

versmalling van apelterenweg

evaluatie proef

Inhoudsopgave

1	“een nieuw hart voor dukenburg”	3
1.1	van apelterenweg	3
1.2	een evaluatie	4
1.3	kwalitatief	4
1.4	vragen	4
1.5	hoe	4
1.6	nogmaals: “nieuw hart voor dukenburg”	5
1.7	rapportage	5
2	resultaten	7
2.1	bestemmings-snelverkeer	7
2.1.2	beoordeling plan	8
2.1.3	veilig / onveilig	9
2.1.4	voor en tegen het plan	10
2.2	langzaamverkeer	11
2.2.1	beoordeling plan	12
2.2.2	veilig / onveilig	13
2.2.3	voor en tegen het plan	15
2.3	doorgaand verkeer	15
2.3.1	beoordeling plan	16
2.3.2	veilig / onveilig	16
2.3.3	voor en tegen het plan	17
3	samenvatting en conclusie	20
3.1	samenvatting	20
3.2	conclusie	21

1 "een nieuw hart voor dukenburg"

De gemeente Nijmegen werkt hard aan een nieuw hart voor Dukenburg. Nijmegens oudste stadsdeel aan de westkant van het kanaal is toe aan een "opknapbeurt". Wat de gemeente ermee wil, is voorlopig vastgelegd in een conceptmasterplan, dat onlangs is vrijgegeven.

Dit plan voorziet in een revitalisering van dit stadsdeel, waarin veiligheid en leefbaarheid, aandacht voor wonen, groen, ruimte en een goed voorzieningenniveau centraal staan.

Een deel van de voornemens heeft te maken met het terugbrengen van verkeersonveilige situaties. "*Op de brede wegen wordt hard gereden, zij zijn onveilig en moeilijk oversteekbaar*", zo staat in het plan. De Van Apelterenweg is een van die brede wegen. In het plan wordt voorgesteld om deze weg te versmallen: geen vier rijbanen, maar twee.

Een dergelijke versmalling kan tal van gevolgen hebben. Voor de doorstroming, de snelheid, de veiligheid, voor de oversteeksituaties. Om daar een beeld van te kunnen krijgen, is deze weg gedurende twee weken bij wijze van proef tijdelijk kunstmatig versmald.

Aan het einde van deze proefperiode wordt dit experiment daarom geëvalueerd. Door de directie Wijk en Stad is aan de afdeling Onderzoek en Statistiek gevraagd om deze evaluatie uit te voeren door een kort onderzoek onder de gebruikers van die versmalde weg.

1.1 van apelterenweg

De proef heeft, zoals gezegd, betrekking gehad op de Van Apelterenweg, een brede vierbaansweg die dwars door een groot deel van Dukenburg loopt. De weg begint bij het Steve Bikoplein in midden Dukenburg en eindigt aan de zuidkant, bij de Van Boetbergweg.

De tijdelijke situatie gold niet de gehele Van Apelterenweg. De versmalling begon aan de noordkant vlak voor het Steve Bikoplein en liep, in zuidelijke richting, tot aan de 10e straat van Meijhorst. Zie het kaartje.

Op 19 september is met de proef gestart. Vanaf die datum zijn gedurende twee weken twee van de vier rijbanen voor het verkeer afgesloten geweest. Voor snelverkeer, dat in noordelijke richting ging, was de *buitenste* rijbaan van de Van Apelterenweg beschikbaar, voor snelverkeer naar het zuiden de *binnenste*. De versmalling was op de gebruikelijke wijze van signalen voorzien: met borden die aangeven dat het om een proef gaat, met waarschuwborden, met lichtpijlen, e.d.. Op de grens tussen de te gebruiken rijstrook en de afgesloten rijstrook worden na iedere tien meter kunststof bakens geplaatst.

1.2 een evaluatie

Voor een deel is de evaluatie gedaan aan de hand van *kwantitatieve* gegevens. Daartoe hebben automatische tellers voor en gedurende de proef veranderingen in de verkeerstromen in de gaten gehouden.

Niet alleen op het proeftraject zelf, maar ook op mogelijke sluiproutes door de aangrenzende wijken. Dit verzamelen en verwerken van de *kwantitatieve* gegevens is verzorgd door bureau Stadswerken en valt buiten het bereik van deze notitie. Gegevens van *kwalitatieve* aard zijn verzameld door de gebruikers van de weg naar hun ervaringen te vragen. Het vervolg van deze notitie gaat hierop verder in.

1.3 kwalitatief

Wie zijn de gebruikers? Uiteraard het snelverkeer, dat met minder ruimte te maken krijgt.

