



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Wegontwerp Nederlandse Auto(snel)wegen

Focusgroep onder vrachtwagenchauffeurs

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



**Het wegontwerp van de Nederlandse auto(snel)wegen,
beoordeeld door vrachtwagenchauffeurs**

Focusgroep onder vrachtwagenchauffeurs

Datum 15 januari 2010
Status Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat – Dienst Verkeer en Scheepvaart
Informatie	Loes Aarts
Telefoon	088-7982401
Uitgevoerd door	GfK
Opmaak	Rijkswaterstaat – Dienst Verkeer en Scheepvaart
Datum	Januari 2010
Status	Definitief
Versienummer	2

Inhoud

1	Verantwoording 6
1.1	Inleiding 6
1.2	Doelstelling 6
1.3	Onderzoeksmethode 6
1.4	Selectie respondenten 6
1.5	Doelgroep 7
1.6	Uitvoering vn het onderzoek 8
1.6	Rapportage 8
2	Rapportage 9
2.1	Algemene ervaringen op Nederlandse auto(snel)wegen 9
2.2	Bochten 10
2.2.1	Bochten in op- afritten en verbindingswegen 10
2.2.2	Bochten op de snelweg 12
2.2.3	Verbeterpunten en wensen 13
2.3	Uitwisselstroken 13
2.3.1	Weefstroken en in- en uitvoegstroken 13
2.3.2	Verbeterpunten en wensen 15
2.4	Pechsituaties 16
2.4.1	Pechhaven versus pechstrook 16
2.4.2	Verbeterpunten en wensen 17
2.5	Toename vrachtverkeer 17
2.5.1	Colonne- en clustervorming 17
2.5.2	Verbeterpunten en wensen 18
2.6	Weggedrag andere weggebruikers 18
2.6.1	Wegmisbruik 18
2.6.2	Verbeterpunten en wensen 18
3	Conclusies en aanbevelingen 19

1 Verantwoording

1.1 Inleiding

Rijkswaterstaat heeft de ontwikkeling tot een publieksgerichte netwerkmanager hoog in het vaandel staan. De behoefte van de gebruiker staan daarbij centraal. In september heeft GfK daartoe in opdracht van Rijkswaterstaat een Gebruikerstevredenheidsonderzoek (GTO) uitgevoerd over het hoofdwegennet in Nederland.

Naast het kwantitatieve onderzoek, heeft GfK aanvullend een focusgroep onder vrachtwagenchauffeurs uitgevoerd. Dit onderzoek geeft inzicht in wensen en verbeterpunten met betrekking tot een viertal onderwerpen:

- Bochten
- Uitwisselstroken
- Pechhavens
- Colonnevorming

1.2 Doelstelling

Het doel van het onderzoek kan als volgt worden beschreven:

"Het door vrachtwagenchauffeurs als bijzondere gebruikersgroep laten benoemen van verbeteringen in het wegontwerp van de Nederlandse auto(snel)wegen."

1.3 Onderzoeksmethode

Om een antwoord te krijgen op de geformuleerde doelstelling is kwalitatief onderzoek een geschikte methode. Kwalitatief onderzoek geeft een diepgaand beeld van de belevingswereld van de vrachtwagenchauffeur. Zo kunnen onder andere wensen en behoeften ten aanzien van het wegontwerp van het Nederlandse auto(snel)wegen) achterhaald worden.

De focusgroep heeft plaatsgevonden ten kantore van GfK te Dongen. De focusgroep duurde ongeveer 1½ uur en werd gehouden aan de hand van een gesprekspuntenlijst die in overleg met Rijkswaterstaat is opgesteld (zie hiervoor bijlage 1).

1.4 Selectie respondenten

Ten behoeve van de selectie van de respondenten is gebruik gemaakt van het GfK Online panel, een representatieve afspiegeling van de Nederlandse populatie. GfK beschikt over diverse consumentenpanels die op regelmatige basis worden geraadpleegd ten behoeve van verschillende continue en ad hoc onderzoeken.

1.5 Doelgroep

De focusgroep bestond uit vrachtwagenchauffeurs. Een screening op het GfK Online panel is gehouden om een selectie te maken van vrachtwagenchauffeurs die (vrijwel) dagelijks gebruik maken van de Nederlandse auto(snel)wegen. Hierbij werd gefocust op chauffeurs die gebruik maken van de volgende wegen: A1, A15, A16, A50 en A67. Daarnaast zijn ook de vrachtwagenchauffeurs uit het GTO dat in september 2009 werd uitgevoerd gevraagd om deel te nemen.

De focusgroep die op deze manier werd geworven, bestond uiteindelijk uit 10 chauffeurs in de leeftijd 37 tot 55 jaar. Vrijwel iedereen zit al jaren met de vrachtwagen op de weg en alle deelnemers hebben derhalve veel ervaring met het onderwerp (zie onderstaande tabellen).

Respondent	Leeftijd	Ervaring	Goederen	Type vervoermiddel
1	49 jaar	30 jaar	Stukgoed + Containers	Trekker met oplegger
2	50 jaar	32 jaar	Speciaal Transport	LZW
3	47 jaar	25 jaar	Droge Bulk	Trekker met oplegger
4	37 jaar	18 jaar	Droge Bulk	Trekker met oplegger
5	47 jaar	23 jaar	Containers	Trekker met oplegger
6	38 jaar	4 jaar	Containers	Trekker met oplegger
7	48 jaar	10 jaar	Stukgoed + Containers	Trekker met oplegger
8	54 jaar	35 jaar	Stukgoed	Trekker met oplegger
9	55 jaar	35 jaar	Stukgoed	Trekker met oplegger
10	45 jaar	25 jaar	Droge Bulk	Trekker met oplegger

