



Wegbeeldonderzoek in de drie noordelijke provincies

De weggebruiker en het wegbeeld

Samenvatting

Weggebruikers staan bij Duurzaam Veilig te veel buitenspel. Veel zaken die de wegbeheerder vanuit zijn deskundigheid bedenkt, hebben geen gebruikerstoets ondergaan. De ANWB heeft een methode ontwikkeld om te achterhalen wat de weggebruikers van het wegbeeld vinden. In de drie noordelijke provincies is een pilot gehouden, waaraan 140 koppels weggebruikers hebben deelgenomen. Ze hebben elk een route van 150 kilometer afgelegd. De resultaten illustreren de praktische problemen waar de weggebruiker tegenaan loopt.

T. Hendriks, ANWB

Wegbeheerders doen er van alles aan om hun wegen veiliger te maken. Het gedachtegoed van Duurzaam Veilig vormt hiervoor een belangrijke basis. Maar begrijpt de weggebruiker ook wat er van hem wordt verwacht? Om dat te achterhalen heeft de ANWB een methode ontwikkeld waarmee de weggebruiker bij de beoordeling van de wegen wordt betrokken.

De methode is voor het eerst toegepast in de drie noordelijke provincies. Niet omdat in het Noorden speciale aanleiding bestaat voor zo'n onderzoek en ook niet omdat het in het Noorden op voorhand slechter is dan elders, maar omdat de drie noordelijke provincies zich als eerste bereid hebben verklaard om op deze manier naar het eigen wegennet te kij-

ken. Momenteel lopen ook aanvragen van andere provincies voor vergelijkbaar wegbeeldonderzoek.

De ANWB voerde het onderzoek uit in samenwerking met de provincies, die het onderzoek tevens financierden. Provincie en ANWB selecteerden bepaalde routes die onderdeel zouden kunnen vormen van een testrit. Die selectie vond plaats op basis van onder meer persoonlijke kennis, experimentele ontwerpen waarover een oordeel gewenst is en klachten van weggebruikers. Een groot deel van de wegen bestond uit gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, omdat weggebruikers hierop in het algemeen de meeste onduidelijkheid ervaren.

Vanuit het ledenbestand van de ANWB zijn ongeveer 160 mensen benaderd om mee te doen aan het onderzoek. Daarvan deed 85 à 90 procent ook daadwerkelijk mee, wat neerkomt op 140 koppels, 280 mensen.

Rol ANWB

Wanneer de ANWB naar zijn mening wordt gevraagd, zijn het in principe niet de ANWB-deskundigen in Den Haag die het antwoord moeten geven, maar de ANWB-leden, de weggebruikers. Het Haagse ANWB-apparaat is slechts de intermediair die de informatie structureert en verrijkt met kennis vanuit andere disciplines en met inzichten voor de langere termijn. Op die manier is de ANWB als vertegenwoordiger van de weggebruiker nog wel belangenbehartiger, maar ook partner van de wegbeheerder.

De ANWB communiceert de mening van weggebruiker naar de wegbeheerder, die daar op zijn beurt zijn voordeel mee kan doen.

Onderzoeksopzet

De ANWB heeft in het Noorden vier routes laten rijden, één in Drenthe, één in Noordoost-Friesland en twee in Groningen. Aan de hand van een routeboek reden de deelnemers een route van ongeveer 150 kilometer over diverse soorten wegen in de eigen provincie. Men reed minimaal met zijn tweeën. Meer mocht, minder niet. De bijrijder gaf de route aan en beiden maakten onderweg opmerkingen over hoe zij de weg en de omgeving ervoeren. De bijrijder noteerde de opmerkingen in het routeboek. Om een indruk te geven van de bedoeling werd er een fictief voorbeeldblad bij gegeven. De deelnemers woonden allemaal ergens langs de route. Omdat het een rondrij-route betrof, kwam men steeds op de plaats uit waar men begon. Ieder kon zo zijn eigen begin en eindpunt kiezen. Ook de datum waarop men wilde rijden was - binnen bepaalde grenzen - vrij. Aangezien het niet ging om verkeersgerelateerde, maar om weggerelateerde elementen, was het niet van doorslaggevend belang hoe druk het op de weg was.

Na het rijden van de route vulden de deelnemers een vragenformulier in, waarbij de opmerkingen die onderweg waren gemaakt, gestructureerd konden worden opgenomen. In dit formulier werd gevraagd naar de ervaring met betrekking tot snelheid, belijning en bebording. Maar ook was er ruimte voor andere, niet nader genoemde zaken die men relevant vond.

Dit formulier was de primaire informatiebron bij de verwerking van de gegevens. Daarnaast werd het routeboek retour gevraagd, waarop zonodig kon worden teruggevallen.

De resultaten

De resultaten zijn in diverse deelonderwerpen te groeperen:

Snelheid

Voor veilig verkeer is snelheid één van de belangrijkste factoren. Afgezien van enkele trajecten waar de deelnemers de maximumsnelheid niet vonden passen bij de verkeersomgeving, waren de weggebruikers best bereid de maximumsnelheid te respecteren, hoewel die vaak niet duidelijk was. Het bord met de maximumsnelheid staat meestal meteen aan het begin van een wegvak. Op dat moment heb je je aandacht nodig voor allerlei andere zaken: Wat staat er op de bewegwijzering? Hoe ziet de weg er uit? Ga ik goed de bocht om? Zijn er rechtdoorgaande fietsers of voetgangers die ik voorrang moet verlenen? Kortom, allerlei zaken die aandacht vragen waardoor een maximumsnelheidsbord gemakkelijk over het hoofd wordt gezien.

