

# Enquête N841 Zevenheuvelenweg 60 of 80 km/uur?

De resultaten



## Inhoud

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding .....	3
1.2	Enquête.....	3
1.3	Leeswijzer.....	3
2	Resultaten .....	4
2.1	Respons en kenmerken.....	4
2.2	Stellingen veiligheid .....	5
2.2.1	Resultaten stelling 1: Ik vind de Zevenheuvelenweg voor het gemotoriseerde verkeer een veilige weg .....	6
2.2.2	Resultaten stelling 2: Ik vind 60 km/u op de Zevenheuvelenweg de meest veilige snelheid7	
2.2.3	Resultaten stelling 3: Ik vind 60 km/u een ongeloofwaardige snelheid, want automobilisten houden zich er toch niet aan .....	8
2.2.4	Resultaten stelling 4: Ik vind dat de weg verbreed moet worden als de weg 80 km/u blijft, om de verkeersveiligheid te verbeteren .....	9
2.2.5	Resultaten stelling 5: Als de weg 80 km/u blijft, dan vind ik dat de bomen verder van de weg moeten staan om de verkeersveiligheid te verbeteren .....	10
2.3	Stellingen landschap .....	11
2.3.1	Resultaten stelling 1: Toekomstperspectief op de Zevenheuvelenweg in het landschap 12	
2.3.2	Resultaten stelling 2: Een unieke uitstraling vind ik op de Zevenheuvelenweg belangrijker dan de verkeersveiligheid.....	13
2.3.3	Resultaten stelling 3: Ik vind dat het groen van de Zevenheuvelenweg ook in de toekomst goed moet worden ingepast in het landschap.....	14
3	Vervolg .....	15
3.1	Wat gebeurt er met de resultaten van de enquête? .....	15
3.2	Hoe ziet het vervolg van het project er uit? .....	15

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

In 2022 vindt onderhoud plaats aan de N841 tussen Berg en Dal en Groesbeek. In voorbereiding hierop wordt een verkenning uitgevoerd, zodat eventuele knelpunten tijdens het onderhoud kunnen worden opgelost.

In dat kader speelt bij de N841 specifiek de vraag welk snelheidsregime in de toekomst moet gelden. Moet de hele weg 60 km/u worden, of blijft de weg 80 km/u? En als de weg 80 km/u blijft, laten we de weg dan zoals die is, of passen we die aan? Uit het vooronderzoek komt namelijk naar voren dat de inrichting van de weg niet past bij de huidige snelheid van de weg.

In de eerste fase van de verkenning worden de standpunten over het snelheidsregime bij verschillende partijen geïnventariseerd. De provincie heeft vanuit verschillende beleidsvelden een visie, net als bijvoorbeeld de gemeente en de politie. Ook aanwonenden en gebruikers van de weg zijn al in een vroeg stadium om een mening gevraagd. Dit is gedaan met behulp van een online enquête.

### 1.2 Enquête

Via lokale media en sociale media en borden langs de weg zijn weggebruikers in de eerste helft van juni 2019 uitgenodigd voor de enquête om hun mening te geven over het snelheidsregime op de N841. Aanwonenden kregen een persoonlijke brief.

De online enquête bestond uit 8 stellingen, 3 meerkeuzevragen en een open veld voor overige opmerkingen. Uiteindelijk is de enquête door 410 personen ingevuld.

### 1.3 Leeswijzer

In deze notitie zijn de resultaten van de enquête samengevat. Dit is verwoord in hoofdstuk 2. Daarna, in hoofdstuk 3 is aangegeven wat we met de resultaten gaan doen en hoe het vervolg van de verkenning er uit ziet.