Respondent	Over welke snelweg rijdt u het meest (max 3)			A1	A15	A16	A50	A67
1	A4	A16	A58	(vrijwel) nooit	2-3 keer per maand	(vrijwel) elke dag	(vrijwel) nooit	(vrijwel) nooit
2	A27	A50	A58	2-3 keer per maand	1 keer per maand	1 keer per maand	(vrijwel) elke dag	2-3 keer per maand
3	A27	A58	A59	(vrijwel) nooit	1 keer per maand	(vrijwel) elke dag	(vrijwel) elke dag	2-3 keer per maand
4	A1	A15	A50	(vrijwel) elke dag	(vrijwel) elke dag	wekelijks	wekelijks	wekelijks
5	A12	A15	A16	2-3 keer per maand	(vrijwel) elke dag	(vrijwel) elke dag	2-3 keer per maand	2-3 keer per maand
6	A2	A67	A73	(vrijwel) nooit	(vrijwel) nooit	1 keer per maand	1 keer per maand	(vrijwel) elke dag
7	A12	A15	A73	(vrijwel) nooit	wekelijks	2-3 keer per maand	wekelijks	wekelijks
8	A2	A16	A58	2-3 keer per maand	(vrijwel) elke dag	(vrijwel) elke dag	2-3 keer per maand	2-3 keer per maand
9	A2	A16	A59	(vrijwel) nooit	2-3 keer per maand	(vrijwel) elke dag	2-3 keer per maand	2-3 keer per maand
10	A27	A58	A59	(vrijwel) nooit	(vrijwel) nooit	(vrijwel) elke dag	(vrijwel) elke dag	2-3 keer per maand

1.6 Uitvoering van het onderzoek

De focusgroep is gehouden op dinsdag 17 november van 19.30 uur tot 21.00 uur bij GfK PS te Dongen. De groep werd geleid door een ervaren moderator. Aan de hand van een gesprekspuntenlijst kwamen vier verschillende onderwerpen met betrekking tot het wegontwerp aan de orde:

- Bochten
- Uitwisselstroken
- Pechhavens
- Colonnevorming

Als dank voor hun deelname ontvingen de deelnemers een Irischeque ter waarde van 25 euro en een reiskostenvergoeding.

1.7 Rapportage

Hoofdstuk 2 van dit rapport bevat de resultaten van de focusgroep. Hoofdstuk 3 beschrijft de algehele conclusies en aanbevelingen.

In de tekst van het rapport zijn – daar waar nuttig en interessant – citaten van de respondenten opgenomen. Deze citaten staan steeds afgedrukt in *italic* en staan tussen aanhalingstekens.

De open interviewtechniek die is gebruikt geeft goed inzicht in wat er leeft bij de chauffeurs en welke wensen en verbeterpunten zij graag zouden willen zien. Omwille van de leesbaarheid is het rapport in de stellende vorm geschreven. De lezer dient zich echter te bedenken dat kwalitatief onderzoek indicatief van aard is en dat op grond van de resultaten geen cijfermatige conclusies getrokken kunnen worden.

2 Rapportage

2.1 Ervaringen Nederlandse snelweg in het algemeen

Eerste reactie

De eerste reacties zijn met name gericht op de drukte op de Nederlandse auto(snel)wegen. De chauffeurs geven aan, de volgens hen toegenomen drukte met name te ervaren door:

- Het dichtslibben van de wegen;
- De vele files;
- Algehele toegenomen agressie / mentaliteitsverandering;
- Onbegrip van automobilisten jegens de vrachtwagens (geen begrip door gebrek aan kennis over bijvoorbeeld de langere remweg van vrachtwagens).

De drukte wordt met name hinderlijk ervaren in combinatie met "*de mentaliteitsverandering*" van de samenleving. Zo geeft men aan dat er gevaarlijke situaties ontstaan bij in- en uitvoegen, omdat de *luxewagens* (automobilisten) altijd voor vrachtwagens proberen te komen.

"Dat is de mentaliteit een beetje op de weg. Alles wat vrachtwagen is dat moet je voorbij zien te komen want het is traag."

De chauffeurs geven aan correct te rijden en vaak hinder te ervaren van automobilisten. Automobilisten overzien, volgens de chauffeurs, niet wat de consequenties zijn van hun rijgedrag. Veel onveilige situaties ontstaan doordat er geen rekening gehouden wordt met de gevolgen die een actie heeft voor de bestuurders van een vrachtwagen.

Andere ervaringen

Na doorvragen komen ook een aantal andere ervaringen aan bod waarbij te krappe bochten en te korte in- en uitvoegstroken worden beschreven. Eén van de chauffeurs tekent hierbij als voorbeeld het knooppunt Hooipolder (A27), andere beamen dat dit een lastige bocht is.

"Er is te weinig ruimte voor een vrachtwagen om een bocht te nemen. Hij kan daardoor het overige verkeer in gevaar brengen. Het is niet slim geregeld daar."



Afbeelding 1: knooppunt Hooipolder

2.2 Bochten

2.2.1 *Hoe schat de chauffeur een bocht in en op welke kenmerken van deze bochten in op- afritten en verbindingswegen let hij daarbij?*

Het "gevoel met de wagen" speelt een belangrijke rol bij vrachtwagenchauffeurs wanneer gevraagd wordt naar de manier waarop ze bepalen een bocht te nemen. Dit gevoel gaat volgens een respondent samen met ervaring, echter één van de respondenten geeft aan dat ervaring ook een gevaar kan opleveren:

"Het is juist een gevaar als je er te vaak komt. Dat is hetzelfde als de bocht bij de A16/A59. Als je er dikwijls komt dan kun je er met 70-80 doorheen wat uiteindelijk ook gevaarlijk is."

