



Belevingsonderzoek verhoging maximumsnelheid 130 km/h

Onderzoek weggebruikers experimenttrajecten A2, A6, A7 en A16

Datum	September 2011
Status	Definitief

Belevingsonderzoek verhoging maximumsnelheid 130 km/h

Onderzoek weggebruikers experimenttrajecten A2, A6, A7 en A16

Datum	September 2011
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)
Informatie	DVS Loket
Telefoon	088-7982555
Uitgevoerd door	I&O Research
Datum	September 2011
Status	Definitief
Versienummer	1

Inhoud

Samenvatting en conclusies 6

1 Inleiding 15

- 1.1 Achtergronden van de proef 15
- 1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen 15
- 1.3 Onderzoeksopzet 16
- 1.4 Rapportage 17

2 Peiling weggebruikers A7 18

- 2.1 Inleiding 18
- 2.2 Bekendheid van de proef 18
- 2.3 Gedrag rondom maximumsnelheden 19
- 2.4 130 km/h op de A7 21
- 2.5 Informatievoorziening 23
- 2.6 Bebording langs de weg 25
- 2.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid 28
- 2.8 Oordeel over de proef 29

3 Peiling weggebruikers A6 34

- 3.1 Inleiding 34
- 3.2 Bekendheid van de proef 34
- 3.3 Gedrag rondom maximumsnelheden 36
- 3.4 120 of 130 km/h op de A6 38
- 3.5 Informatievoorziening 40
- 3.6 Bebording langs de weg 43
- 3.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid 47
- 3.8 Oordeel over de proef 48

4 Peiling weggebruikers A2 52

- 4.1 Inleiding 52
- 4.2 Bekendheid van de proef 52
- 4.3 Gedrag rondom maximumsnelheden 54
- 4.4 100 of 130 km/h op de A2 57
- 4.5 Informatievoorziening 58
- 4.6 Bebording langs de weg 61
- 4.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid 65
- 4.8 Oordeel over de proef 66

5 Peiling weggebruikers A16 70

- 5.1 Inleiding 70
- 5.2 Bekendheid van de proef 70
- 5.3 Gedrag rondom maximumsnelheden 72
- 5.4 90 of 130 km/h op de A16 74
- 5.5 Informatievoorziening 76
- 5.6 Bebording langs de weg 79
- 5.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid 83
- 5.8 Oordeel over de proef 83

Samenvatting en conclusies

Inleiding

In 2011 heeft I&O Research een onderzoek gehouden onder weggebruikers van vier Nederlandse snelwegtrajecten. Op deze trajecten houdt Rijkswaterstaat een proef met het (dynamisch) verhogen van de maximumsnelheid naar 130 km/h. De volgende trajecten zijn in het onderzoek opgenomen:

- A2: knooppunt Everdingen – knooppunt Deil;
- A6: knooppunt Joure – knooppunt Almere Buiten-Oost;
- A7: Wognum – Afsluitdijk;
- A16: knooppunt Klaverpolder – knooppunt Galder.

In het onderzoek stond de volgende vraag centraal:

"Hoe ervaart de weggebruiker een (dynamische) verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h?"

Deze vraag is uitgesplitst in een aantal deelvragen. Door middel van focusgroepen (A2 en A7) en online enquêtes (alle vier de trajecten) wordt antwoord gegeven op deze vragen. De antwoorden op deze vragen en andere belangrijke resultaten worden hierna besproken.

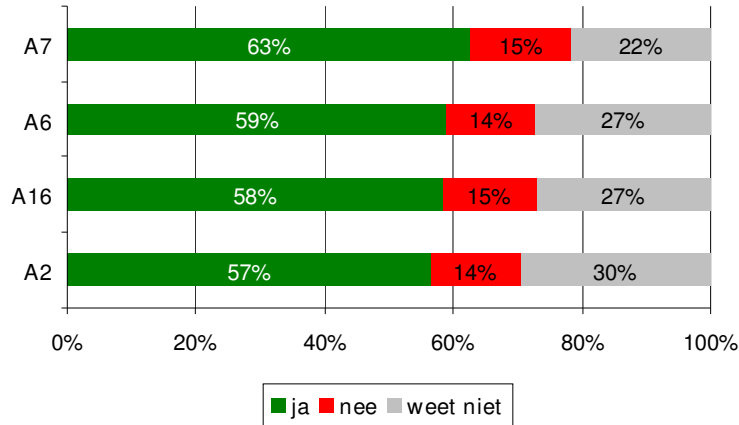
Wat is de bekendheid van de proef?

Tussen de 49 procent (weggebruikers op de A2) en de 58 procent (weggebruikers op de A16) is zonder informatie vooraf bekend met de proef die Rijkswaterstaat op de betreffende trajecten houdt. Nadat vervolgens is uitgelegd wat de proef inhoudt, is circa tweederde van de weggebruikers die ongeholpen onbekend waren alsnog op de hoogte van de proef. Het aandeel weggebruikers dat niet bekend is met de proef op het traject (ook na uitleg over de proef) varieert van zeven procent bij weggebruikers van de A7 tot 20 procent van de weggebruikers op de A2 (A6: 12 procent onbekend, A16: 15 procent onbekend).

Wat is het draagvlak onder weggebruikers voor toepassing van 130 km/h?

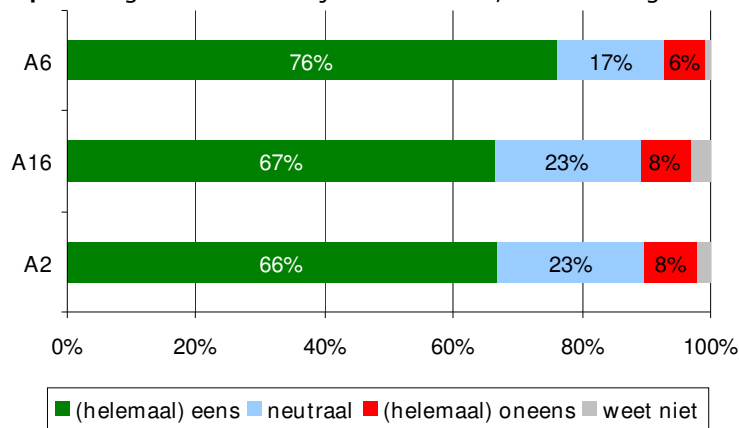
Een meerderheid van de weggebruikers (57 tot 63 procent) is voorstander van het verhogen van de maximumsnelheid op veel meer snelwegen in Nederland (figuur 1). Draagvlak voor de snelheidsverhoging is er dus. Dit geldt het vaakst voor weggebruikers op de A7 (63 procent). Dit beeld wordt bevestigd door de uitkomsten van de focusgroep over de A7: meerdere respondenten vinden dat dit traject geschikt is voor het verhogen van de maximumsnelheid, omdat het een lang en rustig traject is. Circa één op de zeven weggebruikers vindt uitbreiding naar meer snelwegen geen optie en een relatief groot deel (22-30 procent) weet niet of de snelheidsverhoging voor meer snelwegen geschikt is. Over de A2 wordt in de focusgroepen gezegd dat men het testtraject aan de korte kant vindt en dat de snelheidsverhoging voor meer (positieve) effecten zal zorgen als dit voor een langer traject geldt. Wel vindt men het traject vanwege de vier rijbanen geschikt voor een snelheidsverhoging.

1 | Zou het principe van het verhogen van de maximumsnelheid, zoals dat op het traject gebeurt, wat u betreft op veel meer snelwegen in Nederland mogen worden doorgevoerd?



Aan weggebruikers van de A6, A2 en A16 is de stelling voorgelegd: “Ik vind dit traject van de A6/A2/A16 geschikt om 130 km/h te rijden”. Onder de weggebruikers van de A6 geldt dat driekwart (76 procent) het eens is met deze stelling. Onder de weggebruikers van de A16 en A2 is dit aandeel lager (respectievelijk 67 en 66 procent).

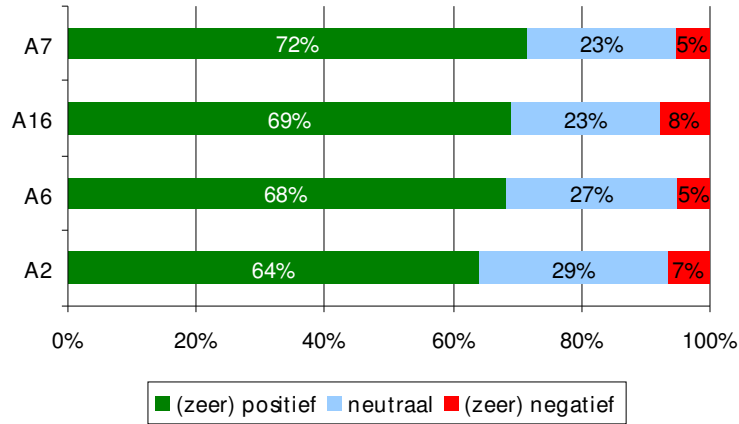
2 | Stelling: ik vind dit traject van de A6, A2 en A16 geschikt om 130 km/h te rijden.



Hoe ervaren weggebruikers de toepassing van 130 km/h?

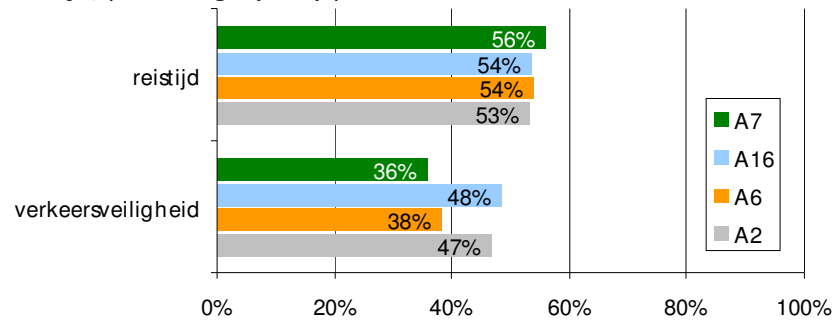
De volgende figuur geeft per traject weer hoe weggebruikers de proef met het verhogen van de maximumsnelheid op het traject ervaren. Voor alle vier de trajecten geldt dat een meerderheid van de respondenten hierover positief is. Dit is het vaakst het geval bij weggebruikers van de A7, waar tijdens de proef de maximumsnelheid permanent 130 km/h is.

3 | Hoe staat u tegenover de manier waarop de proef met het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject wordt uitgevoerd?



Iets meer dan de helft van de weggebruikers op de vier trajecten is van mening dat de verhoogde maximumsnelheid een (zeer) positief effect op hun reistijd heeft (53 tot 56 procent). Weggebruikers op de A7 (36 procent) en A6 (38 procent) zijn het minst positief over het effect van de snelheidsverhoging op de verkeersveiligheid, op de andere twee trajecten ligt dit percentage op 48 procent (A16) en 47 procent (A2). Uit de focusgroepen over de A7 kwam naar voren dat men de verkeersveiligheid nu niet anders ervaart dan voor de snelheidsverhoging.

4 | Oordeel van de verhoogde maximumsnelheid op de verkeersveiligheid en de reistijd, percentage (zeer) positief effect



Voor weggebruikers op alle vier de trajecten zijn de belangrijkste pluspunten van een snelheidsverhoging naar 130 km/h (op volgorde van meest genoemd):

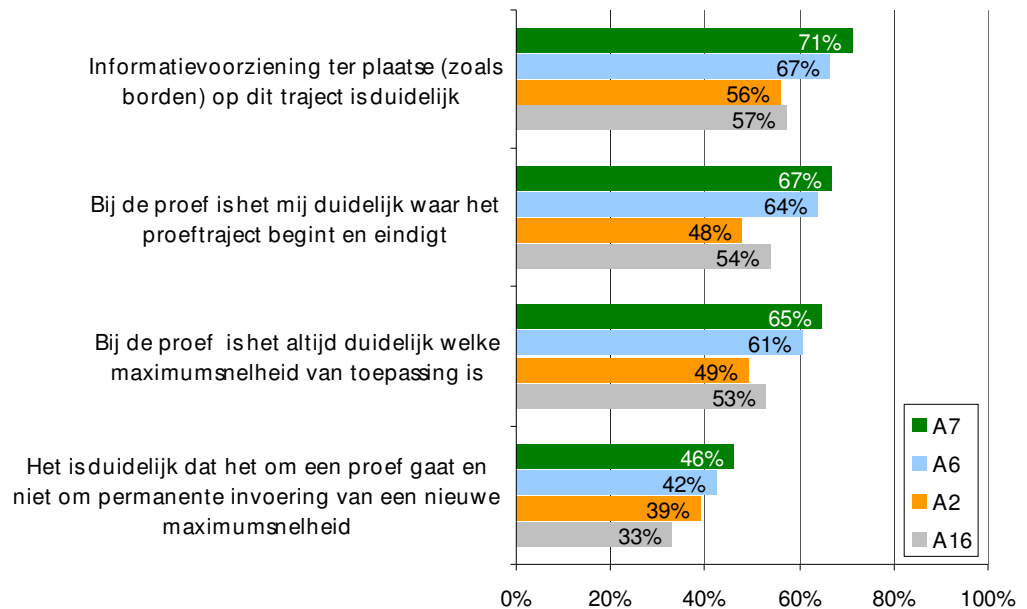
- de snelheidsverhoging past goed bij het ontwerp en de inrichting van de autosnelweg;
- ik kan lekker doorrijden;
- de snelheidsverhoging sluit goed aan bij het snelheidsgedrag van medeweggebruikers.

