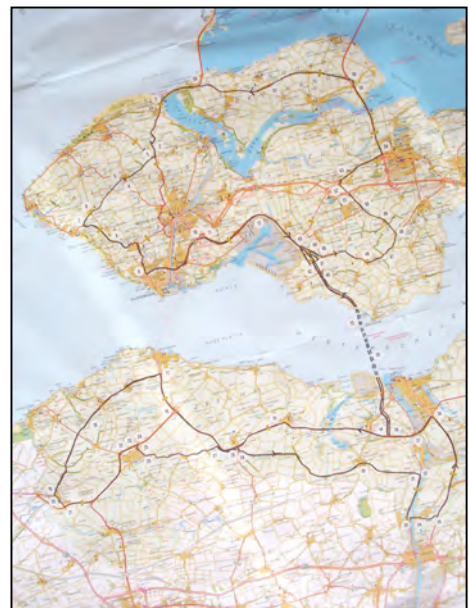


Wegbelevingsonderzoek Zeeland

door leden van de ANWB

door ANWB

In nauwe samenwerking met de Provincie Zeeland



*Uitgevoerd in oktober en november 2005 (met Nederlandse rijders)
en in maart 2006 (met Belgische rijders)*

Wegbelevingsonderzoek Zeeland

Inleiding

Wegbeheerders doen er van alles aan om hun wegen veiliger te maken. Het gedachtegoed dat door de overheid is ontwikkeld en verwoord in de nationale aanpak Duurzaam Veilig, is een belangrijke basis voor de maatregelen ter verbetering van de veiligheid op de wegen. Maar ook de plannen van provincie en gemeentes zelf zijn belangrijke aanzetten om de wegen veiliger te maken.



De ANWB meent dat het nuttig en leerzaam is om een tussenbalans op te maken van de stand van zaken en met name om ook het weggebruikerstandpunt daarin te verwerken. Het is van groot belang om te controleren of de weggebruiker ook begrijpt wat er van hem wordt verwacht. Dat kan door het hem/haar te vragen. Daarom heeft ANWB een aanpak uitgedacht om de

weggebruikers te betrekken bij een beoordeling van de wegen.

Aanpak

Door de provincie, en in mindere mate door de ANWB, zijn trajecten aangedragen die onderdeel zouden kunnen/moeten vormen van een testrit. De trajecten zijn geselecteerd op basis van persoonlijke kennis, experimentele ontwerpen waarover een oordeel gewenst is, klachten die door weggebruikers worden geuit etc. Het onderzoek is een samenwerking tussen Provincie en ANWB.

Rol ANWB

Wanneer de ANWB naar zijn mening wordt gevraagd, zijn het in principe niet de deskundigen in Den Haag die het antwoord moeten geven, maar de leden van de ANWB, de weggebruikers. Bij hen moeten we te rade gaan voordat we als vereniging een mening kunnen geven. Het Haagse ANWB-apparaat is slechts de intermediair die de informatie structureert, verrijkt met kennis vanuit andere disciplines en verrijkt met inzichten voor de langere termijn. De basis is en blijft echter de mening van de leden, van de weggebruikers.

Op die manier is de ANWB als vertegenwoordiger van de weggebruiker nog wel belangenbehartiger, maar ook partner van de wegbeheerder. Het is een proces in samenspraak met de wegbeheerder en niet tégen de wegbeheerder. De ANWB communiceert de mening van weggebruiker naar de wegbeheerder die daar op zijn beurt zijn voordeel mee kan doen.

We zijn ons ervan bewust dat we met de hier beschreven wegbeeldonderzoeken geen wetenschappelijk onderzoek leveren. Dat is ook niet onze bedoeling en het is niet onze rol. Wij leveren echter wel feed back van enkele tientallen weggebruikers

die zich gedurende een dag, meer dan 200 km lang, een oordeel hebben gevormd over het wegbeeld. En dat heeft zijn waarde bewezen.

De ANWB kan vanuit het ledenbestand mensen oproepen die bereid zijn mee te doen aan een dergelijk onderzoek. Dat doen we de ene keer door, op basis van postcodekenmerken, leden uit ons ledenbestand te lichten en telefonisch te benaderen. De andere keer gaan we naar ons ANWB kantoor in de buurt en spreken daar bezoekers aan. Maar ook op andere manieren, al naar gelang de situatie, benaderen we de leden.

Door de band die er tussen vereniging en leden is, is de respons steeds groot.

