

Assessment Verkeersveiligheid: impact van nieuwe wegsituaties op beleving en gedrag van gebruikers

Reinoud Nägele
(*Royal HaskoningDHV*)

Maria Kuiken
(*Royal HaskoningDHV*)

Johann Schouten
(*Royal HaskoningDHV*)

Samenvatting

De gemeente Delft heeft Royal HaskoningDHV gevraagd de verkeersveiligheid van verschillende - tijdelijke en afgeronde- situaties in kaart te brengen. Daarnaast is gevraagd wat er gedaan kan worden om de beleving en het gedrag van weggebruikers positief te beïnvloeden. Om antwoord te geven op deze vragen is een Assessment Verkeersveiligheid uitgevoerd, waarin de wegsituaties en maatregelen vanuit het perspectief van de weggebruiker worden geanalyseerd. Het assessment houdt in dat een situatie vanuit drie perspectieven wordt bekeken en beoordeeld: (1) het verkeerskundig ontwerp perspectief, (2) het gedragskundig perspectief en (3) het perspectief van verschillende gebruikers (beleving). Met behulp van deze complementaire werkwijze beoordelen we de impact van wegsituaties en maatregelen op waarneming, cognitieve belasting, emotie en gedrag.

Trefwoorden

verkeersgedrag, subjectieve verkeersveiligheid, wegontwerp, beoordelingsmethodiek

1. De vraag: hoe zijn wegsituaties en maatregelen vanuit het perspectief van de weggebruiker te beoordelen?

In gemeenten wordt regelmatig hard gewerkt aan verbetering van belangrijke infrastructuur en gaat de boel op de schop. Door deze werkzaamheden ontstaan er tijdelijke en nieuwe situaties waarmee de verschillende weggebruikers om moeten (leren) gaan. Ondanks het volgen van richtlijnen en eventueel toegenomen objectieve verkeersveiligheid, bestaat bij de gemeente Delft de indruk dat er onder bewoners en weggebruikers soms onvrede is over maatregelen, en dat het gevoel van veiligheid onder druk staat. Voor veel gemeenten zal dit spanningsveld tussen bedoeling van maatregelen en het gedrag en beleving van gebruikers in de praktijk herkenbaar zijn. Royal HaskoningDHV heeft de verkeersveiligheid van verschillende - tijdelijke en afgeronde- situaties in Delft in kaart gebracht. Het doel was antwoorden te vinden op verschillende vragen:

- Hoe worden de tijdelijke en bestaande wegsituaties beleefd en tot welk gedrag kan dit leiden?
- Zijn er elementen in de verkeerssituatie die bij de beleving van de veiligheid een dominante rol spelen?
- Wat kan er worden gedaan om de beleving en het gedrag van de weggebruikers positief te beïnvloeden?
- Welke verkeerskundige veiligheidsknelpunten dan wel aandachtspunten zijn er op locaties?

2. Aanpak: assessment verkeersveiligheid

Om antwoord te geven op deze vragen heeft Royal HaskoningDHV een *assessment verkeersveiligheid* uitgevoerd. De methodiek houdt in dat een situatie vanuit drie perspectieven wordt bekeken en beoordeeld: (1) het verkeerskundig ontwerp perspectief, (2) het gedragskundig perspectief en (3) het perspectief van verschillende gebruikers (beleving). Met behulp van deze complementaire werkwijze beoordelen we de impact van wegsituaties en maatregelen op waarneming, cognitieve belasting, emotie en gedrag.

Op drie manieren verzamelen we gegevens en waarnemingen: (1) een verkeerskundige schouw van de situatie en – indien van toepassing - het ontwerp, (2) een gedragskundige observatie en analyse uitgevoerd door verkeerspsychologen, en (3) een belevingsonderzoek onder weggebruikers en betrokkenen (bijvoorbeeld door middel van straatgesprekken, een focusgroep of een internetvragenlijst).

De verschillende inzichten die zijn opgedaan worden aan elkaar gespiegeld in ‘casebesprekingen’ met het team. Ook kunnen inzichten en waarnemingen van de deskundigen worden voorgelegd aan gebruikers in een focusgroep.