Het belangrijkste minpunt is voor ruim 40 procent van de weggebruikers het hogere brandstofverbruik dat door de hogere snelheid veroorzaakt wordt.

Hoe duidelijk is de maatregel en de inrichting op de weg?

In de volgende figuur staat voor een aantal stellingen over de duidelijkheid van de maatregel weergegeven welk deel van de respondenten het hiermee (zeer) eens is. Wat opvalt is dat weggebruikers van de A7 het meest positief zijn over informatievoorziening rondom de proef en de duidelijkheid van de maatregel, gevolgd door weggebruikers van de A6. Circa tweederde deel van de weggebruikers van de A7 en A6 vindt de informatievoorziening ter plaatse duidelijk en weet waar het proeftraject begint en eindigt. Bij weggebruikers van de A2 en A16 is dit bij circa de helft van de respondenten het geval. Voor alle vier de trajecten geldt dat het voor een minderheid van de respondenten duidelijk is dat het om een proef gaat, en niet om permanente invoering van een nieuwe maximumsnelheid.

5 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? Aandeel (zeer) mee eens.



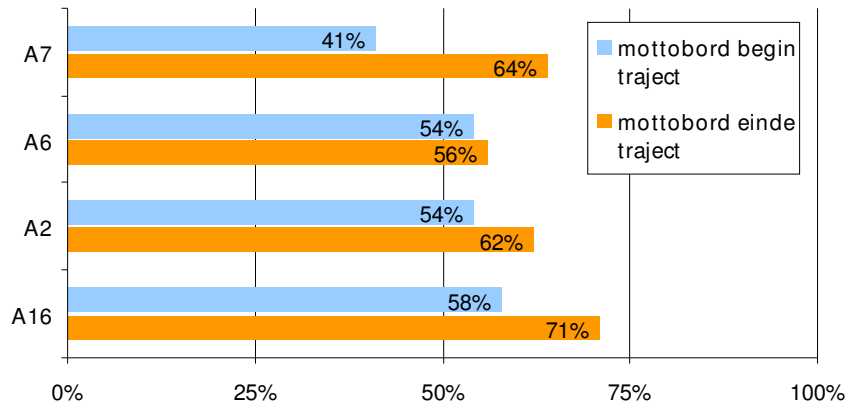
De bekendheid met en duidelijkheid van de diverse borden rondom de proeven varieert. Vrijwel alle weggebruikers kennen de ronde verbodsborden met daarop 130 of de doorgestreepte 130. Een groot deel van de weggebruikers weet de betekenis van het verbodsbord met daarop 130. Bij het bord met de doorgestreepte 130 is circa een zesde deel niet goed op de hoogte van de betekenis van het bord en is er onduidelijkheid over de maximumsnelheid na het bord.



De bekendheid van de mottoborden (zowel aan het begin als aan het einde van een proef) is minder groot. Circa zestiende van de weggebruikers van alle vier de trajecten heeft wel eens het mottobord dat aan het begin van het proeftraject staat gezien. Ook uit de focusgroepen is naar voren gekomen dat de mottoborden niet bij iedereen bekend zijn.

Vier op de tien weggebruikers op de A7 vindt de boodschap van het mottobord aan het begin van het traject duidelijk (figuur 6). Onder weggebruikers op de overige trajecten is dit bij 54 tot 58 procent het geval. Voor de mottoborden aan het einde van het traject geldt dat circa vier op de tien weggebruikers deze heeft gezien. De mening over de duidelijkheid van de boodschap op dit type borden is verdeeld. Zeven op de tien weggebruikers van de A16 vindt de boodschap op dit bord duidelijk, terwijl dit maar bij 56 procent van de weggebruikers van de A6 het geval is. Ook bij de deelnemers aan de focusgroepen was sprake van enige onduidelijkheid over de betekenis van deze mottoborden. Volgens meerdere deelnemers geeft een verbodsbord met daarop de dan geldende maximumsnelheid het duidelijkst de juiste maximumsnelheid weer.

6 | Duidelijkheid mottoborden aan het begin en het einde van het proeftraject (aandeel (zeer) duidelijk).



De matrixborden die op de A2 en A16 worden gebruikt om de geldende maximumsnelheid weer te geven wanneer dit lager is dan 130 km/h, zijn door de meeste weggebruikers wel eens gezien. Ook weten vrijwel alle weggebruikers de betekenis van de informatie op de matrixborden.

Voor de andere borden geldt in de meeste gevallen dat men het verbodsbord met de rode rand met 130 het vaakst heeft gezien en ook weet wat de betekenis van dit bord is.

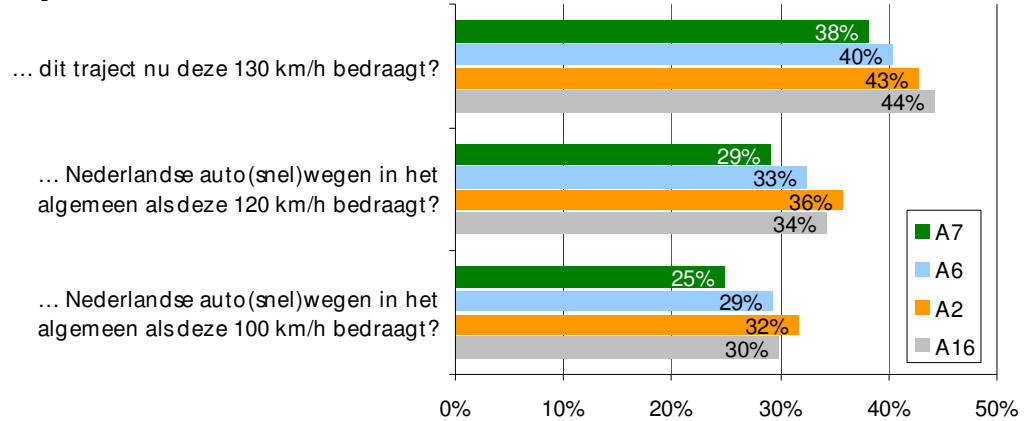
In het algemeen geldt dat weggebruikers met veel ervaring op het betreffende traject de meeste borden vaker gezien hebben dan weggebruikers die minder vaak op het traject rijden.

Wat is het voorgenomen gedrag en wat is het vertoond gedrag van weggebruikers? Welk gedrag ziet men bij andere weggebruikers?

Tijdens de focusgroepen over de proeven op de A7 en A2 is met deelnemers gepraat over het eigen voorgenomen en vertoond gedrag. Vóór de start van de proeven hadden de meeste deelnemers niet echt een concreet beeld over de proef. Het algemene beeld voor de start van de proef was positief, en ook nu de deelnemers ervaring hebben met het rijden van 130 km/h op de betreffende trajecten, is het beeld niet echt veranderd.

De volgende figuur laat zien dat hoe hoger de geldende maximumsnelheid, hoe hoger het percentage weggebruikers is dat zich naar eigen zeggen altijd aan de maximumsnelheid houdt. Wat opvalt is dat weggebruikers van de A7 zich bij de verschillende maximumsnelheden (100, 120 en 130 km/h) minder vaak aan de snelheid houden dan weggebruikers op andere trajecten.

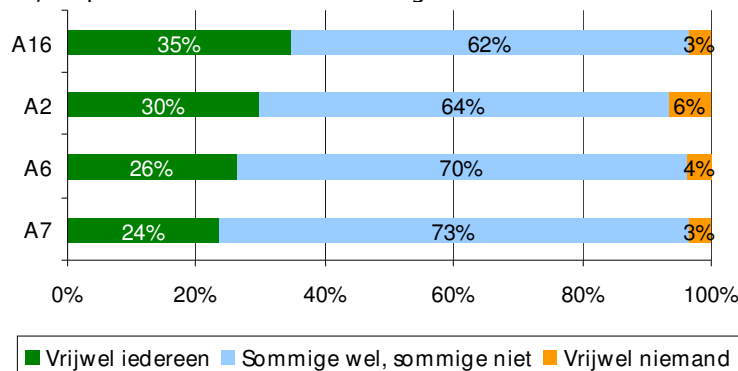
7 | In welke mate houdt u zich aan de maximumsnelheid op ...? Aandeel dat zich altijd aan de maximumsnelheid houdt.



Op de proeftrajecten A6, A2 en A16 wordt gewerkt met dynamische snelheden. Op de A6 zijn dit maximumsnelheden van 120 en 130 km/h, op de A2 100 en 130 km/h en op de A16 was dit ten tijde van het onderzoek 90 en 130 km/h. Bij alle drie de trajecten blijkt dat weggebruikers zich vaker aan de maximumsnelheid houden als deze 130 km/h is, dan wanneer deze 100 of 120 km/h is. Men rijdt vooral sneller dan is toegestaan omdat men het prettig vindt om (nog) sneller te rijden en omdat men zijn of haar snelheid aanpast aan die van medeweggebruikers. Weggebruikers die niet te hard rijden, doen dit met name vanwege de kans op een bekeuring.

Volgens de respondenten rijden lang niet alle medeweggebruikers 130 km/h op de momenten en plaatsen waar dit mag. Het vaakst doen andere weggebruikers dit volgens de respondenten op de A16 (35 procent geeft aan dat vrijwel alle weggebruikers 130 km/h rijden), en het minst vaak op de A7. Volgens driekwart van de respondenten rijden sommige medeweggebruikers wel 130 km/h, en sommige niet.

8 | Hebben andere weggebruikers hun snelheid op dit traject aangepast naar 130 km/h op de momenten dat dit de geldende snelheid is?



Aan weggebruikers van de A2 en A16 is ook nog gevraagd of andere weggebruikers op dit traject hun snelheid aanpassen wanneer de maximumsnelheid 100 of 90 km/h is. Volgens respectievelijk negen en zes procent van respondenten passen vrijwel alle weggebruikers hun snelheid dan aan de maximum geldende snelheid. Dit is dus aanzienlijk minder vaak het geval dan bij een maximumsnelheid van 130 km/h.

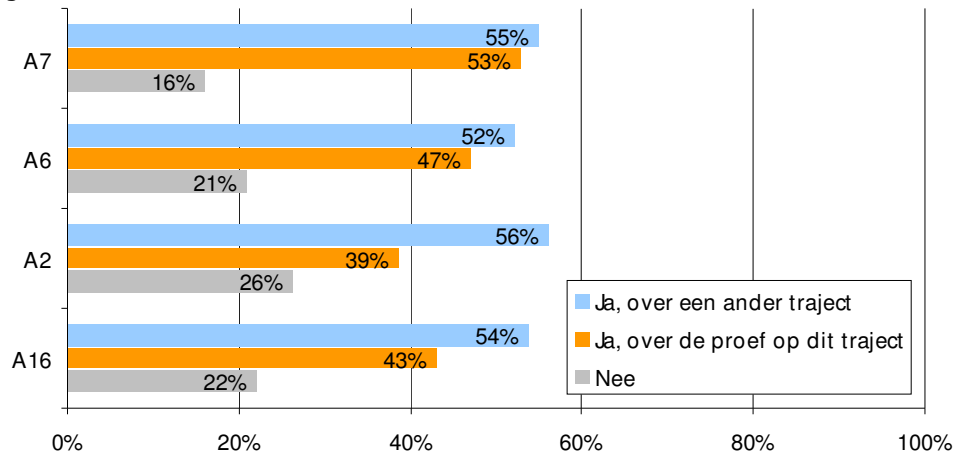
Welke problemen hebben weggebruikers ervaren tijdens (en met) het experiment?

Zowel uit de focusgroepen als uit de online enquêtes is gebleken dat slechts een beperkt deel van de respondenten wel eens problemen heeft ervaren tijdens (en met) het experiment. Problemen die genoemd worden hebben met name te maken met medeweggebruikers die bij een maximumsnelheid van 130 km/h te langzaam rijden en bumperkleven. Een deel van de ervaren problemen wordt door de respondenten toegeschreven aan de maximumsnelheid van 130 km/h.

Welke informatie hebben weggebruikers ontvangen over de maatregelen en via welke kanalen? Hoe beoordeelt men de informatie?

Het aandeel respondenten dat informatie heeft ontvangen over de proef met hogere maximumsnelheden op het specifieke traject, varieert van 53 procent bij de A7 tot 39 procent bij de A2. In het algemeen heeft een kleine meerderheid van de respondenten informatie gezien, gelezen of gehoord over proeven op andere trajecten. Dit geldt ook voor een meerderheid van de deelnemers aan de focusgroepen over de A7 en A2.

9 | Heeft u de afgelopen zes maanden ergens iets gezien, gelezen of gehoord over het toepassen van hogere maximumsnelheden en/of de proeven die ermee worden gedaan?