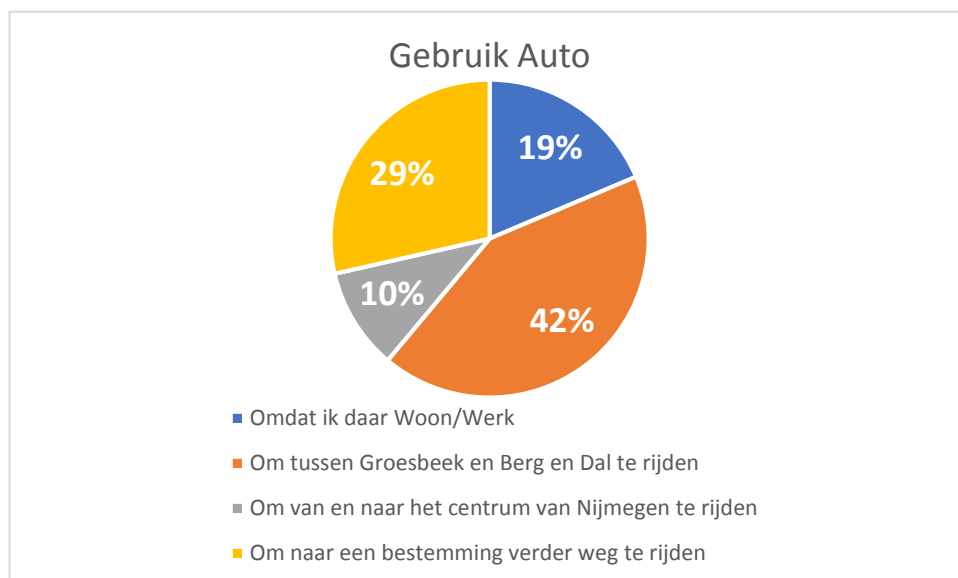
## 2 Resultaten

### 2.1 Respons en kenmerken

De online enquête is door 410 personen ingevuld. Zo'n 75% van deze personen was op het onderzoek attent gemaakt door een bericht in de krant of via de sociale media. De andere 25% heeft gereageerd naar aanleiding van de borden langs de weg of door de persoonlijke brief.

Gevraagd is naar de reden van gebruik van de N841. Meerdere antwoorden waren mogelijk.

De meeste personen die de enquête hebben ingevuld gebruiken de weg voor een rit tussen Groesbeek en Berg en Dal, of een bestemming verder weg.



Uit de postcodegegevens van de respondenten blijkt dat het merendeel van de reacties uit Groesbeek, Berg en Dal, Nijmegen en omgeving komt.

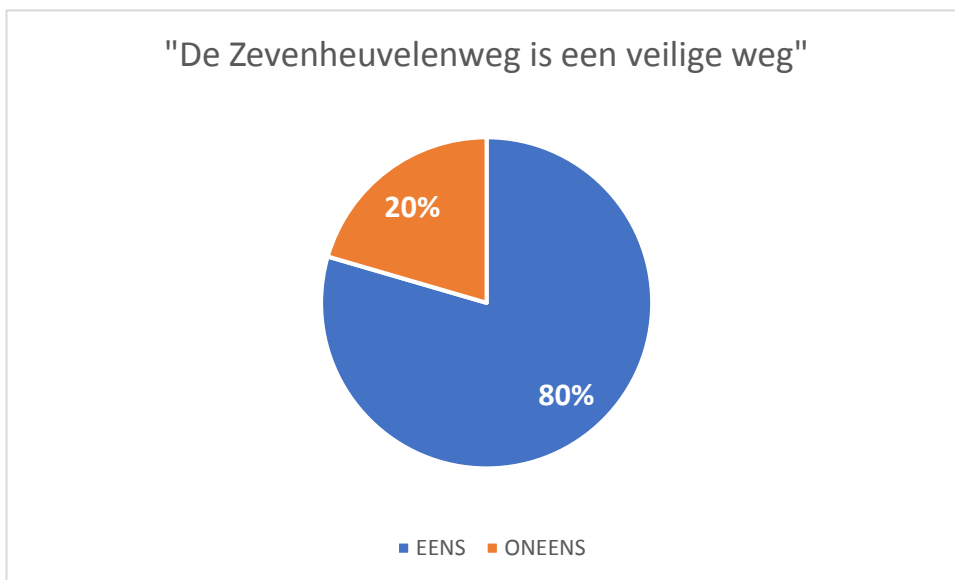
## 2.2 Stellingen veiligheid

Vanuit het thema verkeersveiligheid zijn 5 stellingen in het onderzoek betrokken, namelijk:

