

Evaluatie werkzaamheden N516

februari 2018

Learnings

- Context
- Opzet onderzoek
- Belangrijkste resultaten
- Learnings



Learnings

Context

Eind 2016 is de provincie Noord-Holland gestart met het project N516 'Groot onderhoud Thorbeckeweg'. Een van de uitgangspunten hierbij is dat de weggebruiker centraal staat tijdens verkeershinder en dat deze zo min mogelijk last mag ondervinden van de wegwerkzaamheden.

Tot nu toe wordt hiervoor de zogenaamde '10 minuten regel' gehanteerd, waarbij gesteld wordt dat een weggebruiker maximaal 10 minuten hinder mag ondervinden. Er zijn echter ook ervaringen met actuele reisinformatiediensten die aantonen dat de hinder voor een optimaal geïnformeerde weggebruiker minder zwaar weegt dan van een weggebruiker die volledig onverwacht in een file terechtkomt, waardoor de grens van 10 minuten arbitrair wordt. De Provincie wenst een stap verder te gaan dan deze strikte '10 minuten regel' door juist de *beleving* van de verkeershinder door de gebruiker centraal te stellen.

Om een goed beeld te krijgen van de beleving en ervaringen van de weggebruiker op de N516 gedurende deze periode heeft Meet4research in opdracht van de provincie onderzoek uitgevoerd door middel van een monitor. Met de resultaten hieruit kon de provincie actief inspelen op de wensen van de weggebruiker tijdens de onderhoudswerkzaamheden. Inmiddels zijn de werkzaamheden nagenoeg afgerond en is een evaluatiemeting uitgevoerd.

Opzet onderzoek

Voor het onderzoek is gekozen voor het opzetten van een monitor op basis van een aantal metingen onder weggebruikers van de N516. Deze metingen hebben geleid tot drie analysebestanden:

1. Basismeting: de situatie vóór de werkzaamheden
2. Effectmeting: de situatie op een vijftal momenten tijdens de werkzaamheden
3. Evaluatiemeting: de situatie na de werkzaamheden

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in de periode februari 2017 tot en met januari 2018.

In januari 2018 is de evaluatiemeting uitgevoerd waarmee het veldwerk van het onderzoek is beëindigd. De effectmetingen zijn samengevoegd, waardoor een vergelijking kan worden gemaakt van de situatie voor (Basismeting), tijdens (Effectmeting) en na de werkzaamheden (Evaluatiemeting).

Belangrijkste resultaten

De eerste stap in het onderzoek was de bepaling van de monitor. Deze is afgeleid uit de resultaten van de Basismeting. Belangrijk hierbij was de bepaling van de eindwaarden op basis waarvan het eindoordeel van de weggebruikers kan worden gemonitord. Deze zijn:

- Algemeen oordeel N516
- Reis is soepel en probleemloos verlopen
- Ik voel me ontspannen op de N516

Learnings

Daarnaast is een viertal thema's van klantbeleving vastgesteld:

1. Rijcomfort
2. Wegbeeld
3. Communicatie
4. Snelheid

De volgende tabel geeft de oordelen van de weggebruikers voor deze eindwaarden en thema's.

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting
Wat is uw totaal oordeel over de N516?	6,4	7,1	7,1
Mijn ritten verlopen soepel en probleemloos	6,2	6,6	6,8
Ik voel me ontspannen op de N516	6,6	6,9	6,8
RIJCOMFORT	6,2	6,3	6,5
COMMUNICATIE	5,4	6,9	6,8
WEGBEELD	6,9	7,1	7,3
SNELHEID	4,7	4,8	5,1

- Het algemeen oordeel over de N516 is gestegen met 0,7 punten, gebaseerd op een 10 punt schaal.
- De wijze waarop gecommuniceerd is, heeft tijdens de werkzaamheden een positief belevingseffect gehad op de weggebruiker. Dit geldt in meer of mindere mate voor alle eindwaarden, thema's en items.
- Na afronding van de werkzaamheden zijn hier en daar nog wat lichte stijgingen te zien als gevolg van het wegvallen van de ongemakken voor de weggebruiker.

Learnings

Met de evaluatiemeting zijn de metingen beëindigd. Nu de situatie rond de N516 de situatie weer bestendig is, kunnen na afronding van deze evaluatiemeting de volgende 'learnings' worden geformuleerd.

- **Nut Communicatie:** Communicatie is een probaat middel om negatieve effecten op de beleving van de hinder door van werkzaamheden te ondervangen.
- **Waardering Communicatie:** Gezien de resultaten op de onderdelen van de Communicatie zelf kan ook worden geconcludeerd, dat communiceren überhaupt door weggebruikers zeer wordt gewaardeerd. De evaluatiemeting moet laten zien of deze effecten ook over de tijd bestendig zijn.
- **Kwantificeren beleving mogelijk:** Het onderzoek toont aan dat via enquêtes de beleving van het gebruik van een weg kan worden gekwantificeerd. Hierdoor is het mogelijk om de beleving ook over tijd te monitoren.

Learnings

- **Kwantificeren beleving goede graadmeter:** Het algemeen oordeel over de weg is een goede maat voor de beoordeling van de effectiviteit van de maatregelen rond de beperking van de verkeershinder.
- **Klanttevredenheid kan gelijk blijven bij werkzaamheden:** De casus van de N516 geeft aan dat de eis van minimaal gelijk blijvende klantoordelen ten opzichte van de basissituatie reëel is.
- **Aandacht voor werving respondenten:** De werving van respondenten voor het onderzoek bleek via sociale media geen succesvolle steekproef op te leveren. Het is aan te bevelen om voor de Basismeting via een face-to-face benadering te investeren in een ruim bestand van emailadressen die voor alle metingen kan worden ingezet.
- **Frequentie metingen:** Deze methode geeft dan ook de mogelijkheid om de metingen meer gespreid over de onderzoeksperiode te spreiden (bijvoorbeeld 10 per dag, gedurende een half jaar). De informatie bouwt zich dan gestaag op met meer mogelijkheden om tussentijds te monitoren en te sturen.

Inleiding

- Context
- Opzet onderzoek
- Veldwerk
- Deze rapportage



Inleiding

Context

Eind 2016 is de provincie Noord-Holland gestart met het project N516 'Groot onderhoud Thorbeckeweg'. Een van de uitgangspunten hierbij is dat de weggebruiker centraal staat tijdens verkeershinder en dat deze zo min mogelijk last mag ondervinden van de wegwerkzaamheden.

Tot nu toe wordt hiervoor de zogenaamde '10 minuten regel' gehanteerd, waarbij gesteld wordt dat een weggebruiker maximaal 10 minuten hinder mag ondervinden. Er zijn echter ook ervaringen met actuele reisinformatiediensten die aantonen dat de hinder voor een optimaal geïnformeerde weggebruiker minder zwaar weegt dan van een weggebruiker die volledig onverwacht in een file terechtkomt, waardoor de grens van 10 minuten arbitrair wordt. De Provincie wenst een stap verder te gaan dan deze strikte '10 minuten regel' door juist de *beleving* van de verkeershinder door de gebruiker centraal te stellen.