Maar ook langzaamverkeer, dat gebruik maakt van de ruimte langs de Van Apelterenweg, kan bij op- / afritten en oversteeksituaties worden geconfronteerd met de gevolgen van de wegversmalling. Ook zij zijn om die reden bij het kwalitatieve deel van het onderzoek betrokken.

Bij beide groepen kan het gaan om bestemmingsverkeer of om doorgaand verkeer.

1.4 vragen

Hoofdvraag is wat de ervaringen zijn geweest van de gebruikers van de Van Apelterenweg.

Voor dit onderzoek is deze vraag uitgesplitst:

- hoe verliep het in- en uitvoegen aan begin- respectievelijk eindpunt van het versmalde traject van 2 naar 1, resp. 1 naar 2 rijbanen?
- hoe verliep de doorstroming?
- vinden de gebruikers dat er zich probleem- c.q. onveilige situaties hebben voorgedaan? Bijvoorbeeld bij de oversteekplaatsen en bij de op-/afritten?
- zijn mensen op zoek gegaan naar sluiproutes?

1.5 hoe

Het op korte termijn organiseren van een enquête bij *doorgaand snel*verkeer brengt veel uitvoeringsproblemen met zich mee. Vergunningen, wegafzettingen, inzet politie zijn niet op korte termijn te regelen.

Om van *doorgaand snel*verkeer toch gegevens te krijgen, zijn aan 300 willekeurige automobilisten bij stoplichten een brief, een verkorte vragenlijst en een antwoordenvolp uitgedeeld.

Om de verkeersdoorstroming niet te belemmeren, is *bestemmings-snel*verkeer op de in de buurt liggende parkeerterreinen ondervraagd: winkelcentrum Dukenburg en winkelcentrum Meijhorst.

Doorgaand *langzaam*verkeer valt buiten dit onderzoek. Zo lang als dit verkeer de proefstrook op de Van Apelterenweg niet kruist, zal het geen voor- noch nadelen van deze proef ondervonden hebben.

Voetgangers, fietsers en ander *bestemmings-langzaam*verkeer zijn geënquêteerd op de plaatsen waar zij vooral te maken kunnen krijgen met de gevolgen van deze versmalling: bij de oversteekpunten.

Bij alle respondenten is er bij het stellen van de vragen op gewezen om het oordeel niet te laten beïnvloeden door de aangebrachte waarschuwingsborden, paaltjes, e.d.

Het onderzoek is gedaan aan het eind van de proefperiode.

Gedurende drie dagen hebben enquêteurs op de genoemde plaatsen respondenten aan de hand van een korte vragenlijsten naar hun ervaringen gevraagd c.q. een schriftelijke vragenlijst overhandigd.

1.6 nogmaals: "nieuw hart voor dukenburg"

De proef is gedaan in het kader van de plannen voor Dukenburg, zoals gezegd. Respondenten die dat geen goede plannen vinden, zijn wellicht geneigd geweest om de vragen over de proef met de Van Apelterenweg om die reden *negatief* te beantwoorden.

Om de kans op deze ruis te verminderen, is in de enquête eveneens gevraagd naar de kennis over het project en wat men vindt van een dergelijke versmalling ¹.

Bij het vervolg van het interview is erop gewezen dat deze persoonlijke voorkeur geen rol mag spelen bij de beoordeling van de proef.

1.7 rapportage

Deze rapportage heeft betrekking op het onderzoek onder de drie onderscheiden groepen verkeersdeelnemers:

- het bestemmings-snelverkeer (hoofdstuk 2, paragraaf 2.1),
- het bestemmings-langzaamverkeer (hoofdstuk 2, paragraaf 2.2),
- het doorgaande snelverkeer (hoofdstuk 2, paragraaf 2.3).

¹ In de schriftelijke enquête, gehouden onder het doorgaand snelverkeer, is alleen gevraagd naar het oordeel over een dergelijke maatregel.

2 resultaten

De gegevens zijn zoals gezegd verzameld bij drie groepen verkeersdeelnemers. In dit hoofdstuk komen de resultaten daarvan aan de orde.

2.1 bestemmings-snelverkeer

Aan dit deel van de snelverkeer-enquête hebben in totaal 509 personen meegewerkt – op één na allen bestuurders van personenauto's.

Ruim de helft van hen is in winkelcentrum Dukenburg (263 p.) ondervraagd, iets minder dan de helft in winkelcentrum Meijhorst (246 oftewel 48 %).

