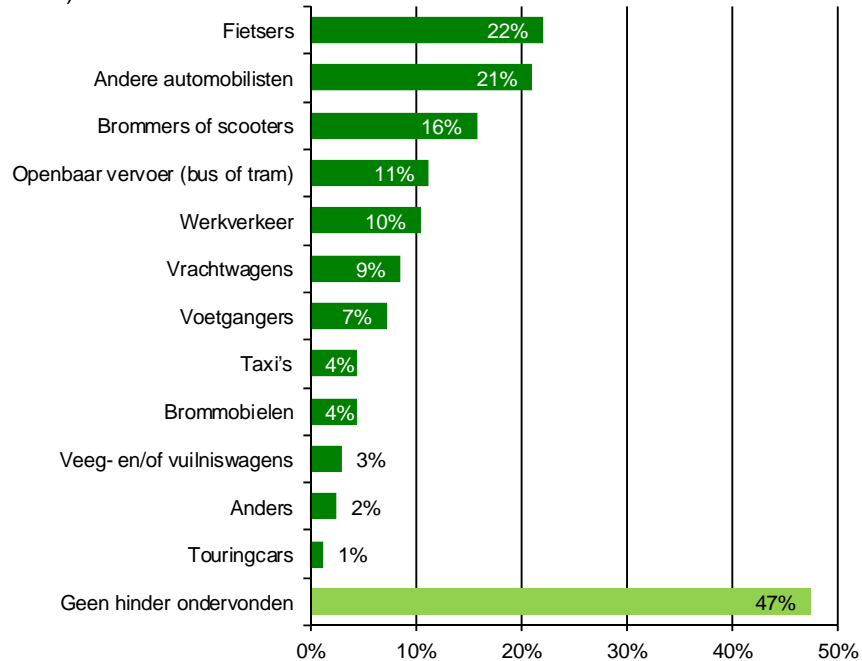
Het aandeel weggebruikers dat bijna niet hoefde te wachten is in Utrecht en Den Haag met 9 procent lager dan het gemiddelde van 14 procent. In Utrecht geeft bovendien 33 procent van de weggebruikers aan dat men 'wel eens' moest wachten op ander verkeer. Landelijk bedraagt dit aandeel 42 procent. In Zwolle zijn er meer weggebruikers dan gemiddeld die bijna niet hoefden te wachten (21 tegenover 14 procent). Hier zijn relatief weinig weggebruikers die aangeven veel stil te hebben gestaan, namelijk 10 procent (tegenover 21 procent gemiddeld). In Utrecht is dit aandeel hoger, namelijk 33 procent. Utrecht en Den Haag scoren relatief hoog als het gaat om weggebruikers die hebben moeten wachten, zonder te weten waarop. Het gaat om respectievelijk 16 en 13 procent van de weggebruikers. Deze percentages zijn in Rotterdam en Groningen lager dan gemiddeld, namelijk 4 procent.

Hinder

Weggebruikers hebben aangegeven of zij op de stadsroute waarop zij het laatst hebben gereden, hinder hebben ondervonden van andere weggebruikers. Bijna de helft (47 procent) heeft geen last gehad van anderen. Weggebruikers die wel hinder hebben ervaren, noemen het vaakst fietsers (22 procent) of andere automobilisten (21 procent). Hierna volgen brommers of scooters, waarvan 16 procent hinder heeft ondervonden tijdens de laatste rit op de provinciale weg. Touringcars of veeg-/vuilniswagens worden door een beperkt aandeel weggebruikers genoemd.

In vergelijking met provinciale wegen heeft men op stadsroutes meer hinder van andere weggebruikers ondervonden: 62 procent had bij provinciale wegen geen hinder ondervonden versus 47 procent van de gebruikers van stadsroutes. In beide gevallen heeft men vaak last van fietsers en andere automobilisten: ook bij provinciale wegen staan die in de top 3.

11 | Heeft u tijdens uw laatste rit op een stadsroute hinder ondervonden van...? (n=2.122)



Weggebruikers die hinder ondervinden van fietsers, merken voornamelijk op dat er gevaarlijke situaties ontstaan op stadsroutes: *“brommers en fietsers kijken niet om zich heen, rijden door rood of zonder verlichting”*. Ook het fietsverkeer rondom rotondes wordt door weggebruikers als hinderlijk of gevaarlijk ervaren: *“fietsers en scooters komen van links en rechts van de fiets paden als je een rotonde over komt”*. Onder hinderlijk gedrag van automobilisten (en dan vooral bij drukte) rekenen weggebruikers onder meer bumper kleven, niet doorrijden, kruisingen blokkeren of de pas afsnijden. Weggebruikers ervaren hinder van openbaar vervoer wanneer *“bussen wegrijden van haltes zonder de richtingaanwijzer aan te doen terwijl je er naast rijdt”* of als bussen de verkeerslichten beïnvloeden en dus door mogen rijden.

Verschillen tussen gemeenten

Het aandeel weggebruikers dat aangeeft géén hinder te hebben ondervonden is in Eindhoven (60 procent) en Zwolle (58 procent) hoger dan gemiddeld (47 procent). In Eindhoven hebben weggebruikers vooral minder hinder ervaren van fietsers, openbaar vervoer, vrachtwagens, taxi's, werkverkeer en veeg/vuilniswagens. Weggebruikers die de laatste rit reden in Zwolle hebben minder hinder dan gemiddeld ervaren van andere automobilisten vrachtwagens en veeg/vuilniswagens.

Het aandeel weggebruikers dat geen hinder heeft ervaren is in Amsterdam (39 procent) en Utrecht (38 procent) minder dan gemiddeld. In Amsterdam heeft men vooral meer hinder van niet-gemotoriseerd verkeer: brommobielen, fietsers en bromfietsers. Ook het aandeel weggebruikers dat hinder heeft ondervonden van taxi's is hoger dan gemiddeld. In Utrecht wordt meer hinder dan gemiddeld ervaren van werkverkeer (genoemd door 17 procent tegenover 10 procent gemiddeld).

4. Doorstroming

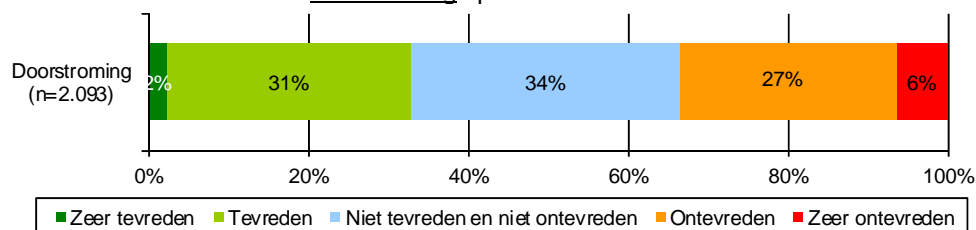
4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat over de (algemene) tevredenheid van weggebruikers over de doorstroming en de uitvoering van werkzaamheden op stadsroutes. Hierna volgt de beoordeling van drie specifieke situaties op stadsroutes, namelijk de beperking van hinder bij wegwerkzaamheden, gladheidbestrijding en P&R Voorzieningen.

4.2 Algemene tevredenheidsscores doorstroming en uitvoering werkzaamheden

De doorstroming op stadsroutes wordt minder goed beoordeeld dan voorgaande aspecten kwaliteit en verkeersveiligheid. Het aandeel (zeer) tevreden weggebruikers bedraagt 33 procent, terwijl ook 34 procent (zeer) ontevreden is. De doorstroming op stadsroute blijkt voor verbetering vatbaar.

12 | Hoe tevreden bent u over de doorstroming op de stadsroute?



Over de doorstroming op autosnelwegen en provinciale wegen is respectievelijk 61 en 66 procent van de gebruikers tevreden of zeerv tevreden. En slechts 8 en 7 procent onteervreden.

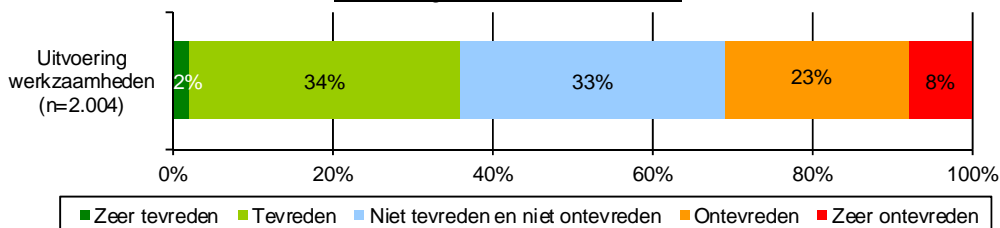
Verschillen tussen gemeenten

Weggebruikers die tijdens hun laatste rit op een stadsroute in Utrecht hebben gereden, zijn met 21 procent minder vaak positief over de doorstroming op stadsroutes dan gemiddeld (33 procent). Meer dan de helft van deze weggebruikers (Utrecht) is (zeerv) onteervreden over de doorstroming, namelijk 55 procent. Weggebruikers die in Arnhem en Zwolle hebben gereden, zijn bovengemiddeld positief over de doorstroming op de stadsroutes. Het gaat dan om respectievelijk 44 en 46 procent (zeerv) tevreden weggebruikers.

Uitvoering werkzaamheden

De tevredenheid over de uitvoering van werkzaamheden aan stadsroutes heeft een vergelijkbare verdeling. Iets meer dan een derde van de weggebruikers is over dit aspect tevreden of zeerv tevreden, tegenover 31 procent (zeerv) onteervreden weggebruikers. Zowel de doorstroming als uitvoering van werkzaamheden scoren hoog op belang, maar onder gemiddeld op tevredenheid (zie prioriteitenmatrix in hoofdstuk 2). Dit betekent dus dat op beide aspecten verbetering wenselijk is.

13 | Hoe tevreden bent u over de uitvoering van werkzaamheden aan de stadsroute?



Gebruikers van de autosnelwegen zijn in 60 procent van de gevallen (zeerv) tevreden en 7 procent is onteervreden over de uitvoering van werkzaamheden. Ook bij provinciale weggebruikers ligt de tevredenheid met 55 procent hoger, en de onteervredenheid met 10% lager.

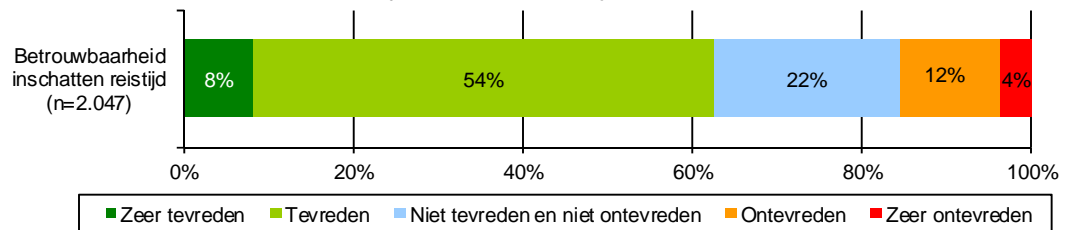
Gebruikers van stadsroutes die niet tevreden zijn over de doorstroming, geven onder andere als toelichting dat verkeerslichten niet goed zijn afgesteld. De meeste opmerkingen hebben echter betrekking op wegwerkzaamheden die de doorstroming belemmeren (dus een combinatie van beide aspecten), en dan vooral de afstemming tussen meerdere plaatsen waarop werkzaamheden worden verricht. “Veel werkzaamheden vinden tegelijkertijd plaats, waardoor uitwijken via de aangegeven routes weer zorgt voor een volgende omleiding”. En: “het lijkt erop dat de hele stad Utrecht tegelijk wordt opengemaakt voor onderhoud, nieuwe wegen, omleggen bestaande routes e.d.”.

Over de uitvoering van werkzaamheden op de stadsroutes in Zwolle en Maastricht zijn weggebruikers die hier hun laatste rit reden positiever gestemd dan gemiddeld. Respectievelijk 48 en 45 procent is (zeer) tevreden, tegenover 36 procent gemiddeld. Weggebruikers die de laatste rit reden in Utrecht, Den Haag of Amsterdam zijn ten opzichte van het gemiddelde minder vaak tevreden over de verkeersveiligheid op de stadsroute. In Utrecht bedraagt het aandeel weggebruikers dat (zeer) tevreden is 23 procent, in Den Haag 27 procent en in Amsterdam 28 procent. Respectievelijk 53, 46 en 37 procent van de weggebruikers in deze steden is (zeer) ontevreden over de uitvoering van werkzaamheden.

4.3 Tevredenheidsscores deelaspecten doorstroming en uitvoering werkzaamheden

De betrouwbaarheid waarmee weggebruikers op stadsroutes de reistijd kunnen inschatten wordt beter gewaardeerd dan de voorgaande aspecten doorstroming en uitvoering werkzaamheden: 62 procent van de weggebruikers is (zeer) tevreden.

14 | Denkend aan uw laatst gereden rit, in welke mate bent u dan tevreden over de betrouwbaarheid waarmee u uw reistijd kon inschatten op stadsroute?



Gebruikers van autosnelwegen en provinciale wegen zijn in respectievelijk 84 en 81 procent van de gevallen tevreden of zeer tevreden over de betrouwbaarheid waarmee zij hun reistijd kunnen inschatten. Dit aandeel is dus groter dan dat onder gebruikers van stadsroutes.

In totaal heeft 28 procent van de gebruikers van de stadsroute tijdens de laatste rit last gehad van files (22 procent bij provinciale en 21 procent bij rijkswegen). Files of langzaam rijdend verkeer zorgen ervoor dat de vooraf ingeschatte reistijd af zal wijken van de daadwerkelijke reistijd, waardoor dus ook de tevredenheid over de betrouwbaarheid kan afnemen.

Weggebruikers die tijdens de laatste rit last hadden van files of langzaam rijdend verkeer blijken inderdaad minder tevreden over de betrouwbaarheid waarmee zij de reistijd op de stadsroute konden inschatten: 32 procent is (zeer) tevreden, tegenover 76 procent van de weggebruikers die géén last hadden van oponthoud. Daarnaast is 38 procent van de weggebruikers die te maken kregen met file of langzaam rijdend verkeer (zeer) ontevreden over de betrouwbaarheid van de ingeschatte reistijd, tegenover 6 procent van de weggebruikers die wel in één keer door konden rijden zonder oponthoud.

Verschillen tussen gemeenten

Weggebruikers die de laatste rit reden in Zwolle en Groningen zijn vaker tevreden over de betrouwbaarheid waarmee zij reistijd konden inschatten. Respectievelijk 82 en 70 procent van de weggebruikers is tevreden of zeer tevreden. In Den Haag en Utrecht zijn respectievelijk 50 en 43 procent van de weggebruikers (zeer) tevreden. Dit is lager dan het gemiddelde.