Om een goed beeld te krijgen van de beleving en ervaringen van de weggebruiker op de N516 gedurende deze periode heeft Meet4research in opdracht van de provincie onderzoek uitgevoerd door middel van een monitor. Met de resultaten hieruit kon de provincie actief inspelen op de wensen van de weggebruiker tijdens de onderhoudswerkzaamheden. Inmiddels zijn de werkzaamheden nagenoeg afgerond en is een evaluatiemeting uitgevoerd.

Opzet onderzoek

Voor het onderzoek is gekozen voor het opzetten van een monitor op basis van een aantal metingen onder weggebruikers van de N516:

1. Basismeting

De eerste meting betreft de zogenaamde Basismeting, die tot doel had de uitgangssituatie vóór aanvang van de werkzaamheden vast te leggen. Op basis van deze meting is ook de inhoud van de monitor vastgesteld.

2. Effectmetingen (monitor)

Daarna zijn 5 vervolgmetingen uitgevoerd om de effecten van de hinder op de beleving tijdens de werkzaamheden te monitoren.

3. Evaluatiemeting

Na afloop van de werkzaamheden is de evaluatiemeting uitgevoerd, met als doel om vast te stellen of en zo ja in welke mate de N516 positiever beleefd wordt door de weggebruiker.

In januari 2018 is de evaluatiemeting uitgevoerd waarmee het veldwerk van het onderzoek is beëindigd. De effectmetingen zijn samengevoegd, waardoor een vergelijking kan worden gemaakt van de situatie vóór (Basismeting), tijdens (Effectmeting) en na de werkzaamheden (Evaluatiemeting).

Inleiding

Veldwerk

Voor de uitvoering van de Basismeting zijn respondenten geworven. Meet4research heeft bij tankstations frequente gebruikers van de N516 benaderd. Weggebruikers die hun emailadres verstrekten zijn vervolgens benaderd voor een online-enquête.

Voor de eerste effectmeting is door de Provincie Noord Holland een e-mail adressenbestand aangeleverd met weggebruikers van de N516 die gedurende de werkzaamheden geïnformeerd worden door middel van een nieuwsbrief van de Provincie. Met één uitzondering is dit bestand voor alle effect- en de evaluatiemetingen met succes gebruikt voor de werving van email respondenten.

De uitzondering betreft de tweede effectmeting waarvoor de respondenten via Facebook zijn benaderd. Deze methode leverde een te lage respons en bleek te weinig representatief. Besloten is om deze meting niet in het onderzoek te betrekken.

In Bijlage 2 wordt een totaal overzicht gegeven van alle metingen.

Deze rapportage

Van de basis- en effectmetingen zijn aparte rapportages per meting opgesteld. Hierbij werd ook het voortschrijdend gemiddelde van de effectmetingen bepaald. Voor deze evaluerende rapportage wordt een andere systematiek gevolgd.

Hierbij worden drie situaties onderscheiden:

- 1. Vóór de werkzaamheden.**
Hiervoor wordt de basismeting gebruikt.
- 2. Tijdens de werkzaamheden.**
De effectmetingen worden hiervoor samengevoegd.
- 3. Na de werkzaamheden**
Hiervoor wordt de evaluatiemeting gebruikt.

In de rapportage worden de resultaten gepresenteerd aan de hand van de eindwaarden (eindoordelen over de N516) en thema's van beleving. Deze thema's zijn vastgesteld in de basismeting met behulp van een factor analyse. Het zijn clusters van items uit de vragenlijst die vanuit een statistische optiek logisch bij elkaar passen. De volgende thema's worden onderscheiden (met voorbeelden van onderliggende items):

- Rijcomfort (omgeving prettig, N516 toegankelijk)
- Wegbeeld (veilig, brede rijstroken)
- Communicatie (voldoende en duidelijke informatie)
- Snelheid (files, rustige weg)

Een compleet overzicht van thema's en items wordt in bijlage 1 gegeven.

Voor een zuivere vergelijking van de effect- en evaluatiemeting met de basismeting, zijn de laatste twee herwogen naar de basismeting voor leeftijd, geslacht en motief van de reis.

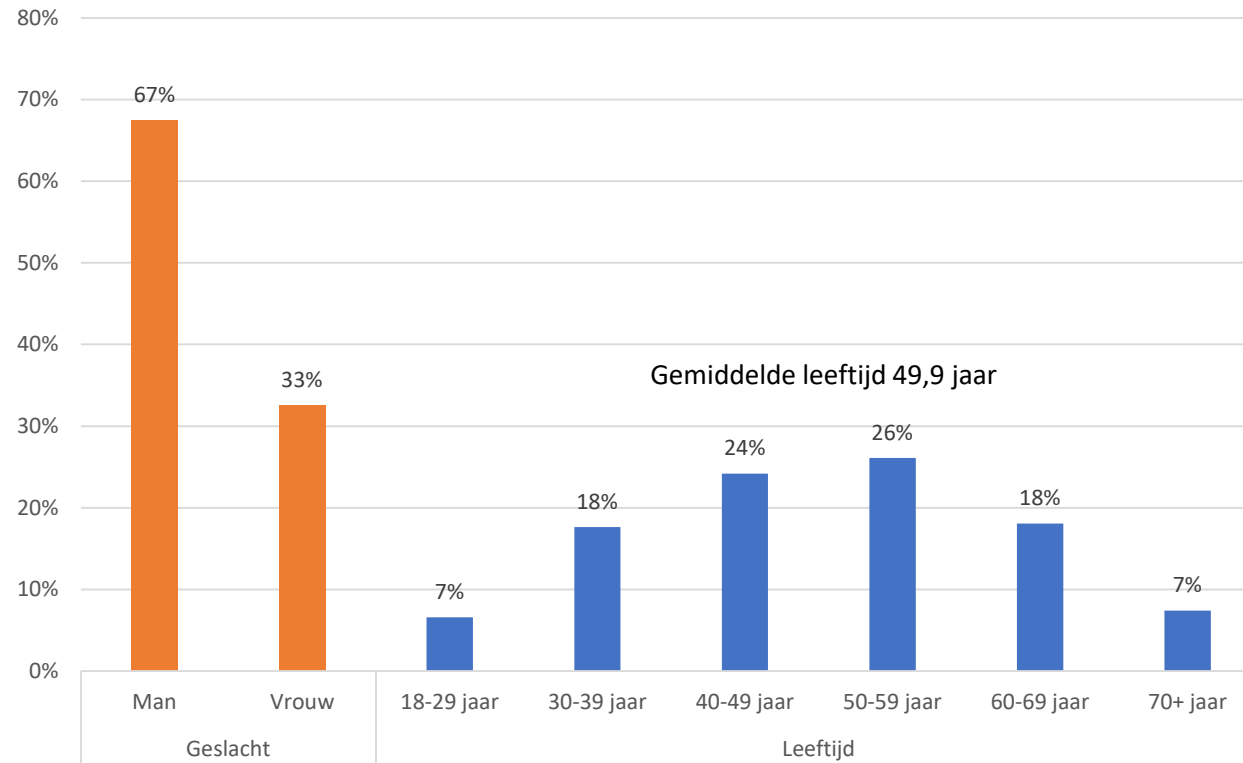
Profiel

- Geslacht en leeftijd
- Motief en frequentie
- Jaarkilometrage, brandstof en leeftijd auto
- Route en tijdstip op N516