Gedurende drie dagen zijn die mensen daar gevraagd naar hun ervaringen met de versmalde Van Apelterenweg: op die dag zelf òf eerder in de proefperiode.

herkomst respondenten

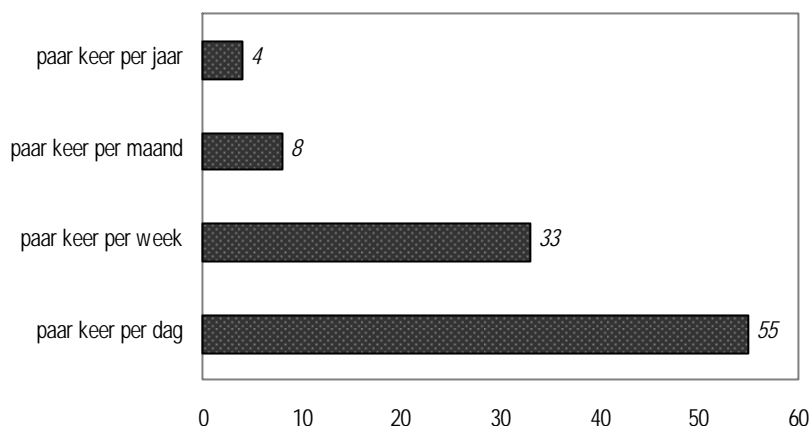
De meeste respondenten komen uit Dukenburg zelf: bijna 70 %. De overigen zijn verdeeld over Lindenholt, Nijmegen ten oosten van het kanaal en de rest van Nederland.

*tabel 1 herkomst respondenten
bestemmings-snelverkeer (in %)*

meijhorst / lankforst	24
rest van dukenburg	45
lindholt	13
rest van nijmegen	10
rest van nederland	9
totaal	101

De meeste respondenten rijden zeer regelmatig over de Van Apelterenweg . De volgende figuur laat dat zien.

figuur 1 gebruik van apelterenweg (in %)



2.1.2 *beoordeling plan*

Aan iedereen is verteld dat de Van Apelterenweg bij wijze van proef tijdelijk smaller is gemaakt en dat die maatregel te maken heeft met plannen van de gemeente met Dukenburg. Vervolgens is gevraagd of men *bekend* was met die plannen.

Bijna 70 % zegt ervan gehoord te hebben.

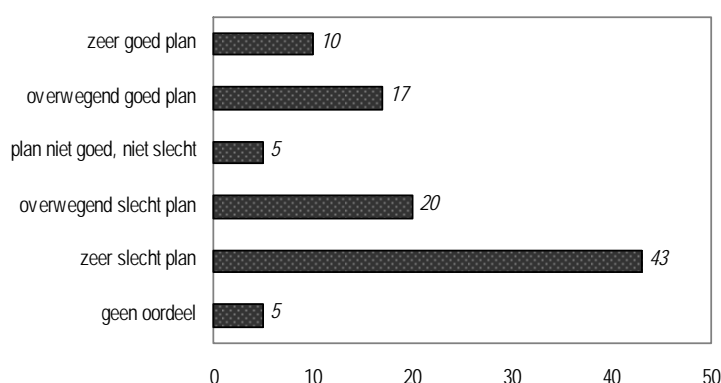
tabel 2 bekend met plannen? (in %)

<i>ja, wel eens van gehoord</i>	<i>69</i>
<i>vaag</i>	<i>10</i>
<i>nee, nooit van gehoord</i>	<i>21</i>
totaal	100

Bij de *Dukenburgers* onder de respondenten is dit plan licht meer bekend: 76 % heeft er van gehoord; 14 % nog nooit.

De meerderheid (ruim 60 %) zegt het een (zeer) slecht *plan* te vinden om door versmalling van dit soort wegen de verkeersveiligheid in wijk te willen verbeteren. Bijna 30 % vindt de plannen (zeer) goed. Zie daarvoor de volgende figuur.

figuur 2 beoordeling plannen (in %)



2.1.3 veilig / onveilig

Op drie procent na heeft iedereen gemerkt dat de weg is *versmald*. De meesten van hen vinden dat er door die versmalling gevaarlijke situaties zijn ontstaan. Deze versmalling leidt volgens de respondenten duidelijk vaker tot gevaarlijke situaties dan de verbreding, aan het eind van de proef. Tabel 3 laat dat zien.

tabel 3 gevaarlijke situaties t.g.v. smal / breed (in %)

	versmalling	verbreding
leidt tot gevaarlijke situaties	64	21
leidt nauwelijks tot gevaarlijke situaties	11	7
leidt niet tot gevaarlijke situaties	26	71
totaal	101	99

Aan iedereen is een aantal concrete onveilige situaties voorgelegd, die een gevolg kunnen zijn van een dergelijke versmalling. De daarbij behorende vraag was, of daar door die versmalling in hun ogen nu meer of minder sprake van was dan in de oude situatie.