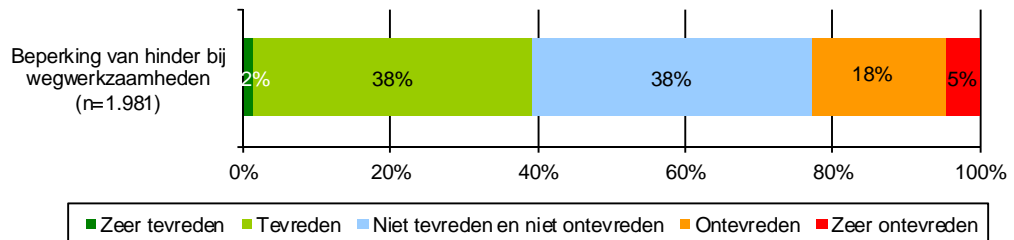
Beperking van hinder, gladheidsbestrijding en P&R voorzieningen

Naast de vragen die betrekking hebben op de laatste rit die men reed op de stadsroutes, is ook een aantal vragen gesteld over thema's die in het algemeen van toepassing zijn op stadsroutes. Te beginnen bij de beperking van hinder bij de uitvoering van werkzaamheden.

Figuur 15 laat zien dat 40 procent van de weggebruikers in het algemeen (zeer) tevreden is over de beperking van hinder. Ten opzichte van andere aspecten is dit aandeel relatief laag. Net als de uitvoering van werkzaamheden op zich, is ook de beperking van hinder bij werkzaamheden een aspect met hoog belang. Dit terwijl de gemiddelde beoordeling onder gemiddeld is. Dit maakt dat ook dit aspect de nodige aandacht verdient.

De tevredenheid van beperking van de hinder bij werkzaamheden (respectievelijk 64 en 59 procent) op autosnelwegen en provinciale wegen ligt aanzienlijk hoger en de ontevredenheid (respectievelijk 6 en 7 procent) veel lager dan bij stadsroutes het geval is.

15 | In welke mate bent u tevreden over de beperking van hinder bij wegwerkzaamheden aan de stadsroute?



Weggebruikers die (zeer) ontevreden zijn over het beperken van hinder bij werkzaamheden geven vooral aan dat er te weinig wordt gedaan om de hinder te beperken. Men geeft aan dat een goede omleidingsroute de hinder/vertraging kan beperken, maar er is vaak weinig afstemming tussen werkzaamheden. Hierdoor ontstaat elders alsnog oponthoud.

Verschillen tussen gemeenten

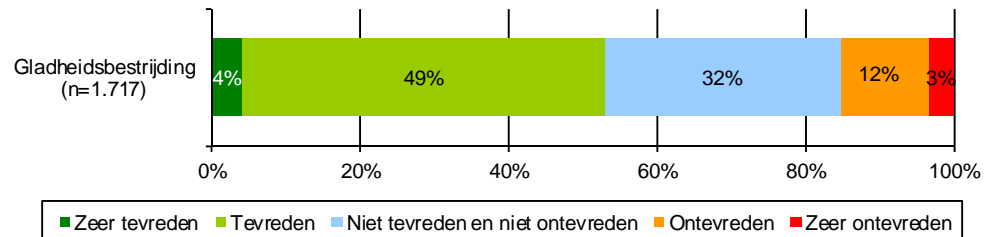
In Maastricht is het aandeel weggebruikers dat (zeer) tevreden is over de beperking van hinder bij werkzaamheden het hoogst, namelijk 55 procent (tegenover 39 procent gemiddeld). Ook in Zwolle zijn weggebruikers beter te spreken over dit aspect (52 procent (zeer) tevreden). In Utrecht en Den Haag geeft 26 procent van de weggebruikers aan tevreden te zijn over de hinderbeperking bij wegwerkzaamheden, wat lager is dan gemiddeld.

Het aspect gladheidsbestrijding is eveneens beoordeeld op basis van de algemene ervaring weggebruikers (in plaats van de laatste rit). Aangezien deze meting buiten het gladheidseizoen viel, is het een algemeen oordeel en niet gebaseerd op specifieke recente ervaringen zoals de andere aspecten van dit onderzoek.

Hierover is een kleine meerderheid van 53 procent van de weggebruikers (zeer) tevreden.

De tevredenheid van gladheidsbestrijding op provinciale wegen (65%) en autosnelwegen (76%) ligt hoger dan de tevredenheid hierover op stadsroutes.

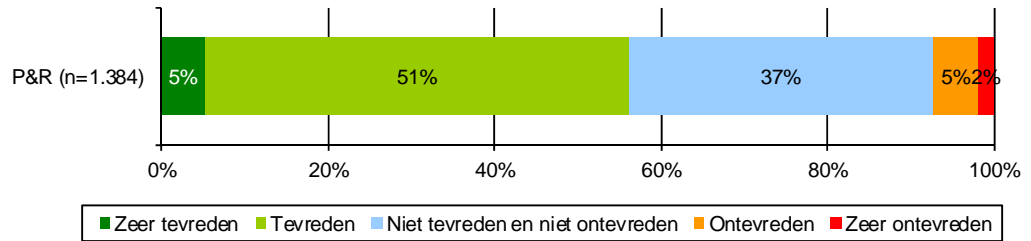
16 | In welke mate bent u tevreden over de gladheidsbestrijding op de stadsroute?



Gebruikers van stadsroutes die niet tevreden zijn over de gladheidsbestrijding noemen hiervoor als belangrijkste reden, dat er te weinig of te laat gestrooid wordt.

Een Park and Ride is een plek (aan de rand van de stad) waar je kunt parkeren en kan overstappen op het openbaar vervoer. Ook het oordeel over dit aspect is gebaseerd op algemene ervaring, deze blijkt in de meeste gevallen positief: 56 procent van de weggebruikers is tevreden of zeer tevreden. Er zijn weinig (7 procent) weggebruikers (zeer) ontevreden over de P&R voorziening bij stadsroutes.

17 | In welke mate bent u tevreden over de P&R voorziening bij de stadsroute?



Ontevredenheid over de Park & Ride voorziening komt vooral voort uit de ervaring van weggebruikers dat P&R voorziening niet allemaal goed vindbaar zijn, er niet altijd voldoende parkeergelegenheid is of dat het parkeren en/of de kaartjes voor het openbaar vervoer te duur zijn. *"De tarieven zijn veel te hoog geworden. Het is soms voordeliger om met de auto het centrum in te gaan en betaald te parkeren"*. Met name weggebruikers in de steden Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Maastricht, Zwolle en Groningen merken dit soort zaken over P&R op.

Verschillen tussen gemeenten

Voor wat betreft gladheidsbestrijding en P&R voorzieningen op stadsroutes zijn er tussen gemeenten géén significante verschillen.

5. Informatievoorziening

5.1 Inleiding

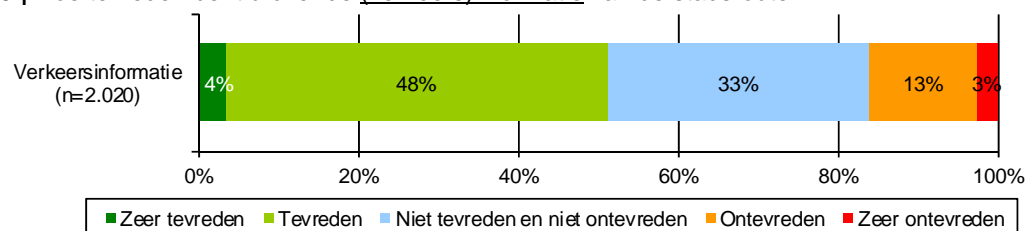
In dit hoofdstuk bespreken we de tevredenheid van gebruikers van stadsroutes over het laatste 'algemene tevredenheidsaspect', namelijk (verkeers)informatie. Ook hier wordt vervolgens dieper op dit thema ingegaan aan de hand van een aantal deelaspecten zoals gebruikte informatiebronnen, tevredenheid over aangeboden informatie onderweg en (duidelijkheid over) de geldende maximumsnelheid op stadsroutes.

5.2 Algemene tevredenheidsscore (verkeers)informatie

De (verkeers)informatie van stadsroutes wordt door de meeste weggebruikers als positief ervaren. Iets meer dan de helft (52 procent) is tevreden of zeer tevreden. Uit de prioriteitenmatrix in hoofdstuk 2 blijkt dat het aspect (verkeers)informatie hoog scoort op belang, maar onder het gemiddelde als het gaat om de tevredenheid. Net als de algemene tevredenheidsaspecten verkeersveiligheid, doorstroming en uitvoering van werkzaamheden, is ook 'verkeersinformatie' een item dat extra aandacht verdient.

Gebruikers van autosnelwegen zijn vaker (76 procent) (zeer) tevreden over de informatievoorziening over autosnelwegen dan gebruikers van stadsroutes (52 procent). Over de informatievoorziening over provinciale wegen is 58 procent van de weggebruikers (zeer) tevreden. Dit aandeel is ook hoger dan het aandeel tevreden stadsroutegebruikers.

18 | Hoe tevreden bent u over de (verkeers)informatie van de stadsroute?



De informatievoorziening over stadsroutes wordt door weggebruikers vooral als negatief ervaren als het gaat om informatie rondom wegwerkzaamheden. Bijvoorbeeld: "informatie van wegwerkzaamheden wordt pas laat aangegeven waardoor er minder of geen alternatieven zijn".

Verschillen tussen gemeenten

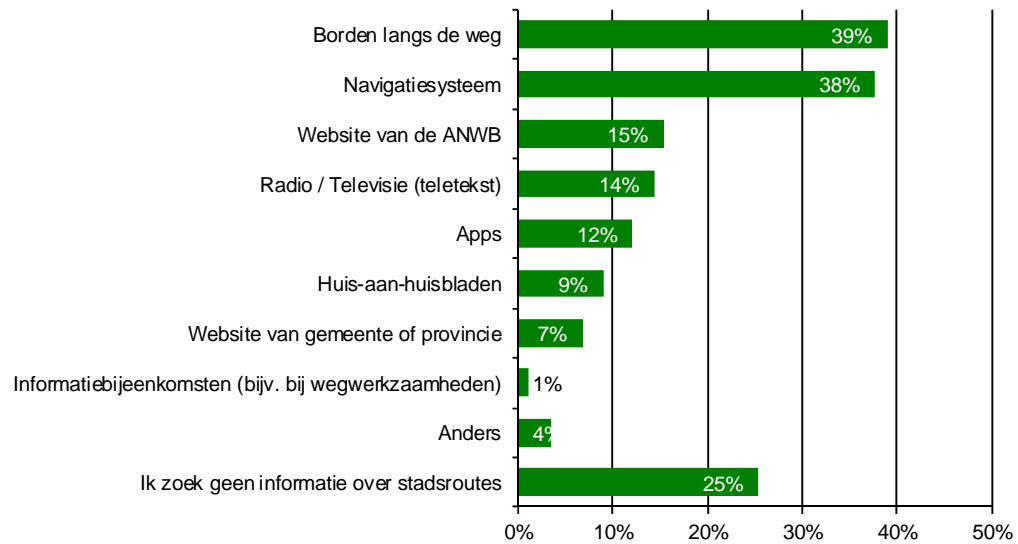
Het percentage weggebruikers dat (zeer) tevreden is over de (verkeers)informatievoorziening, is het hoogst onder weggebruikers die de laatste rit reden in Zwolle (68 procent). De informatievoorziening wordt lager dan gemiddeld beoordeeld door weggebruikers die de laatste rit reden op de stadsroutes van Utrecht (32 procent).

Gebruikte informatiebronnen

Weggebruikers van de stadsroutes hebben aangegeven welke informatiebronnen zij het meest gebruiken wanneer zij op zoek gaan naar informatie over de wegen. Een kwart van de weggebruikers zoekt vooraf geen informatie op over stadsroutes. Weggebruikers die dat wel doen, kijken het vaakst naar de borden langs de weg (39 procent) en het navigatiesysteem (38 procent). Websites van gemeente of provincie of informatiebijeenkomst bij bijvoorbeeld wegwerkzaamheden worden door een beperkt deel van de weggebruikers genoemd als gebruikte informatiebron (respectievelijk 7 en 1 procent).

Ook informatie over provinciale wegen wordt vaak via borden langs de weg en de website van de ANWB gevonden. Het aspect 'navigatiesysteem' is in dit onderzoek voor het eerst opgenomen, dus een vergelijking tussen stadsroutes, provinciale en rijkswegen is niet mogelijk.

19 | Welke informatiebron(nen) gebruikt u het meest om (verkeers)informatie op te zoeken over de stadsroute? (n=2.122)

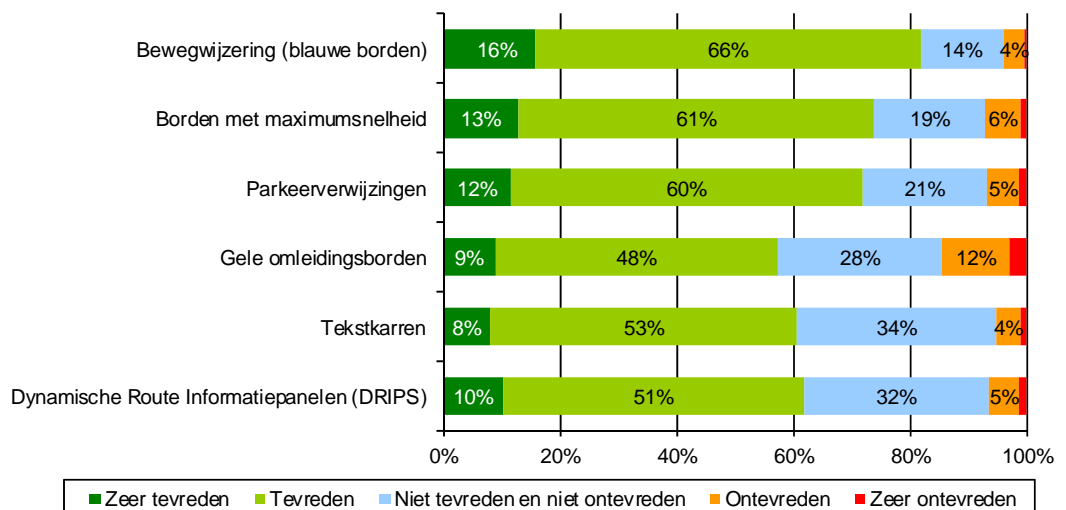


5.3 Tevredenheidsscores deelaspecten informatievoorziening

Naast de algemene tevredenheid hebben weggebruikers ook een oordeel gegeven over een aantal deelaspecten die betrekking hebben op de informatievoorziening op stadsroutes. De bewegwijzering (blauwe borden) wordt het beste beoordeeld: 82 procent van de weggebruikers is (zeer) tevreden. Hierna volgen de borden met de maximumsnelheid, waarover 74 procent van de weggebruikers tevreden is. Hoewel het aandeel tevreden weggebruikers in de meerderheid is, is men over de gele omleidingsborden (bij wegwerkzaamheden) in vergelijking met de andere aspecten vaker (zeer) ontevreden.

Ook blauwe borden en maximumsnelheidsborden scoren het best bij provinciale en rijkswegen. Wel zijn deze weggebruikers meer tevreden over de blauwe borden op provinciale wegen en autosnelwegen (respectievelijk 90 en 91 procent) dan over de blauwe borden van de gemeentelijke wegen.

20 | Hoe tevreden bent u over de volgende informatievoorzieningen die u bent tegengekomen op de stadsroute?



Weggebruikers zijn het vaakst ontevreden over de gele omleidingsborden. Men noemt hierbij vooral dat er teveel gele omleidingsborden zijn. "Er zijn op dit moment zoveel gele omleidingsborden, dat je niet meer weet welke je moet volgen of juist niet". Daarnaast noemen weggebruikers dat "gele omleidingsborden soms maanden blijven staan, ook al zijn de werkzaamheden al lang voorbij".