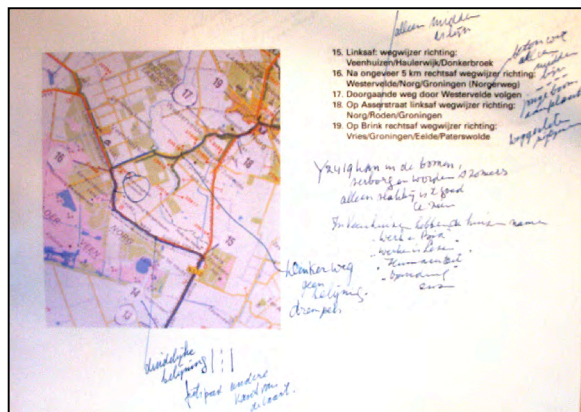
Onderzoeksopzet

Voor Zeeland zijn door de ANWB en de provincie twee routes samengesteld, een noordelijke en een zuidelijke variant. Vanwege de aard van het gebied kan er niet met één route worden volstaan. Bovendien is contact gelegd met Belgische zusterclub Touring om de zuidelijke route door een aantal Belgische koppels te laten rijden. Het leek interessant te bezien hoe de Belgen reageren op Nederlandse verkeerssituaties.

Voor de routes Noord en Zuid in Zeeland zijn 30 mensen per route benaderd die bereid bleken mee te doen aan het onderzoek. Aan alle mensen hebben we in september/oktober een pakket gestuurd bestaande uit:

- INSTRUCTIE, waarin beschreven wordt wat men moet gaan doen.
- ROUTEBOEK, waarin de route beschreven staat die men gaat rijden.
- VOORBEELDBLAD
- EINDFORMULIER, dat men pas na de rit invult.
- OMSTANDIGHEDEN-formulier, dat men ook na de rit pas invult.
- DECLARATIEFORMULIER
- ANTWOORDENVELOP

Aan de hand van een routeboek reden de mensen een route van ruim 200 kilometer door de provincie. Men reed de route minimaal met zijn tweeën. Meer mocht, maar minder kon 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.



Een ingevulde pagina uit het routeboek

De benaderde mensen woonden voor een groot deel ergens langs de route. Omdat het een rondrij-route betrof, kwam men steeds op dezelfde plaats uit waar men begon. Ieder kon zijn eigen begin en eindpunt op deze wijze uitzoeken. Ook de

datum waarop men wilde rijden was binnen bepaalde grenzen, vrij. Aangezien het niet ging om verkeer-gerelateerde elementen, maar weg-gerelateerde elementen, was het niet van doorslaggevend belang hoe druk het onderweg was. De deelnemers kregen een vast bedrag als kilometervergoeding en een vast bedrag voor consumpties onderweg.

Na het rijden van de route vulde men een vragenformulier in aan de hand waarvan de opmerkingen die onderweg waren gemaakt, konden worden gestructureerd. Dit formulier was de primaire informatiebron bij de verwerking van de gegevens. Daarnaast werd ook het routeboek retour gevraagd zodat ook hier zonodig op teruggevallen kon worden.

Resultaten

De noord- en zuidroute werden in de maanden oktober en november 2005 gereden. Van de aangeschreven mensen reageerden er 28 voor de noordelijke route en 29 voor de zuidelijke route. De Belgische variant hebben we door organisatorische problemen bij de Belgische zusterclub moeten uitstellen tot begin 2006. De Belgische deelnemers reden de zuidelijke route. Er deden 16 Belgische koppels mee, 32 mensen. Eén belg reed de tocht op de motor.

De resultaten van het onderzoek zijn als volgt te groeperen.

Snelheid

Voor een veilig gedrag in het verkeer is snelheid een van de belangrijkste factoren. De wegbeheerder heeft daar zijn ideeën over en richt de weg naar die ideeën in. Het is dan wel de bedoeling dat de weggebruiker die ideeën begrijpt. Alleen dan zal het gedrag in overeenstemming zijn met de ontwerpideeën die er zijn ingestopt.

Van de 57 Nederlandse testrijders was het slechts voor 8 mensen steeds duidelijk



wat er van hen werd verwacht ten aanzien van snelheid. De overigen (49) kwamen in meer of mindere mate onduidelijkheden tegen.