De versmalling blijkt duidelijk vaker tot onveilige situaties te leiden dan tot veilige. 't Meest worden de toegenomen drukte en de slechtere doorstroming van het verkeer genoemd: beide door 8 op de 10. De situatie bij het stoplicht heeft er het *minst* onder te lijden.

tabel 4 meer of minder gevaarlijke situaties (in %)

	veel meer	meer	gelijk	minder	veel minder	geen mening
drukke op rijstrook	40	40	10	3	1	6
slechte doorstroming van het verkeer	35	37	15	4	1	8
onveilige situaties met snelverkeer op van apelterenweg	26	38	15	14	3	4

onveilige snelverkeer-situaties bij afslag	22	37	23	10	1	8
onveilige situaties met snelverkeer op de rotonde	20	29	27	12	2	9
onveilige situaties met overstekende voetgangers/fietsers	11	25	25	17	3	19
onveilige snelverkeer-situaties bij stoplicht	4	19	55	13	1	10

Voor de meesten is een dergelijke situatie, mocht ze definitief worden, vooralsnog geen reden om een andere route te kiezen.

Meer dan 30% zegt zo'n route in dat geval wèl te gaan zoeken; sommigen hebben dat overigens al gedaan, gedurende de proef.

'n Klein deel laat het ervan afhangen of weet het nog niet.

tabel 5 zoeken naar een andere route? (in %)

ja	31
nee	62
hangt ervan af	6
dat weet ik niet	2
totaal	101

2.1.4 voor en tegen het plan

In figuur 2 hebben we gezien dat de meesten een wegversmalling ter bevordering van de verkeersveiligheid geen goede optie vinden (bijna 60 %).

Uit een nadere analyse blijkt dat deze groep mensen over het algemeen negatiever dan gemiddeld oordeelt over de gevolgen van de versmalling.

Niet alleen over (onveilige) situaties tussen verkeersdeelnemers onderling, maar ook over meer op zich zelf staande verkeersmechanismen, zoals verkeersdruk of veranderingen in de verkeersstroom.

De volgende tabellen laten dat zien.

tabel 6 mening plan en verkeer-gerelateerde veranderingen (in %)

	goed plan		slecht plan		totaal	
	ja	nee	ja	nee	ja	nee
gevaarlijke situaties bij versmalling	28	52	80	12	62	25
gevaarlijke situaties bij verbreding	12	80	25	63	21	69
op zoek naar ander route?	12	82	43	50	31	62
	meer	minder	meer	minder	meer	minder
drukke op rijstrook	68	18	87	3	80	4
slechte doorstroming van het verkeer	47	10	84	3	72	5

tabel 7 mening plan en overige gevaarlijke situaties (in %)

	goed plan		slecht plan		totaal	
	meer	minder	meer	minder	meer	minder
onveilige situaties met snelverkeer op van apelterenweg	31	47	80	6	64	17
onveilige snelverkeer-situaties bij afslag	33	24	71	6	59	11
onveilige situaties met snelverkeer op de rotonde	29	33	61	7	49	14
onveilige situaties met overstekende voetgangers/fietsers	23	31	45	16	36	20
onveilige snelverkeer-situaties bij stoplicht	13	30	28	7	23	14

2.2 langzaamverkeer

Aan de langzaamverkeer-enquête hebben 350 personen meegewerkt. Ook hier is gewerkt met twee groepen. Precies de helft van hen is aan de oversteekplaats op de versmalde Van Apelterenweg *zonder* stoplicht ondervraagd; de andere helft bij de oversteekplaats met stoplicht. Gedurende vier dagen zijn die mensen daar gepolst over hun ervaringen met de versmalde Van Apelterenweg.

Ook bij het langzaamverkeer komen ruimschoots de meeste respondenten uit Dukenburg zelf: 85 %. De overigen zijn verdeeld over Lindenholt, Nijmegen ten oosten van het kanaal en de rest van Nederland.

tabel 8 herkomst respondenten langzaamverkeer (in %)

meijhorst / lankforst	39
rest van dukenburg	46
lindenholt	3
rest van nijmegen	9
rest van nederland	2
totaal	99