1. Ik vind de Zevenheuvelenweg voor het gemotoriseerde verkeer een veilige weg
2. Ik vind 60 km/u op de Zevenheuvelenweg de meest veilige snelheid
3. Ik vind 60 km/u een ongeloofwaardige snelheid, want automobilisten houden zich er toch niet aan
4. Ik vind dat de weg verbreed moet worden als de weg 80 km/u blijft, om de verkeersveiligheid te verbeteren
5. Als de weg 80 km/u blijft, dan vind ik dat de bomen verder van de weg moeten staan, om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Op de volgende pagina's zijn de resultaten per stelling weergegeven, aangevuld met opmerkingen uit het open invulveld over deze stelling.

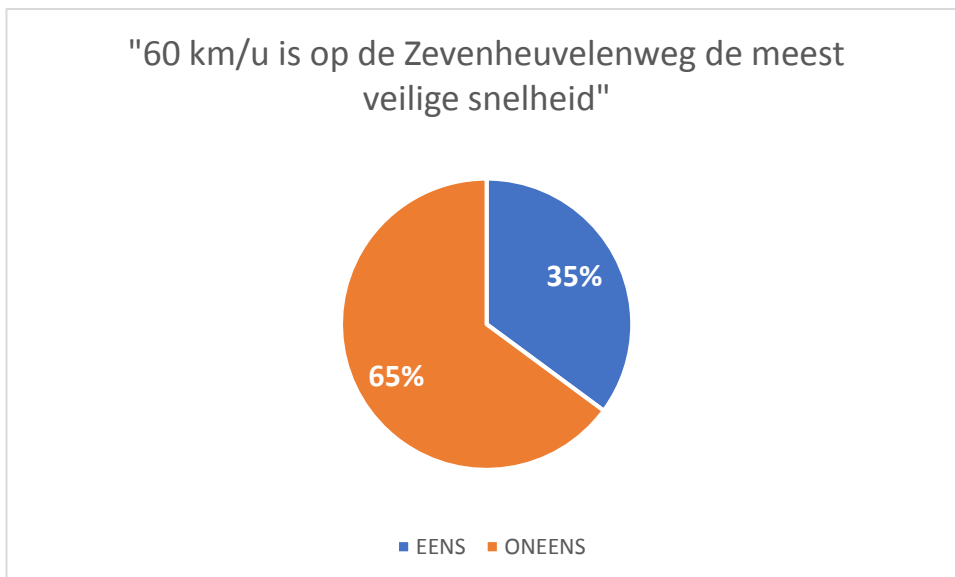
2.2.1 Resultaten stelling 1: Ik vind de Zevenheuvelenweg voor het gemotoriseerde verkeer een veilige weg



Een duidelijke meerderheid van de respondenten vindt de Zevenheuvelenweg een veilige weg. Uit de reacties blijkt dat het grootste deel van de weg over het algemeen als veilig wordt ervaren. En dat het meer een aantal locaties is waar men risico's ziet. Dat zijn vooral de bochten dichtbij Groesbeek, het kruispunt bij de Derdebaan en de passage door Valkenlaagte, waar de snelheid al 60 km/u is. Meermaals wordt genoemd dat de weg veilig te berijden is bij het juiste gedrag. En dat het de weggebruikers (auto's en motoren) zijn die veel te hard rijden en het daarmee voor zichzelf onveilig maken.

Personen die de weg onveilig vinden, wijzen vaak ook naar het gedrag van anderen, waardoor zij zich onveilig voelen bij het gebruiken van de weg of het oversteken daarvan.