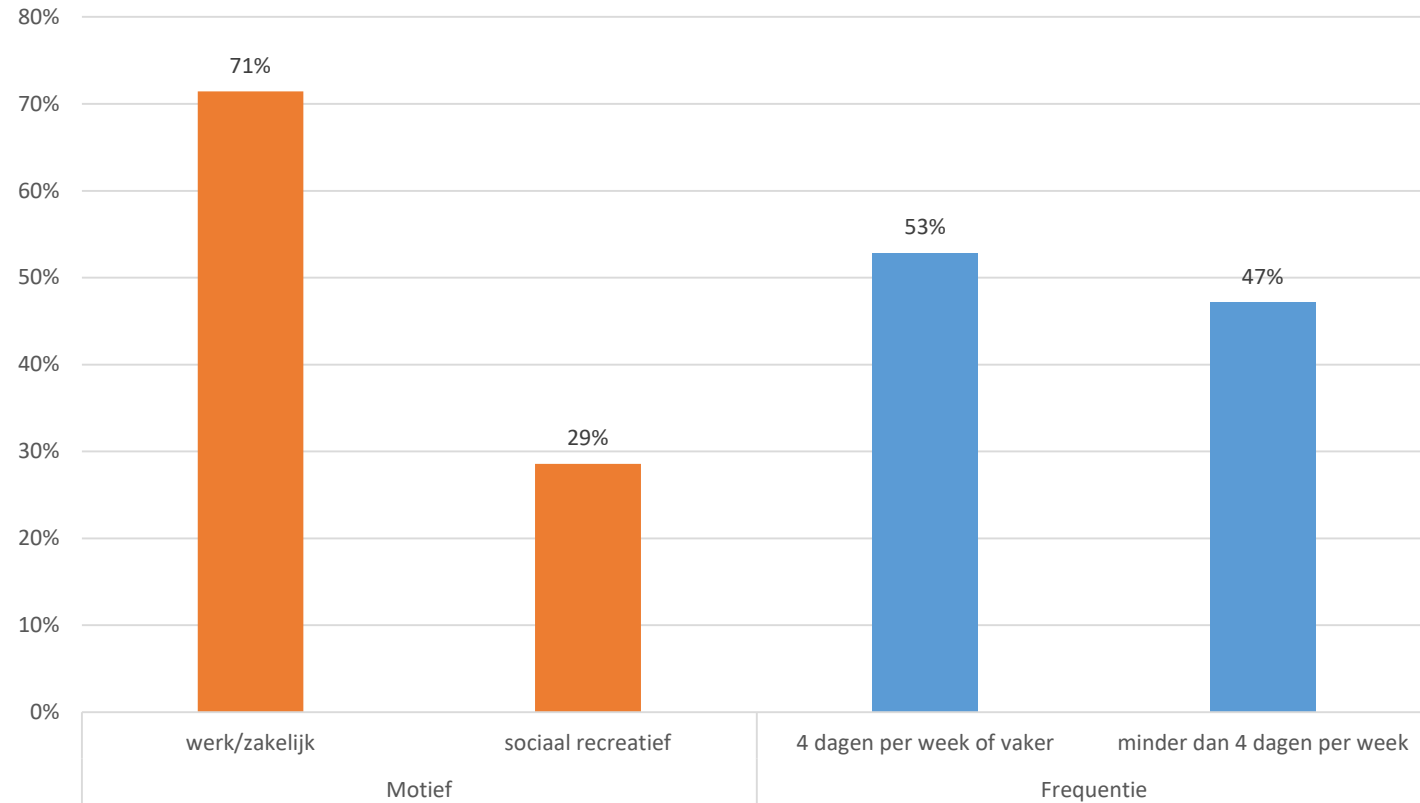
Profiel N516 (alle metingen)

Fig. 1: Geslacht en Leeftijd



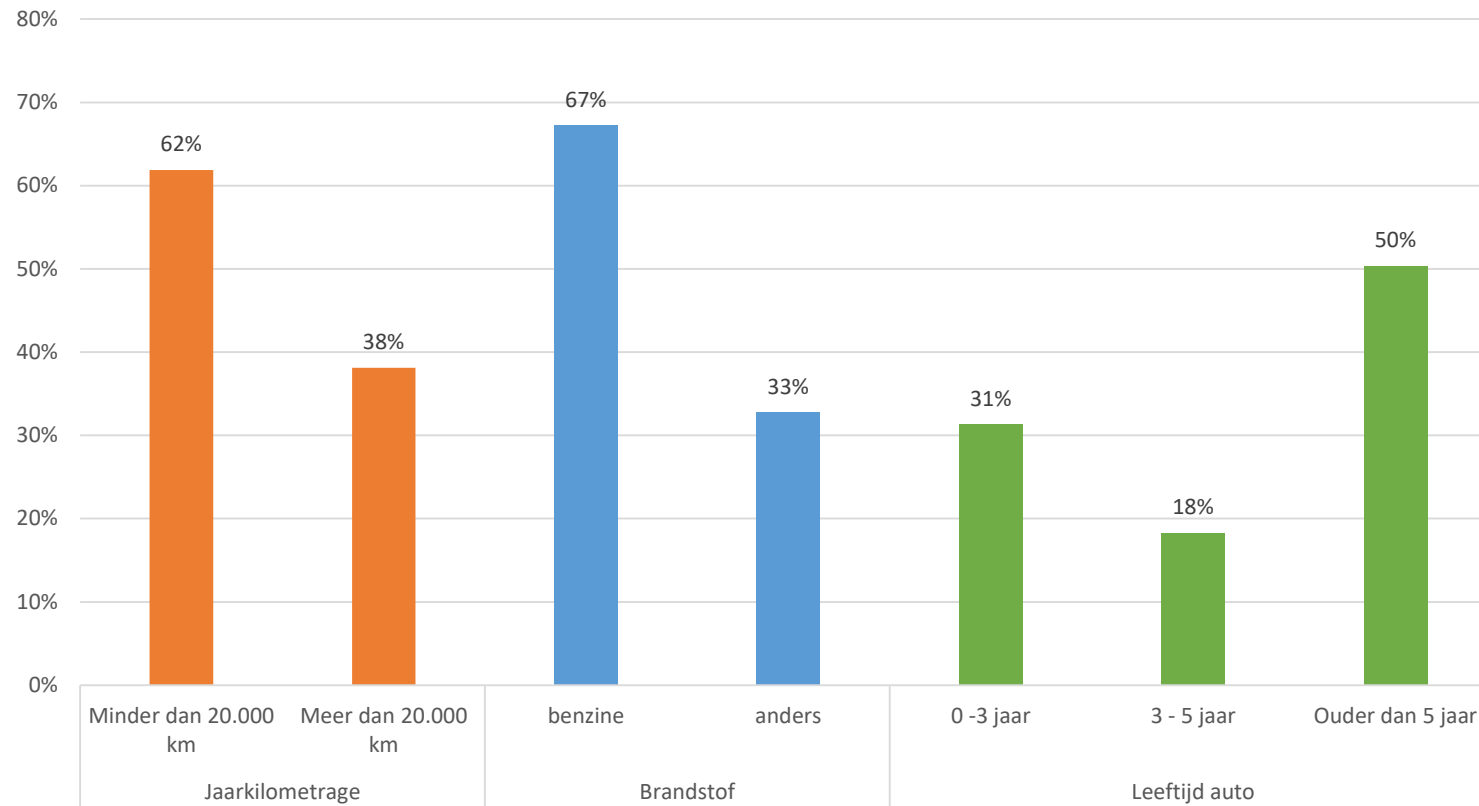
Profiel N516 (alle metingen)