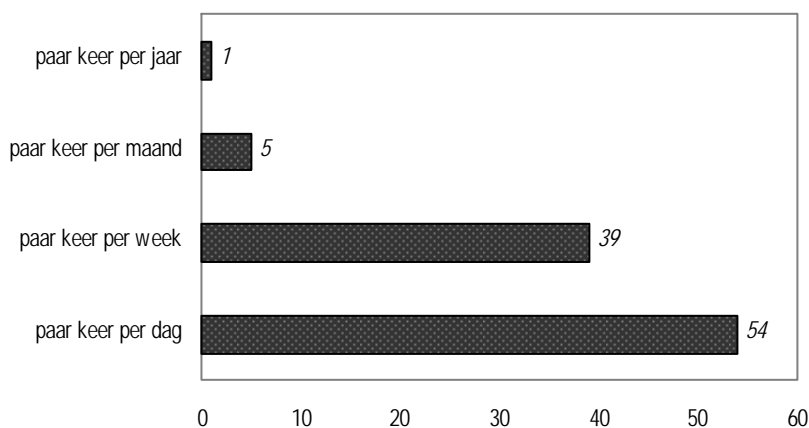
Deze groep respondenten bestaat logischerwijze bijna uitsluitend uit fietsers en voetgangers.

tabel 9 aard langzaamverkeer (in %)

fietser	63
voetganger	28
bromfietser	6
rollator	1
rolstoel, driewieler	1
kinderwagen	1
totaal	100

De meeste respondenten uit deze groep steken wekelijks regelmatig de Van Apelterenweg op een van beide locaties over.
De volgende figuur laat dat zien.

figuur 3 gebruik van apelterenweg (in %)



2.2.1 beoordeling plan

Bij de groep langzaamverkeer zijn minder mensen bekend met de plannen die de gemeente heeft met Dukenburg dan bij het snelverkeer.
Bijna 60 % zegt ervan gehoord te hebben, tien procent minder dan bij het snelverkeer.

tabel 10 bekend met plannen? (in %)

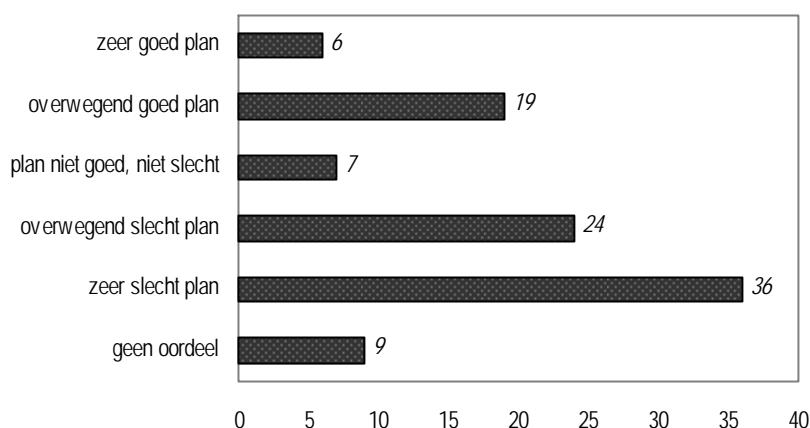
ja, wel eens van gehoord	59
vaag	13
nee, nooit van gehoord	28
totaal	100

Bij de *Dukenburgers* onder de respondenten is dit plan licht meer bekend: 66 % heeft er van gehoord; 20 % nog nooit.

Net als bij het snelverkeer zegt de meerderheid het een (zeer) slecht *plan* te vinden om door versmalling van dit soort wegen in de wijk de verkeersveiligheid te willen verbeteren: 60 %.

Een kwart vindt de plannen (zeer) goed. Zie daarvoor de volgende figuur.

figuur 4 beoordeling plannen (in %)



2.2.2 veilig / onveilig

Als we de scores van beide locaties bij elkaar nemen, dan zien we dat ruim de helft van de respondenten geen problemen heeft gehad bij het oversteken van de Van Apelterenweg.

Of zich bij de oversteeksituatie al dan niet een stoplicht bevindt, speelt hier uiteraard een rol. De volgende tabel laat zien dat oversteken bij een stoplicht als veel veiliger wordt ervaren dan bij een situatie *zonder* stoplicht.

tabel 11 oversteken veilig gegaan? (in %)

	<i>beide</i>	<i>met stoplicht</i>	<i>zonder stoplicht</i>
oversteken ging goed	55	66	44
oversteken ging redelijk goed	14	15	11
oversteken ging niet goed	31	19	45
totaal	100	100	100

Ook aan deze groep langzaamverkeer is een aantal concrete onveilige situaties voorgelegd, waar ze bij een dergelijke versmalling mee te maken kunnen krijgen. Draagt een versmalling daar nu aan bij of vermindert ze de onveiligheid?