## 2.2.2 Resultaten stelling 2: Ik vind 60 km/u op de Zevenheuvelenweg de meest veilige snelheid

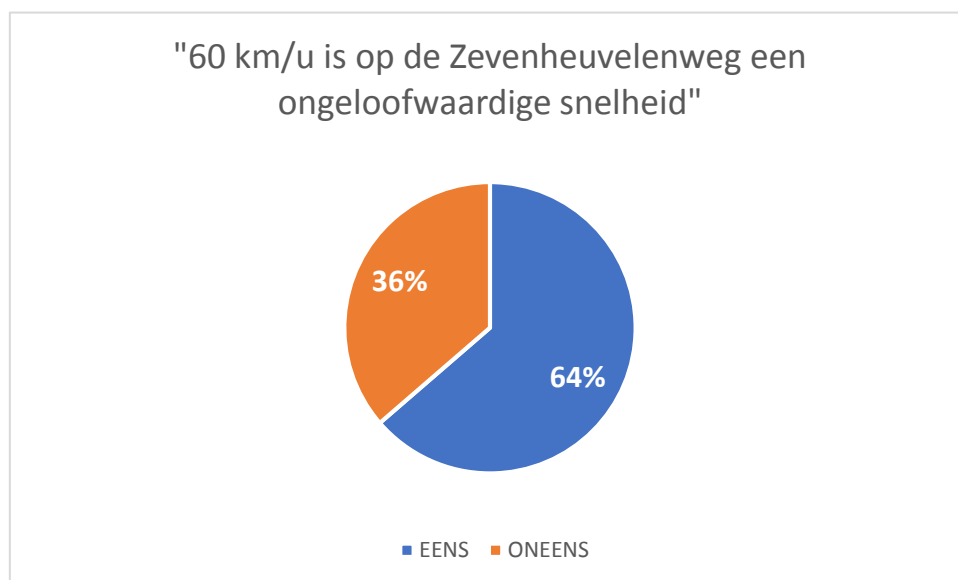


Ongeveer tweederde van de respondenten is het niet eens met de stelling dat 60 km/u de meest veilige snelheid is. Gewezen wordt op de snelheidsverschillen. Er zal nog meer ingehaald worden als het verkeer langzamer gaat rijden. Men is bang dat het eerder minder veilig wordt dan veiliger.

Voorstanders van 60 km/u hopen dat een lagere maximumsnelheid zorgt dat ook de uitschieters minder worden en de overlast afneemt. Men hoopt dat het voor fietsers en voetgangers veiliger wordt om over te steken en voor aanwonenden makkelijker wordt om de weg op en af te rijden.

Duidelijk naar voren komt de roep om handhaving door de politie. Zowel bij de voorstanders van 80 km/u als die van 60 km/u.

2.2.3 Resultaten stelling 3: Ik vind 60 km/u een ongeloofwaardige snelheid, want automobilisten houden zich er toch niet aan



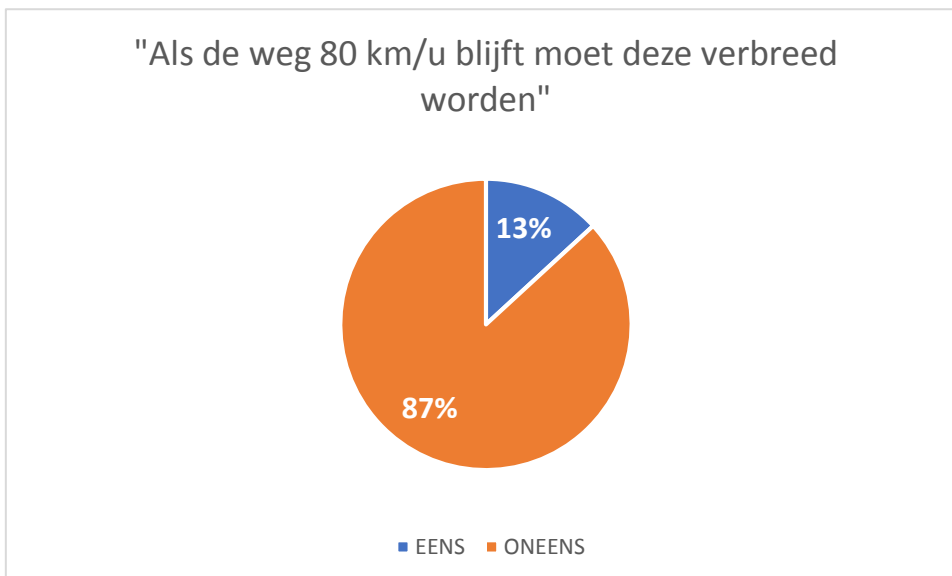
Het beeld is vergelijkbaar met de vorige vraag. Tweederde vindt 60 km/u een ongeloofwaardige snelheid. Dit heeft met name te maken met de ervaringen op de weg in de huidige situatie. Veel verkeer rijdt toch al harder dan 80 km/u. Bij 60 km/u worden de snelheidsverschillen alleen maar groter.