Een zeer aanzienlijk deel van de deelnemers vond dat niet overall duidelijk was welke snelheid er gereden mocht worden. Ook waren er veel wisselingen in de maximumsnelheid, waardoor men af en toe de kluts kwijtraakte. Meerdere malen werd er getwijfeld of men misschien een bord had gemist, of dat de borden er echt niet hadden gestaan. Met name het bord 50 bij de komgrens werd door velen gemist. Bij het ontbreken daarvan ontstond nog wel eens twijfel over de snelheid. Het kombord op zich geeft blijkbaar onvoldoende signaal af dat er een snelheid geldt van 50 km/uur. In zones wist men na verloop van tijd niet meer wat de limiet was. Opmerkelijk is dat de weggebruikers vroegen om herhaling van de zoneborden. Het geeft wel aan dat het idee van een zone voor de weggebruikers niet zo vanzelfsprekend is. Ook opmerkelijk was de verwarring die ontstond bij het verlaten van de kom. Zo vanzelfsprekend als het vroeger was dat de maximumsnelheid in dat geval 80 is, zo twijfelachtig is dat nu. Ook 60 is nu immers mogelijk.

Belijning

Belijning is bij uitstek een middel om te communiceren met de weggebruiker. Het is overall aan te brengen en continue in beeld. Zelfs het ontbreken van belijning, zoals binnen de bebouwde kom veelvuldig het geval is, zegt iets over de bedoelingen van de wegbeheerder.

Meer dan de helft van de deelnemers begreep de bedoeling van de verschillende soorten belijning niet en een deel stoorde zich aan het gebrek aan uniformiteit. Niemand kon een relatie ontdekken tussen belijning en snelheid. Meer dan de helft van de deelnemers had onderweg geen enkel houvast aan markering. Zowel de asstreep als de kantstreep werden gemist. Men vroeg zich af waarom de markering wisselt en wat daarvan de bedoeling is. Sommigen hebben geprobeerd een verband te vinden tussen soort markering en de toegestane snelheid. Dat is niemand gelukt.

Na een aaneenschakeling van allerhande soorten markering werd 'gewone', traditionele asmarkering, zijmarkering en

een snelheid van 80 km/uur met gejuich ontvangen. In tegenstelling tot Drenthe werd in Friesland en in Groningen nauwelijks over een gebrek aan uniformiteit geklaagd. Wel vroeg men om duidelijkheid over de betekenis van de markering.

Bermen

In het vragenformulier werd niet naar een mening over de berm en gevraagd. Toch gaf de toestand van één op de drie berm en aanleiding tot het maken van opmerkingen: te zacht, of vol met plassen en kuilen.

Klachten waren er ook over hoogteverschillen tussen verharding en berm. Blijkbaar kwamen de deelnemers op de een of andere manier nogal eens met de berm in aanraking. De grote hoeveelheid smalle wegen zal daar debet aan zijn geweest.

Zichtbaarheid borden

Een flink deel van de geënquêteerden is borden tegengekomen die moeilijk te zien zijn vanwege het groen dat de borden aan het zicht onttrekt. Het ging daarbij zowel om bewegwijzeringsborden als om verkeersborden. Hoewel seizoen gebonden, is het probleem er niet minder om. Borden verliezen hun functie als ze niet goed te zien zijn.

Overige zaken

De onderzoeken leverden een groot aantal locatiespecifieke opmerkingen op. Die betroffen soms onbeduidende kleine zaken, zoals borden die verkeerd staan en gaten in de weg, maar ook kruispunten die als riskant werden beoordeeld en voorrangregelingen die onduidelijk waren.

Conclusies

Communiceren is tweerichtingsverkeer. Naar de weggebruiker toe lukt dit traditioneel vrij goed. Goed gestructureerde communicatie van weggebruikers naar wegbeheerder is nog een probleem. Uit het onderzoek blijkt dat het goed mogelijk is om van weggebruikers zinvolle feedback te krijgen. Wegbeheerders kunnen daar hun voordeel mee doen.

Aanbevelingen

Het moet de weggebruiker duidelijk zijn welke snelheid van hem wordt verwacht. Dat kan door (herhaling van) borden, aanduidingen op het wegdek of belijning. Niet zozeer de vorm is belangrijk, als wel de duidelijkheid.

Het is verhelderend en relatief eenvoudig om het kombord standaard uit te rusten met het bekende 50-bord. Ook is het belangrijk om direct buiten de bebouwde kom snelheidsaanduiding neer te zetten, zowel voor een snelheidsgrens van 60 km/uur als een van 80 km/uur.

Bij het onderhoud van wegen moet bijzondere aandacht worden besteed aan de berijdbaarheid van de berm en, te beginnen bij de wegen langs vaarten.

Een speciaal snoeiprogramma gedurende een korte periode in het jaar is geen overbodige luxe. Ook het schoonmaken van borden vereist meer aandacht.