Verschillen tussen gemeenten

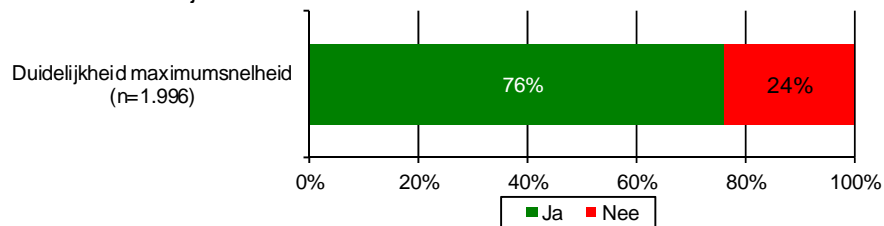
Weggebruikers die de laatste rit reden in Utrecht zijn op al bovenstaande aspecten minder tevreden dan gemiddeld. In Amsterdam is het aandeel weggebruikers dat tevreden is over de parkeerverwijzingen ondergemiddeld. Ook in Rotterdam zijn er 2 aspecten die minder goed worden beoordeeld als gemiddeld, namelijk de borden met maximumsnelheid (66 tegenover gemiddeld 74 procent tevreden weggebruikers) en de gele omleidingsborden (48 versus 57 procent) bij werkzaamheden. Maastricht en Zwolle scoren beter op dit laatste aspect: 71 procent van de weggebruikers is (zeer) tevreden over de gele omleidingsborden. In Zwolle is bovendien het aandeel tevreden weggebruikers hoger (82 tegenover 72 procent) op het aspect 'parkeerverwijzingen'. Over de borden met maximumsnelheid is 82 procent van de weggebruikers die de laatste rit in Groningen reden tevreden of zeer tevreden (gemiddelde: 74 procent).

Duidelijkheid maximumsnelheid

Driekwart van de weggebruikers vindt het over het algemeen duidelijk welke maximumsnelheid er geldt op de stadroutes waar men rijdt. Dit hangt mogelijk samen met het aandeel weggebruikers dat tevreden is over de borden met maximumsnelheid: duidelijkheid van informatie kan een belangrijke indicator zijn voor de tevredenheid over de informatie.

Dit percentage is vergelijkbaar met de provinciale en rijkswegen: respectievelijk 75 en 69 procent.

21 | Vindt u het over het algemeen duidelijk wat de geldende maximumsnelheid is op de stadroute waar u rijdt?



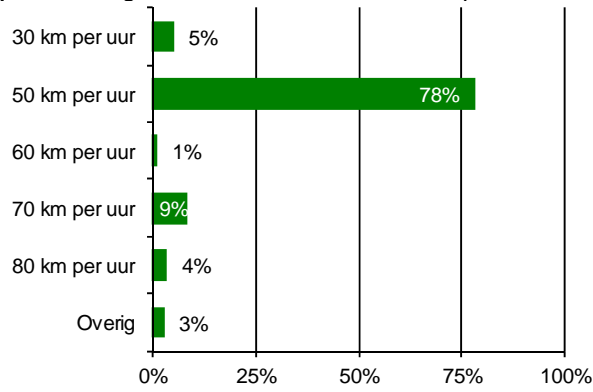
Weggebruikers hebben suggesties aangedragen voor het duidelijker aangeven van de maximumsnelheid op stadroutes. De meest genoemde suggesties zijn het plaatsen van meer borden met maximumsnelheid, het gebruik van verlichte of matrixborden (duidelijker) en het aanhouden van één maximumsnelheid in plaats van wisselende snelheden. Daarnaast suggereren sommigen om de maximumsnelheid op het wegdek zelf aan te geven met witte verf. De genoemde suggesties zijn vergelijkbaar met de suggesties die weggebruikers van provinciale en snelwegen hebben aangedragen.

Verschillen tussen gemeenten

Weggebruikers die de laatste rit hebben gereden in Utrecht en Amsterdam vinden het minder vaak duidelijk wat de maximumsnelheid is dan gemiddeld: respectievelijk 35 en 33 procent van de weggebruikers beantwoordt de vraag met 'nee'. In Maastricht geeft 86 procent aan het duidelijk te vinden welke maximumsnelheid er geldt. Dit is bovengemiddeld.

Aan de weggebruikers is gevraagd wat volgens hen de toegestane maximumsnelheid in zijn algemeenheid op de stadroute is (figuur 22). Een ruime meerderheid denkt dat dit 50 km per uur is. Daarna noemt men 70 km per uur (9 procent) of 30 km per uur (5 procent).

22 | Wat is volgens u de maximumsnelheid op de stadsroute? (n=2.122)



Verschillen tussen gemeenten

Weggebruikers die de laatste rit hebben gereden in Zwolle of Groningen, geven minder vaak dan gemiddeld aan te denken dat de maximumsnelheid 50 km per uur is. In plaats daarvan noemen zij 70 km per uur vaker dan gemiddeld (respectievelijk 22 en 21 procent van de weggebruikers).

6. Resultaten per stad

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten per stad besproken. Het gaat dan om significante verschillen op stadsniveau, in vergelijking met het landelijk gemiddelde van alle steden samen op een bepaalde stelling of vraag. Een overzicht van alle resultaten naar stad is opgenomen in bijlage C. Tevens bespreken we per stad de vijf detailspecten die het hoogst scoren op tevredenheid en de vijf detailspecten waarover weggebruikers op de stadsroutes het vaakst ontevreden zijn.

Gemiddeld gezien (over alle steden) zijn de weggebruikers het vaakst tevreden over de leesbaarheid van de verlichting, bewegwijzering (blauwe borden), de staat van het wegdek, de zichtbaarheid van markeringen en (turbo)rotondes. De weggebruikers zijn vooral ontevreden over de doorstroming, uitvoering van werkzaamheden, de beperking van hinder bij wegwerkzaamheden, uitwijkmogelijkheden en verkeerslichten op stadsroutes.

23 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, steden totaal.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Verlichting	85%	1	Doorstroming	33%
2	Bewegwijzering (blauwe borden)	82%	2	Uitvoering werkzaamheden	31%
3	Staat wegdek	79%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	23%
4	Zichtbaarheid van markering	75%	4	Uitwijkmogelijkheden	20%
5	(Turbo)rotondes	75%	5	Verkeerslichten	19%

6.2 Den Haag

Weggebruikers in Den Haag zijn kritischer over de gemeente als wegbeheerder dan gemiddeld: 48 procent is tevreden of zeer tevreden, tegenover 60 procent gemiddeld. Men is minder vaak tevreden over 2 van de 5 *algemene* tevredenheidsaspecten, namelijk kwaliteit (58 procent) en de uitvoering van werkzaamheden (27 procent). Daarnaast scoort Den Haag lager dan gemiddeld op de betrouwbaarheid waarmee weggebruikers reistijd kunnen inschatten (50 procent), de beperking van hinder bij werkzaamheden (26 procent) en het zicht bij inhalen of uitzicht vanuit of op een zijweg van de stadsroute (62 procent). Er zijn géén aspecten waarover weggebruikers in Den Haag meer tevreden zijn dan gemiddeld.

Net als in de landelijke top 5 komen de verlichting, bewegwijzering en de staat van het wegdek voor in de top 5 van Den Haag. Daarnaast is men in Den Haag het meest tevreden over de tunnels en de borden die de maximumsnelheid aanduiden. De top 5 van meest ontevreden wijkt ook af op twee punten, namelijk de gele omleidingsborden en de betrouwbaarheid van het inschatten van reistijd. Deze aspecten komen niet voor in de landelijke top 5 van ontevredenheid. Over de drie overeenkomende aspecten uitvoering werkzaamheden, doorstroming en beperking van hinder is men in Den Haag vaker ontevreden dan landelijk.

24 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Den Haag.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Verlichting	89%	1	Uitvoering werkzaamheden	46%
2	Bewegwijzering (blauwe borden)	81%	2	Doorstroming	44%
3	Tunnels	77%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	37%
4	Staat wegdek	77%	4	Gele omleidingsborden	27%
5	Borden met maximumsnelheid	75%	5	Betrouwbaarheid inschatting reistijd	24%

6.3 Amsterdam

Weggebruikers die tijdens hun laatste rit op de stadsroute van Amsterdam reden, zijn in 55 procent van de gevallen tevreden over de gemeente Amsterdam als wegbeheerder. Dit is geen significant verschil ten opzichte van het landelijk gemiddelde. De kwaliteit, verkeersveiligheid en uitvoering van werkzaamheden worden minder goed beoordeeld dan gemiddeld.

Dit geldt ook voor de meer specifieke aspecten 'duidelijkheid bij voorrangskruispunten' en 'parkeerverwijzingen'. Net als in Den Haag zijn er geen aspecten waarover weggebruikers in Amsterdam vaker tevreden zijn dan gemiddeld.

De top 3 van best beoordeelde aspecten bestaat in Amsterdam uit dezelfde aspecten als landelijk, hetzij in een andere volgorde (zie tabel 23). De top 5 wordt aangevuld met tunnels en bruggen. Deze komen landelijk niet voor in de top 5. Weggebruikers in Amsterdam zijn over dezelfde aspecten (zeer) ontevreden als landelijk, alleen staat verkeersveiligheid op de vijfde plek in Amsterdam, en niet de verkeerslichten.

25 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Amsterdam.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Bewegwijzering (blauwe borden)	83%	1	Doorstroming	38%
2	Verlichting	81%	2	Uitvoering werkzaamheden	37%
3	Staat wegdek	78%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	26%
4	Tunnels	77%	4	Uitwijkmogelijkheden	24%
5	Bruggen	75%	5	Verkeersveiligheid	21%

6.4 Rotterdam

Over de gemeente Rotterdam als wegbeheerder is 65 procent van de weggebruikers (zeer) tevreden, 5 procent meer dan het landelijke cijfer. Dit verschil is echter niet significant. Weggebruikers in Rotterdam zijn minder vaak tevreden over de staat van het wegdek, de verlichting, het opgeruimd/schoon zijn, de borden met maximumsnelheid en de gele omleidingsborden op de stadsroute. Alle afzonderlijke aspecten (waarbij de afwijking significant is) worden in Rotterdam minder positief beoordeeld dan landelijk.

De top 5 van Rotterdam kijkt op 2 aspecten af van het gemiddelde. In Rotterdam komen bruggen en de breedte van de rijstroken voor in de top 5, landelijk niet. De verlichting, bewegwijzering en (turbo)rotondes nemen in Rotterdam dezelfde plek op de top 5 in als landelijk. Wel zijn de tevredenheidspercentages landelijk iets hoger. De top 5 van aspecten waar weggebruikers het minst tevreden over zijn komt met uitzondering van de 5^e plek overeen met die van het gemiddelde. In Rotterdam is men specifiek minder tevreden over de gele omleidingsborden (dit bleek ook een aspect waarop het aandeel tevreden gebruikers significant afwijkt van het gemiddelde).

26 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Rotterdam.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Verlichting	77%	1	Doorstroming	31%
2	Bewegwijzering (blauwe borden)	76%	2	Uitvoering werkzaamheden	27%
3	Bruggen	75%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	24%
4	Breedte rijstroken	74%	4	Uitwijkmogelijkheden	22%
5	(Turbo)rotondes	73%	5	Gele omleidingsborden	17%

6.5 Utrecht

Weggebruikers die de laatste rit op een stadsroute reden in Utrecht zijn kritisch. De tevredenheid over de gemeente Utrecht als wegbeheerder bedraagt 40 procent (landelijk 60 procent). Dit is significant lager dan gemiddeld. Op alle *algemene* tevredenheidsaspecten scoort Utrecht eveneens lager dan landelijk gemiddeld. Dit geldt bovendien voor 15 van de 24 overige meer specifieke aspecten. Het verschil in tevreden weggebruikers tussen Utrecht en het landelijk gemiddelde is het grootst als het gaat om de DRIPs (42 tegenover 62 procent tevredenheid) en de betrouwbaarheid van het inschatten van reistijd (43 versus 62 procent tevreden weggebruikers).

In Utrecht komt het aspect 'breedte rijstroken' voor in de top 5 van aspecten waarover men het meest tevreden is. Landelijk komt dit aspect niet voor in de top 5 (74 procent is hierover (zeer) tevreden). Hetzelfde geldt voor de betrouwbaarheid waarmee weggebruikers reistijd kunnen inschatten (bovendien een aspect dat significant afwijkt van het gemiddelde), maar dan in de top 5 van aspecten die het minst scoren. De percentages ontevreden weggebruikers zijn in Utrecht op alle aspecten hoger dan in de landelijke top 5.

27 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Utrecht.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Verlichting	84%	1	Doorstroming	55%
2	Staat wegdek	73%	2	Uitvoering werkzaamheden	53%
3	Bewegwijzering (blauwe borden)	69%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	43%
4	Breedte rijstroken	69%	4	Betrouwbaarheid inschatting reistijd	34%
5	(Turbo)rotondes	69%	5	Uitwijkmogelijkheden	34%

6.6 Maastricht

Meer dan de helft (57 procent) van de weggebruikers is tevreden over de gemeente Maastricht als wegbeheerder (landelijk: 60 procent). Er zijn géén aspecten waarover weggebruikers in Maastricht minder tevreden zijn dan landelijk. Wel zijn de tevredenheidspercentages hoger voor de aspecten uitvoering werkzaamheden, beperking hinder bij werkzaamheden, (turbo)rotondes, duidelijkheid voorrangskruispunten, oversteekplaatsen fietsers/voetgangers en gele omleidingsborden. En het ontevredenheidspercentage voor beperking hinder bij wegwerkzaamheden ligt lager dan landelijk gezien (14% versus 23% landelijk).

De top 5 van aspecten waarover weggebruikers het meest tevreden zijn, komt op de vijfde positie na, overeen met de landelijke top 5. Borden met maximumsnelheid komen niet voor in de landelijke top 5, wel in die voor Maastricht. De top 5 met betrekking tot ontevredenheid komt (hetzij in een andere volgorde) overeen met de landelijke top 5. Het aandeel ontevreden weggebruikers met betrekking tot doorstroming in Maastricht is (ondanks de gelijke positie in de top 5) hoger dan landelijk.

28 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Maastricht.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Bewegwijzering (blauwe borden)	85%	1	Doorstroming	42%
2	Verlichting	83%	2	Uitvoering werkzaamheden	26%
3	(Turbo)rotondes	83%	3	Uitwijkmogelijkheden	17%
4	Staat wegdek	80%	4	Verkeerslichten	16%
5	Borden met maximumsnelheid	79%	5	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	14%

6.7 Eindhoven

Bijna driekwart (74 procent) van de weggebruikers die tijdens de laatste rit op de stadsroute van Eindhoven reden is positief over de gemeente als wegbeheerder. Dit is een significant positief verschil ten opzichte van het totaal gemiddelde. Er zijn nog vier andere aspecten waarover weggebruikers in Eindhoven meer tevreden zijn dan gemiddeld, dit zijn: verkeersveiligheid, zichtbaarheid van de markering, het opgeruimd/schoon zijn van de wegen en de oversteekplaatsen voor voetgangers of fietsers.