Het is voor de chauffeurs lastig te omschrijven wat ze al jaren op routine doen. Toch lukt het een enkeling in deelstappen uit te leggen waar hij op let, de rest herkent zich in deze beschrijving:

Aangegeven wordt dat het belangrijk is op tijd vaart te minderen, de lading gaat immers naar buiten drukken en op het moment dat er geremd moet worden, kan de lading naar voren schuiven. De chauffeurs kijken vooruit de bocht door om te bepalen hoe deze loopt en met welke snelheid ze de bocht door kunnen. Er wordt dan sterk op de belijning gelet.

"Je ziet toch als je aan komt rijden wat die bocht doet."

Op dat moment wordt de snelheid bepaald. Een chauffeur is vaak voor de bocht of afslag in zijn hoofd al met de bocht bezig.

Op de vraag waarop ze letten wanneer ze "door de bocht heen kijken", komen de volgende punten naar voren:

- Belijning
- Begroeiing
- Borden / markering

Belijning

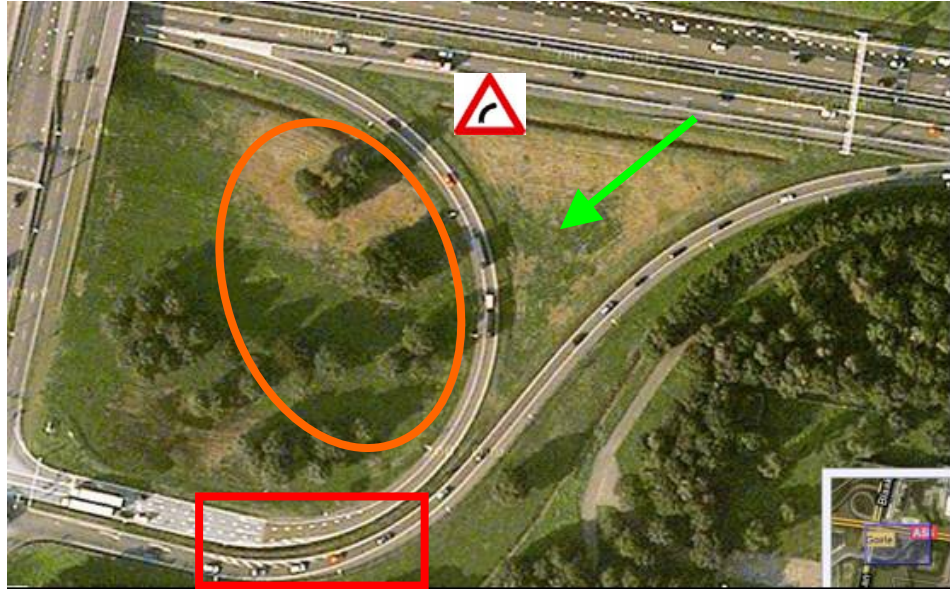
Belijning wordt gelezen als de te volgen rijroute – het bochtverloop. Belijning wordt genoemd bij de vraag naar verduidelijking waarop het "gevoel" gebaseerd is. Men geeft aan te letten op de belijning aangezien deze een indicatie geeft, hoe de bocht verloopt. Voorkeur voor binnenste of buitenste belijning wordt niet specifiek gegeven:

"Je kijkt zo ver mogelijk vooruit en je kijkt naar de lijnen op de weg."

Begroeiing

De begroeiing speelt een belangrijke rol. Chauffeurs geven niet expliciet aan veel vaart te minderen als voorzorg op wat komen gaat wanneer zij de bocht ingaan. Men gaat dus blijkbaar uit van een bepaalde standaard van het verloop van een. Uitzonderingen worden als extra gevaarlijk ervaren. Daarom is het voor de chauffeurs zo belangrijk om de gehele bocht te overzien. Behalve het verloop van de bocht, wil men ook eventuele drukte/filevorming aan het einde van een afrit op

voorhand zien aankomen. Bij het tonen van de onderstaande situatie viel het de chauffeurs allemaal meteen op dat de begroeiing het zicht belemmert.



Afbeelding 2: A58 ter hoogte van Goirle

Op het moment dat de chauffeur de bocht inrijdt zou er geen hoge begroeiing mogen staan in de cirkel:

"Bij deze situatie is het gevaar dat er geen doorstroom is bij het stoplicht, ook is er geen goed zicht waardoor je halverwege in de bocht moet afremmen."

Begroeiing op de plek van de pijl is daarentegen geen probleem, omdat dit niet het zicht op de bocht belemmert.

Bochtverloop

Groot nadeel van een bocht is wanneer deze niet in een 'vloeiende lijn' loopt, dat wil zeggen wanneer deze na het einde toe scherper wordt. Zeker in combinatie met slecht zicht kan dit gevaarlijker situaties opleveren:

"Een bocht moet vloeiend lopen. Een goed voorbeeld [toevoeging: van hoe het niet moet] hiervan is bij Bergen op Zoom de A58. Je mag met 50 die bocht in maar halverwege die bocht wordt hij scherper, er zit dan een knik in. Als je de bocht kent maakt het niet uit, maar ben je er niet op berekend dan gaat 'hij' om."

Ook de getoonde bocht (zie afbeelding 2) wordt als niet vloeiend bestempeld. Naar het eind toe wordt de bocht scherper met name op het moment dat er voorgesorteerd dient te worden voor rechts afslaan (zie rechthoek).

De chauffeurs spreken over het gevaar van filevorming aan het einde van een afrit bij de verkeerslichten. Er is in dit voorbeeld sprake van slecht (over) zicht, een knik in de bocht én op het einde een plotselinge stop. De snelheid waarmee alle chauffeurs het gevaar op het einde van dit voorbeeld herkennen duidt erop dat dergelijke situaties sterk leven onder de chauffeurs.