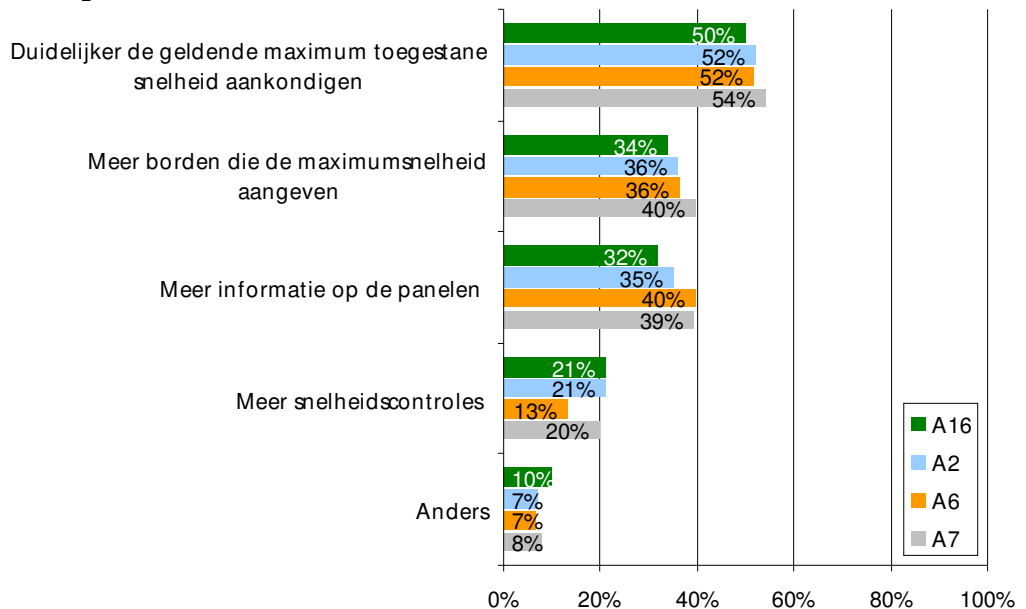
Bij de weggebruikers is informatie over de proef in het algemeen beter bekend dan de informatie over de proef op een specifiek traject. In beide gevallen vormen radio en televisie de voornaamste bron(nen) van informatie, gevolgd door borden langs de weg en landelijke dagbladen. Men is zeer positief over de informatie, meer dan negen op de tien weggebruikers vindt deze begrijpelijk en duidelijk. Circa acht op de tien vindt de informatie ook volledig. Ongeveer een vijfde van de weggebruikers geeft aan helemaal geen informatie te hebben gezien, gehoord of gelezen.

Wat moet er volgens weggebruikers anders/beter als de maatregel wordt uitgebreid naar een groter deel van het Nederlandse snelwegennet?

Wanneer de maatregel wordt uitgebreid naar een groter deel van het Nederlandse snelwegennet, is het volgens circa de helft van de respondenten nodig dat de geldende maximumsnelheid duidelijker wordt aangekondigd. Daarnaast vindt een derde deel tot 40 procent van de respondenten dat er meer borden moeten komen die de maximumsnelheid aangeven. Deze opmerkingen werden ook in de focusgroepen gemaakt.

Een vergelijkbaar deel geeft aan dat er meer informatie op de panelen getoond moet worden. Met uitzondering van weggebruikers van de A6 (13 procent) vindt één op de vijf weggebruikers dat er bij uitbreiden van de maatregel op meer snelwegen ook meer snelheidscontroles moeten plaatsvinden.

10 | Stel dat het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat op dit traject gebeurt op veel meer snelwegen in Nederland wordt doorgevoerd. Wat zou er volgens u dan verbeterd moeten worden?



Tot slot

De meerderheid van de weggebruikers (tussen de 64 en 72 procent) oordeelt positief over de proef. De belangrijkste voordelen die men ziet, zijn dat de verhoging van de maximumsnelheid goed bij het ontwerp en de inrichting van de weg past, dat men lekker kan doorrijden en dat de verhoging aansluit bij het snelheidsgedrag van de andere weggebruikers.

Tussen de 57 procent (A2) en de 63 procent (A7) van de weggebruikers is voorstander van het verhogen van de maximumsnelheid op meerdere snelwegetrajecten in Nederland. Wel is het dan volgens circa de helft van de respondenten nodig dat de maximumsnelheid duidelijker wordt aangekondigd.

Ook wordt aangegeven dat er meer borden moeten komen die de maximumsnelheid aangeven en dat er meer informatie op de panelen getoond moet worden. Er is niet gevraagd naar welke informatie er dan precies behoefte is.

Tot slot is gevraagd welke variant van invoering van een verhoogde maximumsnelheid de voorkeur heeft. Voor alle trajecten geldt dat weggebruikers de variant waarbij de maximumsnelheid afhankelijk is van verkeersdrukke het vaakst noemen (tussen de 40 procent op de A2 en 45 procent op de A16), gevolgd door permanente invoering (variërend van 22 procent op de A16 tot 31 procent op de A6). De argumenten om voor deze varianten te kiezen zijn voornamelijk dat een verhoging afhankelijk van de verkeersdrukke het meest veilig wordt geacht en dat een permanente verhoging het meest duidelijk is, dan weet men waar men aan toe is. Een kleiner deel kiest voor invoering van een maximumsnelheid in een bepaald tijdsvak (zoals nu op de A6 gebeurt).

1 Inleiding

1.1 Achtergronden van de proef

Het huidige kabinet heeft in het regeerakkoord aangegeven dat zij de huidige maximumsnelheid daar waar mogelijk (dynamisch) wil verhogen naar 130 km/h. Deze wens is ondergebracht in het project 130Dynamax, en beslaat daarin twee onderdelen:

- door middel van een experiment op een aantal trajecten een (deels dynamische) maximumsnelheid van 130km/h invoeren en beproeven wat de effecten op onder andere doorstroming, verkeersveiligheid en milieu zijn;
- een onderzoek doen naar de wijze waarop een landelijke implementatie van een (dynamische) snelheidsverhoging zou kunnen plaatsvinden.

In het kader van het experiment wordt onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid op een vijftal hoofdaspecten:

1. doorstroming en rijgedrag;
2. geluid en lucht;
3. verkeersveiligheid;
4. naleving van de maximumsnelheid;
5. beleving van de weggebruiker.

De beleving van de weggebruiker staat centraal in een gebruikersonderzoek, waarvan dit document een tussenrapportage vormt. Voor het gebruikersonderzoek zijn vier van de acht trajecten uit het experiment geselecteerd. Dit zijn:

- de A2 tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Deil;
- de A6 tussen knooppunt Almere en knooppunt Joure;
- de A7 tussen Wognum en de Afsluitdijk (Lorentz-sluizen);
- de A16 tussen knooppunt Klaverpolder en knooppunt Galder.

Deze vier trajecten bevatten alle uitvoeringsvarianten die in het experiment met verhoging van de maximumsnelheid van toepassing zijn. Op het A2- en A16- traject wordt de snelheid dynamisch verhoogd aan de hand van de verkeersdrukke op de weg. Voorheen was de maximumsnelheid op de A2 120 km/h en op de A16 deels 100 en deels 120 km/h. Op het traject op de A6 wordt gewerkt met tijdsvensters. Tussen Wognum en de Afsluitdijk op de A7 wordt de snelheid permanent verhoogd naar 130 km/h. Vier andere trajecten – waar de maximumsnelheid permanent naar 130 km/h is verhoogd, maken geen deel uit van het gebruikersonderzoek.

1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

De probleemstelling voor het gebruikersonderzoek is: "*Hoe ervaart de weggebruiker de toepassing van een (dynamische) verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h?*"

Deze probleemstelling wordt uitgesplitst in de volgende onderzoeksvragen ten aanzien van de experimenten op de te onderzoeken trajecten:

1. Hoe ervaren de weggebruikers de maatregel en het effect ervan? Het gaat hierbij onder andere om het effect op het gevoel van verkeersveiligheid en de doorstroming.
2. Wat is het draagvlak voor de maatregel onder de weggebruikers? Deze vraag is ook gedifferentieerd naar verschillende varianten, zoals draagvlak voor snelheidsverhoging op lange rustige trajecten, op drukke brede (meer dan twee rijstroken per richting) trajecten etc.
3. Is de maatregel en de inrichting daarvan op en rond de weg duidelijk voor de weggebruikers?
4. Wat is het voorgenomen en vertoonde (zelf gerapporteerde) gedrag van de weggebruiker en welk gedrag ziet men bij andere weggebruikers?
5. Hebben de weggebruikers problemen ervaren tijdens dit experiment?
6. Welke informatie hebben de weggebruikers ontvangen over het experiment en via welk kanaal?
7. Wat zou er volgens de weggebruikers anders/beter moeten als de maatregel wordt uitgebreid naar een groot deel van het Nederlandse snelwegennet?

1.3 Onderzoeksofzet

Het gebruikersonderzoek bestaat uit twee onderdelen: een enquête onder automobilisten/weggebruikers op de vier geselecteerde trajecten en het organiseren van twee groepsgesprekken (focusgroepen) op de trajecten A2 en A7.

Enquête onder weggebruikers

Voor de enquête onder de weggebruikers is een vragenlijst opgesteld waar de bovenstaande onderzoeksvragen in verwerkt zijn. In de vragenlijst komen onder meer de volgende onderdelen aan bod:

- algemene bekendheid van de proef 130Dynamax;
- gedrag weggebruikers met betrekking tot maximumsnelheden in het algemeen;
- informatievoorziening over de proef op het betreffende traject;
- bebording: hoe beoordelen gebruikers de borden met aanwijzingen over de afwijkende snelheid op het traject;
- oordeel over de effecten van de veranderde maximumsnelheid (onder meer op doorstroming en veiligheid).

De enquêtes onder de weggebruikers bestaan uit een online versie van de vragenlijst die wordt uitgevoerd via PanelClix. PanelClix beheert een landelijk internetpanel met meer dan 250.000 leden. Aan de hand van dit panel worden mensen die rondom een proeftraject wonen uitgenodigd. Per traject worden 400 geslaagde enquêtes afgenomen. Dit is voldoende om betrouwbare uitspraken over gebruikers van een bepaald traject te kunnen doen en om onderscheid te maken tussen weggebruikers met veel en weinig ervaring op het traject (van beide groepen hebben per traject circa 200 weggebruikers de vragenlijst ingevuld).

Focusgroepen

Voor twee van de vier proeftrajecten zijn voorafgaand aan de enquête onder weggebruikers groepsgesprekken (focusgroepen) georganiseerd. De respondenten voor deze focusgroepen zijn eveneens geworven via PanelClix.

Er is gezorgd voor een goede mix tussen gebruikers met veel en minder ervaring op het betreffende traject en gebruikers met verschillende voertuigen (motorrijders, vrachtwagenchauffeurs, 'reguliere' automobilisten). In de focusgroepen komen ruwweg dezelfde onderwerpen aan de orde als in het enquêteonderzoek.

1.4 Rapportage

In dit document worden de resultaten van de online enquêtes besproken in de hoofdstukken twee tot en met vijf. De hoofdstukken betreffende de A7 en A2 zijn aangevuld met resultaten uit de focusgroepen.

Waar relevant is respondenten de mogelijkheid geboden hun antwoord op bepaalde vragen toe te lichten. In de hoofdstukken twee tot en met vijf staan de belangrijkste uitkomsten van deze toelichting in grijsgearceerde kaders vermeld. Waar in één vraag naar meerdere aspecten wordt gevraagd, staat bij de bijbehorende figuur of tabel de 'nmin' vermeld. Dit is de minimale respons voor deze aspecten.

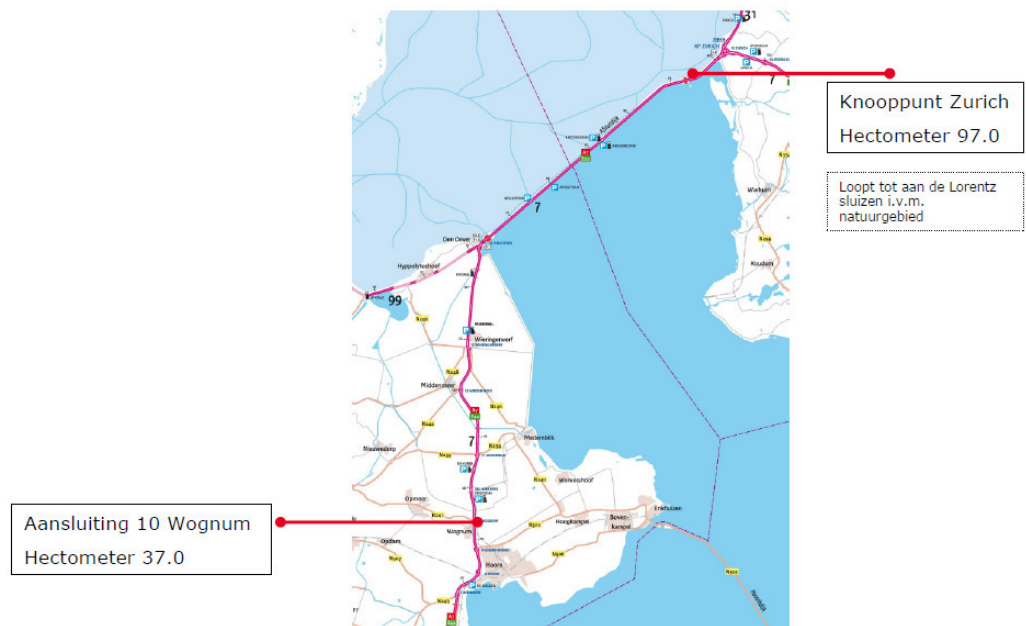
In het aparte bijlagendocument staat het profiel van de respondenten die aan de webenquête hebben deelgenomen. Ook staat in dit bijlagendocument de onderzoeksopzet beschreven. Verder zijn hierin de verslagen van de focusgroepen en de gebruikte vragenlijsten voor de online enquêtes opgenomen.