Van de 16 deelnemende Belgische koppels waren er 7 (bijna de helft) voor wie het steeds duidelijk was hoe snel ze mochten rijden.. Dat is een aanmerkelijk groter deel dan van de Nederlanders. Op zich een vreemd resultaat als de algemene opmerking in

beschouwing genomen wordt dat er in Nederland naar mening van de Belgen weinig borden staan en in België veel.

Enkele Belgen noemden het verschil tussen België en Nederland in het snelheidsregime. Buiten het autosnelwegennet is er in België een limiet van 90 buiten de bebouwde kom en in Nederland is er (60), 80 of 100. De Belgen willen graag iets meer borden om dat aan te geven.

In het bijzonder werd er door de Nederlandse deelnemers gevraagd om meer informatie over de wettelijke snelheidslimiet. Van de 49 mensen voor wie de snelheid niet altijd duidelijk was, vroegen er 35 om herhaling van informatie.

Dat hoeft niet altijd door middel van borden te gebeuren, ook geschilderd op het wegdek kan de snelheidslimiet worden aangegeven. Er zat wat betreft weinig verschil tussen de Noord- en de Zuidroute.



Er waren nogal wat mensen (13 koppels op de Noordroute en 7 op de Zuidroute) die opmerkten dat het de andere verkeersdeelnemers niet duidelijk is hoe snel ze mogen waardoor ze juist te langzaam rijden. Het ging dan om (relatief nieuw gemarkeerde) trajecten met een limiet van 100 waar 80 gereden werd. Op die plaatsen vroeg men om een betere aanduiding van het feit dat er 100

gereden mocht worden. In de zuidroute betrof het voornamelijk het deel door de tunnel waar dezelfde opmerking naar voren kwam. Men vroeg zich bovendien af waarom er geen bord 100 staat bij het autowegbord. (zoals op de N59 wel gebeurt).

Een enkeling (op beide routes) vroeg de entree van de bebouwde kom duidelijker aan te geven. De plaats van de komgrens is soms niet duidelijk (Zandstraat). Bovendien ontbreekt soms het bord met de maximum snelheid van 50 km (Zonnemaire, Sluis). Wettelijk is dat niet vereist. Volgens de wet impliceert het bebouwde kombord met plaatsnaam een maximum snelheid van 50 km/h. Veel weggebruikers weten dit echter niet. Aangezien binnen de bebouwde kom naast 50 ook 30 of 70 als maximum snelheid kan voorkomen, is er een roep om meer duidelijkheid.

De bebording aan de komgrens (al of niet een bord 50) was voor niemand van de Belgen een punt.



Al met al zou het bijzonder verduidelijkend werken indien de geldende max. snelheid met enige regelmaat op of langs de weg wordt herhaald. In Zeeland zelf zijn daar al goede voorbeelden van te zien in de vorm van de aanduidingen op de hectometerbordjes.

In de regel willen de weggebruikers best de max. snelheid aanhouden, maar men weet eenvoudigweg niet welke limiet er geldt. En uit het wegontwerp of uit de belijning (zie later) is dat niet af te leiden.

Op enkele plaatsen werd er ten tijde van het onderzoek aan de weg gewerkt (Sluis – Oostburg en langs de Brouwersdam). Op deze plaatsen waren er snelheidsbeperkingen blijven staan zonder dat er gewerkt werd. Van de 57 koppels was dit 13 opgevallen. Het is slecht voor de geloofwaardigheid van snelheidslimieten en de veiligheid van de wegwerkers wanneer er zo slordig met de bebording wordt omgegaan.