Bebording

Indien een bocht echt gevaarlijk is verwachten de chauffeurs een duidelijke waarschuwing door middel van borden. De waarschuwing kan het beste aan het begin van de bocht aan de linkerkant staan (zie afbeelding 2). Ook een bord met adviessnelheid wordt door een chauffeur genoemd. De waarschuwing moet opvallen met bijvoorbeeld led-verlichting en de borden moeten ook begrijpelijk zijn voor buitenlandse chauffeurs.

2.2.2

Bochten op de snelweg

Een lange vloeiende bocht is de meest ideale bocht op de snelweg. Men hoeft geen snelheid te minderen en de wagen blijft moeiteloos 100% onder controle. Lang niet altijd wordt hier aan voldaan. De chauffeurs geven aan dat er met hen niet altijd rekening gehouden wordt. Illustratief is het volgende voorbeeld dat door één van de chauffeurs wordt aangehaald:

"Ik heb nog een mooi voorbeeld van een bocht waar ze niet over nagedacht hebben. Bij de A16/A20 daar is een aparte baan voor de vrachtwagens en 2 aparte banen voor de luxewagens. Bij de gewone banen kun je er met 70 door heen bij de vrachtwagenbocht is het 50 km p/u en zit er nog een vervelende knik in. Daar is niet over nagedacht het is gewoon heel gevaarlijk."

Verkanting

Verkanting van de bocht wordt met gemengde gevoelens ontvangen. De één is positief:

"Als er een helling in zit vind ik fijner."

De ander vindt het hinderlijk door overcompensatie van de modernere luchtvering bij het uitkomen van de bocht.

"Door de luchtvering wordt het gecompenseerd, maar dan wip je op als je weer recht rijdt."

Een ander nadeel aan de 'tarzanbocht', is dat bij gladheid en lage snelheid de vrachtwagen naar het laagste deel van de weg neigt te schuiven. Dit nadeel aan een dergelijke bocht zorgt ervoor dat alle chauffeurs aangeven toch de voorkeur te hebben voor een langere vloeiende bocht en niet voor een bocht met verkanting:

"De bocht langer door laten lopen. Als het ijzelt en je gaat schuiven dan ga je met de vrachtwagen door en kom je overal tegenaan omdat er een helling in de bocht zit."

Het lijkt erop dat deze angst hypothetisch is en meer op gevoel gebaseerd. Geen enkele chauffeur geeft aan dit daadwerkelijk meegemaakt te hebben.

2.2.3 *Wensen en verbeterpunten*

Algemene voorkeur wordt gegeven aan een lange vloeiende bocht; een 'knik' op het einde wordt door de vrachtwagenchauffeurs als uiterst gevaarlijk ervaren. Indien er door ruimtegebrek niet aan deze voorkeur kan worden voldaan is het belangrijk dat een chauffeur goed 'door de bocht heen kan kijken'. Aspecten die hier met name naar voren kwamen zijn:

- Geen begroeiing: faciliteer vrij zicht op het verloop van de bocht.
- Waarschuwen door middel van borden: indien een bocht niet vloeiend loopt kan door middel van bebording (voor een scherpe bocht of borden met een adviessnelheid) hiervoor gewaarschuwd worden.

Verkanting in de bocht wordt niet enthousiast onthaald. Bij gladheid levert dit namelijk gevaarlijke situaties op doordat de vrachtwagen bij lage snelheid zoals bij filevorming, gaat schuiven.

2.3 **Uitwisselstroken**

2.3.1 *Weefstroken en in- en uitvoegstroken*

Daar waar bij weefstroken verschuivingen zowel van links naar rechts als rechts naar links mogelijk zijn, gaat het bij in- en uitvoegstroken om eenzijdige verschuivingen. Er heerst echter een algemeen beeld bij de chauffeurs dat weefstroken en in- en uitvoegstroken over het algemeen te kort zijn. Het invoegend verkeer heeft niet genoeg tijd om snelheid te maken, en het verkeer dat op de rechterrijstrook rijdt krijgt (of neemt) onvoldoende tijd om te anticiperen. Eén chauffeur oppert dat het verkeer ook niet probeert genoeg snelheid te maken maar meteen invoegt op het moment dat er ruimte is, geen rekening houdend met de vrachtwagens erachter met meer snelheid en een langere remweg. Twee chauffeurs geven aan dat de situatie bij knooppunt Hoevelaken problemen oplevert. Hier is veel te weinig ruimte om in te kunnen voegen. In het algemeen zijn de chauffeurs het er over eens dat de uitwisselstroken in Nederland te kort zijn.

"Op het laatste moment willen auto's er nog tussen waardoor ik moet remmen. Het optrekken duurt dan veel langer."

Een ander bijkomend probleem zijn de "wegmisbruikers", de leasebakken die doelbewust overal tussendoor rijden om tijd te winnen (de luxe lease wagens), en de "prutsers", zij die meteen invoegen zodra het fysiek kan zonder de gehele invoegstrook te gebruiken. Zoals blijkt uit onderstaande quote's is de onvrede over uitwisselstroken met name groot met betrekking tot verkeerssituaties die hierdoor ontstaan:

"Als wij in willen voegen zien de luxewagens ons aankomen en die willen ons voor zijn waardoor ze meer snelheid kunnen maken maar waardoor je niet kunt weven."

"Als je een cabine voorloopt dan doet een luxewagen er alles aan doen om er voor te komen, dan gaat het dus fout."

"Iedereen weet wat ritsen is, niemand doet het."