3. Conclusie

Conclusie is dat met een relatief lichte inspanning de inzichten van verkeerskundigen, gedragskundigen en de gebruikers worden gecombineerd en kunnen leiden tot het best mogelijke inzicht.

In de concrete casus van Delft heeft het geleid tot conclusies en aanbevelingen om de beleving en het gedrag van de weggebruikers positief te beïnvloeden. Hier worden enkele voorbeelden genoemd:

- Veel meer aandacht besteden aan het weghalen van oude markering en het helder houden van de nieuwe markering. De borden hebben veel minder toegevoegde waarde. Het onderzoek is neergelegd in het ambtelijk overleg "Tijdelijke Inrichting Openbare Ruimte" voor het Spoorzonegebied. De conclusies en aanbevelingen worden meegenomen bij het ontwerpen van tijdelijke situaties. Belijning (en demarkeren ervan) is één van de speerpunten bij huidige en toekomstige tijdelijke situaties in de gemeente.
- Een overkill aan informatie langs de weg. Er wordt geprobeerd teveel te regelen door middel van borden, terwijl goede markering belangrijker is dan informatie langs de weg. Er wordt beter gelet op de kwaliteit van de belijning. Bebording kan echter niet altijd achterwege gelaten worden, omdat er vaak een juridische grondslag en verplichting is voor de wegbeheerder.



Tijdelijke situaties in Delft

- De situatie is gecompliceerd.. Er staan veel borden, paaltjes en dergelijke. De fietsers zijn te gast op het voetpad en dat in beide richtingen. Ook bromfietsers gebruiken het voetpad. Hier komt bij dat het een hoofdfietsroute betreft. Het is erg druk, zowel wat betreft fietsers als automobilisten. Toch lijkt het allemaal goed te verlopen. Automobilisten rijden over het algemeen langzaam en vergevingsgezind. Iedereen past zich aan en stelt zich flexibel op.
- Vanuit Zuidwal is de situatie minder voor de hand liggend en wordt onnatuurlijk gedrag gevraagd van de fietsers; zij zoeken dan ook hun eigen weg (ongeveer 50-60% gaat tussen de rood-witte paaltjes door en steekt over naar het fietspad aan de overzijde). Door middel van barriers en belijning duidelijk maken wat van (brom) fietsers, voetgangers en

automobilisten wordt verwacht. Gebruik weinig bewegwijzering en aanduidingen, maar laat geleiding zoveel mogelijk plaatsvinden door markering en fysieke compartimentering.

- Als er aanwijzings- of routeborden worden geplaatst dan moeten dit grote en duidelijk leesbare borden zijn. Deze informatie zou goed toegankelijk moeten zijn ruim voordat men de situatie in rijdt. Bij voorkeur met gelegenheid om te stoppen om de afgebeelde situatie even in zich op te kunnen nemen.
- Meer communiceren, bijvoorbeeld in huis aan huisblad. Er is bijvoorbeeld behoefte aan informatie over hoe lang een bepaalde situatie duurt en wanneer wat plaatsvindt. Ook advies over nieuw te volgen routes. De mogelijkheden van het beter informeren van de weggebruiker op de plek van de wegwerkzaamheden zelf, is Delft aan het onderzoeken.
- Het is belangrijk om het gemotoriseerd verkeer te ondersteunen bij het opmerken en kunnen anticiperen op fietsers op Delflandplein, in het bijzonder op fietsers die van rechts komen. Delft onderzoekt momenteel de aanbeveling om plateaus aan te brengen met extra markering ter hoogte van de fietsoversteken, om zo de zichtbaarheid van fietsers te vergroten. Deze oplossing heeft Delft ook met Veilig Verkeer Nederland besproken en zij staat daar positief tegenover.

<http://ris.delft.nl/document.php?m=1&fileid=70431&f=92fa5fc1fa1a2357e0eb6a030931b6ce&attachment=1&c=33737>