

# Van vier naar zes rijstroken, een verbetering?

(Of: "Hoe RWS de informatiebehoefte van de automobilist vergeet")

Overkomt het u ook wel eens? Je ziet iets wat alledaags lijkt en plotseling valt het absurde op en verzucht je: 'Hoe is dit mogelijk?'. Mij overkwam dit een week geleden. Nu moet u weten dat ik regelmatig over de A1 tussen de Duitse grens en Apeldoorn rijd. Deze weg met 4 rijstroken wordt, in fases, omgebouwd naar 2x 3 rijstroken. Voorwaar geen overbodige actie, op deze belangrijke internationale Oost-West verbinding is de file druk enorm.

Voor deze mega klus heeft Rijkswaterstaat 7 jaar uitgetrokken. Zeg maar 7 jaar met versmalde rijstroken, wisselen tussen de verschillende rijbanen en ander ongemak. Wekelijks zie ik de werkzaamheden vorderen en daardoor hoe de planning in elkaar steekt. Als eerste zijn de nieuwe portalen, u weet wel die wegoverspanningen met de snelheidsbeperkingen, geplaatst. Deze zien er best indrukwekkend uit. Mooie nieuwe brede overspanningen met de snelheidsborden nog netjes ingepakt, waarschijnlijk om deze tegen beschadigingen en weersinvloeden te beschermen.

De oude portalen zijn inmiddels buiten gebruik gesteld en gedeeltelijk verwijderd en de bekende waarschuwingsborden 'Signalering buiten gebruik' geplaatst. Vlak voor Deventer is men al voortvarend begonnen met de voorbereidingen om 4 rijstroken over één baan aan te leggen om zo ruimte te creëren om de andere baan, en enkele viaducten, aan te pakken.

Voor de automobilist betekent dit dat hij nu over een stuk van ongeveer 7 km de snelheid naar 90km/u terug moet brengen en zich over smallere rijstroken moet verplaatsen. Nu is die snelheidsbeperking geen probleem. Op de tijden dat ik daar passeer ben ik al blij als de snelheid 90km/u is, vooraf aan de bouwwerkzaamheden lag die vaak veel lager waarbij de matrixborden vrolijk '70', of erger, '50' aangaven.

Zoals elke ervaren automobilist weet betekent de signalering '70' dat er in de file nog beweging zit, bij de indicatie '50' weet je dat alles stilstaat. Dit lijkt mij een gevolg van een directe koppeling tussen de gemiddelde snelheid op een wegvak en de signalering daarboven.

Nu ken ik de algoritmes niet die RWS toepast op deze signalering, maar het lijkt me zinvol om te sturen op de verkeersintensiteit en de maximum snelheid hiervan te laten afhangen. Zo kun je, in ieder geval gedeeltelijk, beïnvloeden hoe snel files aangroeien door het aantal auto's per tijdseenheid terug te brengen.

Op die manier kun je zelfs bij grote en langdurige wegwerkzaamheden door de maximale snelheid aan te passen de file effecten van een flessenhals als een wegversmalling proberen te beperken.

Hoe is dit mogelijk?, dacht ik een week geleden toen ik weer over de A1 reed. Waarschijnlijk zit er toch iets niet goed in de planning van RWS. Ik zie nieuwe portalen met nog verpakte signalering die onbenut boven de weg staan. Zijn die alleen bedoeld om pas als alles gereed is aangesloten en gebruikt te worden?

Je zou toch verwachten dat de automobilisten juist in de zeven jaar dat deze ellende gaat duren door de wegbeheerder goed geïnformeerd worden om deze weg met alle, verwarrende, veranderingen veilig te kunnen gebruiken?

Ik begrijp dat het extra geld kost om zo af en toe de signalering op een veranderende situatie aan te passen. Deze kosten vallen echter in het niet bij de totale financiële omvang van dit project en vooral de veiligheid die dit voor de automobilisten met zich mee brengt.

Dus RWS, neem in nieuwe aanbestedingen op dat de uitvoerder, samen met RWS, voor een goede signalering dient te zorgen en geef de uitvoerder van dit project de opdracht dit ook hier aan te brengen!

Tenslotte hebben we nog ruim 6 van de 7 jaar te gaan.



Jan W. Veltman

Reageren? [jan.w.veltman@technology2success.nl](mailto:jan.w.veltman@technology2success.nl)