De ideale situatie

De situatie bij knooppunt De Baars wordt omschreven als een voorbeeld van hoe het wel goed is aangegeven. Hier geeft de meerderheid van de chauffeurs aan dat het goed geregeld is. Het verkeer bij knooppunt De Baars (A58) krijgt voldoende tijd om van rijbaan te veranderen, bovendien is het daar erg goed aangegeven volgens meerdere chauffeurs die deze situatie kennen. Hierdoor weet men ver van tevoren naar welke rijbaan men moet opschuiven, waarna er ook daadwerkelijk tijd is om dit op een veilige manier te doen.



Afbeelding: knooppunt Hoevelaken



Afbeelding: knooppunt De Baars

Dode hoek

Buiten dat de chauffeurs de uitwisselstroken doorgaans te kort vinden, heeft men bij een weefstrook ook te maken met een dode hoek. Door de chauffeurs wordt aangegeven dat het lastig is voor een chauffeur van een vrachtwagen om bij het weven naar rechts te sturen. Hier is de dode hoek groter en kost voor een chauffeur meer energie. Eén chauffeur noemde weefstroken en splitsingen zelfs 'kamikaze'. De overige chauffeurs beaamden dit. Men ervaart deze verkeerssituaties als risicovol.

"Van rechts naar links is veiliger, andersom zit je met een grote dode hoek."

"Van links naar rechts gaan kost mij meer energie en oplettendheid omdat je zachter moet rijden."

"Ik stuur altijd zachter aan naar rechts dan naar links."

Ondanks dat het laatste decennium weefstroken steeds meer aangelegd worden, geven de chauffeurs aan liever aparte in- en uitvoegstroken te zien.

Oplossingen invoegproblematiek

Er zijn 3 mogelijk oplossingen met betrekking tot de uitwisselstroken 3 die de invoegproblematiek zouden kunnen voorkomen:

1. Een minimale lengte van in- en uitvoegstroken van 600 tot 1.000 meter met daarbij tijdige bewegwijzering is volgens de chauffeurs erg belangrijk. Kanttekening is dat 600 meter volgens veel chauffeurs nog aan de korte kant is.
2. Scheiden van in- en uitvoegstrook. Een aparte invoegstrook, gevolgd door een apart uitvoegstrook.
3. Rijbaanscheiding. Een aparte baan voor rechtdoorgaand verkeer, terwijl verkeer dat afslaat op de meest rechtse rijbaan blijft.

De tweede oplossing wordt door alle chauffeurs gezien als belangrijke oplossing voor het probleem dat het weven oplevert. Ook de laatste oplossing krijgt bij de chauffeurs veel handen op elkaar. Op de vraag of dit wel een realistische oplossing is, antwoordt de meerderheid te denken van wel.

"De oplossing is een aparte rechtse baan voor het uitvoegende verkeer, gescheiden van de hoofdrijbaan."

De beste optie zou daarbij zijn om de banen fysiek van elkaar te scheiden bijvoorbeeld door middel van een vangrail. Echter er wordt ook beseft dat dit vaak niet haalbaar is. Een andere oplossing wordt aangedragen door één van de chauffeurs:

"Het zou een oplossing kunnen zijn als je op tijd kunt wisselen. Je maakt eerst een stuk doorgetrokken streep aan de linkerkant zodat het invoegend verkeer makkelijk in kan voegen, daarna doe je een doorgetrokken streep aan de rechterkant voor de doorstroming. Ook moeten er camera's geplaatst worden en kijken of het verkeer zich houdt aan de verkeersregels en niet over de doorgetrokken streep gaat. Wanneer men wel de fout in gaat wordt men bekeurd en na 2 keer doen ze het niet meer."

2.3.2 *Verbeterpunten en wensen*

Een drietal wensen komt duidelijk uit de focusgroup naar voren met betrekking de uitwisselstroken. De eerste wens is het verlengen van de in- of uitvoegstroken. De tweede wens die genoemd wordt is het scheiden van de in- en uitvoegstrook. Dit zorgt ervoor dat er meer tijd is om op snelheid te komen. Ook heeft men de tijd om borden te bekijken en te bepalen wat men moet doen, dit voorkomt gehaast in- of uitvoegen om toch een bepaalde richting op te kunnen.

De laatste wens is het scheiding van de baan voor doorgaand rijverkeer met het verkeer dat af moet slaan of in moet voegen. Zo kan op deze baan rustig de snelheid worden aangepast en heeft men geen last van luxewagens, die op een "onverantwoorde wijze" willen invoegen.

Uit het enthousiasme voor de laatste twee oplossingen blijkt dat de chauffeur zich met name ergert aan de luxewagens. Er ligt veel gevoel in de geuite oplossingen.

2.4 Pechsituaties

2.4.1 Pechhaven versus pechstrook

De chauffeurs in de focusgroep geven aan niet vaak pech te hebben maar dat pech bij een vrachtwagen vaker grotere consequenties heeft, bijvoorbeeld het afsluiten van een rijbaan. Een pechhaven heeft voor alle chauffeurs de voorkeur boven een vluchtstrook aangezien er bij het gebruik van een vluchtstrook weinig rekening gehouden wordt door het overige verkeer. Alle chauffeurs beoordelen de vluchtstrook dan ook als levensgevaarlijk.



Afbeelding: Vluchtstrook



Afbeelding: Pechhaven

"Ik denk dat een pechhaven veiliger is dan een vluchtstrook, want er rijden een heleboel mensen over de vluchtstrook."

"Nu houden ze de vangrail aan als zijkant en nu de streep. Je zit te dicht op de vluchtstrook je ziet niets staan."

"Ik rij zelf ook wel eens over de vluchtstrook. Ik zie dan pas op het laatste moment dat er iemand op de vluchtstrook staat."