2 Peiling weggebruikers A7

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het experiment op de A7 op het traject Wognum – Lorentzsluizen centraal (figuur 1). Sinds 1 maart 2011 geldt hier 24 uur per dag een maximumsnelheid van 130 km/h, behalve ter hoogte van de Stevinssluis en het monument.

1 | Het proeftraject op de A7.

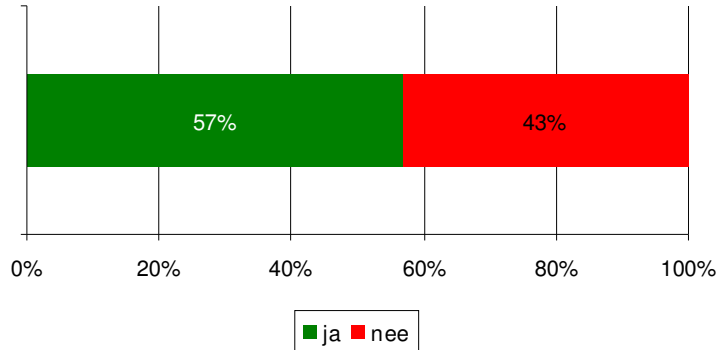


In dit hoofdstuk wordt waar relevant onderscheid gemaakt naar weggebruikers met veel ervaring op dit traject (weggebruikers die hier dagelijks tot één dag per week gebruik van maken) en weggebruikers met weinig ervaring (mensen die minder dan één dag per week op dit traject rijden). Ook komen in dit hoofdstuk de opvallendste uitkomsten uit de focusgroepen rondom het experiment op de A7 aan bod.

2.2 Bekendheid van de proef

Om te beginnen is gevraagd – zonder te vertellen waar de proef precies over gaat – of de weggebruikers bekend zijn met het feit dat Rijkswaterstaat een proef op dit traject houdt. Drievijfde (57 procent) geeft aan dat dit het geval is. Weggebruikers met veel ervaring op dit traject weten vaker dat er een proef wordt gehouden (63 procent) dan onervaren gebruikers (51 procent). De deelnemers van de focusgroepen waren allemaal bekend met de proef.

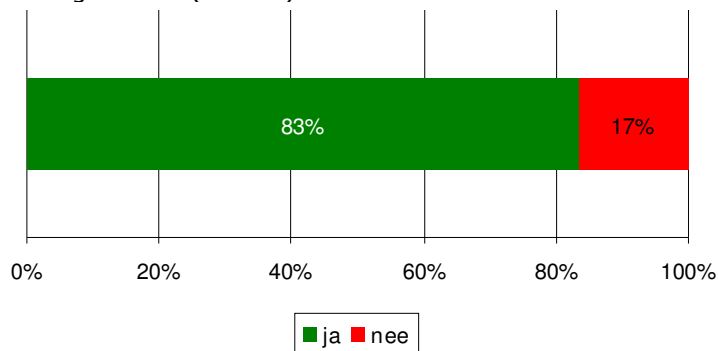
2 | Rijkswaterstaat houdt een proef op dit traject. Bent u op de hoogte van deze proef? (n=404)



In een open vraag is doorgevraagd: wat gebeurt er volgens u bij deze proef. Vrijwel alle weggebruikers noemen hier (in meerdere varianten) dat er 130 km/h mag worden gereden op dit traject. Ongeveer de helft noemt dat het om een proef gaat. Een enkeling noemt andere zaken: bijvoorbeeld de invoer van trajectcontrole.

Daarna is kort uitgelegd waar de proef over gaat. Na deze uitleg blijkt 83 procent van de weggebruikers die in eerste instantie aangaven niet op de hoogte te zijn van de proef, wel bekend te zijn met de proef. Een zesde deel is ook na uitleg niet bekend met de proef. Dit houdt in dat in totaal zeven procent van alle respondenten niet bekend is met de proef.

3 | Was u – achteraf gezien – bekend met deze proef nu u deze uitleg heeft gelezen? (n=175)

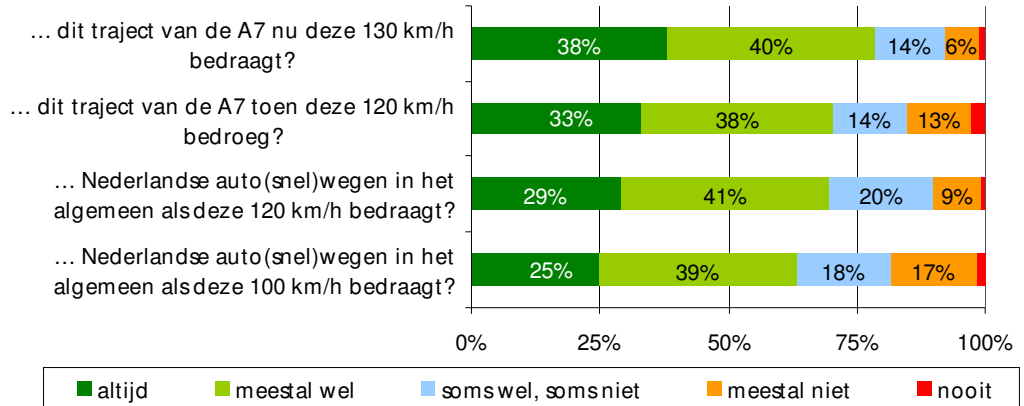


2.3 Gedrag rondom maximumsnelheden

In het algemeen houdt een meerderheid (70 procent) van de weggebruikers zich naar eigen zeggen meestal wel aan de maximumsnelheid op de snelweg als deze 120 km/h is. Bij een maximum van 100 per uur is dit iets lager (64 procent). Op de A7 houdt bijna viervijfde (78 procent) zich naar eigen zeggen aan de nu geldende maximumsnelheid van 130 km/h. Bij 120 km/h uur was dit 71 procent (figuur 4).

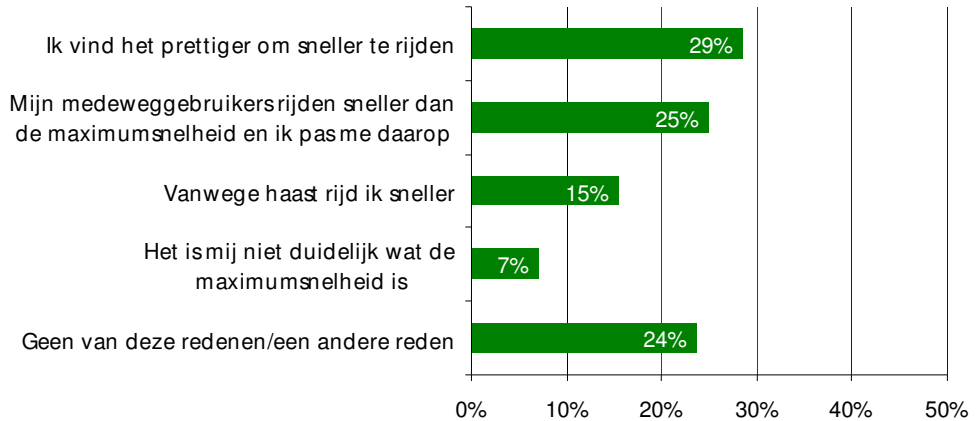
Het rijgedrag van de deelnemers aan de focusgroepen wisselt. Ongeveer de helft rijdt wanneer het mag 130 km/h en niet harder, en het overige deel geeft aan ook wanneer het mag niet harder te rijden dan 120 km/h.

4 | In welke mate houdt/hield u zich aan de maximum toegestane snelheden op...
(nmin=392)



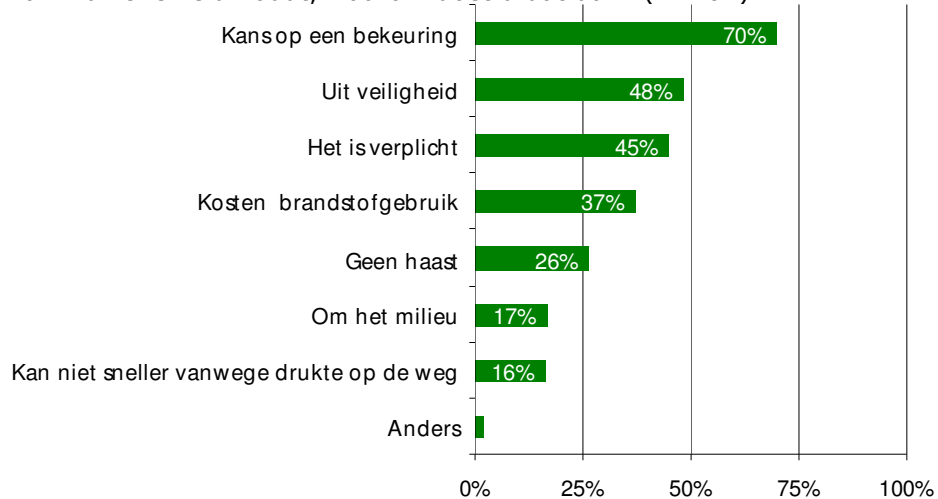
De weggebruikers die zich op het traject op de A7 niet aan de maximumsnelheid houden geven hier verschillende redenen voor (figuur 5). Drie op de tien (29 procent) vindt het prettiger om sneller (dan 130 km/h) te rijden, een kwart (25 procent) past zich aan aan harder rijdende medeweggebruikers. Een deel heeft haast. Zeven procent geeft aan dat het voor hen onduidelijk is wat nu de maximumsnelheid is. Een kwart (24 procent) noemt andere redenen, die niet nader gespecificeerd zijn.

5 | Waarom houdt u zich niet (altijd) aan de maximumsnelheid op dit traject van de A7 nu deze 130 km/h bedraagt? (n=84)



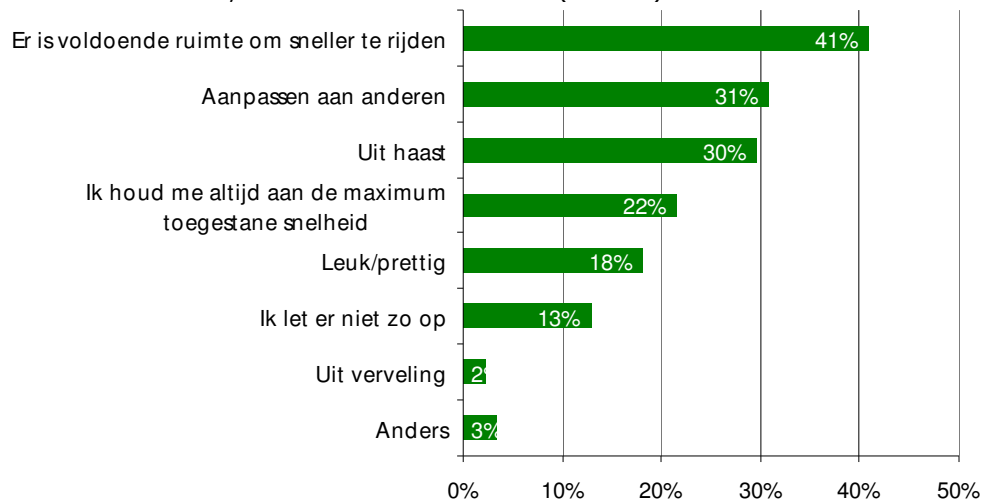
De kans op een bekeuring vormt de voornaamste reden voor weggebruikers om zich wel aan de geldende maximumsnelheid te houden. Circa de helft (48 procent) noemt veiligheidsredenen of de verplichting (45 procent) die een snelheidsgebod met zich meebrengt. Redenen als de kosten van brandstof (37 procent) en milieu (17 procent) worden minder vaak genoemd.

6 | Als u zich op de Nederlandse auto(snel)wegen aan de maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (n=404)



Waarom rijdt men harder dan de geldende snelheid? Voldoende ruimte om sneller te rijden (41 procent), aanpassen aan andere weggebruikers (31 procent) en uit haast (30 procent) vormen hiervoor de voornaamste redenen. Bijna een kwart (22 procent) van de weggebruikers houdt zich naar eigen zeggen altijd aan de maximumsnelheid.