Fig. 2: Motief en Frequentie



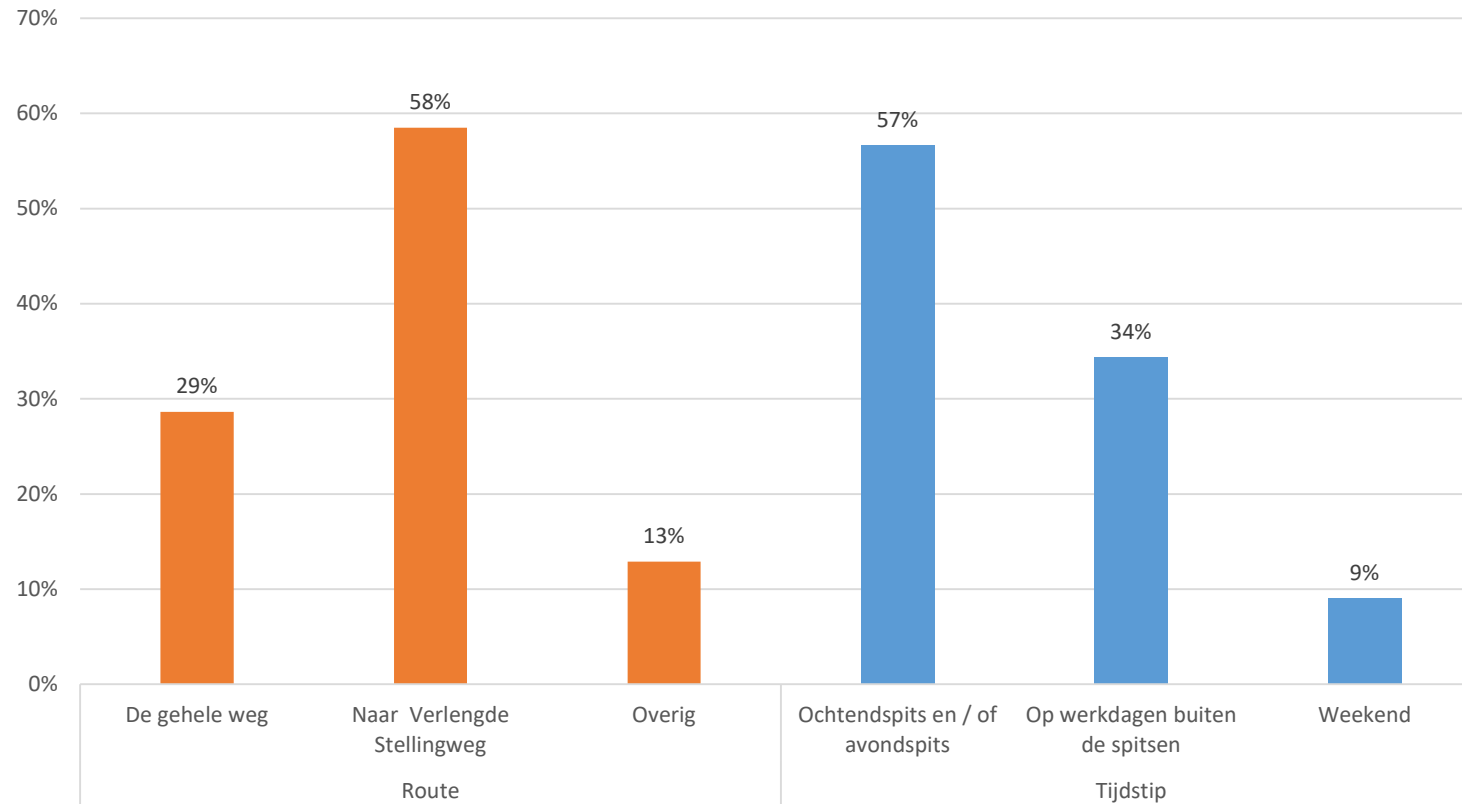
Profiel N516 (alle metingen)

Fig. 3: Jaarkilometrage , brandstof en leeftijd auto



Profiel N516 (alle metingen)

Fig. 4: Route en Tijdstip



Vergelijking vóór, tijdens en na werkzaamheden

Eindwaarden en thema's

Reistijd en Thema Snelheid

Conclusie



Vergelijking Basis-, effect- en evaluatiemeting

Eindwaarden en thema's

Tabel 1 geeft de oordelen van de weggebruikers op eindwaarden en thema's absoluut en de verschillen tussen de metingen.

Eindwaarden

Tijdens de werkzaamheden zijn is het eindoordeel significant gestegen van 6,6 naar 7,1, hetgeen zich in de evaluatiemeting stabiliseert. De eindwaarden 'soepel' stijgt minder sterk in de effectmeting, maar kent na afloop van de werkzaamheden nog wel een verdere stijging.

Thema's

Bij de thema's valt de zeer sterke stijging van Communicatie op: een stijging met 1,5 naar 6,9 in de effectmeting. Zelfs het thema Snelheid, waarvan verwacht kan worden dat deze door de werkzaamheden negatief wordt beïnvloed, stijgt zelfs met 0,1.