Eerder zagen we dat volgens het *snelverkeer* de versmalling duidelijk vaker tot onveilige situaties leidt dan tot veilige. *Langzaamverkeer* is daar wat milder over. Ziet wel meer onveilige situaties ontstaan – zoals met oversteken zonder stoplicht – maar vindt ook dat het in sommige situaties kan meevallen, zoals bij het oversteken bij een stoplicht.

tabel 12 meer of minder gevaarlijke situaties (in %)

	veel meer	meer	gelijk	minder	veel minder	geen mening
onveilige situaties bij het oversteken bij 'n stoplicht	2	13	37	27	9	13
onveilige situaties bij het oversteken zonder stoplicht	5	34	23	29	1	8
onveilige situaties met snelverkeer op Van Apelterenweg in het algemeen	7	40	16	30	1	7
onveilige situaties met fietsers / voetgangers in het algemeen	4	24	31	36	2	3

2.2.3 voor en tegen het plan

Ook bij het langzaamverkeer vindt de meerderheid een wegversmalling ter bevordering van de verkeersveiligheid geen goed plan (60 %).

En net als bij het snelverkeer zien we ook hier dat deze groep mensen over het algemeen negatiever dan gemiddeld oordeelt over de gevolgen van de versmalling. De volgende tabel laat dat zien.

tabel 13 mening plan en gevaarlijke situaties (in %)

	goed plan		slecht plan		totaal	
	meer	minder	meer	minder	meer	minder
onveilige situaties bij het oversteken bij 'n stoplicht	2	56	22	27	15	36
onveilige situaties bij het oversteken zonder stoplicht	23	55	51	16	39	30
onveilige situaties met snelverkeer op Van Apelterenweg in het algemeen	20	56	64	18	47	31
onveilige situaties met fietsers / voetgangers in het algemeen	11	71	41	20	28	38

2.3 doorgaand verkeer

In het eerste hoofdstuk is al gezegd dat ook aan doorgaand *snel*verkeer om een mening over de veranderde situatie is gevraagd.

In totaal zijn aan 300 willekeurige automobilisten bij stoplichten een brief, korte vragenlijst plus antwoordenvolop uitgedeeld ². Van hen hebben 139 de moeite genomen om de vragenlijst ingevuld terug te sturen. Een respons van 46 %; voor een dergelijke onderzoeksmethode een vrij hoog percentage.

De meeste respondenten zeggen frequente gebruikers van de Van Apelterenweg te zijn: driekwart komt dagelijks over de weg, de rest wekelijks. De respondenten waren op 4 % na bestuurders van auto's.

² Deze groep respondenten is niet gevraagd naar de bestemming van hun reis. Het zou dus kunnen zijn, dat enkelen van hen ook bij een van de twee winkelcentra zijn ondervraagd. Navraag bij de enquêteurs leert dat door de respondenten geen opmerkingen zijn gemaakt over dubbel-enquêteren. Ook in de teruggestuurde vragenlijsten wordt daar niet over gerept.

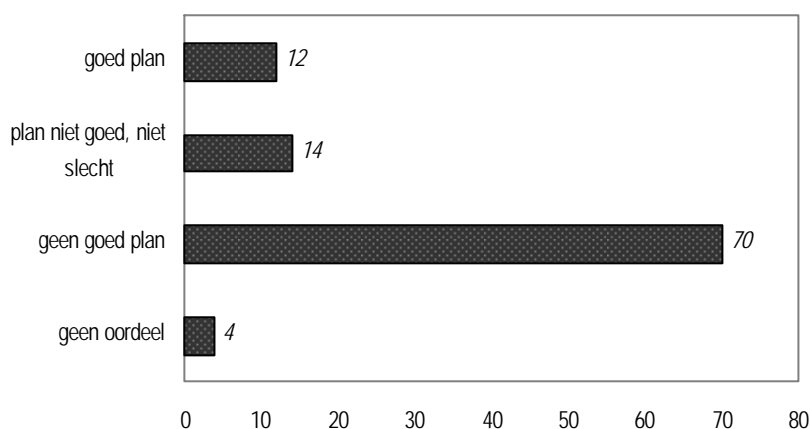
Aan iedereen is gevraagd naar zijn of haar postcode. Uit de antwoorden blijkt dat het verkeer vooral uit Nijmegen of de regio komt.

“Nijmegen” zegt 43 %; de (Nederlandse) postcodes van de overigen bevinden zich – op twee uitzonderingen na – binnen een straal van zo’n 60 kilometer rond Nijmegen, met een zwaartepunt op Limburg en Noord-Brabant.