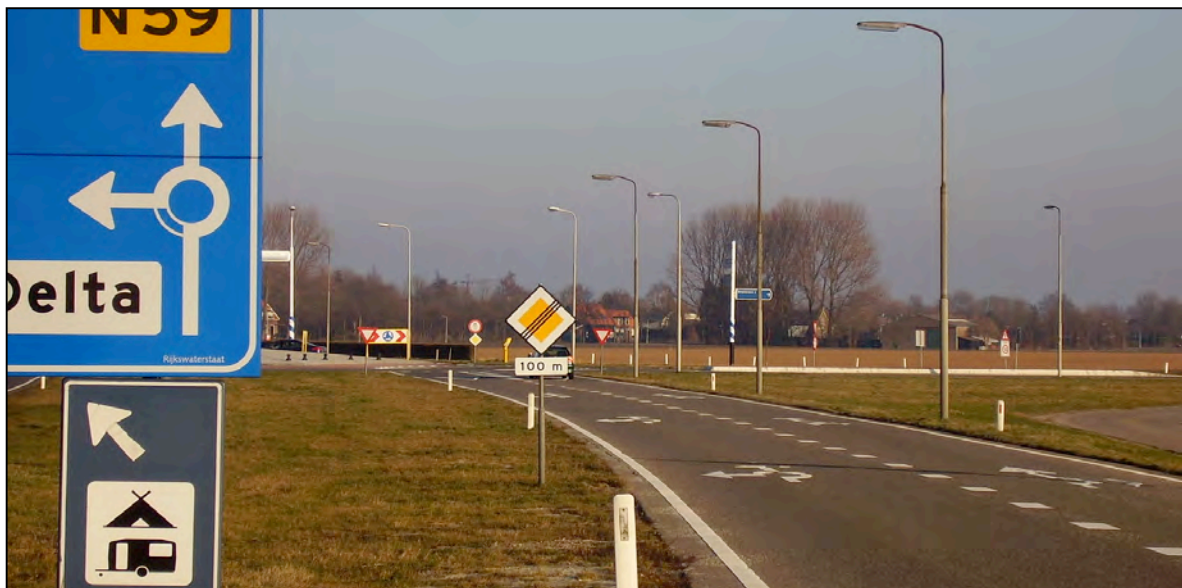
Interessant is het verschijnsel dat weggebruikers bij het verlaten van de bebouwde



kom gaan twijfelen over de maximumsnelheid. Waar vroeger het verlaten van de bebouwde kom gelijk stond met een maximum van 80, komt tegenwoordig steeds vaker 60 als maximumsnelheid voor. Bij het ontbreken van een aanduiding raakt met in verwarring: mag er 60 of 80 worden gereden? In plaats van een aanduiding van wat er *niet* meer geldt (bijv. einde 50), is het beter aan te geven wat er *wél* geldt (bijv. maximum 80).

Plaats op de weg

Als het meest in het oog springende probleem ten aanzien van de plaats op de weg noemt men de dubbelstrooksrotonde (een zogenaamde 'turborotonde' bij Bruinisse). Van de mensen die de Noordroute reden vonden 12 het een vervelende rotonde. Dat zou kunnen liggen aan de onbekendheid van het fenomeen, maar ook aan de bewegwijzering en markering.



In de zuidroute werden vooral opmerkingen gemaakt over de situatie over het kanaal bij Sas van Gent. Na de brug werken de pijlen op het wegdek niet verhelderend bij het kiezen van de juiste strook.

Het landbouwverkeer zorgde ook voor opmerkingen (8 in totaal). In een aantal reacties werd gevraagd om parallelwegen (langs de 100- en de 80-wegen) voor het landbouwverkeer om de menging te beëindigen.



Bij de tunnel was het niet voor iedereen (6 van de 29 Nederlanders) duidelijk welke strook er gekozen moest worden bij het naderen van de kassa's. Ook voor enkele Belgen was dit aanleiding voor een opmerking. En slechts één reactie sprak van het gemis van een vluchtstrook in de tunnel.

Belijning

Belijning is bij uitstek een middel om te communiceren met de weggebruiker. Het is overal aan te brengen, continu in beeld. Zelfs het ontbreken van belijning zegt iets over de bedoelingen van de wegbeheerder.

Van de 57 Nederlandse testrijders hadden 21 in kritische zin iets op te merken over de belijning. Men vond het verwarrend; verschillende soorten belijning door elkaar. Het ging met name om de groene asmarkering.



Hoewel 14 mensen hier positief op reageerden ("duidelijk"), waren er 19 die niet begrepen wat de bedoeling van de groene kleur was. Door 9 (van de 16) Belgen werd de dubbele asmarkering met het groene tussenvlak opgemerkt. Van hen vonden 6 het een positief iets. Kritische geluiden waren er over het inhaalverbod gecombineerd met langzame voorliggers. In totaal vonden zes van de zestien Belgen de inhaalverboden vervelend.

Een dubbele asstreep op zich werd wel gewaardeerd. Het gegeven dat tegenliggers elkaar met een grotere tussenafstand passeren vond men prettig en men realiseerde zich dat inhalen verboden is. Maar wat de toevoeging van het groene vlak dan voor betekenis heeft was onduidelijk.. Overigens vonden 9 mensen het vreemd dat er ook een *onderbroken* dubbele asmarkering voorkomt.