Tabel 1: Eindwaarden en Thema's

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting
Wat is uw totaal oordeel over de N516?	6,4	7,1	7,1
Mijn ritten verlopen soepel en probleemloos	6,2	6,6	6,8
Ik voel me ontspannen op de N516	6,6	6,9	6,8
RIJCOMFORT	6,2	6,3	6,5
COMMUNICATIE	5,4	6,9	6,8
WEGBEELD	6,9	7,1	7,3
SNELHEID	4,7	4,8	5,1

Effecten	Effect- versus Basismeting	Evaluatie- versus Effectmeting	Evaluatie- versus Basismeting
Wat is uw totaal oordeel over de N516?	+0,7*	0,0	+0,7*
Mijn ritten verlopen soepel en probleemloos	+0,4*	+0,2	+0,6*
Ik voel me ontspannen op de N516	+0,3*	-0,1	+0,2*
RIJCOMFORT	+0,1*	+0,2	+0,3*
COMMUNICATIE	+1,5*	-0,1	+1,4*
WEGBEELD	+0,2*	+0,2*	+0,4*
SNELHEID	+0,1*	+0,3*	+0,4*
* Significant verschil			

Vergelijking Basis-, effect- en evaluatiemeting

Items

Om inzicht te krijgen in de bijdrage van de afzonderlijke items, zijn deze gesorteerd op de mate van verandering van Basis- naar Evaluatiemeting. (Bijlage 3 geeft een totaal overzicht).

- Opvallend is dat de klantordelen van alle items gestegen of minimaal gelijk gebleven zijn.
- Het zijn met name de items uit het thema Communicatie die de sterkste veranderingen kennen. Hieruit spreekt een duidelijke opwaardering van de rol van de wegbeheerder, door de communicatie over over de werkzaamheden.

- Bij de items die niet of slechts gering veranderen komen vooral aspecten voor die met Snelheid samenhangen. Aangezien van de wegwerkzaamheden juist op deze punten een negatief effect kan worden verwacht, is dit te kenmerken als een duidelijk succes van de communicatie.

Tabel 2: Items met grootste en kleinste veranderingen

Items op volgorde van verandering Basis- naar Evaluatiemeting	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	Totaal Effect
5 items met grootste veranderingen				
Informatie over wegwerkzaamheden makkelijk te vinden	4,7	6,8	6,6	1,9
Wegbeheerder informeert voldoende over de wegwerkzaamheden	5,2	7,1	6,9	1,7
Informatie over wegwerkzaamheden op de N516 sluit goed aan	5,1	6,9	6,8	1,7
Wegbeheerder houdt voldoende rekening met belangen weggebruiker	5,4	7,0	7,0	1,6
Tevreden met uitvoering wegwerkzaamheden aan N516	6,0	7,5	7,3	1,3
5 items met kleinste veranderingen				
Ik ervaar de N516 als een rustige weg	2,8	2,7	2,9	0,1
Ik vind de maximumsnelheid voor de N516 passend	7,3	7,4	7,4	0,1
Ik ervaar de N516 als een overzichtelijke weg	6,8	7,0	6,9	0,1
Ik ervaar het gedrag van medeweggebruikers op deze weg als prettig	5,7	5,6	5,7	0,0
Ik vind de verkeersborden op de N516 duidelijk	6,6	6,8	6,6	0,0

Vergelijking Basis-, effect- en evaluatiemeting

Reistijd en Thema Snelheid

In tabel 3 en 4 wordt een aantal kenmerken van de mogelijke ervaren hinder en de reistijd in minuten gegeven.

Het beeld na de Evaluatiemetingmeting is:

- Vanaf de Basismeting is de ervaren overlast enigszins toegenomen onder de weggebruikers.
- Dit effect is relatief het sterkst te zien bij de weggebruikers die aangeven gehinderd te zijn door verkeerslichten en stremmingen door werkzaamheden.
- Na een stijging van de gemiddelde reistijd in de effectmeting zijn de reistijden in de evaluatiemeting gemiddeld weer gedaald tot onder het niveau van de Basismeting. Dit wordt vooral veroorzaakt door de daling bij de weggebruikers die de hele route hebben afgelegd.

Tabel 3: Hinder op de N516

Percentage 'oneens' * met de stelling:	Basismeting %4- (score)	Effectmeting %4-(score)	Evaluatiemeting %4-(score)
Ik ervaar de N516 als een rustige weg	88% (2,8)	92% (2,7)	88% (2,9)
Ik heb geen last van files op de N516	53% (4,4)	53% (4,4)	46% (4,8)
Weinig last van oponthoud door verkeerslichten	56% (4,3)	52% (4,5)	44% (4,9)
Zelden andere route	21% (6,7)	19% (6,9)	18% (7,0)
Zelden stremmingen door werkzaamheden	36% (5,5)	33% (5,6)	20% (6,1)

*) 'oneens' is gedefinieerd als het aandeel weggebruikers met een oordeel 4 of lager.

Tabel 4: Reistijd in minuten

Ervaren reistijd in minuten	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting
Totaal	8,6	8,9	8,5
De gehele weg	9,9	10,8	8,9
Naar Verlengde Stellingweg	8,1	8,4	8,5
Overig	8,4	7,3	7,6
Ochtendspits en / of avondspits	9,0	9,0	8,8
Op werkdagen buiten de spitsen	7,9	8,2	7,9
Weekend	8,7	10,3	8,8

Vergelijking Basis-, effect- en evaluatiemeting

Conclusie

Het algemeen oordeel over de N516 is uiteindelijk gestegen met 0,7. De communicatie tijdens de werkzaamheden is de belangrijkste driver geweest achter deze ontwikkeling.

Hierdoor zijn de negatieve effecten van de werkzaamheden niet alleen grotendeels ondervangen, maar is de gebruiker van de N516 uiteindelijk zelfs meer tevreden over de N516 dan vóór de werkzaamheden.

Na afloop van de werkzaamheden stijgen de meeste oordelen nog licht, vanwege het wegvallen van de ongemakken.

De reistijden over de N516 zijn in totaal iets verbeterd ten opzichte van de Basismeting.

Belangen thema's in eindwaarden

- Model
- Modelresultaten



Belangen thema's in eindwaarden

Model

Op de data van de Basismeting is een model opgesteld dat het verband weergeeft tussen de verschillende eindwaarden en de thema's. Het bleek dat het algemeen oordeel over de N516 kon worden beschouwd als een resultante van de eindwaarden 'Reis ontspannen' en 'Reis soepel verlopen'.