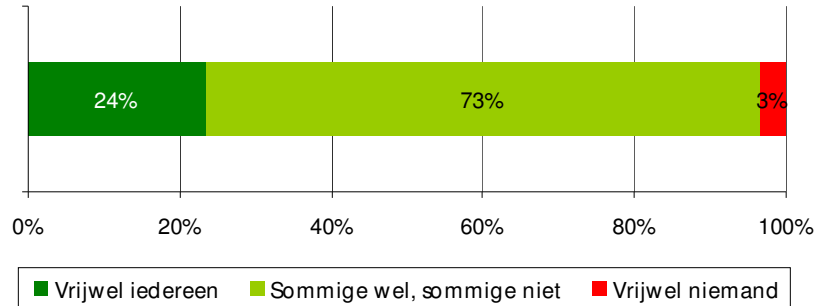
7 | Als u op de Nederlandse auto(snel)wegen sneller rijdt dan de maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (n=404)



2.4 130 km/h op de A7

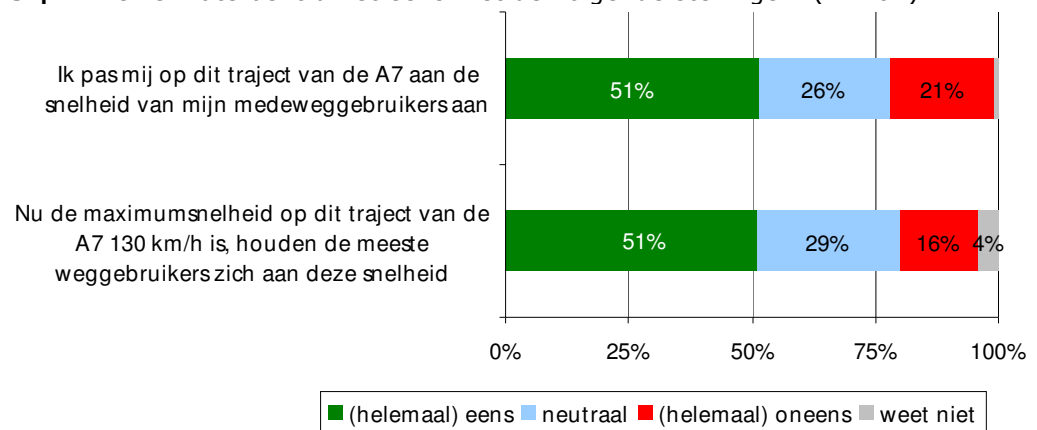
Volgens een kwart van de weggebruikers (24 procent) heeft vrijwel iedereen op het traject A7 Wognum-Afsluitdijk zijn of haar snelheid aangepast sinds de snelheidsverhoging. Bijna driekwart (73 procent) zegt dat dit wisselend gebeurd is, drie procent geeft aan dat vrijwel niemand de snelheid heeft aangepast (figuur 8).

8 | Hebben andere weggebruikers volgens u hun maximumsnelheid aangepast naar 130 km/h? (n=404)



De helft (51 procent) houdt rekening met de snelheid van de andere weggebruikers. Eenvijfde (21 procent) doet dit niet. In het algemeen houdt de helft (51 procent) van de weggebruikers op de A7 Wognum-Afsluitdijk zich aan de nu geldende snelheid van 130 km/h, een op de zeven (16 procent) denkt van niet (figuur 9). Weggebruikers met ervaring op het traject denken vaker dat mensen zich aan de nieuw geldende maximumsnelheid houden dan de onervaren weggebruikers.

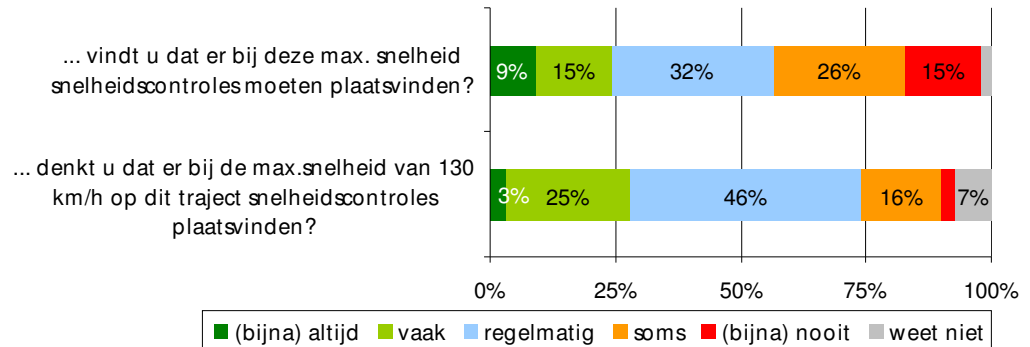
9 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=404)



Meer dan de helft (56 procent) van de weggebruikers vindt dat er bij de maximumsnelheid van 130 km/h regelmatig snelheidscontroles moeten plaatsvinden. Driekwart (74 procent) denkt dat er ook regelmatig controles zijn, nu de maximumsnelheid is verhoogd.

Men kon de gegeven antwoorden toelichten. Degenen die willen dat er altijd/regelmatig snelheidscontroles moeten zijn geven de veiligheid op de weg als reden hiervoor. Men is bijvoorbeeld bang dat automobilisten nog harder gaan rijden dan de op de proeftrajecten toegestane 130 km/h. Weggebruikers die een lagere controlefrequentie op het traject wensen denken dat automobilisten zich doorgaans aan de nieuwe limiet van 130 km/h zullen houden.

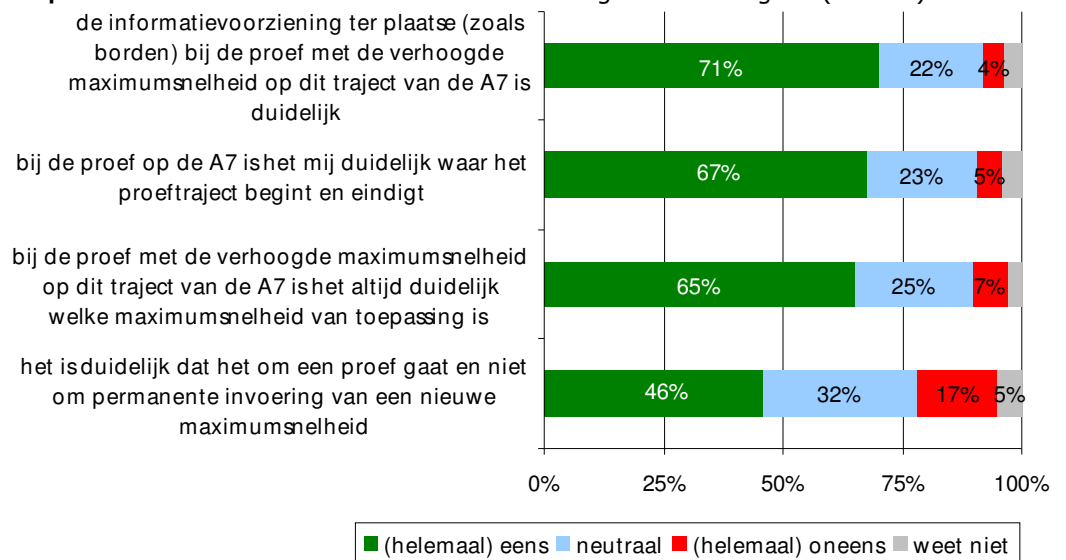
10 | In welke mate .. (n=404)



2.5 Informatievoorziening

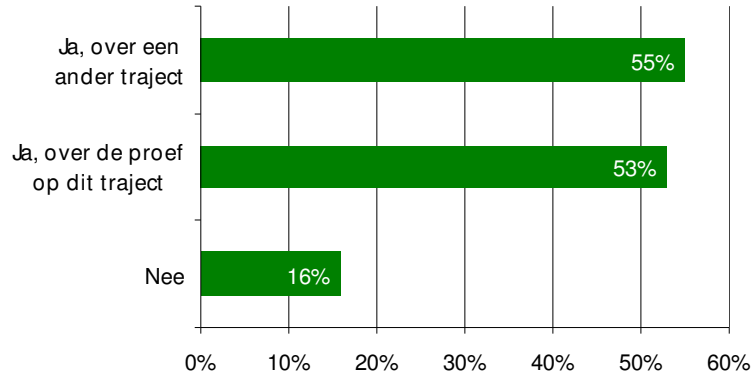
Zeven op de tien weggebruikers (71 procent) is positief over de informatievoorziening over de proef. Voor tweederde (67 procent) is duidelijk waar het proeftraject begint en eindigt en is duidelijk welke maximumsnelheid op het traject van toepassing is (65 procent). De helft (48 procent) geeft aan dat het duidelijk is dat het om een proef gaat en niet om permanente invoering van de verhoogde maximumsnelheid.

11 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=404)



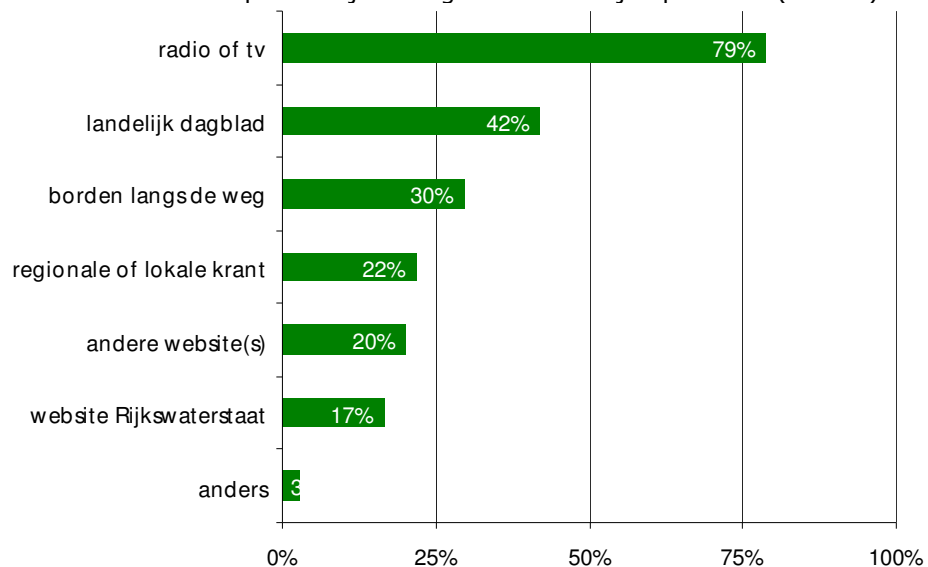
De meeste weggebruikers (84 procent) hebben de afgelopen zes maanden wel eens iets gezien, gehoord of gelezen over de proeven met hogere maximumsnelheden op het traject op de A7 (53 procent) en op andere proeftraject (55 procent). Ook de meeste deelnemers aan de focusgroepen hebben voorafgaand aan de proef informatie ontvangen hierover.

12 | Heeft u de afgelopen zes maanden ergens iets gezien, gelezen of gehoord over het toepassen van hogere maximumsnelheden en/of de proeven die ermee worden gedaan? (n=404)



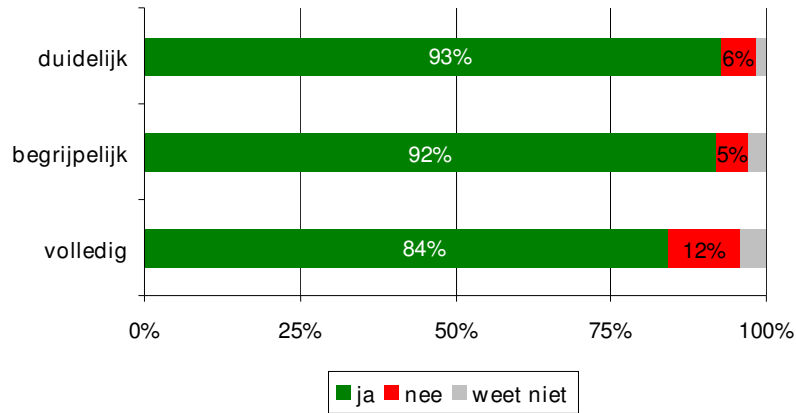
Aan de groep weggebruikers die iets gezien, gehoord of gelezen heeft over de proef op het traject op de A7 is doorgevraagd naar de bron(nen) van deze informatie (figuur 13). Radio of televisie wordt het vaakst genoemd (79 procent), gevolgd door een landelijk dagblad (42 procent) en borden langs de weg (30 procent). Internet wordt door tweevijfde (37 procent) genoemd, 17 procent heeft specifiek de website van Rijkswaterstaat gebruikt.