De top 5 van aspecten waarover weggebruikers het meest tevreden zijn, komt (net als in Maastricht) op de vijfde positie na, overeen met de landelijke top 5. Het opgeruimd/schoon zijn komt niet voor in de landelijke top 5, wel in die voor Eindhoven. De top 5 met betrekking tot ontevredenheid komt (hetzij in een andere volgorde) overeen met de landelijke top 5. De aandelen ontevreden weggebruikers liggen in Eindhoven, met uitzondering van de doorstroming, lager dan gemiddeld.

29 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Eindhoven.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Bewegwijzering (blauwe borden)	86%	1	Doorstroming	25%
2	Verlichting	84%	2	Uitvoering werkzaamheden	24%
3	Zichtbaarheid van markering	83%	3	Verkeerslichten	24%
4	Staat wegdek	82%	4	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	15%
5	Opgeruimd/schoon zijn	81%	5	Uitwijkmogelijkheden	14%

6.8 Arnhem

De weggebruikers in Arnhem zijn in 59 procent van de gevallen tevreden over de gemeente als beheerder van de stadsroute. Dit is vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde van 60 procent. Ook op de afzonderlijke aspecten laat Arnhem zich goed vergelijken met het gemiddelde.

Arnhem scoort significant hoger op de doorstroming (44 procent (zeer) tevreden weggebruikers tegenover 33 procent gemiddeld), maar op alle andere aspecten zijn er geen significante verschillen.

Dat Arnhem goed te vergelijken is met het gemiddelde, blijkt ook uit de top 5: deze komt grotendeels overeen met de landelijke top 5. In plaats van de zichtbaarheid van de markering, komen de borden met maximumsnelheid voor in de Arnhemse top 5. De top 5 van aspecten waarop de meeste weggebruikers (zeer) ontevreden zijn komt ook voor het grootste deel overeen met landelijk. Het aspect gladheidsbestrijding staat in Arnhem op de 5e plek, maar komt op de totale top 5 niet voor. Landelijk is het percentage dat over dit aspect ontevreden is ook iets lager, namelijk 15 procent. Ondanks dat de doorstroming in Arnhem significant vaker een positief oordeel krijgt dan gemiddeld, zijn weggebruikers over dit aspect ook het vaakst ontevreden of zeer ontevreden. Het percentage is wel lager dan gemiddeld (24 versus 33 procent). Dit geldt ook voor de uitvoering van werkzaamheden: dit aspect komt in zowel Arnhem als landelijk op de 2^e plaats van (zeer) ontevreden, maar het percentage ligt in Arnhem lager dan landelijk (20 versus 31 procent).

30 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Arnhem.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Verlichting	84%	1	Doorstroming	24%
2	Bewegwijzering (blauwe borden)	82%	2	Uitvoering werkzaamheden	20%
3	Staat wegdek	79%	3	Verkeerslichten	19%
4	(Turbo)rotondes	77%	4	Uitwijkmogelijkheden	18%
5	Borden met maximumsnelheid	76%	5	Gladheidsbestrijding	18%

6.9 Enschede

De tevredenheid over de gemeente Enschede als wegbeheerder is met 58 procent vergelijkbaar met het landelijke gemiddelde. Ook de tevredenheidspercentages per afzonderlijk aspect wijken niet significant af.

De top 5 in Enschede bestaat uit dezelfde aspecten als landelijk gemiddeld, met enkel een paar verschillen in de volgorde van aspecten. De tevredenheidspercentages verschillen niet significant van elkaar. In de top 5 van aspecten waarover weggebruikers het vaakst (zeer) ontevreden zijn komt in Enschede 'gladheidsbestrijding' voor, in de landelijke top 5 niet.

31 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Enschede.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Bewegwijzering (blauwe borden)	86%	1	Doorstroming	34%
2	Verlichting	85%	2	Uitvoering werkzaamheden	32%
3	(Turbo)rotondes	79%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	23%
4	Staat wegdek	77%	4	Verkeerslichten	20%
5	Zichtbaarheid van markering	77%	5	Gladheidsbestrijding	20%

6.10 Zwolle

In Zwolle is 79 procent van de weggebruikers tevreden over de gemeente als wegbeheerder. Dit aandeel is significant hoger dan het landelijk gemiddelde. Ook over de meerderheid van alle afzonderlijke aspecten is men in Zwolle significant méér tevreden dan gemiddeld. Vooral verkeersinformatie (68 procent) en kwaliteit (84 procent) scoren hoog in vergelijking met landelijk (respectievelijk 51 en 68 procent tevreden weggebruikers).

In Zwolle staat het opgeruimd/schoon zijn in de top 5 van aspecten waarover weggebruikers het meest tevreden zijn. Gladheidsbestrijding komt op de laatste plaats in de top 5 van aspecten die het minst beoordeeld worden. Deze beide aspecten komen niet voor in de landelijke top 5 van tevreden en ontevreden. Verder komen de ranglijsten van Zwolle en het landelijke gemiddelde overeen qua volgorde. Zwolle onderscheidt zich echter van het gemiddelde als het gaat om de percentages: deze zijn hoger voor wat betreft de tevredenheid, terwijl de ontevredenheidspercentages lager zijn dan gemiddeld.

32 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Zwolle.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Verlichting	93%	1	Doorstroming	15%
2	Staat wegdek	88%	2	Uitvoering werkzaamheden	15%
3	Zichtbaarheid van markering	86%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	11%
4	Ongeruimd/schoon zijn	85%	4	Verkeerslichten	10%
5	Bewegwijzering (blauwe borden)	85%	5	Gladheidsbestrijding	10%

6.11 Groningen

In Groningen beoordelen weggebruikers de meeste aspecten vergelijkbaar met het landelijke gemiddelde. Over de gemeente als wegbeheerder is 58 procent tevreden, tegenover de 60 procent in heel Nederland. Het algemene aspect 'kwaliteit' wordt door weggebruikers die de laatste rit in Groningen reden significant beter beoordeeld dan gemiddeld (75 tegenover 68 procent). Hetzelfde geldt voor de betrouwbaarheid van het inschatten van reistijd, de staat van het wegdek, de zichtbaarheid van markeringen, het ongeruimd/schoon zijn en de borden met de maximumsnelheid.

De eerste 4 posities van de top 5 in Groningen komen overeen (qua samenstelling) met de landelijke top 5 van aspecten waarover men tevreden is. De tevredenheidspercentages zijn wel hoger dan gemiddeld. Op 5 staat in Groningen 'borden met maximumsnelheid', terwijl in de landelijke top 5 (turbo)rotondes op 5 staan.

De top 5 voor minder beoordeelde aspecten komt in Groningen ook overeen met landelijk, maar ook met uitzondering van de nummer 5: verkeersinformatie komt in Groningen op de 5e plaats, landelijk zijn dit verkeerslichten.

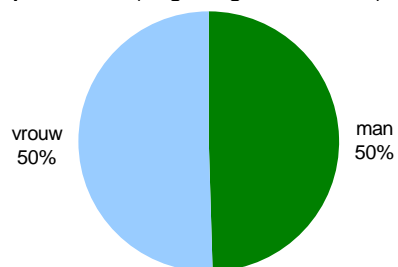
33 | Top 5 (zeer) tevreden en (zeer) ontevreden, Groningen.

Top 5 (zeer) tevreden		%	Top 5 (zeer) ontevreden		%
1	Staat wegdek	89%	1	Uitvoering werkzaamheden	30%
2	Verlichting	86%	2	Doorstroming	29%
3	Bewegwijzering (blauwe borden)	86%	3	Beperking hinder bij wegwerkzaamheden	22%
4	Zichtbaarheid van markering	82%	4	Uitwijkmogelijkheden	22%
5	Borden met maximumsnelheid	82%	5	(Verkeers)informatie	17%

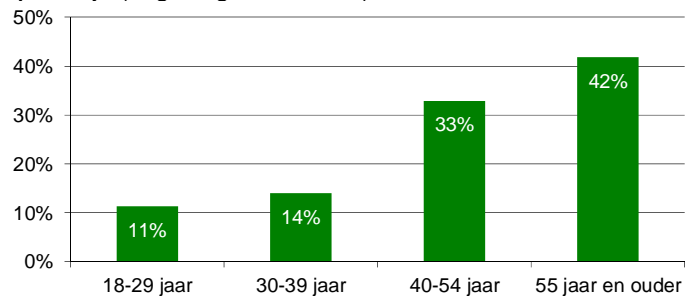
Bijlage A Profiel weggebruiker

Achtergrondkenmerken weggebruikers

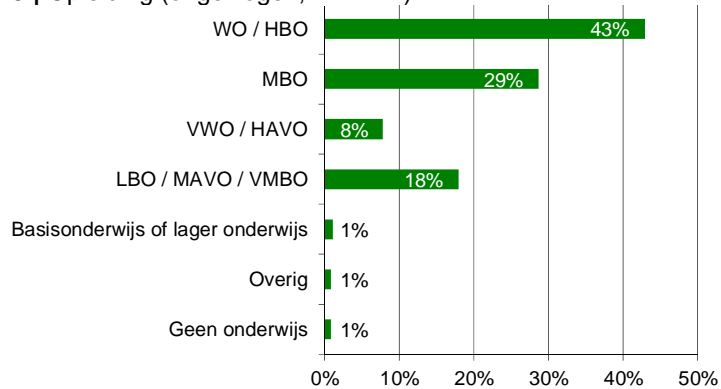
1 | Geslacht (ongewogen, n=2.122).



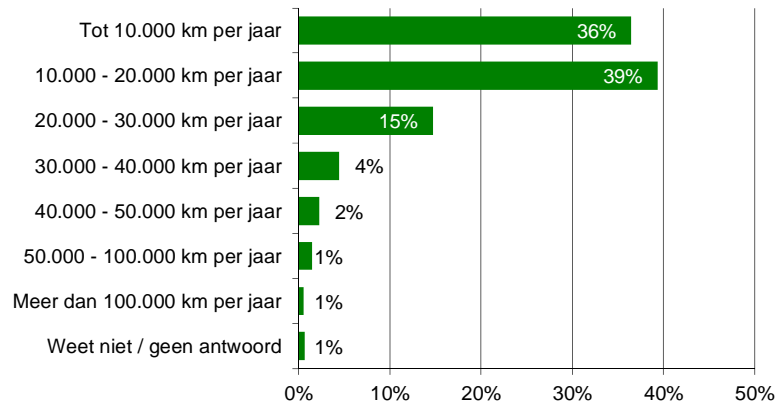
2 | Leeftijd (ongewogen, n=2.122).



3 | Opleiding (ongewogen, n=2.122).

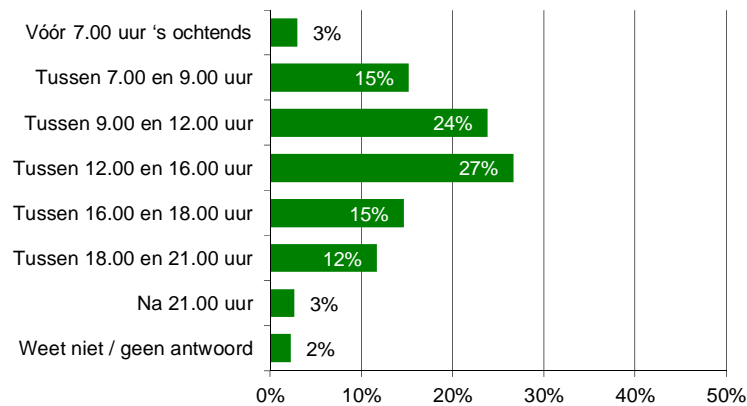


4 | Aantal kilometers dat men gemiddeld per jaar rijdt (ongewogen, n=2.122).

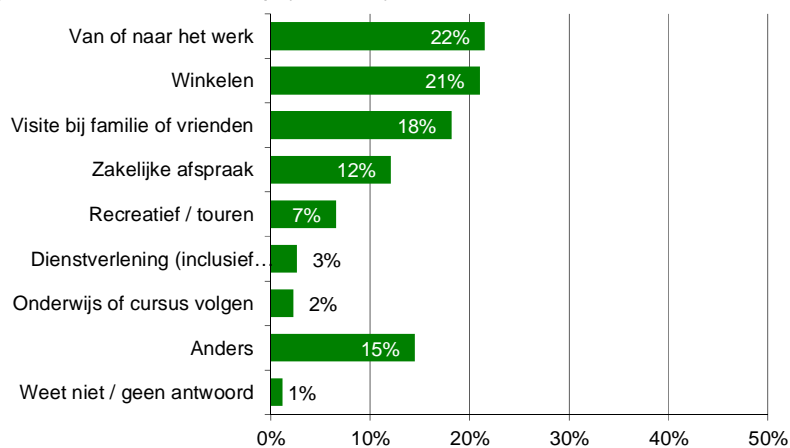


Ritkenmerken

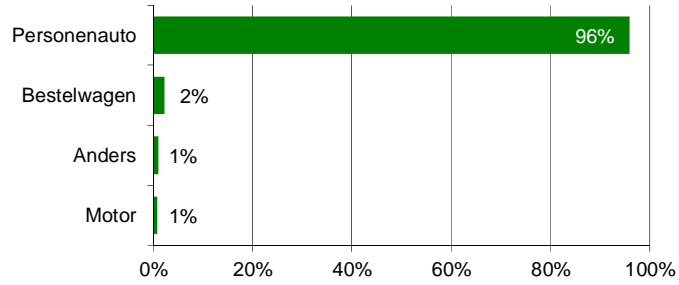
5 | Tijd waarop men laatste rit op gestart is (n=2.122).



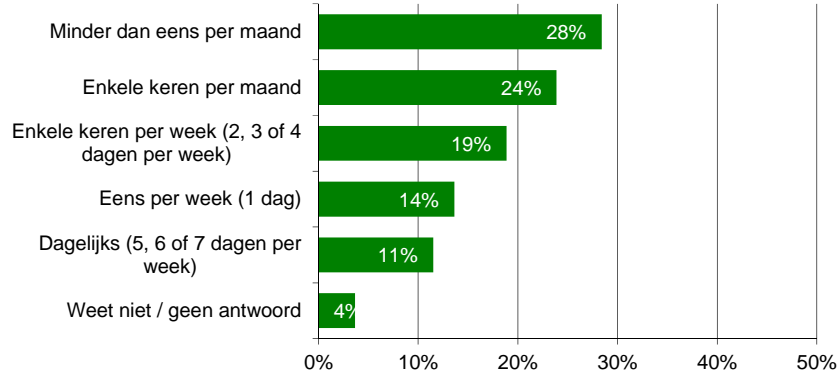
6 | Motief voor laatste rit op (n=2.122).



7 | Voertuig waarin men tijdens laatste rit heeft gereden (n=2,122).



8 | Hoe vaak rijdt u deze rit op stadsroutes (n=2.122)?



Methode

Het onderzoek is in uitgevoerd door middel van een online vragenlijst. De vragenlijst is in samenspraak met Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders door I&O Research ontwikkeld.

Veldwerk

Het veldwerk is uitgevoerd in oktober 2013. De vragenlijst bestond uit circa 30, voornamelijk gesloten, vragen.

Steekproef

Via een landelijk internetpanel zijn weggebruikers uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Allereerst werd per gemeente een a-selecte steekproef (alleen 18+) getrokken. De netto steekproef diende uiteindelijk te bestaan uit netto minimaal 2.000 automobilisten, 200 per gemeente. Daarom werd aan het begin van de vragenlijst een screening uitgevoerd. Alleen respondenten die de volgende vraag met 'ja' beantwoordden maakten deel uit van de netto steekproef:

"Heeft u als bestuurder van een (motor)voertuig de afgelopen maand gereden op een stadsroute in één of meer van de onderstaande 10 steden?"