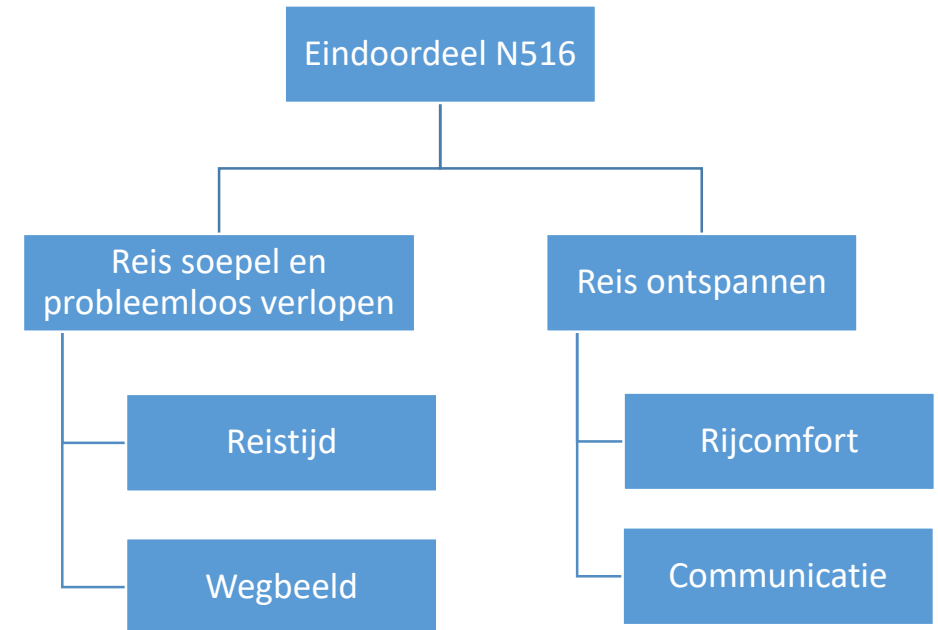
De thema's Wegbeeld en Reistijd zijn hierbij de verklarende variabelen voor de eindwaarde 'Reis soepel verlopen' en Rijcomfort en Communicatie voor 'Reis ontspannen'. Figuur 5 geeft de structuur van dit model schematisch weer.

Met regressie-analyse zijn de belangen van de thema's in de eindwaarden bepaald en van de eindwaarden in het algemeen oordeel over de N516.

Impliciet kan (bijvoorbeeld) hiermee het belang van Wegbeeld op het eindoordeel N516 worden bepaald door de twee belangen te combineren.

Deze analyse is uitgevoerd voor de drie situaties (vóór, tijdens en na de werkzaamheden). De resultaten staan in tabel 5.

Fig. 5: Model eindwaarden en thema's



Eindwaarden

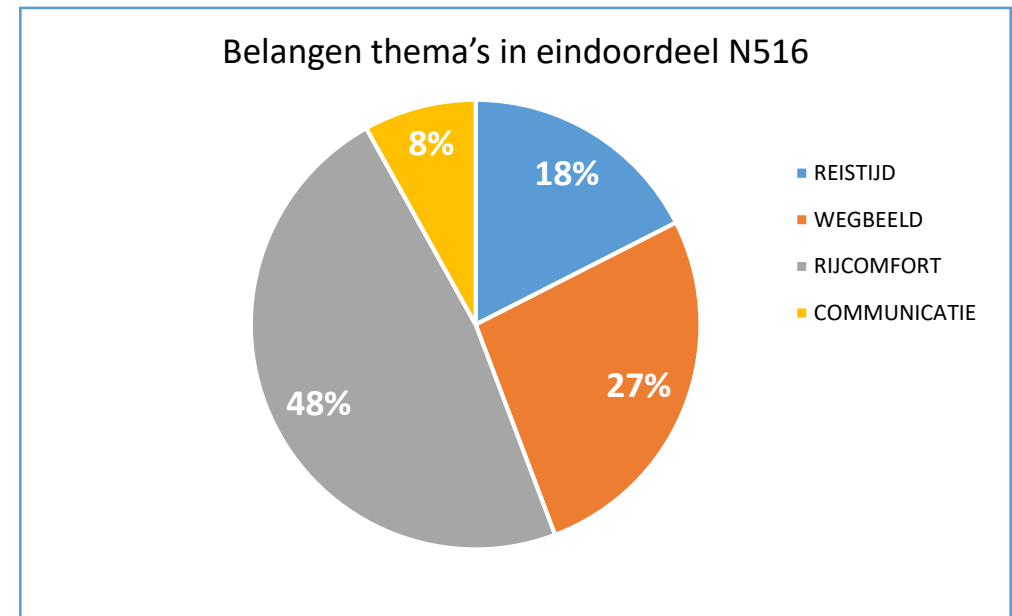
Modelresultaten

Tabel 5 leidt tot de volgende conclusies:

- Op totaal niveau wordt het eindoordeel over de N516 voor 56% verklaard door de eindwaarde 'Reis ontspannen' en voor 44% door 'Reis soepel verlopen'. Er zijn slechts zeer geringe verschillen tussen de drie metingen.
- Bij 'Reis soepel verlopen' wordt een groter belang van het thema Wegbeeld gevonden (59%), dan voor Snelheid (41%). Het Belang van Snelheid is sinds de Basismeting afgenomen, een teken van de verbetering van de kwaliteit van de N516.
- Bij 'Reis ontspannen' is thema Rijcomfort met 85% dominant. Ook hier geen verschillen tussen de metingen.
- Wanneer het rechtstreekse effect van de thema's op het eindoordeel N516 wordt afgeleid volgt een groot belang van 48% thema Rijcomfort, gevolgd door een aandeel van 27% voor thema Wegbeeld.
- Hoewel Communicatie een relatief klein belang heeft van 8%, heeft dit thema door de grote verandering in het klantoordeel (+1,4) toch substantieel kunnen bijdragen aan de stijging van het algemeen oordeel over de N516.

Tabel 5: Belangen

EINDOORDEEL N516	Basis	Effect	Evaluatie	Totaal
Reis soepel verlopen	42%	45%	41%	44%
Reis ontspannen	58%	55%	59%	56%
Reis soepel verlopen	Basis	Effect	Evaluatie	Totaal
Thema Wegbeeld	55%	61%	60%	59%
Thema Snelheid	45%	39%	40%	41%
Reis ontspannen	Basis	Effect	Evaluatie	Totaal
Thema Rijcomfort	87%	84%	83%	85%
Thema Communicatie	13%	16%	17%	15%



Bijlage 1: Indeling thema's



Thema's en items

Thema RIJCOMFORT

- Ik ervaar de omgeving van de N516 als prettig
- Ik ervaar de N516 als een toegankelijke weg
- Mijn reistijd over de N516 is meestal goed voorspelbaar
- Ik ervaar het gedrag van medeweggebruikers op deze weg als prettig

Thema COMMUNICATIE

- Wegbeheerder informeert voldoende over de wegwerkzaamheden aan de N516
- Goede zorg voor beperking van hinder door wegbeheerder
- Tevreden met uitvoering wegwerkzaamheden aan N516
- Verbetersuggesties makkelijk kwijt aan de wegbeheerder
- Informatie over wegwerkzaamheden makkelijk te vinden
- Informatie over wegwerkzaamheden op de N516 sluit goed aan
- Wegbeheerder houdt voldoende rekening met belangen weggebruiker

