

Het start met de weggebruiker, maar eindigt daar zelden

Matthijs Dicke-Ogenia
(*Goudappel Coffeng*)

Samenvatting

Veel veranderingen worden gestart om de weggebruiker gemak te bezorgen. Ergens in het proces wordt de weggebruiker uit het oog verloren. We bouwen prachtige infrastructuur, maar de weggebruiker snapt de werking ervan niet. We bieden multimodale reisinformatie aan om de reiziger te informeren over de vele opties, maar de weggebruiker stapt niet over. We plaatsen strepen op wegen die informeren over de maximum snelheid, maar de weggebruiker kent de betekenis ervan niet. We bieden omleidingroutes aan, maar de weggebruiker weet er geen raad mee. Nieuwe bewegwijzering reduceert files, maar de weggebruiker herkent de te behalen voordelen van de afbeeldingen niet. In het ontwerpproces wordt te weinig rekening met de weggebruiker gehouden. Maar, belangrijker nog, we vergeten in de implementatiefase de weggebruiker op de hoogte te brengen welk gedrag van hem of haar verwacht wordt.

Trefwoorden

Psychologie van de weggebruiker, infrastructuur, mobiliteitsmanagement

1. Communicatie richting weggebruiker

Infrastructuur wordt gebouwd om de afwikkeling te verbeteren. Om de weggebruiker sneller en comfortabeler te laten reizen wordt veel gebouwd aan de wegen in Nederland. Met regelmatig vernieuwende ontwerpen. De weggebruiker staat aan de start van een project vaak centraal maar is bij oplevering vaak vergeten. Tenminste, getuige de onhandigheden in gebouwde infrastructuur en gebrek aan communicatie over nieuwe structuren.

Blijf in je baan!

In Zuid-Holland zijn onlangs twee geregelde turbopleinen gebouwd. Een geregeld turboplein is een gelijkvloerse kruispuntoplossing met een grote afwikkelcapaciteit die gebaseerd is op het principe van een turborotonde waarbij het verkeer met verkeerslichten wordt geregeld. Kort door de bocht gezegd: een turborotonde zo complex en groot dat deze met verkeerslichten geregeld wordt. Vanuit de meeste richtingen komen vijf stroken uit op het plein. De bouw van de pleinen was ingezet om de weggebruiker gemak te bieden. In de maanden na de ingebruikname bleek dat weggebruikers foutieve bewegingen maakten op het plein. Er werd zelfs tegen het verkeer in gereden. Door de enorme omvang van het plein hebben weggebruikers moeite te herkennen of het een kruispunt of een rotonde betreft. De omgeving bood daarvoor te weinig informatie.

Het gemak van een turboplein is de juiste baan kiezen en daar in blijven zorgt er eenvoudig voor dat je bij de juiste afslag aankomt. Weggebruikers weten dit niet. Niet verwonderlijk, want na de aanleg van de pleinen heeft de weggebruiker geen handleiding gekregen. Misschien was het voldoende geweest om voor de pleinen een bordje te plaatsen: "Blijf in je baan!".

Belijning geeft snelheid aan

Hoe hard je mag rijden wordt verteld door een bord met daarop de gewenste snelheid. Of door een bijvoorbeeld een bordje "einde bebouwde kom". Vaak staat dit bordje vlak bij een rotonde, en wordt gemist omdat op zo'n locatie de aandacht naar de linkerkant van de weg gaat. Evenzo, in 30 km-zones worden bordjes met "30" vaak vlak na een afslag geplaatst waar aandacht voor fietsers en voetgangers nodig is. De nieuwe belijning op de wegen maakt het makkelijker voor de weggebruiker. Aan de belijning is te herkennen hoe hard op een weg gereden mag worden. Bijvoorbeeld een dubbele streep met daartussen een groen vlak in het midden van de weg betekent: u mag hier 100. Dit werd niet gecommuniceerd richting weggebruiker. Weggebruikers zagen nieuwe lijnen op de weg, maar kenden de betekenis ervan niet. Pas na lange tijd is besloten de weggebruiker op grote schaal te informeren door middel van een folder.

Informeren

De overheid vergeet de weggebruikers te informeren, maar zou dat wel moeten doen. Bijvoorbeeld door de verantwoordelijkheid te nemen jaarlijks alle rijbewijsbezitters bij te praten over de nieuwigheden op de weg.