De steekproef is in meerdere delen, verspreid over meerdere dagen uitgezet om externe invloeden te minimaliseren. Het onderzoek is op donderdag 3 oktober 2013 gestart. Vanaf die dag zijn tot en met 13 oktober elke dag panelleden uitgenodigd voor deelname aan het onderzoek. In totaal zijn 17.009 panelleden uitgenodigd voor het onderzoek. Hiervan zijn 5.034 panelleden aan de enquête begonnen en uiteindelijk hebben 2.122 panelleden die tot de doelgroep behoorden de enquête volledig ingevuld. Dit resulteert in een respons van 12,5 procent.

Het toekennen van respondenten aan een stad is gebeurd aan de hand van de stad waar men tijdens de laatste rit op een stadsroute heeft gereden. De (ongewogen) netto steekproef is als volgt verdeeld naar gemeente:

stad	abs	rel
Den Haag	225	11%
Amsterdam	225	11%
Rotterdam	225	11%
Utrecht	216	10%
Maastricht	201	9%
Eindhoven	210	10%
Arnhem	210	10%
Enschede	204	10%
Zwolle	202	10%
Groningen	204	10%
totaal	2.122	100%

Rapportage

De in de rapportage vermelde tevredenheidsscores hebben betrekking op de respondenten die de vraag beantwoord hebben (exclusief de categorie 'weet niet'). Indien meer dan 20 procent op een vraag 'weet niet' heeft geantwoord dan is dit in de rapportage vermeld. Er is sprake van een afwijking of verschil als de gemiddelde scores tussen groepen significante verschillen op het 95%-niveau. Als er geen significant verschil is, dan is dit niet afzonderlijk vermeld. Bij de figuren staat vermeld hoeveel respondenten de vraag hebben beantwoord.

Weging

Via een landelijk internetpanel zijn a-select panelleden van 18 jaar en ouder uitgenodigd. Er zijn geen populatiecijfers bekend van Nederlanders die in het bezit zijn van een rijbewijs en die de afgelopen maand op Nederlandse stadsroutes gereden hebben. Daarom is ervoor gekozen te wegen naar leeftijd en geslacht van de Nederlandse bevolking (18+). Voor populatiecijfers is gebruik gemaakt van de cijfers van de Gouden Standaard van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Weegprocedure

De steekproef is gewogen op leeftijd en geslacht. Hiervoor zijn alle respondenten ingedeeld in 4 leeftijdsgroepen naar geslacht. In totaal zijn dat 8 weegfactoren. De jongste leeftijdsgroep (18-29 jaar) mannen en vrouwen zijn samengevoegd. Als dit niet wordt gedaan, komt de weegfactor boven de 2 uit, en dit is niet gewenst. Door het samenvoegen van de jongste leeftijdsgroep komt het aantal weegfactoren uit op 7. De minimale en maximale weegfactor zijn respectievelijk 0,64 en 1,82.

Vervolgens zijn deze weggebruikers aan de stad toebedeeld waar ze hun laatste rit op een stadsroute gereden hebben om de regionale resultaten te generen.

Bijlage C Resultaten per stad

In onderstaande tabellen zijn de tevredenheidsscores en belangsscores uitgesplitst naar stad. Deze uitsplitsing is gemaakt op basis van de stad waar men de laatste rit heeft gereden. Significante verschillen ten opzichte van het totaal staan in de tabellen vet gedrukt.

Resultaten per stad: tevredenheidspercentages

	Den Haag	Amsterdam	Rotterdam	Utrecht	Maas-tricht	Eindhoven	Arnhem	Enschede	Zwolle	Groningen	totaal
% (zeer) tevreden											
beheer stadsroutes	48%	55%	65%	40%	57%	74%	59%	58%	79%	58%	60%
kwaliteit	58%	60%	67%	56%	66%	74%	68%	69%	84%	75%	68%
verkeersveiligheid	57%	52%	59%	47%	63%	69%	66%	60%	75%	62%	61%
doorstroming	29%	30%	32%	21%	31%	36%	44%	30%	46%	30%	33%
(verkeers)informatie	46%	52%	51%	32%	51%	57%	53%	49%	68%	52%	51%
uitvoering werkzaamheden	27%	28%	36%	23%	45%	37%	43%	32%	48%	40%	36%
betrouwbaarheid inschatting reistijd	50%	64%	60%	43%	62%	66%	66%	60%	82%	70%	62%
beperking hinder bij wegwerkzaamheden	26%	38%	37%	26%	55%	41%	41%	36%	52%	40%	39%
gladheidsbestrijding	57%	48%	51%	55%	54%	58%	52%	47%	54%	54%	53%
P&R	50%	54%	54%	64%	57%	50%	54%	53%	62%	62%	56%
staat wegdek	77%	78%	71%	73%	80%	82%	79%	77%	88%	89%	79%
verlichting	89%	81%	77%	84%	83%	84%	84%	85%	93%	86%	85%
zichtbaarheid van markering	68%	71%	70%	65%	74%	83%	72%	77%	86%	82%	75%
breedte rijstroken	69%	74%	74%	69%	69%	74%	75%	73%	84%	79%	74%
opgeruimd/schoon zijn	70%	69%	65%	63%	73%	81%	71%	73%	85%	79%	73%
zicht bij inhalen en/of uitzicht vanuit/op zijweg	62%	65%	69%	65%	72%	74%	68%	64%	80%	67%	69%
(turbo)rotondes	71%	69%	73%	69%	83%	79%	77%	79%	73%	72%	75%
verkeerslichten	58%	59%	62%	50%	64%	58%	62%	56%	68%	62%	60%
uitwijkmogelijkheden	42%	45%	47%	35%	41%	53%	43%	45%	58%	51%	46%
duidelijkheid voorrangskruispunten	71%	63%	64%	59%	77%	73%	64%	70%	82%	70%	70%
oversteekplaatsen	60%	63%	63%	52%	72%	72%	63%	65%	73%	62%	65%
fietsers/voetgangers	73%	75%	75%	67%	78%	72%	72%	71%	83%	69%	74%
tunnels	77%	77%	73%	65%	73%	72%	68%	71%	81%	75%	73%
bus- of trambaan	66%	66%	63%	52%	72%	68%	69%	61%	74%	68%	66%
bewegwijzering (blauwe borden)	81%	83%	76%	69%	85%	86%	82%	86%	85%	86%	82%
borden met maximumsnelheid	75%	70%	66%	61%	79%	77%	76%	73%	79%	82%	74%
parkeerverwijzingen	69%	64%	65%	59%	77%	76%	76%	72%	82%	73%	72%
gele omleidingsborden	50%	56%	48%	39%	71%	58%	59%	57%	71%	65%	57%
tekstkarren	51%	65%	57%	43%	69%	63%	64%	61%	64%	71%	61%
Dynamische Route Informatiepanelen (DRIPs)	54%	57%	65%	42%	70%	63%	69%	61%	68%	64%	62%
% (zeer) belangrijk											
dorstroming op de wegen	98%	97%	94%	95%	96%	96%	95%	96%	95%	97%	96%
verkeersinformatie als u de weg op gaat	77%	79%	76%	71%	77%	81%	71%	71%	77%	68%	75%
dagelijks onderhoud van de wegen, omgeving en parkeerplaatsen	73%	77%	72%	79%	80%	67%	70%	74%	70%	74%	74%
veilig gebruik kunnen maken van de weg	97%	95%	92%	91%	96%	93%	92%	95%	96%	95%	94%
minimale hinder als gevolg van wegwerkzaamheden	86%	83%	82%	81%	89%	83%	83%	81%	83%	83%	83%
kwaliteit van de wegen	90%	92%	91%	90%	94%	93%	92%	92%	95%	92%	92%

Resultaten per stad: ontevredenheidspercentages

% (zeer) ontevreden	Den Haag	Amsterdam	Rotterdam	Utrecht	Maas-tricht	Eindhoven	Arnhem	Enschede	Zwolle	Groningen	totaal
beheer stadsroutes	18%	12%	7%	31%	10%	6%	12%	11%	4%	9%	12%
kwaliteit	14%	14%	7%	18%	7%	3%	6%	8%	4%	8%	9%
verkeersveiligheid	16%	21%	8%	23%	9%	4%	10%	10%	3%	9%	11%
doorstroming	44%	38%	31%	55%	42%	25%	24%	34%	15%	29%	33%
(verkeers)informatie	18%	19%	15%	27%	13%	12%	12%	19%	7%	17%	16%
uitvoering werkzaamheden	46%	37%	27%	53%	26%	24%	20%	32%	15%	30%	31%
betrouwbaarheid inschatting reistijd	24%	14%	16%	34%	14%	9%	12%	18%	4%	12%	16%
beperking hinder bij wegwerkzaamheden	37%	26%	24%	43%	14%	15%	15%	23%	11%	22%	23%
gladheidsbestrijding	18%	20%	13%	18%	14%	13%	18%	20%	10%	11%	15%
P&R	12%	8%	9%	8%	8%	5%	4%	11%	4%	6%	7%
staat wegdek	7%	9%	8%	12%	5%	4%	7%	10%	2%	5%	7%
verlichting	2%	4%	4%	3%	3%	1%	3%	4%	0%	6%	3%
zichtbaarheid van markering	13%	13%	10%	15%	10%	3%	7%	11%	3%	5%	9%
breedte rijstroken	13%	9%	7%	16%	10%	5%	7%	10%	2%	6%	8%
opgeruimd/schoon zijn	11%	10%	9%	16%	10%	5%	6%	7%	1%	4%	8%
zicht bij inhalen en/of uitzicht vanuit/op zijweg	11%	14%	11%	13%	9%	6%	6%	10%	2%	10%	9%
(turbo)rotondes	7%	9%	10%	12%	4%	5%	6%	10%	8%	5%	8%
verkeerslichten	24%	15%	15%	30%	16%	24%	19%	20%	10%	13%	19%
uitwijkmogelijkheden	24%	24%	22%	34%	17%	14%	18%	18%	8%	22%	20%
duidelijkheid voorrangskruispunten	7%	11%	10%	12%	5%	6%	6%	8%	3%	9%	8%
oversteekplaatsen fietsers/voetgangers	15%	14%	12%	25%	8%	8%	10%	14%	4%	16%	12%
bruggen	8%	4%	4%	7%	5%	4%	7%	7%	2%	9%	6%
tunnels	5%	7%	3%	7%	4%	2%	3%	5%	2%	4%	4%
bus- of trambaan	8%	10%	11%	22%	5%	5%	3%	14%	5%	10%	9%
bewegwijzering (blauwe borden)	4%	5%	4%	10%	3%	2%	7%	3%	2%	3%	4%
borden met maximumsnelheid	6%	10%	8%	16%	6%	5%	5%	9%	4%	2%	7%
parkeerverwijzingen	5%	11%	11%	11%	4%	6%	4%	6%	3%	8%	7%
gele omleidingsborden	27%	17%	17%	30%	5%	11%	7%	15%	5%	11%	15%
tekstkarren	11%	5%	4%	10%	4%	4%	2%	8%	5%	2%	5%
Dynamische Route Informatiepanelen (DRIPs)	9%	7%	8%	10%	4%	0%	6%	11%	7%	3%	7%
% (zeer) onbelangrijk											
dorstroming op de wegen	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
verkeersinformatie als u de weg op gaat	4%	3%	3%	5%	4%	2%	3%	3%	2%	2%	3%
dagelijks onderhoud van de wegen, omgeving en parkeerplaatsen	4%	5%	2%	1%	1%	3%	4%	4%	2%	3%	3%
veilig gebruik kunnen maken van de weg	1%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	1%	0%	2%	1%
minimale hinder als gevolg van wegwerkzaamheden	2%	2%	1%	1%	1%	2%	2%	3%	1%	4%	2%
kwaliteit van de wegen	0%	2%	1%	0%	0%	2%	2%	2%	1%	2%	1%

Den Haag

De weggebruiker in Den Haag is kritisch, maar vaak ook positief. In een recent gebruikersonderzoek naar de informatievoorziening op dynamische routeinformatiepanelen is dat ook gebleken. De meeste kritiek is op wegwerkzaamheden, omleidingen en doorstroming. Afgelopen najaar werd op en langs de hoofdwegen van Den Haag veel en ook langdurig gewerkt met vaak grote blokkades (bijvoorbeeld vervangen bruggen, aanpassen Randstadrail, vervangen riolering). Met de geleverde kritiek op de omleidingen bij werk in uitvoering gaan wij aan de slag. Met het nieuwe netwerkmanagementsysteem, dat dit jaar wordt aangeschaft, kunnen wij ook meer met reistijden op de dynamische routeinformatiepanelen doen en we hopen daar mee dat de weggebruikers beter in staat zullen zijn hun reistijden in te schatten. Dat onze verlichting, bewegwijzering en staat van het wegdek hoog worden gewaardeerd, stemt ons tevreden.

De beleving van de weggebruiker van de Rijks- /provinciale wegen en van de stedelijke hoofdwegen verschilt en dat is ook logisch. De wegsituatie binnen de bebouwde kom en daar buiten is nu eenmaal totaal anders en daarmee de beleving ook. Als wegbeheerders moeten we van dat gegeven gebruik maken bij vooral het aanbieden van routeadviezen bij bijvoorbeeld wegwerkzaamheden of evenementen. Door goed in te spelen op de verwachtingen van de weggebruikers, zal de kwaliteit en de betrouwbaarheid van onze adviezen alleen maar kunnen toenemen. Daar is zowel de weggebruiker als de wegbeheerder mee gebaat. Goede samenwerking tussen de wegbeheerders is dus van groot belang. Net als goed blijven luisteren naar de weggebruiker.

Het beleidsdoel zoals vastgelegd in de Haagse Nota Mobiliteit is om de toplocaties in de stad binnen 20 minuten vanaf de rand van de stad per auto bereikbaar te hebben. Ook voor het OV gelden vergelijkbare normen. Voor de hoofdroutes van het autoverkeer zijn dan ook de reissnelheden bepaald waarmee aan deze norm voldaan kan worden. Deze reissnelheden worden continu gemeten en de raad wordt hierover jaarlijks geïnformeerd via de topindicatoren en elke twee jaar middels de meer uitgebreide monitor Haagse Nota Mobiliteit. Op basis daarvan valt te bepalen op welke delen van de hoofdroutes voor het autoverkeer structurele maatregelen nodig zijn.

Amsterdam - Concept*Algemeen*

In zijn algemeenheid vinden wij het een goed onderzoek. De resultaten zijn een nuttige aanvulling op de metingen en enquêtes die wij als gemeente zelf uitvoeren.

Amsterdam is een drukke stad die wordt gekenmerkt door de historische structuur, waarbij allerlei soorten verkeer de beperkte ruimte met elkaar moeten delen. Amsterdam is daarnaast een echte fietsstad. Op dit moment wordt meer dan 50% van alle verplaatsingen met de fiets afgelegd. Verder heeft Amsterdam een fijnmazig openbaar vervoernetwerk met bussen, trams en metrolijnen; samen goed voor 20% van de verplaatsingen. Ongeveer een kwart van de verplaatsingen wordt met de auto gemaakt.