Thema WEGBEELD

- Ik ervaar de N516 als een veilige weg
- Ik vind het wegdek van de N516 van goede kwaliteit
- Ik vind dat de rijstroken van de N516 breed genoeg zijn
- Ik vind de verkeersborden op de N516 duidelijk
- Ik ervaar de N516 als een overzichtelijke weg
- Ik vind de maximumsnelheid voor de N516 passend
- Ik word op de N516 niet afgeleid door overbodige informatie

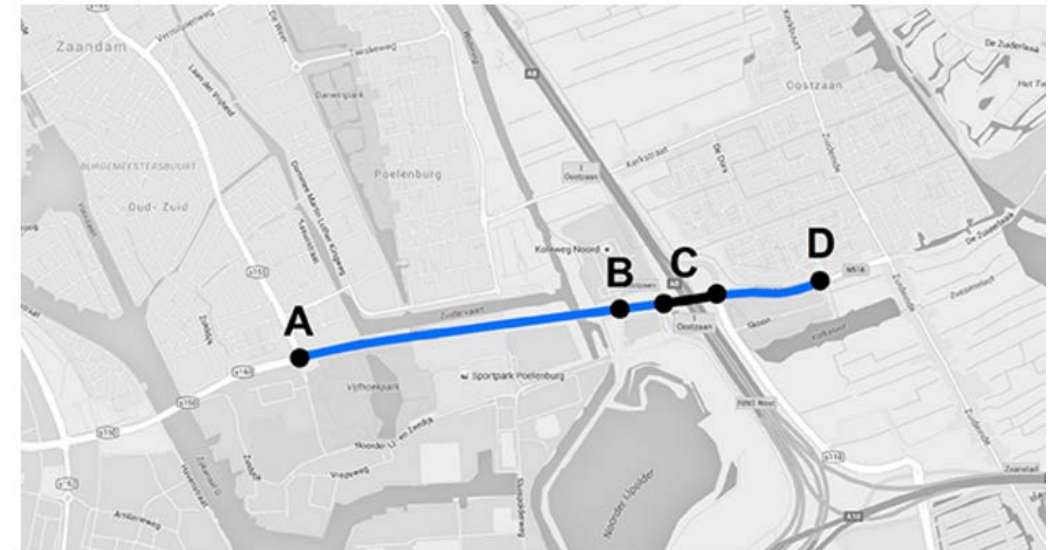
Thema SNELHEID

- Ik ervaar de N516 als een rustige weg
- Ik heb geen last van files op de N516
- Ik heb weinig last van oponthoud als gevolg van de verkeerslichten op de N516
- Zelden andere route vanwege problemen op de N516
- Ik ervaar zelden stremmingen vanwege werkzaamheden aan de N516

Bijlage 2: Respons



Meting	Periode
Basismeting	25-02-2016 t/m 08-03-2016
1-meting (monitor)	11-04-2017 t/m 19-04-2017
2-meting (facebook)	Te lage respons (niet valide)
3-meting (monitor)	07-07-2017 t/m 14-07-2017
4-meting (monitor)	11-09-2017 t/m 19-09-2017
5-meting (monitor)	03-11-2017 t/m 10-11-2017
6-meting (evaluatie)	19-01-2018 t/m 28-01-2018



RESPONS	Basismeting	1-meting	3-meting	4-meting	5-meting	6-meting
Totale netto respons	417	217	176	162	308	256
A-D De gehele weg N516 Oost / Wibautstraat - N516 West / Sjoon / De Dors	117	46	52	52	93	74
A-B N516 Oost / Wibautstraat - Westkolkweg / Ambacht	44	36	17	13	29	17
A-C N516 Oost / Wibautstraat - A8 / Verlengde Stellingweg	230	89	90	70	134	117
B-C Westkolkweg / Ambacht - A8 / Verlengde Stellingweg	7	10	2	7	9	7
B-D Westkolkweg / Ambacht - N516 West / Sjoon / De Dors	5	14	2	2	11	10
C-D A8 / Verlengde Stellingweg - N516 West / Sjoon / De Dors	14	22	13	18	32	31
Ochtendspits en / of avondspits	254	123	115	78	170	139
Op werkdagen buiten de spitsen	136	71	48	60	113	85
Weekend	27	23	13	24	25	32

Bijlage 3: Resultaten Basis-, Effect- en Evaluatiemeting



Eindwaarden en Thema's

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	Totaal effect
EINDWAARDEN				
Wat is uw totaal oordeel over de N516?	6,4	7,1	7,1	+0,7
Mijn ritten over de N516 verlopen in het algemeen soepel en zonder problemen	6,2	6,6	6,8	+0,6
Ik voel me doorgaans ontspannen tijdens mijn rit over de N516	6,6	6,9	6,8	+0,2

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	Totaal effect
Thema RIJCOMFORT				
Ik ervaar de omgeving van de N516 als prettig	6,3	6,5	6,6	+0,3
Ik ervaar de N516 als een toegankelijke weg	6,8	7,1	7,2	+0,4
Mijn reistijd over de N516 is meestal goed voorspelbaar	5,8	6,2	6,6	+0,8
Ik ervaar het gedrag van medeweggebruikers op deze weg als prettig	5,7	5,6	5,7	+0,0