De mening van vrachtwagenchauffeurs over pechhavens is wederom dat er te weinig ruimte is voor een vrachtwagen. Met name de breedte van de pechhaven is een vaak genoemd probleem, waar iedere chauffeur zich in lijkt te vinden. Genoemde klachten zijn:

"Je moet aan de bijrijderskant uitstappen anders rijden ze je deur eraf."

"Dit is niet breed genoeg, levensgevaarlijk je kunt niets doen."

In de ideale situatie zou een dergelijk pechhaven 4 meter breed moeten zijn om veilig kleine reparatie werkzaamheden uit te voeren. Bijvoorbeeld veilig de spanbanden opspannen. Daarnaast moet de vluchthaven 200 meter lang zijn aangezien de vrachtwagen 100 meter invoegruimte nodig heeft en ook nog moet optrekken.

De chauffeur heeft liever een paar pechhavens dan over de gehele rijroute een vluchtstrook.

Het feit dat onderhavige pechhavens altijd onder cameratoezicht staan lijkt niet bij iedereen bekend. Ook niet alle chauffeurs zijn ervan op de hoogte dat er een rijstrook wordt afgesloten en dat men onder begeleiding weer de weg op geholpen wordt.

2.4.2 Verbeterpunten en wensen

Pechhavens hebben de voorkeur van de chauffeurs. Wel moeten deze met name worden verbreed. Nadeel van veel pechhavens is dat de chauffeurs aan de rijderkant uit moet stappen. Bovendien is een band aan de bestuurderkant erg moeilijk te verwisselen omdat andere weggebruikers erg dicht langsrijden. De ideale pechhaven is 200 meter lang en 4 meter breed.

2.5 Toename vrachtverkeer

2.5.1 Colonne- en clustervorming

De toename van het vrachtverkeer wordt niet herkend door de meeste vrachtwagenchauffeurs, er wordt met name gerefereerd aan een toename van de "luxewagens." Tijdens vakantieperiodes is er volgens enkele chauffeurs door de afname van het aantal "luxewagens" namelijk wel voldoende doorstroom. Wel geeft een enkele chauffeur aan dat er een toename van vrachtverkeer uit het buitenland is dat in Nederland steeds vaker goederen vervoert. Over het algemeen is men hier niet over te spreken:

"Het neemt op één manier wel toe, je ziet meer buitenlanders en die mogen allemaal meer als wij en dat kan niet. Ze hoeven geen chauffeursdiploma te hebben en een bekeuring kan daar niet verwerkt worden. Ze hebben niet dezelfde rechten als wij."

"Nederlanders zijn in Nederland en in het buitenland de klos. In Nederland worden geen buitenlanders bekeurd."

Eén van de chauffeurs geeft aan dat hij wel begrijpt dat ze hier zijn omdat ze drie keer meer kunnen verdienen. De anderen geven aan dit ook te begrijpen, maar kunnen geen begrip opbrengen voor het feit dat ze "meer rechten hebben."

Het probleem van colonnevorming komt niet spontaan aan de orde. Ook na het noemen van het onderwerp door de moderator blijkt het probleem niet echt te leven. Het is ook niet echt een probleem voor de vrachtwagenchauffeurs:

"Ik heb één motto: lang werk wordt betaald, snelheid niet."

Het probleem van toegenomen drukte wordt eerder toegeschreven als een probleem door de "luxewagens":

"Ze kennen maar één baan en dat is de linkse."

Ook het onderwerp wegwerkzaamheden komt kort aan bod, de mening is dat het vervelend is maar dat wanneer men zich aan de regels houdt er geen grote problemen ontstaan.

2.5.2 *Verbeterpunten en wensen*

Het probleem van colonnevorming wordt door de chauffeurs niet herkend, bovendien zijn de chauffeurs van mening dat dit niet ligt aan de toename van het vrachtverkeer. Het rijden in een colonne of cluster zijn zij dan ook niet als een probleem.

De bestuurders van luxe wagens blijven volgens de chauffeurs te vaak links rijden en daarmee is de colonnevorming ook meteen een probleem dat hoofdzakelijk bij automobilisten leeft. Op dit gebied hebben de vrachtwagenchauffeurs dan ook geen directe wensen of verbeterpunten.

2.6 Weggedrag andere weggebruikers

2.6.1 *Wegmisbruik*

Los van situaties die met het wegontwerp te maken hebben wordt gedurende de discussie met grote regelmaat het weggedrag van andere weggebruikers aan de kaak gesteld. Met name de bestuurders van luxewagens krijgen er van langs. Automobilisten overzien namelijk niet wat de gevolgen van hun acties kunnen zijn met betrekking tot de verkeersveiligheid. De vrachtwagenchauffeurs geven aan niet te vrezen voor hun eigen veiligheid aangezien zij hoog zitten, maar ze vrezen daarbij wel voor de veiligheid van de andere weggebruikers.

Opvallend is ook dat het gedrag van andere weggebruikers leidt tot irritatie bij de chauffeurs waardoor de chauffeurs onverantwoorde acties (menen te moeten) nemen. Wanneer zij geen ruimte krijgen om in te kunnen voegen, besluit men in sommige situaties "*het er maar op de wagen,*" want "*je moet toch iets.*"

2.6.2 *Verbeterpunten en wensen*

Naast oplossingen voor de specifieke situaties, zoals scheiding van in- en uitvoegstroken, opperen de vrachtwagenchauffeurs om meer te controleren. Acties waarbij een automobilist op het laatste moment uitvoegt of juist met een te lage snelheid invoegt vlak voor een vrachtwagen moet worden beboet.