Reflectie op de cijfers

We zijn content met het resultaat dat de automobilisten over het algemeen tevreden zijn met Amsterdam als wegbeheerder. We scoren hiermee gemiddeld ten opzichte van de rest van de onderzochte steden en bovengemiddeld ten opzichte van de vier grote steden. In het bijzonder zijn we blij met de score op bruggen en tunnels. Amsterdam beheert 280 bruggen en 3 tunnels en we besteden veel zorg om deze in goede staat te houden. We zijn dan ook blij dat driekwart van de automobilisten (zeer) tevreden is over deze aspecten.

De aspecten waar automobilisten het meest ontevreden over zijn in Amsterdam zijn doorstroming, uitvoering van werkzaamheden en verkeersveiligheid. De top 5 van aspecten is vrijwel gelijk aan die van het landelijke gemiddelde. Niettemin kan het natuurlijk altijd beter, ook bij ons. We hebben dan ook verschillende programma's gericht op het verbeteren van het wegbeheer.

Lopende programma's gericht op verbetering

Ter verbetering van de doorstroming van de auto's is de gemeente met verschillende initiatieven bezig. Belangrijk te noemen is de recent vastgestelde Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA); een plan dat is gericht op het waar mogelijk scheiden van verschillende verkeersstromen (auto, OV, fiets en voetganger). Doel is een verbetering van de algehele doorstroming op netwerkniveau. Een ander belangrijke lopende actie voor de verbetering van de doorstroming is de zogeheten Routekaart Verkeersmanagement.

Ook op gebied van verkeersveiligheid werkt Amsterdam op verschillende fronten aan verbetering. Zo is in 2012 het Meerjarenplan Verkeersveiligheid opgesteld gericht op het veiliger maken van de infrastructuur en het beïnvloeden van gedrag van verkeersdeelnemers door onderwijs, voorlichting en handhaving. Onveilige plekken in de stad waar vaak incidenten en ongevallen plaatsvinden worden versneld aangepakt in het kader van het programma Black spots.

Onderhoud is natuurlijk een belangrijke taak van wegbeheerders. Onderhoud van wegen, tunnels en bruggen is noodzakelijk, maar gaat altijd gepaard met hinder voor doorgaand verkeer en omwonenden. Om die hinder te beperken worden de werkzaamheden gecoördineerd door bureau Stadsregie en wordt per project een zogeheten BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, communicatie) opgesteld. Momenteel onderzoekt Amsterdam in welke gevallen een "kort en hevige" aanpak van wegwerkzaamheden leidt tot minder maatschappelijk kosten voor omwonenden en doorgaand verkeer. Tegelijkertijd is de inzet van de gemeente om kritischer te kijken naar het aantal ingrepen en daarbij de technische noodzaak meer leidend te laten zijn. De verwachting is dat deze maatregelen leiden tot een grotere tevredenheid van automobilisten en een besparing van de uitvoeringskosten.

Rotterdam

Beleid

In het Verkeer en Vervoer Plan Rotterdam (VVPR) is het uitgangspunt het faciliteren van keuzemogelijkheden. De Gemeente maakt het de bezoeker mogelijk om op meerdere manieren naar de stad te komen: met de fiets, met het OV, met de auto of met een combinatie van vervoerwijzen. De mobilist kan bij vertrek of onderweg kiezen om over te stappen op een andere modaliteit of helemaal door te rijden tot in de haarvaten van het stedelijk wegennet.

Aan de rand van de stad, vooral op de Ruit van snelwegen om de stad, zijn P+R terreinen ingericht. Hier kan de auto gratis geparkeerd worden en kan de bezoeker overstappen op de tram of de metro. Mobilisten die dichterbij het centrum hun auto willen parkeren, kunnen terecht in de Park+Walk garages. In de P+W garages moet betaald worden. De garages liggen op loopafstand van het centrum. Ten slotte kan men in het hartje van het centrum parkeren in de grote parkeergarages. In het centrum hebben het OV en het langzaam verkeer een hogere prioriteit dan het autoverkeer.

Om het verkeer van de Ruit naar de binnenstad te leiden, maken we gebruik van het principe van Bundelen en Ordenen: verkeer wordt geleid naar wegen die daarop ingericht zijn en de omliggende verblijfsgebieden zijn autoluw. Het verkeer wordt naar de binnenstad geleid over 7 bundels: breed opgezette verkeerswegen van de Ruit naar de rand van het centrum met twee rijstroken per richting. Op de bundels zijn groene golven ingesteld: 's ochtends richting het centrum en in de avond richting de Ruit. Alle bundels en grotere wegen in de stad zijn voorzien van een S-nummering en van parkeer- en routegeleiding. Het College heeft tot doel om de gemiddelde snelheid op de bundels op tenminste 25 km/h te houden. Dit is in 2012 op 6 van de 7 bundels gelukt.

Uitvoering

De Verkeersmarinier is door het College aangesteld om de stad tijdens evenementen en werkzaamheden bereikbaar te houden. Hij heeft hiertoe de beschikking over een Verkeersregiekamer, waar 24 uur per dag de doorstroming in de gaten wordt gehouden. Bij calamiteiten heeft de Verkeersmarinier meerder Verkeersregelaars achter de hand, hij kan de VRI's, DRIP's en routebegeleiding beïnvloeden en heeft korte lijntjes met de nood-

en hulpdiensten en met de Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat. Sinds 2012 is de Verkeersregiekamer ondergebracht bij de meldkamer van Stadsbeheer en zijn stadswachten opgeleid tot verkeersregelaar.

De Verkeersmarinier heeft de Spelregels van de weg opgesteld. In deze spelregels is aangegeven, hoe en wanneer er aan de weg gewerkt mag worden. De werkzaamheden in de stad worden maandelijks afgestemd, zodat de hinder voor de weggebruiker minimaal is. In de afgelopen jaren zijn er diverse grote werkzaamheden in de stad geweest: Rotterdam Centraal, diverse parkeergarages, het uitrollen van het warmtenet en de vervanging van de riolering en 'normale' beheer en onderhoud, onder andere aan de Maastunnel. De werkzaamheden hebben hun effect op de bundels of vinden daarop plaats. De combinatie van alle werkzaamheden met de bouwprojecten zorgen voor omleidingen en wegversmallingen, waarmee de doorstroming (tijdelijk) minder was. Hierdoor is het wel te begrijpen dat de weggebruiker hinder ondervindt.

Resultaten

In de afgelopen jaren zijn er nieuwe garages gebouwd, zijn nieuwe P+R locaties ontwikkeld en is op de Kralingse Zoom de capaciteit van de garage flink uitgebreid tot ruim 1.800 plekken. Het Bundelen en Ordenen principe wordt door de weggebruiker steeds meer herkend: uit onze gemeentelijke enquête blijkt de waardering voor de doorstroming op de bundels te stijgen. In 2013 scoorden voor het eerst alle bundels een voldoende.

Er is steeds getracht om al deze werkzaamheden op elkaar af te stemmen, zodat een straat maar één keer open hoeft, en als dat dan gebeurt, dat alle betrokkenen kritisch kijken naar hun systemen. De constatering dat de omleidingen in de stad vaak ingewikkeld zijn en in elkaar overlopen hangt waarschijnlijk samen veel wegwerkzaamheden in de stad in de afgelopen jaren. Dit rapport is één van de aanleidingen om dit binnen het gemeentelijk afstemoverleg hierover op te pakken.

Utrecht

De stadswegen zijn voor de stad Utrecht van groot belang, ze zijn de levensaders van de stad. Het is dan ook voor de gemeente Utrecht van belang om deze wegen veilig en bereikbaar te houden. Door middel van een uitstekend wegbeheersysteem en inspecties zijn wij in staat om met de middelen die er zijn deze wegen in goede conditie te houden. De noodzakelijke wegwerkzaamheden om deze kwaliteit te kunnen borgen worden zowel binnen als buiten de gemeente afgestemd. Raakvlakken van onderhoudprojecten en mobiliteitsprogramma's worden verkend en op elkaar afgestemd.

Maastricht

Over het algemeen herkennen wij ons in de uitkomsten van het rapport. Wij zien dat de weggebruikers positief zijn over de wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd en afgestemd. Tegelijk zien wij dat de weggebruikers de doorstroming relatief slecht beoordelen. Deze conclusies zijn in lijn met de eigen analyses en de aanpak in het kader van Beter Benutten. Op een aantal punten kunnen wij de conclusies uit het rapport verder onderbouwen.

- Uit het onderzoek blijkt dat weggebruikers over de uitvoering van werkzaamheden op de stadroutes in Maastricht positiever gestemd zijn dan gemiddeld (45 % versus 36% landelijk). Ook is in Maastricht is het aandeel weggebruikers dat (zeer) tevreden is over de beperking van hinder bij werkzaamheden het hoogst, namelijk 55 procent (tegenover 39 procent gemiddeld). Dit komt enerzijds door het feit dat er grote maatschappelijke acceptatie is voor de projecten (iedereen ziet het belang ervan in), anderzijds komt dit door de actieve afstemming en hinderbeperking door Maastricht-Bereikbaar in het kader van Beter Benutten. De gemeente Maastricht en Maastricht-Bereikbaar steken veel energie in de optimalisering van de uitvoering van werkzaamheden (nu A2 tunnel, straks de verlegging van Noorderbrug, aanleg Tram Hasselt en ontwikkeling Stationsgebied). Dit signaal sterkt ons in het idee dat de aanpak goed is en versterkt de noodzaak om de aanpak de komende jaren te continueren.
- In Maastricht worden daarnaast de (turbo)rotondes, voorrangskruispunten en oversteekplaatsen voor fietsers en/of voetgangers beter beoordeeld dan gemiddeld. Dit is een herkenbaar signaal, omdat de gemeente Maastricht er veel

- aan doet om de doorstroming voor fietsers zo goed mogelijk te maken. Maximale wachttijd voor fietsers is 60 seconden.
- Doorstroming is een bekend probleem. De doorstroming op de snelwegen leidt niet tot betere doorstroming in de stad. Maastricht is een bezoekersstad, een kleine compacte stad met intensieve stromen, met name Maaskruisend. Daarom is en blijft doorstroming in de stad aandachtspunt en wordt in het kader van Beter Benutten en het vervolg op Beter Benutten vooral gekeken naar de stedelijke bereikbaarheid.
 - In meer detail wordt in het onderzoek gesteld dat de doorstroming op de Kennedybrug door sommigen als goed wordt ervaren, en door anderen juist als slecht. Dit heeft te maken met de rijrichting. De ene kant op (van west naar oost) is de doorstroming goed, de andere kant op (van oost naar west) minder goed, omdat men hier tegen een doseerlicht aanrijdt dat fungeert als toeritdosering voor de stad (om problemen elders te voorkomen). In Maastricht zijn de Noorderbrug (slechte doorstroming) en de J.F.Kenedybrug en Singel (te lage toegestane maximumsnelheid (50 km/h) en slechte doorstroming) het meest genoemd. Herkenbare punten. Slechte doorstroming Noorderbrug is belangrijk aandachtspunt voor de gemeente (capaciteit Noorderbrug wordt in 2015-2018 vergroot) en de lage maximumsnelheid op de Kennedybrug en de Singel zijn een bewuste keuze, waarbij een zorgvuldige afweging is gemaakt tussen verkeersveiligheid en doorstroming.
 - De ontevredenheidspercentages voor de overige punten uit de top 5 ontevredenheid voor Maastricht(uitvoering en beperking werkzaamheden, uitwijkmogelijkheden en verkeerslichten) zijn erg laag. Daarmee zijn zij een bevestiging van een goede aanpak.

Lopende acties

De conclusies uit het rapport bevestigen het belang van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement in een stad met veel werkzaamheden en het belang van het continueren van de aanpak van Maastricht-Bereikbaar in de komende periode (2015-2018) waarin er nog meer werkzaamheden zullen plaats vinden. Een vervolg op Beter Benutten is in deze regio essentieel.

Lopende acties doorstroming

De gemeente Maastricht zet zich in samenwerking met Maastricht-Bereikbaar actief in voor het verbeteren van de doorstroming. Doelstelling van Maastricht Bereikbaar is om de autonome groei van de automobiliteit in de periode 2012-2016 op te vangen met mobiliteitsmanagement. De regionale partijen zetten zich met de volgende activiteiten in om dit te bereiken:

- Maximale afstemming en communicatie van werkzaamheden via de regioregie, die in het kader van Beter Benutten 1 is opgericht.
- Actief verkeersmanagement, waarbij de VRI's worden ingezet om de verdeling van het verkeer over het stedelijke netwerk optimaal te verdelen, opdat de doorstroming overal zo goed mogelijk is.
- Mobiliteitsmanagement via de werkgeversaanpak van Beter Benutten 1, waarbij werknemers van grote bedrijven in en buiten Maastricht worden verleid om niet in de spits met de auto te reizen. Het gebruik van (e)-fiets, OV en spitsmijden/thuis werken wordt actief gestimuleerd.
- Integraal parkeerbeleid waarbij parkeren op afstand wordt gestimuleerd (herkomst P+R, P+R op de stadsranden, parkeergarages buiten het centrum, park and bike, park and walk).
- Kleine infrastructurele maatregelen om de doorstroming te verbeteren, die in het kader van Beter Benutten 1 worden uitgevoerd.
- Kleine aanpassingen in het OV aanbod, gericht op het beter faciliteren van de forenzen naar Maastricht (P+R Noord, Lijn 150).

Aanknopingspunten nieuwe acties

Er zijn veel aanknopingspunten voor nieuwe acties ten behoeve van de verbetering van de stedelijke doorstroming en de afstemming en hinderbeperking van werkzaamheden. De komende periode (2015-2018) staan er grote projecten op het programma. Deze projecten vormen aanleiding om een vervolg te geven aan het programma Beter

Benutten. De huidige aanpak wordt gecontinueerd waarbij de lessen van de eerste periode Beter Benutten worden gebruikt om nog effectiever te kunnen zijn in de aanpak.

De volgende aspecten spelen een rol bij het vervolg van Beter Benutten:

- De regioregie zal in de komende periode (2015-2018) onverminderd belangrijk blijven om de afstemming tussen en communicatie over werkzaamheden in de regio in goede banen te leiden. Hierbij wordt het noodzakelijk dat de regioregie niet alleen een signalerende functie heeft richting wegbeheerders en aannemers, maar ook een sturende functie, opdat zij verkeershinder door slechte afstemming van werkzaamheden kan voorkomen/minimaliseren.
- Onderdeel van het verkeersmanagement is het opvangen van verkeer op de A2 voor de VRI's. Deze opvangmogelijkheid vervalt eind 2016 als de A2 tunnel klaar is. Tegelijkertijd verbetert de stedelijke bereikbaarheid niet voldoende als de tunnel af is. Dat wordt pas beter als de Noorderbrug is omgelegd (2018). Daarom ligt er voor de periode na 2016 een belangrijke opgave om het verkeersmanagement op een hoger plan te tillen.
- De komende periode zal de werkgeversaanpak worden verbreed waarbij bedrijven buiten Maastricht een belangrijke rol gaan spelen. De monitoring en evaluatie van het programma Beter Benutten toont aan dat dit noodzakelijk is om de stroom Maastricht uit in de ochtendspits te kunnen beïnvloeden.
- Voor de komende jaren zal de aandacht bij het op afstand parkeren vooral komen te liggen bij het voorkomen van Maaskruisend verkeer. Dit wordt bereikt met een gerichte aanpak op forenzen en bezoekers die het centrum willen bezoeken en gedifferentieerd parkeerbeleid.