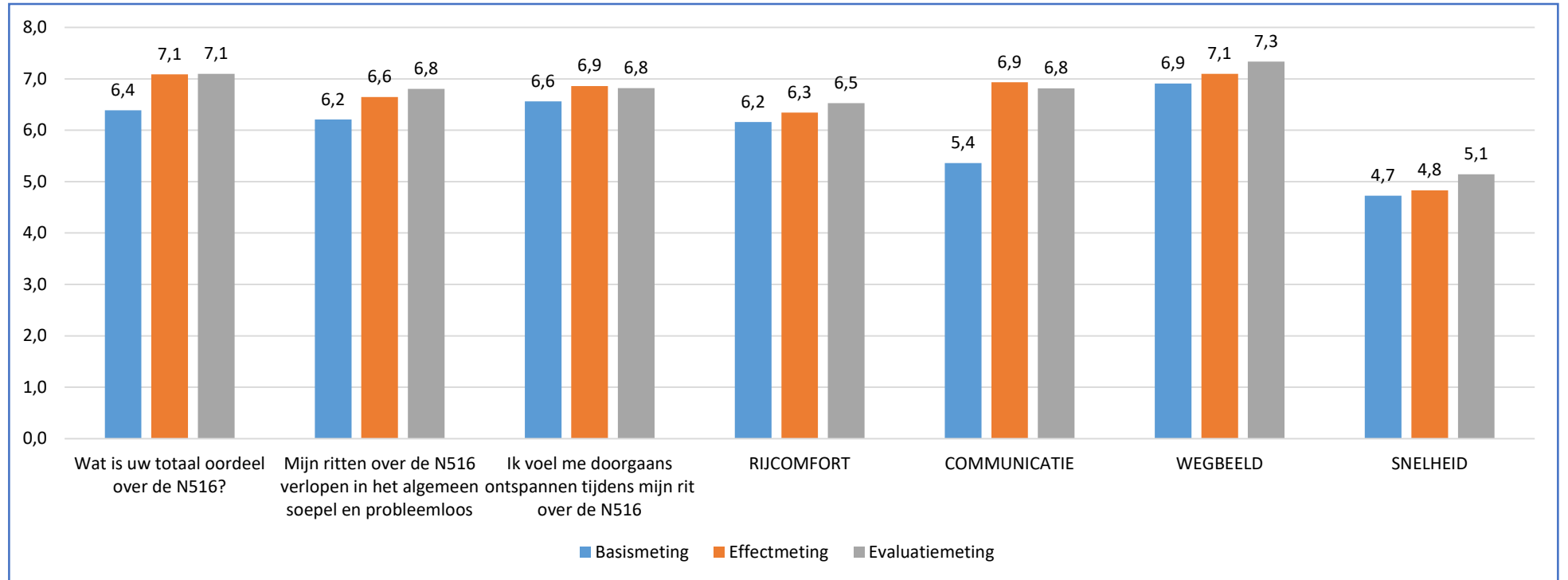
	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	Totaal effect
Thema COMMUNICATIE				
Wegbeheerder informeert voldoende over de wegwerkzaamheden aan de N516	5,2	7,1	6,9	+1,7
Goede zorg voor beperking van hinder door wegbeheerder	5,6	7,2	6,9	+1,3
Tevreden met uitvoering wegwerkzaamheden aan N516	6,0	7,5	7,3	+1,3
Verbetersuggesties makkelijk kwijt aan de wegbeheerder	4,3	5,4	5,6	+1,3
Informatie over wegwerkzaamheden makkelijk te vinden	4,7	6,8	6,6	+1,9
Informatie over wegwerkzaamheden op de N516 sluit goed aan	5,1	6,9	6,8	+1,7
Wegbeheerder houdt voldoende rekening met belangen weggebruiker	5,4	7,0	7,0	+1,6

Eindwaarden en Thema's

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	Totaal effect
Thema WEGBEELD	6,9	7,1	7,3	+0,4
Ik ervaar de N516 als een veilige weg	7,0	7,2	7,3	+0,3
Ik vind het wegdek van de N516 van goede kwaliteit	6,8	7,3	8,1	+1,3
Ik vind dat de rijstroken van de N516 breed genoeg zijn	7,1	7,3	7,9	+0,8
Ik vind de verkeersborden op de N516 duidelijk	6,6	6,8	6,6	+0,0
Ik ervaar de N516 als een overzichtelijke weg	6,8	7,0	6,9	+0,1
Ik vind de maximumsnelheid voor de N516 passend	7,3	7,4	7,4	+0,1
Ik word op de N516 niet afgeleid door overbodige informatie	6,7	6,8	7,1	+0,4

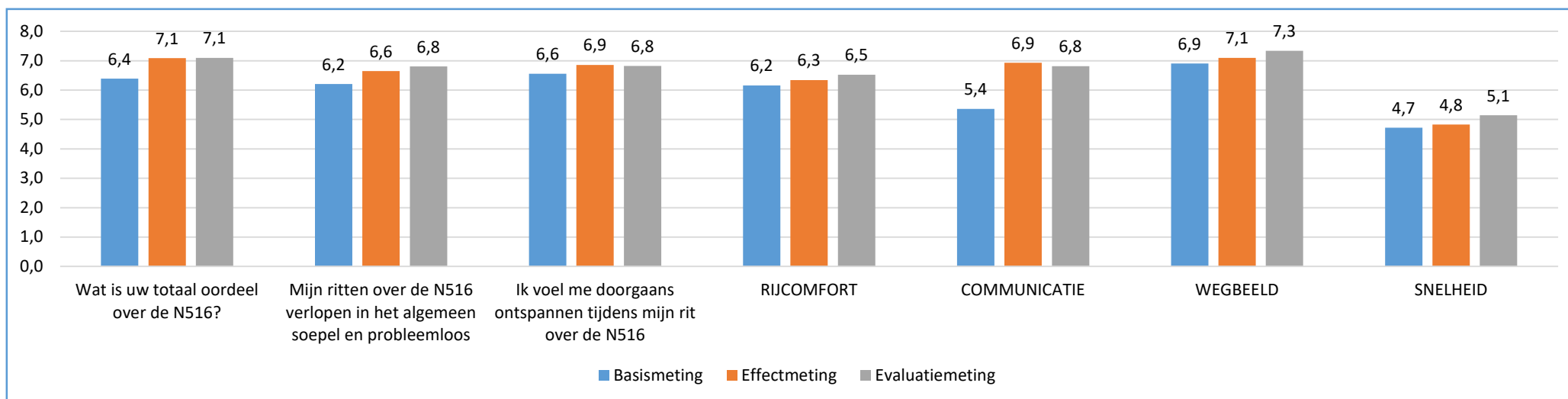
	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	Totaal effect
Thema SNELHEID	4,7	4,8	5,1	+0,4
Ik ervaar de N516 als een rustige weg	2,8	2,7	2,9	+0,1
Ik heb geen last van files op de N516	4,4	4,4	4,8	+0,4
Ik heb weinig last van oponthoud als gevolg van de verkeerslichten op de N516	4,3	4,5	4,9	+0,6
Zelden andere route vanwege problemen op de N516	6,7	6,9	7,0	+0,3
Ik ervaar zelden stremmingen vanwege werkzaamheden aan de N516	5,5	5,6	6,1	+0,6

Resultaten: Eindwaarden en thema's



Overzicht Eindwaarden, thema's en reistijd op N516

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting
Wat is uw totaal oordeel over de N516?	6,4	7,1	7,1
Mijn ritten verlopen soepel en probleemloos	6,2	6,6	6,8
Ik voel me ontspannen op de N516	6,6	6,9	6,8
RIJCOMFORT	6,2	6,3	6,5
COMMUNICATIE	5,4	6,9	6,8
WEGBEELD	6,9	7,1	7,3
SNELHEID	4,7	4,8	5,1
	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting
Reistijd op N516 (minuten)	8,6	8,9	8,8



Resultaten: Eindwaarden, thema's en reistijd op N516

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	effect
Wat is uw totaal oordeel over de N516?	6,4	7,1	7,1	+0,7
Mijn ritten verlopen soepel en probleemloos	6,2	6,6	6,8	+0,6
Ik voel me ontspannen op de N516	6,6	6,9	6,8	+0,2
RIJCOMFORT	6,2	6,3	6,5	+0,3
COMMUNICATIE	5,4	6,9	6,8	+1,4
WEGBEELD	6,9	7,1	7,3	+0,4
SNELHEID	4,7	4,8	5,1	+0,4

	Basismeting	Effectmeting	Evaluatiemeting	effect
Reistijd op N516 (minuten)	8,6	8,9	8,8	+0,2