13 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op het traject Wognum-Afsluitdijk op de A7? (n=233)



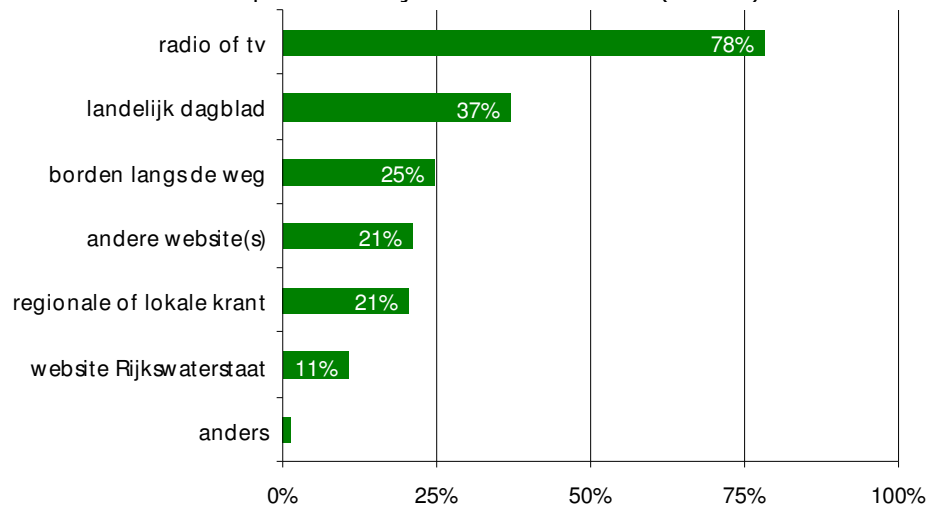
Men is (zeer) positief over de gevonden informatie. Meer dan negen op de tien weggebruikers vond de informatie duidelijk en begrijpelijk. Ruim viervijfde (84 procent) geeft aan dat de informatie ook volledig was (figuur 14).

14 | Vond u de informatie... (n=233)



Ook de informatie over de proef op andere trajecten in Nederland is voornamelijk afkomstig van radio of televisie (78 procent), landelijke dagbladen (37 procent) of borden langs de weg (25 procent). Eenderde (32 procent) zag deze informatie op internet (figuur 15).

15 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op andere trajecten in Nederland? (n=224)



2.6 Bebording langs de weg

In deze paragraaf worden vier borden besproken die langs het traject op de A7 geplaatst zijn om de weggebruikers duidelijk te maken dat er op dit traject een proef plaatsvindt met aangepaste maximumsnelheden. Eerst wordt een foto of afbeelding van het betreffende bord getoond. De weggebruikers is onder meer gevraagd of ze het bord gezien hebben en of de betekenis duidelijk was.

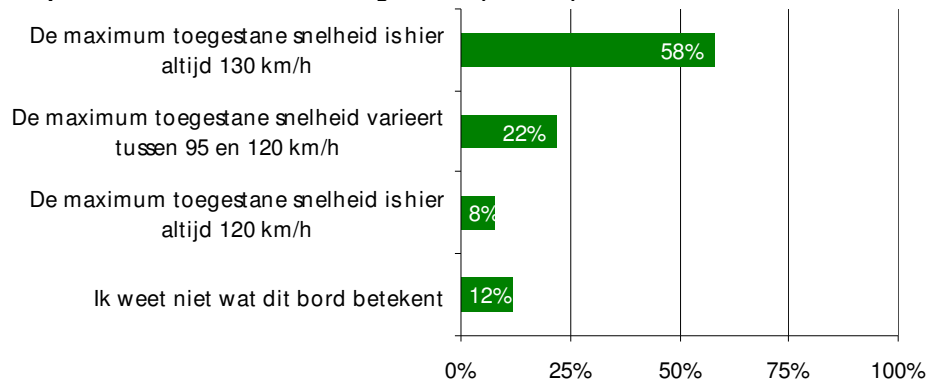
16 | Bord 1



Drievijfde (60 procent) van de weggebruikers heeft dit bord gezien. Vervolgens is gevraagd naar de betekenis van het bord (figuur 17). Drievijfde (58 procent) geeft het goede antwoord (de toegestane snelheid is hier altijd 130 km/h). Een kwart (22 procent) denkt dat de snelheid varieert, een op de twaalf (8 procent) dat de maximale snelheid 120 km/h is en een op de acht (12 procent) weet helemaal niet wat dit bord betekent. Vrijwel alle

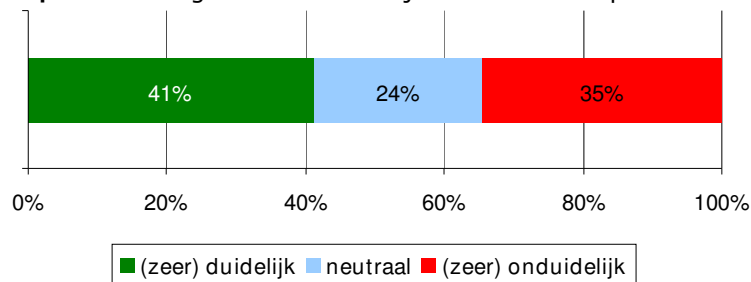
deelnemers aan de focusgroepen kennen dit mottobord én weten wat het betekent.

17 | Wat betekent dit bord volgens u? (n=404)



Men is dan ook van mening dat het bord niet heel duidelijk is: tweevijfde (41 procent) van de weggebruikers vindt het bord duidelijk, een kwart (24 procent) is neutraal. Ruim eenderde (35 procent) van de weggebruikers vindt het bord onduidelijk (figuur 18).

18 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=401)



19 | Bord 2



Meer dan driekwart (77 procent) heeft het afgebeelde tweede bord gezien. De betekenis van dit bord is voor vrijwel alle weggebruikers (96 procent) duidelijk. Dit geldt ook voor de deelnemers aan de focusgroepen.

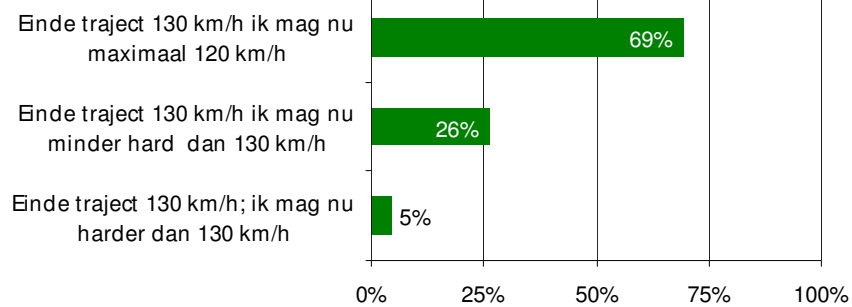
20 | Bord 3



Het derde bord (afbeelding 20) is door tweederde (68 procent) van de weggebruikers opgemerkt. Volgens bijna zeven op de tien weggebruikers (69 procent) betekent dit bord dat het traject 130 km/h ten einde is en dat de maximum toegestane snelheid nu 120 km/h is. Dit antwoord is juist. Ook het antwoord: einde traject 130 km/h, ik mag nu minder hard dan 130 km/h wordt door een kwart (26 procent) genoemd. Een kleine groep weggebruikers (5 procent) denkt dat er nu zelfs harder dan 130 km/h mag worden gereden (figuur 21). In het algemeen vindt driekwart (76 procent) het bord duidelijk, 13 procent is

neutraal. De resterende 11 procent vindt het bord onduidelijk. De deelnemers aan de focusgroepen kennen het bord vaak wel, maar men vindt dit bord op zich zelf niet voldoende duidelijk aangeeft wat dan nu de geldende maximumsnelheid is.

21 | Wat betekent dit bord volgens u? (n=400)



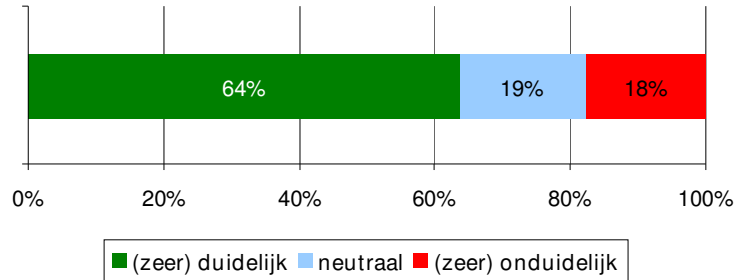
22 | Bord 4



Het vierde en laatste bord dat in deze paragraaf wordt besproken, is opgesteld aan het einde van het proeftraject (figuur 22). Een minderheid (42 procent) van de weggebruikers heeft dit bord gezien. Circa de helft van de deelnemers aan beide focusgroepen kent het bord.

Dit bord betekent dat het proeftraject ten einde is en er vanaf dit punt weer maximaal 120 km/h mag worden gereden. Tweederde (64 procent) van de weggebruikers vindt deze boodschap duidelijk, een vijfde (19 procent) is neutraal, een vrijwel even hoog percentage (18 procent) vindt het bord onduidelijk (figuur 23).

23 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=397)



Voor de borden 1 en 4 die in deze paragraaf getoond zijn, blijkt dat weggebruikers met veel ervaring op dit traject deze vaker gezien hebben dan de groep met minder ervaring.

24 | Heeft u dit bord op het traject van de A7 gezien? (aandeel dat bord heeft gezien)

	veel ervaring	weinig ervaring
bord 1 ^{*)}	68%	53%
bord 2	81%	74%
bord 3	69%	67%
bord 4 ^{*)}	48%	36%

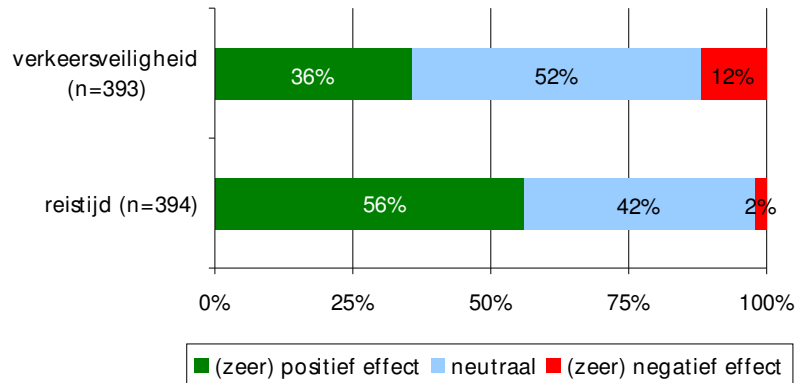
^{*)} Significant verschil.

Tot slot is gevraagd hoe de bebording over de snelheden op dit traject verder kan worden verbeterd. Er worden meerdere zaken genoemd, zoals grotere borden, matrixborden met 130, maar ook het alleen plaatsen van snelheidsborden, dus geen borden met begin en einde zone (bord 1 en bord 4). Veel weggebruikers geven overigens ook aan dat ze de huidige informatievoorziening goed en duidelijk genoeg vinden.

2.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid

Tweevijfde (36 procent) van de weggebruikers denkt dat het verhogen van de snelheid naar 130 km/h een (zeer) positief effect op de verkeersveiligheid heeft. Een vrij grote groep (52 procent) oordeelt hier neutraal over. Dit geldt ook voor deelnemers aan focusgroepen. Een op de acht (12 procent) denkt dat het effect op de verkeersveiligheid negatief is. Over de effecten op de reistijd is men positiever: meer dan de helft (56 procent) denkt dat de verhoging gunstig uitpakt voor de reistijd, tweevijfde (42 procent) is minder uitgesproken. Slechts twee procent oordeelt negatief (figuur 25).

25 | Welk effect heeft het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject volgens u op de ..



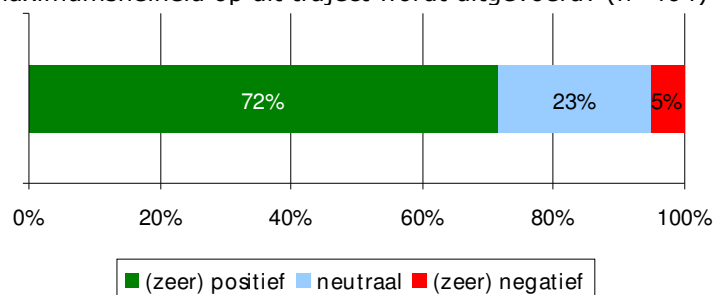
Men denkt vooral dat de verhoging van de maximumsnelheid een positief effect op de doorstroming (en dus op de verkeersveiligheid) heeft. Degenen die een negatief effect verwachten zijn bang dat er te grote snelheidsverschillen ontstaan tussen weggebruikers, waardoor men sneller moet reageren. Hierdoor is er een grotere kans op ongelukken.

Een klein deel (4 procent) van de weggebruikers heeft sinds het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject problemen ervaren. Dit zijn bumperkleven en automobilisten die het verkeer ophouden of voor gevaarlijke situaties zorgen doordat ze 100 km/h blijven rijden. Volgens negen van de in totaal vijftien weggebruikers die een probleem hebben ervaren had dit specifiek te maken met de verhoging van de snelheid naar 130 km/h.

2.8 Oordeel over de proef

Driekwart (72 procent) van de weggebruikers oordeelt (zeer) positief over de proef, een kwart (23 procent) is neutraal. Een klein deel (5 procent) is negatief. Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen ervaren en niet-ervaren weggebruikers.