Eindhoven

"In Eindhoven ligt ongeveer 1800 kilometer aan wegen. Wegwerkzaamheden aan die wegen worden gecoördineerd door de verkeer coördinatoren. Hierbij wordt gekeken naar de bereikbaarheid van de stad, maar ook de omstandigheden waarbinnen de werkzaamheden plaatsvinden. Ook wordt er kritisch meegekeken naar b.v. het afzetten van het werk, etc. Dit zal invloed hebben op verkeersveiligheid en zichtbaarheid van markeringen. Als stad zetten we ook stevig in op de bereikbaarheid door openbaar vervoer en duurzame mobiliteit. Dit vertaalt zich wellicht in de tevredenheid over oversteekplaatsen voor voetgangers of fietsers. Het reinigen van openbare ruimte in de stad gaat op basis van beeldbestek waarbij kwaliteitsniveau B (conform CROW) uitgangspunt voor onze aannemers is. De combinatie van deze aspecten heeft er mogelijk toe geleid dat Eindhoven beter dan gemiddeld scoort op de genoemde aspecten.

Met betrekking tot het aandeel ontevreden weggebruikers: in Eindhoven zijn inmiddels op verschillende stadsroutes groene golven gerealiseerd. Hierdoor is de doorstroming op een aantal routes verbeterd. Waarschijnlijk ligt de ontevredenheid van weggebruikers over dit aspect hier daarom lager dan het landelijk gemiddelde."

Arnhem

De gemeente Arnhem is zeer tevreden over het gehouden onderzoek. Het geeft een beeld van de beleving van stadsroutes door weggebruikers, aanvullend op informatie via onder andere het gemeentelijk meldingssysteem. In algemene zin blijkt dat weggebruikers overeenkomstig het landelijk gemiddelde (van onderzochte gemeenten) tevreden zijn over het beheer van stadsroutes in Arnhem. De top-5-aspecten waarop men (zeer) tevreden is, bevestigen dat de gemeente Arnhem haar hoofdwegennet, de stadsroutes, in de basis op orde heeft. De top-5-aspecten waarover men (zeer) ontevreden is, hebben vooral betrekking op het afwickelen van het verkeer, al dan niet bij wegwerkzaamheden. Op zich is dit beeld herkenbaar. Bij deze aspecten worden onvermijdelijk keuzes gemaakt die altijd wel een bepaalde verkeersstroom of doelgroep (tijdelijk) benadelen.

Er is een hogere score op doorstroming. Dat stemt de gemeente Arnhem tevreden omdat er de afgelopen jaren een enorme inspanning is geleverd om de doorstroming op stadsroutes zo goed mogelijk te laten verlopen. Tegelijkertijd is de gemeente Arnhem zich bewust van het feit dat de doorstroming voortdurend aandacht blijft vragen. Het Arnhems wegennet wordt door haar ligging en structuur beperkt in binnenstedelijke routemogelijkheden. Er is een grote bundeling en veel uitwisseling van verkeer op de

enige stadsring, de centrumring. Het is dan ook niet verrassend dat de doorstroming, hoewel minder dan gemiddeld, ook genoemd wordt bij de aspecten waarover weggebruikers ontevreden zijn.

Ook de ontevredenheid over wegwerkzaamheden, die eveneens lager ligt dan het gemiddelde van de onderzochte steden, stemt niet ontevreden. In Arnhem worden verschillende grotere infrastructurele projecten uitgevoerd. De inzet van de gemeentelijke doorstroommanager, die onder meer zorg draagt voor afstemming van werkzaamheden onderling, voorkomt dat op teveel wegen tegelijk verkeershinder wordt ervaren. Deze inzet draagt bij aan deze 'lagere' score.

Het aspect gladheidsbestrijding wordt in Arnhem, meer dan landelijk gemiddeld, genoemd. Arnhem kent door haar ligging meer dan gemiddeld hoogteverschillen alsmede een aantal rivierovergangen met bijbehorende brugdekken, hellingen, overgangen en open gebied direct daaraan aansluitend. Wellicht is hierbij de herinnering aan een eerdere winterperiode en/of de ervaring uit de directe woonomgeving (minder gestrooide woonstraten) van invloed op de waardering.

Al met al geeft het onderzoek goede informatie over de beleving van de stadsroutes en inzicht in welke aspecten blijvend aandacht verdienen.

Enschede

Algemeen

De gemeente Enschede scoort gemiddeld ten opzichte van de ander onderzochte steden. We springen er niet bovenuit maar scoren ook niet matig/slecht op specifieke onderdelen. We kunnen ons dan ook vinden in de uitkomsten van dit belevingsonderzoek op de stadsroutes in Enschede. De resultaten voor wat betreft de kwaliteitsaspecten komen in hoofdlijnen overeen met resultaten uit andere gemeentelijke peilingen op dit gebied. Zo krijgt de waardering van inwoners van de kwaliteit van de openbare ruimte in 2013 een cijfer 7,0.

We zijn blij dat het merendeel van de weggebruikers (75-85%) tevreden is met de onderzochte kwaliteitsaspecten van de stadsroutes in Enschede, zoals wegdek, belijning, verlichting, e.d. Over de onderzochte aspecten doorstroming, uitvoering wegwerkzaamheden, beperking hinder, verkeerslichten, e.d. zijn circa 25-35% van de ondervraagde weggebruikers ontevreden. Wij gaan uit van een samenhang tussen deze aspecten en nemen aan dat de meeste weggebruikers de hinder ondervinden bij werk in uitvoer op het gemeentelijke hoofdwegennet.

De verkeersdrukke in Enschede in relatie tot de beperkte weg- en kruispuntcapaciteit op de stadsroutes is zodanig dat congestie ontstaat bij werk in uitvoer op deze routes. Het gemotoriseerd verkeer kiest dan voor een deel ook sluiproutes in de stad. Dit leidt tot ongewenste neveneffecten zoals verkeersonveiligheid en congestie op ongewenste punten. De gemeente probeert dit zo veel mogelijk te voorkomen door planning van werkzaamheden, de afstelling van verkeerslichten, voorlichting en dergelijke. In het stedelijk gebied hebben we echter te maken met vele (langzame) verkeerdeelnemers. Deze deelnemers willen allen een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Per situatie maken we hierin keuzes die niet altijd optimaal kunnen zijn voor het autoverkeer.

Specifiek

De Oldenzaalsestraat wordt genoemd als route met een matige doorstroming. Opgemerkt wordt dat ten tijde van het belevingsonderzoek in het najaar 2013 het provinciale deel van de Oldenzaalsestraat geheel was afgesloten in verband met een grootschalige reconstructie. Hierdoor was de doorstroming in dit gebied en op de Oldenzaalsestraat ernstig belemmerd, hetgeen de uitkomst naar verwachting verklaart.

De Hengelosestraat scoort soms qua veiligheid goed, maar ook matig (onoverzichtelijk). Dit beeld kan worden verklaard doordat grote delen van de Hengelosestraat tussen 2006-2013 zijn gereconstrueerd met de aanleg van een nieuwe HOV-baan. Het laatste deel tussen de Goolkatenweg en de Olieslagweg zal in de komende jaren nog worden aangepakt. Naar verwachting is dit het deel met een matige beoordeling.

Vervolgstappen

Hoewel al veel gedaan wordt op het gebied van informeren en planning van wegwerkzaamheden (regionale website, inzet bereikbaarheidscoördinator, e.d.) kan het aanbieden van actuele reisinformatie aan de weggebruiker (pretrip, ontrip en posttrip) nog zorgen voor een betere reisinformatie en routekeuze vooraf. Ook kan aan de weggebruiker geadviseerd worden om te reizen op een ander tijdstip of met een andere vervoerwijze zodat hij/zij minder hinder ondervindt van wegwerkzaamheden op het gemeentelijk wegennet. In Enschede worden de actuele reistijden op het hoofdwegennet verzameld en is een proef gestart met een SMART-app om weggebruikers via gepersonaliseerde reisinformatie vooraf te informeren over de verwachte reistijden en wegomstandigheden en eventueel door uitdagingen te verleiden bepaalde routes te mijden. De verwachting is dat deze Enschedese verkeers-app in de komende jaren verder ontwikkeld wordt waarbij ook de wegwerkzaamheden worden geïntegreerd. We gaan ervan vanuit dat deze App door vele regionale mobilisten gebruikt zal gaan worden, waardoor zij vooraf goed geïnformeerd op weg gaan in Enschede.

Zwolle

Algemeen

Dat de weggebruikers veel waardering hebben voor de divers beoordeelde aspecten op de Zwolse stadsroutes bevestigt dat de intensief ingezette samenwerking van de laatste jaren tussen Rijkswaterstaat, Provincie Overijssel en Gemeente Zwolle en Kampen zijn vruchten begint af te werpen. Vanaf 2010 is die samenwerking geïntensiveerd in een R.T.T. (Regionaal Tactisch en Operationeel Team) dat we in Zwolle het "Minder-Hinder-Team" noemen. De focus van dat team is vooral gericht op:

- onderlinge afstemming van alle wegwerkzaamheden, evenementen en projecten;
- intensief inzetten op (vroegtijdig) informeren weggebruikers.

Naast deze intensieve samenwerking tussen wegbeheerders zijn vanuit het Beter Benutten project Verschillende projecten in gang gezet om de doorstroming op het de Zwolse binnen en buitenring te bevorderen. In 2013 zijn verder aantal grootschalig verkeersprojecten afgerond in Zwolle. O.a. diverse opleveringen van reconstructies op de stadsroutes waarmee de buitenring grotendeels naar 2 x3 rijbanen is opgewaarderd. Op de rijksweg A28 en gemeentelijke binnen en buitenring is het dynamische verkeer /parkeer-verwijs-systeem opgeleverd waarop verschillende verkeersscenario's zijn ontwikkeld en ingezet op de piekmomenten om doorstroming te bevorderen.

Kwaliteit/verkeersveiligheid

De hoge score, lees positieve waardering van de weggebruiker op aspecten als staat van wegdek, verlichting, bebording en bewegwijzering valt te verklaren omdat vrijwel de gehele Zwolse buitenring de laatste jaren in reconstructie is geweest en er op moment van het WOW- onderzoek "spik en span" was. De beoordeling van de verkeersveiligheid betreft een subjectieve beleving. In objectieve zin vinden er natuurlijk wel ongevallen plaats op onze stadsroutes maar niet bovengemiddeld veel.

Op onze gehele buitenring is structureel IM (incidentmanagement georganiseerd) de wegininspecteurs van RWS, Gemeente Zwolle en Provincie Overijssel werken hierin wederom vanuit gezamenlijk belang veel samen. Op een groot deel van onze binnenring is eveneens incidenteel/projectgebonden IM georganiseerd door middel van afspraken tussen gemeente en lokale berger om bij incidenten/ongevallen de doorstroming in geval van ongevallen of gestrande voertuigen zo snel mogelijk weer op gang te krijgen.

Doorstroming

De bovengemiddeld positieve beoordeling op gebied van doorstroming neemt niet weg dat er ook voor de regio Zwolle nog een behoorlijke opgave ligt om hier verdere verbeteringen in te realiseren. Komende periode zal in Zwolle ingezet worden op het verder optimaliseren van VRI-instellingen en koppelingen en willen we vanuit project Beter Benutten verder met activiteiten/ deelprojecten zoals Bereikbaarheidsarrangementen, Spitsmijden en inzet van minderhinder Widget.

Informatievoorziening

Zwolle heeft gekozen voor het principe om weggebruikers in een zo vroeg mogelijk stadium actief te informeren over mogelijke verkeershinder en stremmingen.

Bij alle geplande werkzaamheden op stadsroutes word door middel van inzet van tekstkarren meestal 2 à 3 weken van te voren vooraankondigingen van mogelijk verkeershinder gedaan. Dat geeft de weggebruiker dus vroegtijdig handelingsperspectief en mogelijkheden om omleidingroutes van te voren te verkennen of extra informatie te verkrijgen op de bereikbaarheidssite. In geval van incidenten gebruikt Zwolle het dynamisch verkeer verwijssysteem waarbij mogelijk is om verkeer vanaf rijkswegen al te informeren over incidenten, reistijden omleidingen op de stadsroutes. De positieve beoordeling van de weggebruikers (75% zeer tevreden) beschouwen we als een bevestiging van de gedachte dat vroegtijdig informeren van weggebruikers en het bieden van handelingsperspectief gewaardeerd wordt.

Groningen

Het wegbelevingsonderzoek over stadsroutes in de gemeente Groningen laat herkenbare en bevestigende resultaten zien. Positief is te constateren dat we op een aantal onderdelen significant beter scoren dan het landelijk gemiddelde. Deze onderdelen uit de top 5 van aspecten waarover men (zeer) tevreden is, geeft aan dat we onze basis op orde hebben.

We constateren verder dat de aspecten waarover men (zeer) ontevreden is overeenkomen met de aspecten waar we de komende jaren nadrukkelijk aandacht aan besteden. In de stad Groningen vinden namelijk ingrijpende ontwikkelingen plaats. Het gaat daarbij zowel om infrastructuur als om andere bouwontwikkelingen die in de periode tot 2020 in uitvoering zijn. Onderkend is dat een integrale aanpak van de bereikbaarheid van stad en regio gedurende de periode van uitvoering daarbij van cruciaal belang is. Daarom is eind 2012 gestart met de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar. Het doel van Groningen Bereikbaar is om tijdens de realisatie van projecten tot een aanvaardbaar en beheersbaar niveau van de bereikbaarheid van stad en ommeland te komen. Hiervoor is niet alleen een structureel project overstijgende netwerkaanpak van bijvoorbeeld de planning nodig, ook de mogelijke alternatieven en een gecoördineerde inzet van maatregelen en communicatie worden meegenomen om de hinder te beteugelen.

Het in oktober 2013 uitgevoerde onderzoek op de stadsassen volgde na een intensieve zomerperiode met ingrijpende reconstructiewerkzaamheden aan onder meer de belangrijkste stadsassen, de Europaweg. In deze periode is onder de vlag van Groningen Bereikbaar voor het eerst gewerkt met een regelscenario voor werk in uitvoeringsprojecten en actieve communicatie richting de weggebruiker. Mede hierdoor is de hinder beperkt gebleven. Hoewel de Europaweg ten tijde van het onderzoek al weer was opengesteld voor het verkeer, waren er in de directe omgeving nog wegwerkzaamheden gaande die de resultaten van het onderzoek hebben kunnen beïnvloeden. Wij hebben er vertrouwen in dat met de activiteiten van Groningen Bereikbaar in een volgend wegbelevingsonderzoek de waardering door de weggebruiker is toegenomen.

Bijlage E Vragenlijst

VRAAG 1

Bent u in het bezit van een rijbewijs?

- 1 Ja
- 2 Nee → EINDE VRAGENLIJST

VRAAG 2

Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld per jaar? Als u het niet precies weet, wilt u dan een zo nauwkeurig mogelijke schatting maken?