2.3.1 *beoordeling plan*

De meerderheid van deze groep doorgaand verkeer vindt het plan om via een wegversmalling de verkeersveiligheid te verbeteren, geen goede keuze: 7 op de 10. De volgende figuur laat dat zien.

figuur 5 *beoordeling plannen (in %)*



2.3.2 *veilig / onveilig*

Aan dit doorgaand verkeer is gevraagd naar het ontstaan van gevaarlijke situaties bij de versmalling / de verbreding aan het begin resp. het einde van de proefstrook.

Net als bij het bestemmings-snelverkeer is dat volgens deze groep vaker het geval bij de versmalling dan bij de verbreding, aan het eind van de proef.

Zie onderstaande tabel.

tabel 14 *gevaarlijke situaties t.g.v. smal / breed (in %)*

	<i>versmalling</i>	<i>verbreding</i>
leidt tot gevaarlijke situaties	54	21
leidt nauwelijks tot gevaarlijke situaties	24	21
leidt niet tot gevaarlijke situaties	18	54
niet op gelet / niet opgevallen	3	3
totaal	99	99

Ook aan deze verkeersdeelnemers is een aantal concrete *onveilige* situaties voorgelegd, die een gevolg kunnen zijn van een dergelijke wegversmalling. De daarbij behorende vraag was, of ze dergelijke situaties bij het rijden op de Van Apelterenweg hebben meegemaakt.

't *Hoogst* scoren ook hier de toegenomen drukte en de slechtere doorstroming van het verkeer: beide zo'n 85 %.

De situatie bij het stoplicht scoort het *laagst*.

tabel 15 *gevaarlijke situaties meegemaakt (in %)*

	ja, mee- gemaakt	nee, niet meegemaakt	geen idee	niet opgevallen
drukke op rijstrook	85	12	0	3
slechte doorstroming van het verkeer	84	15	0	2
onveilige situaties met snelverkeer op de rotonde	60	34	5	2
onveilige snelverkeer-situaties bij afslag	59	33	3	5
onveilige situaties met overstekende voetgangers/fietsers	49	43	3	6
onveilige situaties met snelverkeer op van apelterenweg	37	41	8	15
onveilige snelverkeer-situaties bij stoplicht	23	66	2	9

2.3.3 *voor en tegen het plan*

Van deze groep respondenten vinden 7 op de 10 een wegversmalling ter bevordering van de verkeersveiligheid geen goed plan (fig. 5).

Hoe kijken zij aan tegen de (gevolgen van de) versmalling?

Net als bij de andere twee groepen respondenten zien we hier dat degenen die het plan afkeuren, duidelijk *vaker* onveilige situaties melden dan degenen die vóór een dergelijk plan zijn. Grootste verschillen zitten in de mening over de *doorstroming* van het verkeer en over onveilige situaties aan het begin van het proefdeel.

De volgende tabel laat dat zien.

tabel 16 *mening plan vs ervaren gevolgen versmalling (in %)*

	goed plan		slecht plan		totaal	
	ja	nee	ja	nee	ja	nee
drukke op rijstrook	69	25	91	9	85	12
slechte doorstroming van het verkeer	44	56	93	7	84	15
onveilige situaties met snelverkeer op de rotonde	56	38	65	32	60	34
onveilige snelverkeer-situaties bij afslag	44	44	64	30	59	33
onveilige situatie bij <i>versmalling</i>	24	41	70	14	54	18
onveilige situaties met overstekende voetgangers/fietsers	44	44	52	43	49	43
onveilige situaties met snelverkeer op van apelterenweg	13	63	44	44	37	41

onveilige snelverkeer-situaties bij stoplicht	13	75	27	63	23	66
onveilige situatie bij <i>verbreding</i>	6	65	26	53	21	54

3 samenvatting en conclusie

3.1 samenvatting

onderzoek

Doel van dit onderzoek was een idee te krijgen van hoe een versmalling van de Van Apelterenweg door de gebruikers ervan wordt ervaren. Deze versmalling is een onderdeel van “Hart voor Dukenburg”, een gemeentelijk plan voor een revitalisering van Dukenburg. Bij wijze van proef is in september 2005 deze weg tijdelijk versmald. Aan het einde van deze periode is aan gebruikers (zowel snel- als langzaamverkeer) naar hun ervaringen gevraagd. In totaal 998 mensen hebben hun medewerking aan het onderzoek verleend.

350 Van hen zijn voetganger of fietser. Van de in totaal 648 automobilisten hebben 509 Dukenburg als bestemming; de andere 139 zijn op doorreis.

hart van dukenburg

Gemiddeld genomen is bij het bestemmingsverkeer “Hart voor Dukenburg” bij 65% van de weggebruikers bekend; 24% zegt er nog nooit van gehoord te hebben. Onder hen bevinden zich ook inwoners van Dukenburg, gemiddeld 12%.