26 | Hoe staat u tegenover de manier waarop de proef met het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject wordt uitgevoerd? (n=404)

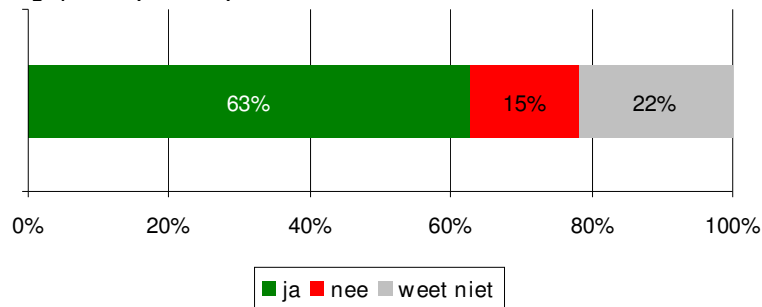


Weggebruikers die positief oordelen over de proef denken zijn blij dat ze harder mogen rijden en denken tegelijkertijd dat de verhoogde maximumsnelheid goed is voor de doorstroming. Van de automobilisten die neutraal oordelen vindt de meerderheid 120 km/h snel genoeg. Mensen die negatief oordelen zeggen dat ze het proeftraject te kort vinden, waardoor het effect gering is, of zijn bang dat de verhoogde snelheid voor een (te) grote belasting voor het milieu zorgt.

Een meerderheid (63 procent) van de weggebruikers staat positief tegenover het uitbreiden van de proef naar meer snelwegtrajecten in Nederland. Een op de zeven (15 procent) heeft dit liever niet. Bijna een kwart (22 procent) vulde 'weet niet' in (figuur 27). Degenen die positief zijn geven ook hier aan dat de verhoging van de snelheid de doorstroming ten goede komt. Verder zeggen zij dat meer wegen en stukken weg geschikt zijn voor een hogere snelheid. Er wordt door deze groep ook onderscheid gemaakt tussen dag en nacht: in de nachtelijke uren zijn meer stukken weg geschikt. Degenen die negatief oordeelden vinden de huidige maximumsnelheden hoog (genoeg), zien geen tijdswinst door de verhoging en vrezen voor een (te) hoge belasting voor het milieu. Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen weggebruikers met veel en met weinig ervaring op dit traject.

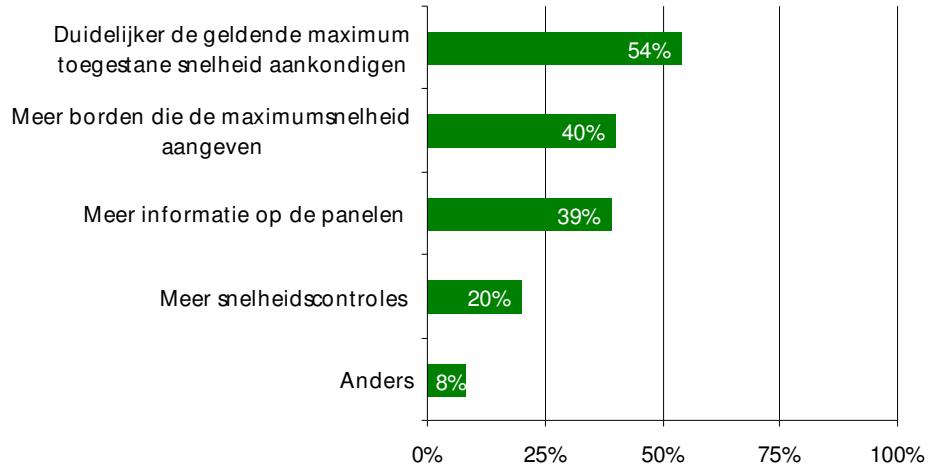
Deelnemers aan de focusgroepen zien uitbreiding van het principe van het verhogen van de maximumsnelheid ook wel zitten, maar niet bij trajecten met veel op- en afritten, bochten, in drukbevolkte gebieden en bij drukke verkeerspleinen.

27 | Zou het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat nu op de A7 gebeurt wat u betreft op veel meer snelwegen in Nederland mogen worden toegepast? (n=404)



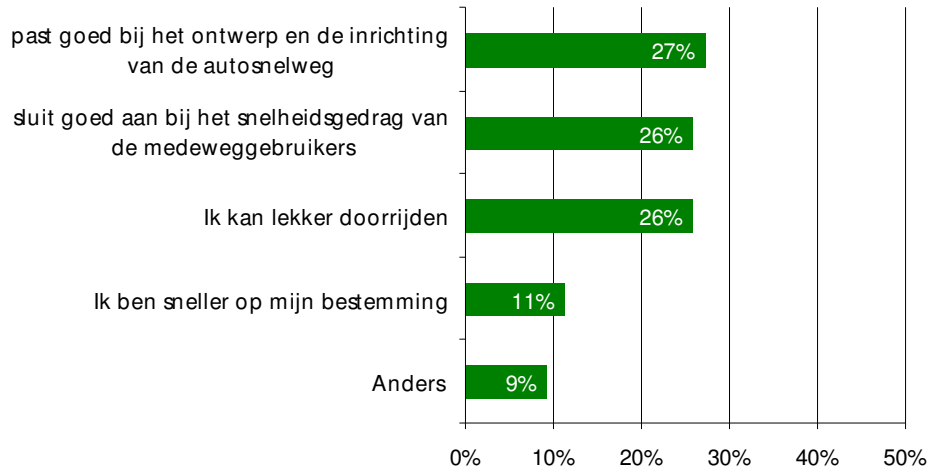
De voornaamste verbetering die tegelijkertijd met het verhogen van de maximumsnelheid moet worden ingevoerd is het duidelijker aangeven hiervan (door 54 procent genoemd), in het verlengde hiervan wordt er gepleit voor meer borden die de snelheid aangeven (40 procent) en meer in het algemeen meer informatie op de panelen langs de weg (39 procent). Ook in de focusgroepen werd als aandachtspunt genoemd dat dan eenvoudige bebording nodig is, en het meer gebruiken van matrixborden om informatie te tonen. Verder noemt één op de vijf respondenten van de online enquête (20 procent) meer snelheidscontroles als verbeterpunt.

28 | Stel dat het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat op de A7 gebeurt op veel meer snelwegen in Nederland wordt doorgevoerd. Wat zou er volgens u dan verbeterd moeten worden? (n=404)



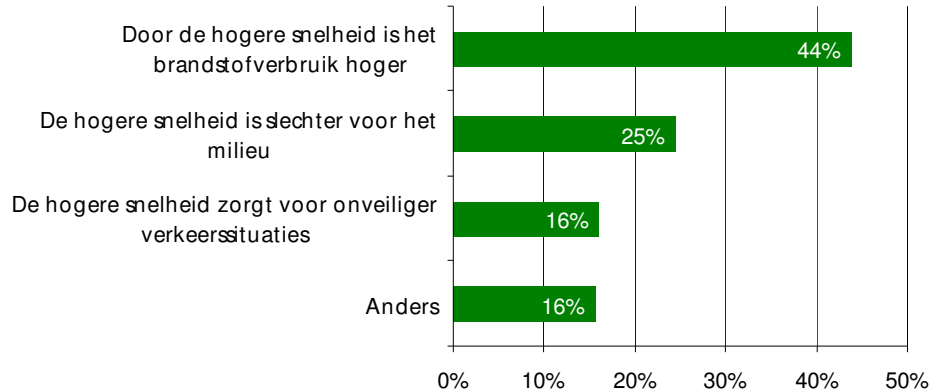
Wat zijn de belangrijkste voordelen van de verhoging van de maximumsnelheid? Drie zaken komen vooral naar voren: de verhoging past bij het ontwerp en de inrichting van de snelweg, de verhoging sluit aan bij het algemene snelheidsgedrag van weggebruikers en als laatste het feit dat men lekker kan doorrijden.

29 | Wat is voor u het belangrijkste pluspunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=404)



Het hogere brandstofgebruik door de hogere snelheid is volgens de weggebruikers het belangrijkste minpunt van de snelheidsverhoging (door 44 procent genoemd). Een kwart vindt de hogere snelheid slecht voor het milieu en een op zeven (16 procent) denkt dat er onveilige verkeerssituaties uit voortkomen (figuur 30).

30 | Wat is voor u het belangrijkste minpunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=404)



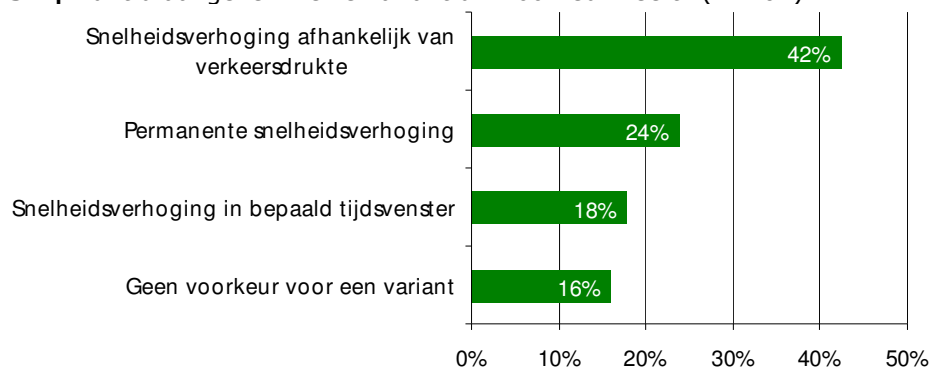
Tot slot zijn de weggebruikers drie mogelijkheden voor het verhogen van de maximumsnelheid voorgelegd. Dit zijn:

1. permanente snelheidsverhoging
2. snelheidsverhoging in een bepaald tijdsvenster
3. snelheidsverhoging afhankelijk van verkeersdrukke.

Van deze drie heeft men duidelijk de voorkeur voor de derde variant, het verhogen van de snelheid afhankelijk van de verkeersdrukke (door 42 procent genoemd). Een kwart (24 procent) wil permanente snelheidsverhoging en 18 procent in een bepaald tijdsvenster, bijvoorbeeld in de avond en nacht. De resterende 16 procent heeft geen voorkeur voor een bepaalde variant. Deelnemers aan de focusgroepen geven aan dat de geschikte variant vooral afhangt van het type weg. Bij de A7 vindt men een permanente snelheidsverhoging prima, maar voor andere trajecten is snelheidsverhoging afhankelijk van verkeersdrukke volgens hen meer geschikt.

Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen weggebruikers met veel en met minder ervaring op dit traject.

31 | Kunt u aangeven welke variant uw voorkeur heeft? (n=404)



Een verhoging op basis van verkeersdrukke wordt als veiliger gezien: als het rustig(er) op de weg is kan de snelheid volgens deze groep weggebruikers wel wat omhoog, dit argument wordt ook het vaakst genoemd door weggebruikers die de snelheid willen aanpassen op basis van de tijd: in de avond en nacht is het rustiger en kan er dus veiliger harder worden gereden.

Degenen die pleiten voor een permanente verhoging vinden dit duidelijker: dan weet men tenminste waar men aan toe is. Het voorkomt 'verwarring', zeker als het om een klein stuk gaat waarna er weer gas moet worden teruggenomen.

3 Peiling weggebruikers A6

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het experiment op de A6 op het traject Almere Buiten Oost – knooppunt Joure centraal (figuur 32). Sinds 17 mei 2011 mag er op dit traject in de avond en nacht (tussen 19.00 en 06.00 uur) 130 km/h gereden worden. Overdag blijft de 'oude' maximumsnelheid gelden van 120 km/h.

32 | Het proeftraject op de A6.

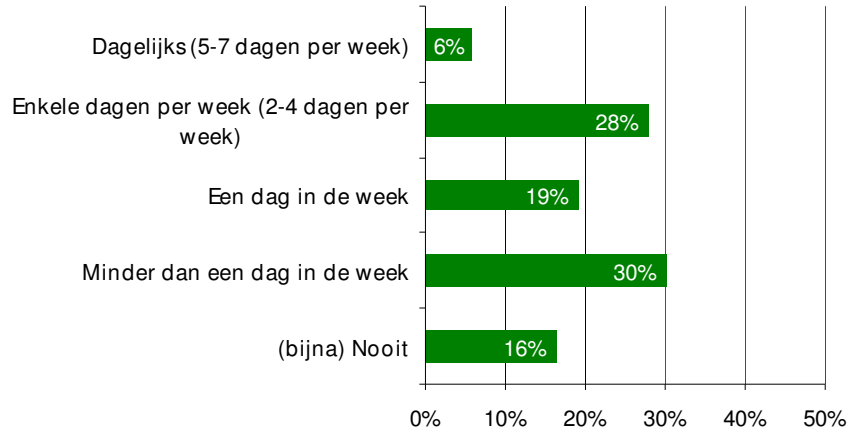


In dit hoofdstuk wordt waar relevant onderscheid gemaakt naar weggebruikers met veel ervaring op dit traject (weggebruikers die hier dagelijks tot enkele malen per week gebruik van maken) en weggebruikers met weinig ervaring (mensen die maximaal één dag per week op dit traject rijden).