3 Conclusies en aanbevelingen

Het doel van de focusgroup was om op basis van de input van de vrachtwagenchauffeurs zogenaamde "quick wins" te definiëren, verbeterpunten en wensen die op een relatief goedkope wijze doorgevoerd kunnen worden en het wegontwerp voor de vrachtwagenchauffeurs kunnen verbeteren. Gedurende de focusgroup zijn er praktische wensen en verbeterpunten door middel van voorbeelden aan bod gekomen, betreffende de vier op voorhand gedefinieerde onderwerpen; bochten, uitwisselstroken, pechhavens en colonnevorming. De chauffeurs zijn helemaal vrijgelaten in de omvang en grootte van hun oplossingen. Zij hoefden geen rekening te houden met praktische of economische haalbaarheid. Zodoende is een zo helder mogelijk beeld verkregen in de beleving van de chauffeurs. Achter deze praktische wensen en verbeterpunten is duidelijk een aantal zaken te destilleren die voor een vrachtwagenchauffeur enorm van belang zijn, te weten:

- Gedrag van anderen (veiligheid en irritatie)
Veiligheid voor zichzelf en met name de mede weggebruikers is, hoe erg men ook op de luxewagens moppert, voor de chauffeurs het allerbelangrijkste. Het is niet zo dat men met angst en beven in de cabine zit, maar schrik-effecten maken de chauffeurs bijna dagelijks mee. Opvallend is dat men niet aangeeft zijn rijgedrag veel aan te passen. Door toedoen van anderen (luke wagens, maar ook verkeerde wegsituaties) laat men zich soms tot onverantwoorde acties verleiden 'op hoop van zegen invoegen' werd wel eens genoemd.
- Overzichtelijkheid
Een verkeerssituatie, ongeacht welke, moet voor de chauffeurs vooral overzichtelijk zijn. Op stel en sprong reageren en inspelen op een situatie is voor een bestuurder van een vrachtwagen schier onmogelijk. Het gedrag op de weg is dan ook afhankelijk van hoe goed een chauffeur in staat is de situatie te overzien. De, bij het vorige punt genoemde, veiligheid wordt verhoogd naarmate de inzichtelijkheid van de situatie verhoogd wordt.
- Tijd
Om op de juiste manier te kunnen handelen en derhalve geen onveilige situaties te creëren dient een chauffeur de tijd te krijgen om te handelen. Een vrachtwagen kan niet van het ene op het andere moment wisselen van baan. Veiligheid kan worden verhoogd door chauffeurs de tijd te geven zich aan de situatie aan te passen.

Deze drie zaken die voor een chauffeur enorm van belang zijn, kunnen ook worden vertaald naar de onderwerpen die werden behandeld in de focusgroup. Hierna zullen per onderwerp de belangrijkste bevindingen worden aangegeven.

Bochten → Inzichtelijkheid situatie

Een bocht loopt bij voorkeur vloeiend. Mocht dit door ruimtegebrek niet mogelijk zijn dan is het van essentieel belang dat een chauffeur goed door de bocht heen kan kijken. Begroeiing mag daarbij niet te hoog zijn en zeker niet al het zicht op de bocht ontnemen. Dit is een aanpassing die redelijk makkelijk kan worden gedaan en snel resultaat zal opleveren. Ook het plaatsen van waarschuwingen bij een niet vloeiend lopende bocht kan worden aangeraden. Het is namelijk zeer belangrijk dat vrachtwagenchauffeurs niet ineens op de rem moeten trappen, dit heeft namelijk tot gevolg dat lading kan gaan schuiven wat gevaarlijke situaties oplevert.

Bochten:

- Beperk de begroeiing in bochten
- Duidelijke waarschuwingsborden (ook voor buitenlandse chauffeurs)

Uitwisselstroken → Tijdsaspect

Het verlengen van een uitwisselstrook zal het veiliger en makkelijker maken om van rijstrook te wisselen. Bovendien is het scheiden van een in- en uitvoegstrook een goede oplossing om te voorkomen dat het fout gaat tijdens het wisselen. Dit beheersen verkeersdeelnemers over het algemeen niet goed. Er ontstaan vaak gevaarlijke situaties doordat op het laatste moment gewisseld wordt van rijbaan of dat er met te lage snelheid meteen wordt ingevoegd. Een vrachtwagen moet dan afremmen en is veel later op snelheid waardoor opstoppingen ontstaan. Daarnaast is de dode hoek groter indien men bij een weefstrook een baan naar rechts dient op te schuiven.

In de ideale situatie worden in- en uitvoegstroken afgesplitst van het doorgaande verkeer, zo is er voldoende tijd om snelheid te meerderen of juist te minderen. Dit is een opvallende constatering van de chauffeurs aangezien het laatste decennium steeds meer weefstroken zijn aangelegd.

Uitwisselstroken:

- Lengte in- en uitvoegstroken vergroten
- Scheiding in- en uitvoegstrook
- Scheiden invoegend/uitvoegend verkeer van doorgaand verkeer

Pech → Gedrag van anderen (veiligheid)

De chauffeurs spreken hun voorkeur uit voor pechhavens boven vluchtstroken. Deze percipiëren zij als veiliger dan de vluchtstrook, aangezien medeweggebruikers regelmatig over de doorgetrokken streep rijden die de vluchtstrook scheidt van de rijbaan.

Een pechhaven dient echter wel aan een aantal eisen te voldoen: de ideale pechhaven is breder en langer dan nu vaak het geval is. Vier meter breed zou minimaal moeten zijn zodat er veilig aan de linkerkant kan worden uitgestapt. Daarnaast zou de ideale pechhaven 200 meter lang moeten zijn, 50 meter inloop, 50 meter uitloop en 100 meter "parkeer"-ruimte.

Pech:

- Voorkeur voor pechhavens boven vluchtstrook
- Minimaal 4 meter breed
- Minimaal 200 meter lang

Colonnevorming → Geen issue




Colonnevorming wordt door de chauffeurs niet herkend. Het is meer een probleem van automobilisten omdat zij vaak de rechter rijstrook onbenut laten en problemen hebben met het invoegen.