- 1 0 (Ik rijd nooit) → EINDE VRAGENLIJST
- 2 tot 10.000 km per jaar
- 3 10.000-20.000 km per jaar
- 4 20.000-30.000 km per jaar
- 5 30.000-40.000 km per jaar
- 6 40.000-50.000 km per jaar
- 7 50.000-100.000 km per jaar
- 8 meer dan 100.000 km per jaar
- 99 Weet niet \ geen antwoord

VRAAG 3 Nieuwe vraag

Welke opleiding hebt u gevolgd, of volgt u op het moment?

- 1 Geen onderwijs
- 2 Basisonderwijs of lager onderwijs
- 3 LBO / MAVO / VMBO
- 4 VWO / HAVO
- 5 MBO
- 6 WO/HBO
- 7 overig

SELECTIEVRAAG

VRAAG 4a

Heeft u als bestuurder van een (motor)voertuig [*infoblokje: auto, bestelwagen of motor*] de afgelopen maand gereden op een stadsroute in een of meer van de onderstaande 10 steden?

Met stadsroutes bedoelen we doorgaande wegen binnen de bebouwde kom die een bepaald deel van een stad verbinden met een ringweg of langs de stad lopende snelwegen. Klik op de naam van de stad voor een kaartje van de stadsroutes in deze stad.

Meerdere antwoorden mogelijk

- | | |
|----|---|
| 1 | Den Haag |
| 2 | Amsterdam |
| 3 | Rotterdam |
| 4 | Utrecht |
| 5 | Maastricht |
| 6 | Eindhoven |
| 7 | Arnhem |
| 8 | Enschede |
| 9 | Zwolle |
| 10 | Groningen |
| 99 | Geen van bovenstaande → EINDE VRAGENLIJST |

Per stad clickable kaartje invoegen met stadsroutes.

VRAAG 4b

Indien bij vraag 4a meerdere steden aangekruist:

In welke stad heeft u tijdens uw laatste rit (het laatst) op de stadsroute gereden?

Alleen steden tonen die bij 4a zijn ingevuld.

- | | |
|----|------------|
| 1 | Den Haag |
| 2 | Amsterdam |
| 3 | Rotterdam |
| 4 | Utrecht |
| 5 | Maastricht |
| 6 | Eindhoven |
| 7 | Arnhem |
| 8 | Enschede |
| 9 | Zwolle |
| 10 | Groningen |

KWALITEIT EN VEILIGHEID ALGEMEEN

VRAAG 5

Hoe tevreden bent u over het beheer van de stadsroutes in gemeente ... <antwoord vraag 4a/4b>?

- | | |
|----|----------------------------------|
| 1 | Zeer tevreden |
| 2 | Tevreden |
| 3 | Niet tevreden en niet ontevreden |
| 4 | Ontevreden |
| 5 | Zeer ontevreden |
| 99 | Weet niet \ geen mening |

VRAAG 6

Hoe tevreden bent u over de volgende aspecten van stadsroutes in gemeente ... <antwoord vraag 4a/4b>?

Als u het antwoord op een vraag niet weet, vult u dan alstublieft 'weet niet/ geen mening' in, en niet de neutrale antwoordcategorie zoals bijvoorbeeld 'niet tevreden en niet ontevreden'.

	zeer tevreden	tevreden	niet tevreden en niet ontevreden	ontevreden	zeer ontevreden	weet niet/geen mening
1. Kwaliteit (clickable: bijvoorbeeld kwaliteit belijning, kwaliteit wegdek, verlichting, opgeruimd/schoon zijn van routes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Verkeersveiligheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Doorstroming	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. (Verkeers)informatie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Uitvoering werkzaamheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VRAAG 7 (open)

Indien aspect 1, 2, 3, 4 of 5 van vraag 6 = (zeer) ontevreden:

Waarom bent u niet tevreden over één of meerdere van de aspecten van stadsroutes?

.....

99 Weet niet / geen antwoord

LAATSTE RIT

VRAAG 8

Wat waren de kenmerken van uw laatste rit op een stadsroute?

→ NAAR RITKENMERKEN

KENMERKEN LAATSTE RIT

Datum (controle inbouwen of deze in afgelopen maand valt)

Tijdstip waarop u de laatste rit **gestart** bent: (drop-down lijstje) deze meteen na datum vragen))

- 1 Vóór 7.00 uur 's ochtends
- 2 Tussen 7.00 en 9.00 uur
- 3 Tussen 9.00 en 12.00 uur
- 4 Tussen 12.00 en 16.00 uur
- 5 Tussen 16.00 en 18.00 uur
- 6 Tussen 18.00 en 21.00 uur
- 7 Na 21.00 uur
- 99 Weet niet / geen antwoord

Richting van uw route

- 1 Stad in
- 2 Stad uit
- 3 Binnen de stad gebleven
- 4 Anders, namelijk:

Motief van uw laatste rit (*drop-down lijstje*)

- 1 Van of naar het werk
- 2 Zakelijke afspraak
- 3 Dienstverlening (inclusief bezorging)
- 4 Winkelen
- 5 Onderwijs of cursus volgen
- 6 Visite bij familie of vrienden
- 7 Recreatief / touren
- 8 Anders, namelijk...
- 99 Weet niet / geen antwoord

Voertuig waarin u tijdens de laatste rit reed

- 1 Personenauto
- 2 Motor
- 3 Bestelwagen
- 5 Anders, namelijk:

Hoe vaak rijdt u deze rit? (*drop-down lijstje*)

- 1 Dagelijks (5, 6 of 7 dagen per week)
- 2 Enkele keren per week (2, 3 of 4 dagen per week)
- 3 Eens per week (1 dag)
- 4 Enkele keren per maand
- 5 Minder dan eens per maand
- 99 Weet niet \ geen antwoord

KWALITEIT EN VEILIGHEID LAATST GEREDEN RIT

Nu volgt een aantal vragen over uw tevredenheid over stadsroute waarop u tijdens uw laatste rit gereden heeft. *Als u het antwoord op een vraag niet weet, vult u dan alstublieft 'weet niet/ geen mening' in, en niet de neutrale antwoordcategorie zoals bijvoorbeeld 'niet tevreden en niet ontevreden'. Gaat een vraag over een onderwerp dat u niet bent tegenkomen tijdens uw laatste rit vult u dan alstublieft niet van toepassing in.*

VRAAG 9 (open)

Denkend aan uw laatste rit, wat zou u veranderd willen zien aan de stadsroute waar u gereden heeft?

.....

99 Weet niet / geen antwoord

VRAAG 10

Hoe tevreden bent u over de volgende aspecten van de stadsroute met betrekking tot uw laatst gereden rit?

	niet van toepassing	zeer tevreden	tevreden	niet tevreden en niet ontevreden	on- tevreden	zeer on- tevreden	weet niet/ geen mening
Staat van het wegdek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verlichting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zichtbaarheid van markering (strepen en lijnen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Breedte van de rijstroken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opggeruimd/schoon zijn van routes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zicht bij inhalen en/of uitzicht vanuit/op zijweg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VRAAG 11 (open)

Indien één of meer aspecten van vraag 10 = (zeer) ontevreden:

Waarom bent u niet tevreden over één of meerdere van voorgenoemde aspecten tijdens uw laatste rit op de stadsroute?

.....

99 Weet niet / geen antwoord

VRAAG 12

Op stadsroutes komt u verschillende situaties tegen, hoe tevreden bent u over de volgende aspecten met betrekking tot uw laatst gereden rit?

	niet van toepass ing	zeer tevreden	tevreden	niet tevreden en niet ontevreden	on- tevreden	zeer on- tevreden	weet niet/ geen mening
(Turbo)rotondes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkeerslichten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uitwijkmogelijkheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Duidelijkheid voorrangskruispunten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plaatsen waar fietsers/voetgangers over kunnen steken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bruggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tunnels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus- of trambaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VRAAG 13 (open)

Indien één of meer aspecten van vraag 12 = (zeer) ontevreden:

Waarom bent u niet tevreden over één of meerdere van voorgenoemde aspecten tijdens uw laatste rit op de stadsroute?

.....

99 Weet niet / geen antwoord

VRAAG 14 vraag

Welk onderstaand antwoord is het meest van toepassing op de verkeerslichten op uw stadsroute tijdens uw laatste rit?

- Ik hoefde bijna niet te wachten
- Ik moest wel eens wachten op ander verkeer
- Ik moest wel eens wachten, en ik had geen idee waarop ik wachtte
- Ik stond veel stil om te wachten op ander verkeer
- Ik stond veel stil en ik had geen idee waarop ik wachtte

VRAAG 15

Heeft u tijdens u laatste rit op de stadsroute hinder ondervonden van...

Meerdere antwoorden mogelijk

- 1 Brommobielen
- 2 Brommers of scooters
- 3 Fietsers
- 4 Voetgangers
- 5 Andere automobilisten
- 6 Openbaar vervoer (bus of tram)
- 7 Vrachtwagens
- 8 Taxi's
- 9 Touringcars
- 10 Werkverkeer
- 11 Veeg- en/of vuilniswagens
- 12 Anders, namelijk:
- 13 Geen hinder ondervonden

VRAAG 16 (open)

Indien één of meerdere antwoorden aangekruist bij 15:

Kunt u de hinder die u heeft ondervonden op de stadsroute beschrijven?

.....

99 Weet niet / geen antwoord

DOORSTROMING LAATST GEREDEN RIT

VRAAG 17

Denkend aan uw **laatst gereden rit**, hoe tevreden bent u dan over de betrouwbaarheid waarmee u uw reistijd op de stadsroute kon inschatten?

- 1 Zeer tevreden
- 2 Tevreden
- 3 Niet tevreden en niet ontevreden
- 4 Ontevreden
- 5 Zeer ontevreden
- 99 Weet niet \ geen mening

VRAAG 18

Heeft u tijdens uw **laatst gereden rit** te maken gehad met files op de stadsroutes?

- 1 Ja
- 2 Nee
- 99 Weet niet \ geen mening

VRAAG 19 indien vraag 18 = 'ja'

Wat was volgens u de oorzaak van deze file?

1. Ongeval
2. Dagelijkse file
3. Geplande wegwerkzaamheden
4. Ongeplande wegwerkzaamheden
5. Pechgeval
6. Weersomstandigheden
7. Evenement
8. Anders, namelijk:....
9. Weet niet \ geen mening

INFORMATIEVOORZIENING LAATST GEREDEN RIT

VRAAG 20

Hoe tevreden bent u over de volgende informatievoorzieningen, die u **tijdens uw laatste rit** bent tegengekomen op de stadsroutes? *Als u onderstaande zaken niet bent tegengekomen tijdens uw laatste rit, vul dan niet van toepassing in.*

DOORKLIK MET FOTO'S BIJ ALLE ANTWOORDCATEGORIEËN

	n.v.t., niet tegengekomen	zeer tevreden	tevreden	niet tevreden en niet ontevreden	on- tevreden	zeer on- tevreden	weet niet/geen mening
Bewegwijzering (blauwe borden)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Borden met maximumsnelheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkeerverwijzingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gele omleidingsborden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tekstkarren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dynamische Route Informatiepanelen (DRIPS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VRAAG 21 (open)

Indien één of meer aspecten van vraag 20 = (zeer) ontevreden:

Waarom bent u niet tevreden over één of meerdere van voorgenoemde aspecten tijdens uw laatste rit op de stadsroutes?

.....

99 Weet niet / geen antwoord

VRAAG 22 (antwoord categorieën randomiseren)

Welke informatiebron(nen) gebruikt u om (verkeers)informatie op te zoeken over stadsroutes? *Meerdere antwoorden mogelijk*

- 1 Huis-aan-huisbladen
- 2 Informatiebijeenkomsten (bijv. bij wegwerkzaamheden)
- 3 Radio / Televisie (teletekst)
- 4 Navigatiesysteem
- 5 Apps
- 6 Website van gemeente of provincie
- 7 Website van de ANWB
- 8 Borden langs de weg
- 9 Anders, namelijk:
- 10 Ik zoek geen informatie over stadsroutes
- 99 Weet niet \ geen antwoord

ALGEMEEN

In de voorgaande vragen hebben we u gevraagd naar uw tevredenheid over een groot aantal aspecten die te maken hebben met de stadroutes waar u het laatst gereden heeft. We willen u nu graag een aantal algemene vragen stellen die geen betrekking hebben op uw laatste rit.

VRAAG 23

In welke mate bent u tevreden over de volgende aspecten op stadroutes?

	zeer tevreden	tevreden	niet tevreden en niet ontevreden	on- tevreden	zeer on- tevreden	weet niet/ geen mening
Beperking van hinder bij wegwerkzaamheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gladheidsbestrijding (o.a. zout strooien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P&R (Een Park and Ride is een parkeergelegenheid aan de rand van een stad, met een goede openbaar vervoer verbinding naar het centrum van de stad. Hier kan men relatief goedkoop parkeren en krijgt men een gratis kaartje voor bus of tram om naar het centrum van de stad te komen + foto)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VRAAG 24 (open)

Indien één of meer aspecten van vraag 23 = (zeer) ontevreden:

Waarom bent u niet tevreden over één of meerdere van de vorige aspecten met betrekking tot stadroutes?

.....

99 Weet niet / geen antwoord

VRAAG 25 NIEUW

Wat is volgens u (in het algemeen) de maximale toegestane snelheid op stadroutes?

.....

Open antwoord en spontaan (minimaal 2 en maximaal 3 cijfers in kunnen vullen)

99 Weet niet \ geen antwoord

VRAAG 26

Vindt u het over het algemeen duidelijk wat de geldende maximumsnelheid is op stadroutes waar u rijdt?

1 Ja

2 Nee

99 Weet niet \ geen mening

VRAAG 27 (open)

Heeft u suggesties voor het verbeteren van het aangeven van de maximumsnelheden op stadroutes?

.....

99 Weet niet \ geen antwoord

TOT SLOT

VRAAG 28

De volgende vraag gaat over het belang dat u aan verschillende aspecten in het algemeen toekent. Wilt u voor elk aspect aangeven hoe belangrijk u dit aspect vindt?

	zeer belangrijk	belangrijk	niet belangrijk/ niet on- belangrijk	on- belangrijk	zeer on- belangrij k	weet niet/geen mening
Doorstroming op de wegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkeersinformatie als u de weg op gaat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dagelijks onderhoud van de wegen, omgeving en parkeerplaatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veilig gebruik kunnen maken van de weg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Minimale hinder als gevolg van wegwerkzaamheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kwaliteit van de wegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VRAAG 29 (open)

Tenslotte willen we u vragen of u nog goede of slechte voorbeelden heeft van doorgaande wegen op stadsroutes waar u vaker rijdt. Kunt u daarbij de straatnaam of wegnummer of plaats vermelden en ook zo concreet mogelijk aangeven waarom u deze wegen juist prettig vindt of juist helemaal niet?

- 1 Goed voorbeeld, namelijk [*Dropdownlist 10 steden en wegen per stad*], voorbeeld
 - 2 Slecht voorbeeld, namelijk [*Dropdownlist 10 steden en wegen per stad*], voorbeeld
- 99 Niet van toepassing

VRAAG 30 (open)

Indien u niet tevreden bent over één of meer onderwerpen uit deze vragenlijst, of wanneer u wensen heeft dan kunt u dat hier nader toelichten.

-
- 99 Niet van toepassing

Zwolle



Groningen