Wel wordt aangegeven dat er een verschil is tussen het eerste gedeelte vanaf Groesbeek tot aan de Derdebaan, waar door de bochten de snelheid toch al lager ligt dan 60 km/u en het rechte gedeelte daarna, waar nu vaak veel harder gereden wordt.

Een enkele keer is voorgesteld om 70 km/u in te stellen als compromis tussen 80 en 60 km/u.

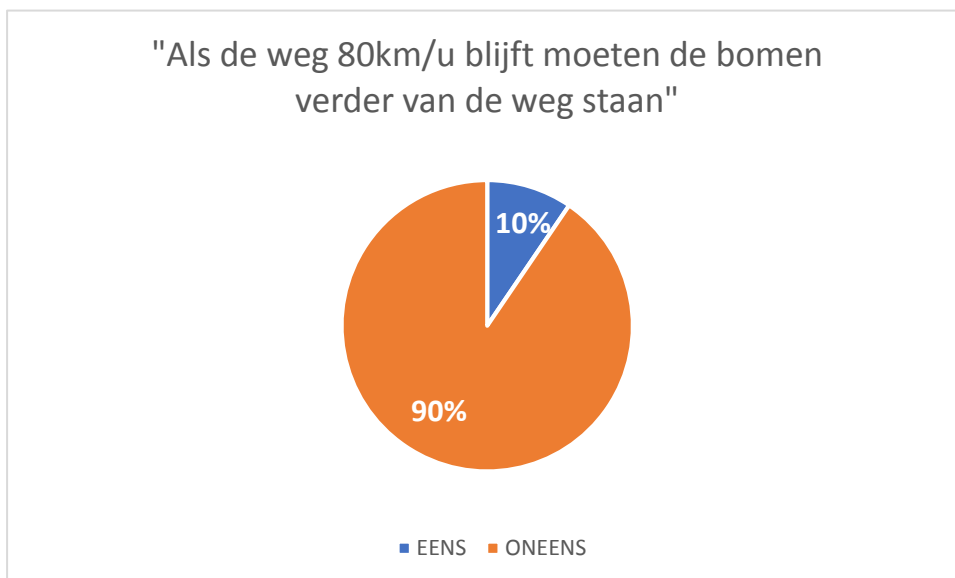


2.2.4 Resultaten stelling 4: Ik vind dat de weg verbreed moet worden als de weg 80 km/u blijft, om de verkeersveiligheid te verbeteren



De gemene deler is dat men vindt dat de weg niet verbreed moet worden als deze 80 km/u blijft. Enerzijds, omdat men vindt dat het huidige profiel voldoende veilig is. Anderzijds, omdat men vreest dat een verbreding van het profiel zorgt voor een aantasting van het landschap of betekent dat er bomen verwijderd moeten worden.

2.2.5 Resultaten stelling 5: Als de weg 80 km/u blijft, dan vind ik dat de bomen verder van de weg moeten staan om de verkeersveiligheid te verbeteren



Men is het niet eens met de stelling dat de bomen langs de Zevenheuvelenweg te dicht op de weg staan bij een maximumsnelheid van 80 km/u. Het landschap en de unieke uitstraling worden als belangrijk ervaren. Wel is aangegeven dat op locaties, met name bij het kruispunt bij de Derdebaan, de bomen het zicht beperken voor overstekend verkeer.