Op dit gebied hebben de chauffeurs ook geen directe wensen of verbeterpunten.

Bijlage

Checklist

Onderwerp	Doelstelling/ antwoord op:	Timing
Introductie <ul style="list-style-type: none"> Voorstellen gespreksleider Alles mag gezegd worden, hou het wel netjes Er bestaan geen goede of foute antwoorden 1,5 uur gesprek 	Introductie & vermijden sociaal wenselijke antwoorden	5 min
Voorstelronde (naam, leeftijd, gezinssituatie, hobby's)	Opwarmen	
Wat zijn jullie ervaring op de Nederlandse auto(snel)wegen (100 of 120 km\h)? <ul style="list-style-type: none"> Algemene reacties. Specifiek in laten gaan op het wegontwerp in al haar facetten (dus los van bebording, VRI's ed.) 	Top of mind: wat zijn de eerste reacties wanneer gevraagd wordt naar ervaring op de weg? Is dit gericht op weggebruik(ers), of ook op wegenbouw? Evoked set: behoren de onderwerpen die later aan bod komen, tot de eerste reactie die door de chauffeurs gegeven wordt?	10-15 min
Uitleg 4 specifieke onderwerpen die aan bod komen in het vervolg van de discussie		
Bochten <ul style="list-style-type: none"> Ervaringen (algemeen) Situatieschetsen / afbeeldingen met voorbeelden: Type bochten: <ul style="list-style-type: none"> Bochten op rechte stukken (dus niet bij afritten e.d.) op de autosnelweg (voldoende ruim of te krap?) Verbindingswegen (van ene snelweg naar de andere) Opritten/afritten Facetten aan de bocht: belijning, indicatiepunten, vorm, adviessnelheden Per situatie: <ul style="list-style-type: none"> Ervaringen (specifiek op situatie/type gericht) Verbeterpunten / wensen 	1. Hoe bepaalt u de rijsnelheid in een bocht? 2. Speelt het rijcomfort en het gedrag van het voertuig hier een rol? Het wegontwerp is gebaseerd op rijcomfort / maximale centrifugale kracht. Indien door de goede vering dit geen rol meer speelt kan het problemen opleveren. 3. Bij het ingaan van een bocht, waarop richt men zich dan voor het inschatten van de grootte en het verloop van de bocht? (binnenste markering, buitenste markering, vangrail, verlichting, bebording e.d.) 4. Wat zou de overheid/Rijkswaterstaat kunnen doen? Wat zijn de wensen? Voorbeelden laten geven	15 min

<p><u>Uitwisselstroken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ervaringen (algemeen) • Lengte voldoende? • Moet er iets veranderd worden aan de bewegwijzering? <p>Situatieschetsen / afbeeldingen met voorbeelden:</p> <p>Type uitwisselstroken (weefstroken, in- en uitvoegstroken)</p> <p>Per situatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ervaringen (specifiek op situatie/type gericht) • Wat doen andere weggebruikers • Verbeterpunten / wensen 	 <ol style="list-style-type: none"> 1. Wat vindt men in het algemeen van de lengte? Heeft men voldoende tijd om in- of uit te voegen? 2. Is de bewegwijzering duidelijk m.b.t het veranderen van rijstrook (met name op het wegdek, maar ook bebording) 3. Wat zijn de ervaringen met andere weggebruikers? Levert het gevaarlijke situaties op en zo ja welke? 4. Wat zou de overheid/Rijkswaterstaat kunnen doen? Wat zijn de wensen? Voorbeelden laten geven 	<p>15 min</p>
<p><u>Pech</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ervaringen (algemeen) <p>Situatieschetsen / afbeeldingen met voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pechstrook • Pechhaven <p>Per situatie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eigen ervaringen en ervaringen met andere weggebruikers (specifiek op situatie/type gericht) • Wat doen andere weggebruikers / Veiligheid • Verbeterpunten / wensen 	  <ol style="list-style-type: none"> 1. Eigen ervaringen bij pech? 2. Waardoor komt pech bij vrachtwagens zo vaak voor? 3. Waardering van pechhavens? Geeft dat een groter gevoel van veiligheid? 4. Wat is een veilige breedte van een vluchtstrook voor het verwisselen van een band bv? 5. Wat zou de overheid/Rijkswaterstaat kunnen doen? Wat zijn de wensen? 	<p>15 min</p>

<p>Toename vrachtverkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ervaringen (algemeen) <p>Situatieschets / afbeeldingen: Colonnevorming</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ervaringen • Hoe anticiperen andere weggebruikers hierop? • Foute inschattingen? • Wat doen de chauffeurs? • Verbeterpunten / wensen 	 <p>1. Wat is de indruk van dit probleem (is dit een probleem en zo ja wat is het probleem precies?)?</p> <p>2. Hoe gaat men zelf met colonnevorming om?</p> <p>3. Hoe gaan andere weggebruikers (collega-chauffeurs, automobilisten) met dit probleem om?</p> <p>4. Wat zou de overheid/Rijkswaterstaat kunnen doen? Wat zijn de wensen?</p>	<p>15 min</p>
<p>Verbeterpunten en wensen</p> <p>Belang toekennen aan verschillende verbeterpunten/wensen (gerelateerd aan de 4 thema's die aan bod zijn gekomen)</p>	<p>Als er beperkt budget zal zijn voor slechts 1 aanpassing, welke aanpassing zou moeten worden doorgevoerd, en waarom?</p> <p>Heeft deze aanpassing te maken met de 4 thema's?</p> <p>Zijn er buiten de thema's aanpassingen nodig?</p>	<p>10-15 min</p>
<p>Afsluiten</p>		

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

januari 2010 | DVS0110RE040