Uit de antwoorden blijkt dat de bekendheid groter is bij de automobilisten dan bij het langzaamverkeer – Dukenburger of niet.

oordeel plan

Van alle respondenten keuren bijna 2 op de 3 het plan om via een dergelijke versmalling de verkeersveiligheid te willen verbeteren, af.

Een kwart vindt het een (zeer) goed plan.

vier vragen

Aan het begin van dit rapport zijn vier vragen geformuleerd, die door het onderzoek beantwoord zouden moeten worden.

Laten we ze even een voor een terugpakken.

De eerste vraag was die naar het verloop van het *in- en uitvoegen* aan het begin-respectievelijk eindpunt van het traject.

Het begin van de proefstrook wordt door het snelverkeer duidelijk gevaarlijker gevonden dan het einde, in een verhouding van ruim 3 staat tot 1. Op zich is dat niet verwonderlijk omdat een verandering van twee rijbanen naar één rijbaan altijd onverwachter komt dan het gaan van een naar twee. Ze vraagt daarom meer aandacht.

Onveilige situaties doen zich aan de kant van het Steve Bikoplein voor bijna de helft (veel) vaker voor ten gevolge van de versmalling.

Ook de *doorstroming* en de *drukke* op de versmalde rijbaan (vraag 2) ondervinden volgens de automobilisten hinder van de versmalling. Ruim 75% vindt dat de versmalling een negatief effect daarop heeft.

Dat negatieve effect is er voor het snelverkeer minder bij de *oversteek*plaatsen, de derde vraag. Toch vindt één op de drie dat er daar door de versmalling wel degelijk meer sprake is van gevaarlijke situaties. Dat geldt in sterkere mate voor de situaties bij de afslagen: voor bijna 60%.

Voetgangers en fietsers ervaren vooral problemen bij het oversteken van de Van Apelterenweg, zeker als men dat doet bij de *niet* met een stoplicht beveiligde oversteekplaats. Bijna de helft vindt dat het oversteken daar *niet* goed ging.

De vierde vraag was die naar een mogelijke toename van het sluipverkeer. Het meeste autoverkeer - ruim 60% - zegt, mocht de versmalling definitief worden, *niet* op zoek te gaan naar sluiproutes. Dertig procent wel.

houding t.o.v. plannen

Aan iedereen is gevraagd naar een oordeel over het plan om via wegversmalling de verkeersveiligheid te bevorderen. We zien daarbij dat allen, die dat plan afkeuren, in hun oordeel over de verkeersonveiligheid *negatiever* scoren dan degenen die met dat soort plannen wél instemmen.

Vaak is dat verschil groot, zoals bij de ervaren verkeersdrukke, gevaarlijke situaties bij het versmalling aan het begin van de proef of – bij langzaamverkeer – onveilige situaties met snelverkeer in het algemeen; soms is het verschil kleiner, zoals bij de verbreding aan het einde.

Maar bij alle antwoorden op dit soort vragen zien we hetzelfde patroon terug.

3.2 conclusie

Welke conclusie kunnen we trekken?

Het moge duidelijk zijn dat de meesten een dergelijke wegversmalling niet de juiste keuze vinden. De grootste groep vindt dat die versmalling tot onveilige situaties leidt.

In hoeverre factoren van buitenaf een rol spelen bij het oordeel, is ongewis.

Borden, hekken en bakens hebben tijdens de proefperiode de situatie er voor alle weggebruikers op sommige plekken waarschijnlijk niet duidelijker op gemaakt. Dat is gebleken uit eigen waarnemingen en uit gesprekken met respondenten na de interviews.

Maar ook het oordeel over het plan om op die manier de verkeersveiligheid te vergroten, kan een rol hebben gespeeld. In de antwoordpatronen zien we dat degenen die negatief staan tegenover een dergelijke verkeersmaatregel, meer “last”

zeggen te hebben van de nieuwe situatie. Zowel bij voetgangers / fietsers als bij automobilisten is dat het geval.

Dat neemt echter niet weg dat de verkeersdeelnemers in meerderheid van mening zijn dat een dergelijke maatregel de verkeersveiligheid *niet* ten goede komt. De situatie wordt in het algemeen onveiliger gevonden. En de automobilisten vinden bovendien dat de versmalling ten koste is gegaan van de doorstroming en tot meer verkeersdruk heeft geleid. Iets wat – volgens hen – op den duur kan leiden tot het zoeken naar andere routes en daarmee tot toenemend sluipverkeer.