Afgevraagd wordt of een weg met bomen op grotere afstand ook echt veiliger is. Immers, een ruimer wegbeeld leidt tot een hogere snelheid en misschien wel meer onveiligheid.

Personen die het eens waren met de stelling geven ook aan dat de provincie terughoudend moet zijn met het kappen van de bomen, maar dat de bomen met name bij de kruispunten een probleem kunnen vormen.

### 2.3 Stellingen landschap

Over het thema landschap zijn de volgende stellingen opgenomen:

- 1) Toekomstperspectief van de Zevenheuvelenweg in het landschap
  - a) Als een weg met een bomenlaan dicht op de weg
  - b) Als een weg met een bomenlaan op veilige afstand van de weg
  - c) Als een weg in een open heuvellandschap
- 2) Een unieke uitstraling vind ik op de Zevenheuvelenweg belangrijker dan de verkeersveiligheid
- 3) Ik vind dat het groen van de Zevenheuvelenweg (ook in de toekomst) goed moet worden ingepast in het landschap

Op de volgende pagina's zijn de resultaten per stelling weergegeven, aangevuld met opmerkingen uit het open invulveld over deze stelling.

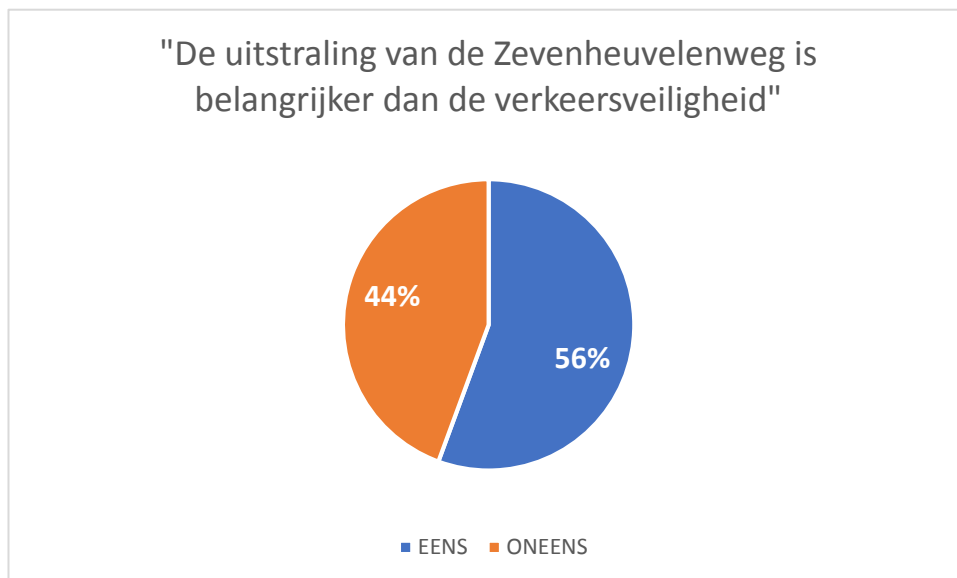
### 2.3.1 Resultaten stelling 1: Toekomstperspectief op de Zevenheuvelenweg in het landschap



Uit de reacties blijkt dat veel mensen de weg zien als een weg met een bomenlaan in een open heuvellandschap, dus niet zo zwart-wit als de vraagstelling misschien impliceert. Bij deze vraag konden respondenten namelijk meerdere antwoorden aanvinken en dat hebben veel personen gedaan.

De discussie gaat ook over wat dan een veilige afstand van de bomen tot de weg is. Men is vaak van mening dat de huidige afstand van de bomen tot de weg voldoende veilig is.