Een kwart van de Nederlandse koppels (15 stuks) had – kritische - opmerkingen bij de 60 km markering. Van de 16 Belgen hadden 11 uitgesproken problemen met de 60 - km markering: stippellijnen aan de kant van de weg en géén asstreek. De vraag of je als automobilist over de onderbroken streep heen mag, kwam steeds naar voren. Uit het feit dat de rijloper wel erg smal is voor twee elkaar tegemoet komend auto's leidde men af dat men de onderbroken streep zou moeten mogen overschrijden, maar overtuigd was men niet. Bovendien werd opgemerkt dat men het gevaarlijke situatie vond voor fietsers. Meestal bleef onopgemerkt dat de fietsers een apart pad hebben náást de weg.

Ook in andere provincies is komt de 60 km markering als onrustbarend onduidelijk voor de weggebruikers naar voren.

Wat betreft de belijning waren er verder 12 koppels met opmerkingen over de mate van onderhoud.

Bebording

Hierboven is al het één en ander opgemerkt over borden, te weten het ontbreken van 50 bij de komborden, niet weghalen van de borden als er niet gewerkt wordt en de gewenste herhaling van borden met de maximumsnelheid.

De overige opmerkingen gingen vooral over de bewegwijzering.



Soms stond die tussen de bomen waardoor het zicht erop ontnomen werd, soms stond er een verkeerslicht voor. In totaal was dit 20 van de 29 koppels op de Noordroute opgevallen.

Ondanks de waarschuwing in de routebeschrijving, was de bewegwijzering naar Goes, komend vanaf Heinkenszand, voor velen onduidelijk.

Overige opmerkingen

Door de rijders werden ook een aantal zaken spontaan gemeld zonder dat we daarnaar vroegen. De meest in het oog springende items waren de volgende.

- Meermalen spraken de Nederlandse rijders over de mooie en goede wegen. Op de zuidelijke route 11 van de 29 koppels; 10 van 28 op de noordelijke route. Net als de Nederlanders merken ook veel Belgen op dat de wegen erg goed zijn. Ze zijn alleen nog enthousiaster. De helft van de Belgen noemt dit met nadruk.. De Belgen noemen sowieso veel positieve zaken. 9 van de 16 overladen Nederland met waardering. Het is schoner (geen zwerfvuil) , betere wegen, mooi groen, maar er zijn te weinig picknick plaatsen, te weinig parkeerplaatsen langs de weg, te weinig horeca open, te weinig tankstations en dus te weinig toiletten.
- Zeven van de 28 Noordkoppels gaven aan de regeling bij de sluis bij de Zandkreekdam te waarderen.

- Zeven van de 29 respondenten klaagden over de klei op de weg.
- Drempels leverden vooral op de Noordroute klachten op. Bij Zonnemaire en bij Krabbendijke. Men vindt ze te hoog, het zijn er teveel en men vindt het soms onzin.
- Slecht wegdek kwam niet of nauwelijks voor; slechts drie keer genoemd.



Conclusies

- De weggebruikers hebben vaak gebrek aan informatie over de maximumsnelheid: ze willen de maximumsnelheid vaker herhaald zien. Onvrede is er verder mn over het feit dat er op de nieuw gemarkeerde trajecten met een limiet van 100, vaak 80 gereden wordt.
- Hoewel te verklaren uit de overgangsfase waarin de provincie zich bevindt, leidt de wisselingen in belijning tot verwarring bij de weggebruikers. Met name de groene asmarkering roept reacties op.
- De 60km markering vinden onrustbarend veel mensen (15 van de 57) onduidelijk. Dat geldt nog meer voor de Belgen. Van hen vond meer dan de helft de bedoeling van de markering onbegrijpelijk.
- Opvallend vaak wordt er positief gesproken over de kwaliteit van de wegen in Zeeland.

Aanbevelingen

1. Herhaling van de max. snelheid is een relatief kleine moeite. Dat kan door meer (hectometer)borden met de max. snelheid te plaatsen of dmv markering op het wegdek. Helemaal voor de hand liggend is het om het kombord standaard uit te rusten met het bekende 50-bord en bij het bord einde bebouwde kom eveneens de geldende maximum snelheid aan te geven.
2. Gestreefd moet worden naar een consequente koppeling tussen wegtype/wegmarkering en maximum snelheid. Het aantal wegtypes en hun uitvoeringsvormen moet bovendien zo beperkt mogelijk worden gehouden. Communicatie ter verbetering van het begrip (over alle nieuwe markeringen maar mn over de groene asmarkering en over de 60 km-wegen) is een must.