### 2.3.2 Resultaten stelling 2: Een unieke uitstraling vind ik op de Zevenheuvelenweg belangrijker dan de verkeersveiligheid

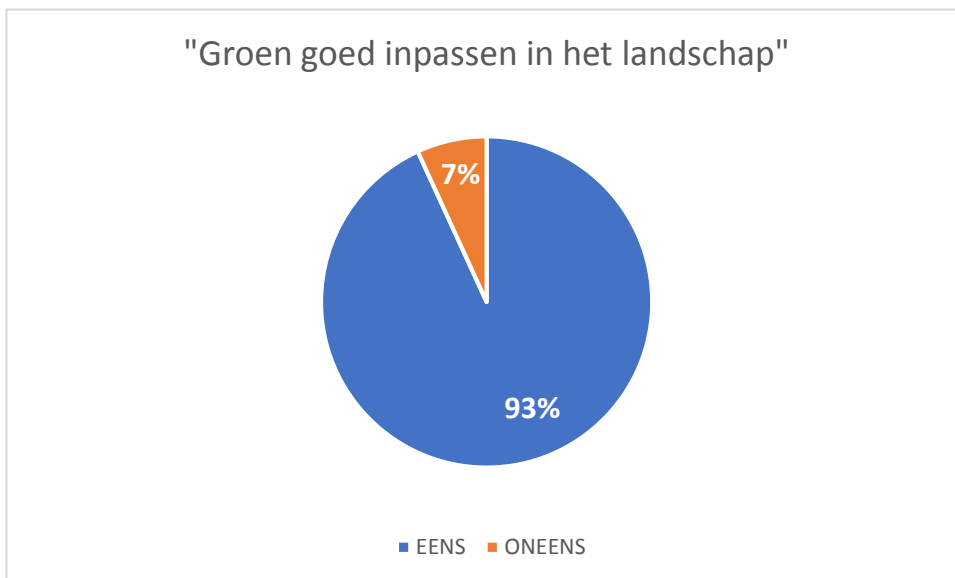


Dit bleek voor een deel van de respondenten een lastige stelling. Uiteraard vindt men verkeersveiligheid belangrijk, en vaak belangrijker dan de uitstraling. Maar omdat men de weg als veilig ervaart heeft een deel van de mensen het gevoel gestuurd te worden richting een uitspraak die zij niet willen doen.

Daarnaast zijn er ook mensen die de weg onveilig vinden en dat belangrijker vinden dan het landschap, de omgeving en de uitstraling. Ook zijn er mensen die vinden dat verkeersveiligheid een eigen verantwoordelijkheid is en het unieke karakter van de weg zwaarder vinden wegen dan de verkeersveiligheid.

Duidelijk is geworden dat verkeersveiligheid belangrijk is, maar dat de weg vooral als voldoende veilig wordt ervaren en daarom geen ingrijpende aanpassingen aan de weg en aan het landschap nodig zijn.

2.3.3 Resultaten stelling 3: Ik vind dat het groen van de Zevenheuvelenweg ook in de toekomst goed moet worden ingepast in het landschap



Duidelijk de meeste respondenten vinden het belangrijk dat het groen langs de weg goed is ingepast in het landschap. De personen die aangeven dit niet belangrijk te vinden geven aan dat een weg alleen is om van a naar b te komen en verder niks.

## 3 Vervolg

### 3.1 Wat gebeurt er met de resultaten van de enquête?

De resultaten van de enquête wegen we mee in het vervolg van het project. Naast de informatie die is opgehaald uit deze enquête, betrekken we ook de standpunten van de politie, de gemeente Berg en Dal en vervoersbedrijven over de Zevenheuvelenweg. Samen met de uitgangspunten van het provinciale beleid verzamelen we op die manier de benodigde informatie om een plan te kunnen maken voor de Zevenheuvelenweg.

### 3.2 Hoe ziet het vervolg van het project er uit?

Najaar 2019 verwachten wij een eerste voorstel voor snelheid en inrichting van de weg gereed te hebben. Een uitgewerkt advies ('voorkeursvariant') moet april 2020 klaar zijn. Vervolgens vergelijken we op provinciaal niveau de urgentie van knelpunten op diverse Gelderse wegen met elkaar. Dan wordt duidelijk welke maatregelen prioriteit hebben en financiering krijgen. Na de zomer van 2020 is bekend wat dit voor de Zevenheuvelenweg betekent.

De voortgang van dit project kunt u volgen via onze website. Zodra wij tussentijds nieuwe informatie voor u hebben, plaatsen wij dit op de website.