3.2 Bekendheid van de proef

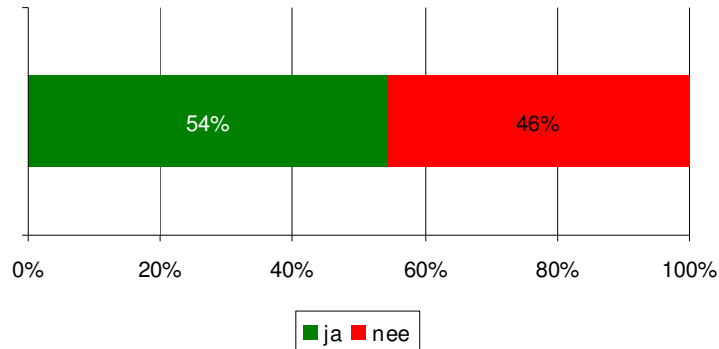
Ruim een derde van de ondervraagde weggebruikers rijdt meerdere keren per week op het traject tussen 19.00 en 06.00 uur; de tijdsperiode waarin 130 km/h gereden mag worden. Eén op de zes geeft aan (bijna) nooit 's avonds en 's nachts op dit traject te rijden. Deze respondenten hebben weinig ervaring met de maximumsnelheid van 130 km/h op dit traject.

33 | Hoe vaak heeft u sinds 17 mei 2011 tussen 19.00 en 06.00 uur op dit traject gereden? (n=413)



Aan de weggebruikers is gevraagd – zonder te vertellen waar de proef precies over gaat – of men bekend is met het feit dat Rijkswaterstaat een proef op dit traject houdt. Een kleine meerderheid (54 procent) is bekend met de proef. Weggebruikers met veel ervaring op dit traject weten zijn vaker op de hoogte van de proef (63 procent) dan de weggebruikers die minder frequent op dit traject rijden (46 procent)

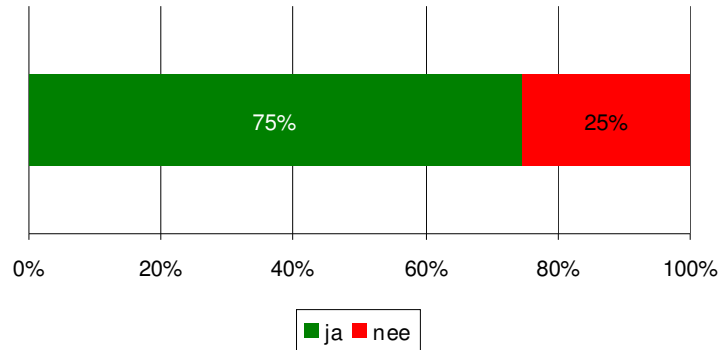
34 | Rijkswaterstaat houdt een proef op dit traject. Bent u op de hoogte van deze proef? (n=413)



Aan respondenten die aan hebben gegeven op de hoogte te zijn van de proef, is gevraagd wat er volgens hen bij deze proef gebeurt. Bijna een vijfde deel van deze respondenten geeft aan dat de maximumsnelheid 's avonds na 19.00 uur tot 06.00 uur in de ochtend omhoog gaat naar 130 km/h. Daarnaast noemt een groot deel dat de maximumsnelheid verhoogd is naar 130 km/h, zonder hierbij het tijdsvenster aan te geven.

Vervolgens is aan alle respondenten uitgelegd wat de proef precies inhoudt. Na deze uitleg blijkt driekwart van de weggebruikers die in eerste instantie aangaven niet op de hoogte te zijn van de proef, wel bekend te zijn met de proef. Een kwart van hen is ook na uitleg niet bekend met de proef. Berekend over het totaal aantal respondenten was 12 procent (ook na uitleg) niet bekend met de proef.

35 | Was u – achteraf gezien – bekend met deze proef nu u deze uitleg heeft gelezen? (n=189)

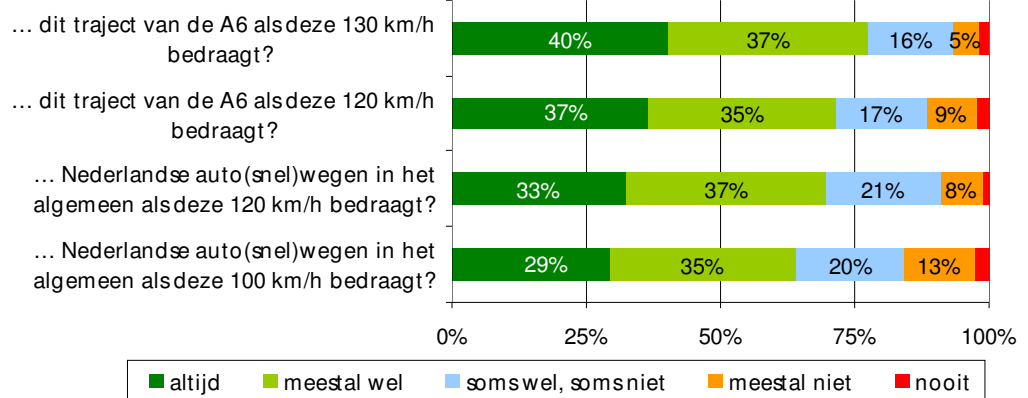


3.3 Gedrag rondom maximumsnelheden

Zeven op de tien weggebruikers houdt zich meestal aan de maximumsnelheid op Nederlandse snelwegen als deze 120 km/h is. Bij een maximum van 100 km/h geldt dit voor 64 procent van de respondenten.

Wanneer specifiek gevraagd wordt naar het traject op de A6 blijkt dat ruim driekwart van de respondenten zich bij 130 km/h aan de maximumsnelheid houdt. Wanneer de maximumsnelheid op dit traject 120 km/h is, is dit bij 72 procent van de weggebruikers het geval.

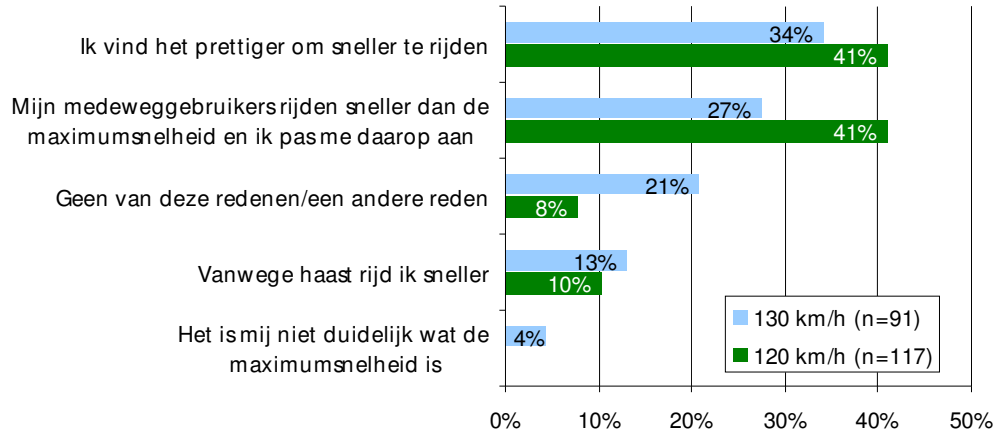
36 | In welke mate houdt/hield u zich aan de maximum toegestane snelheden op... (nmin=404)



Aan de weggebruikers die aangeven zich op dit traject niet altijd aan de maximumsnelheid van 120 km/h en/of 130 km/h te houden, is gevraagd wat hiervoor de belangrijkste reden is.

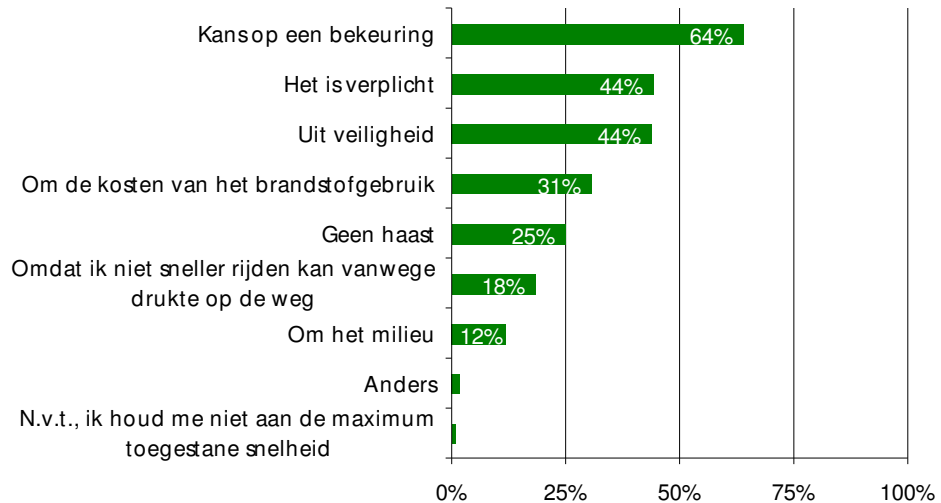
Bij een maximumsnelheid van 120 km/h zijn de belangrijkste redenen dat men het prettiger vindt om sneller te rijden en het feit dat men zich aanpast aan sneller rijdende medeweggebruikers (beide 41 procent). Ook bij een maximumsnelheid van 130 km/h worden deze redenen het vaakst genoemd, maar relatief minder vaak dan bij 120 km/h. Weggebruikers die zich bij 130 km/h niet altijd aan de maximumsnelheid houden, geven vaak andere redenen op die niet nader zijn toegelicht.

37 | Waarom houdt u zich niet (altijd) aan de maximumsnelheid op dit traject van de A6 als deze 120 of 130 km/h bedraagt?



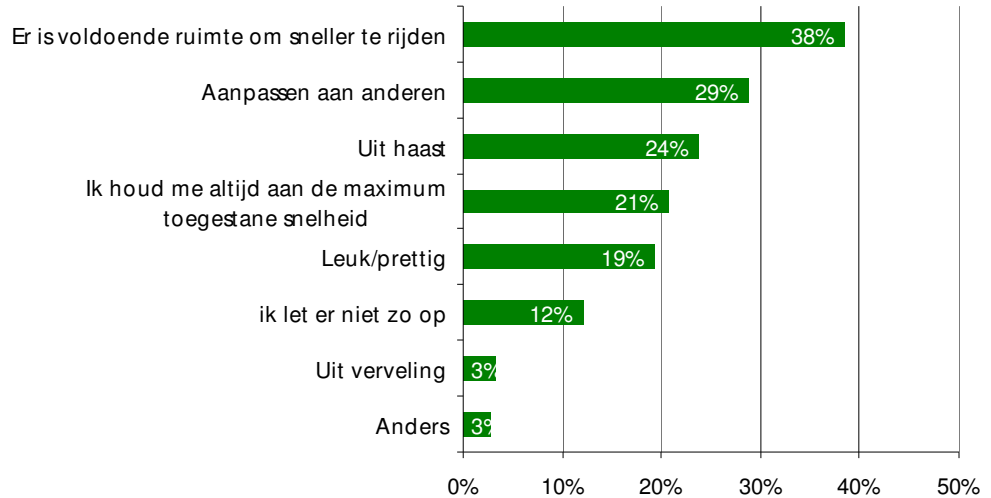
Voor bijna tweederde deel van de ondervraagde weggebruikers (64 procent) is de kans op een bekeuring het belangrijkste motief om niet harder te rijden op Nederlandse auto(snel)wegen dan de maximumsnelheid. Ruim viertiende deel rijdt niet harder omdat de maximumsnelheid verplicht is, en uit veiligheidsoverwegingen. Voor een derde deel (31 procent) spelen (hogere) brandstofkosten een rol om niet te snel te rijden. Tenslotte geeft bijna één op de vijf aan zich aan de maximumsnelheid te houden omdat men niet sneller rijden kan vanwege drukte op de weg.

38 | Als u zich op de Nederlandse auto(snel)wegen aan de maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (n=413)



Vervolgens is gevraagd als men op de Nederlandse auto(snel)wegen sneller rijdt dan de maximumsnelheid, waarom men dat dan doet (figuur 39). Men doet dit vooral omdat men voldoende ruimte op de weg heeft om sneller te rijden (38 procent). En bijna een derde deel rijdt te snel vanwege het aanpassen van de snelheid aan andere weggebruikers (31 procent). Haast blijkt voor 24 procent een reden te zijn om te snel te rijden. Een vijfde deel geeft echter aan zich altijd aan de maximum toegestane snelheid te houden.

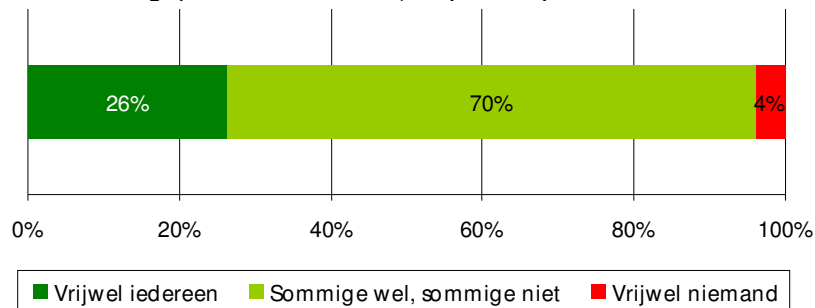
39 | Als u op de Nederlandse auto(snel)wegen sneller rijdt dan de maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (n=413)



3.4 120 of 130 km/h op de A6

Volgens een kwart van de weggebruikers (26 procent) hebben bijna alle weggebruikers op het traject op de A6 in de avond- en nachtelijke uren hun snelheid aangepast naar 130 km/h. Een ruime meerderheid (70 procent) geeft echter aan dat niet alle weggebruikers dit doen ('sommige wel, sommige niet').

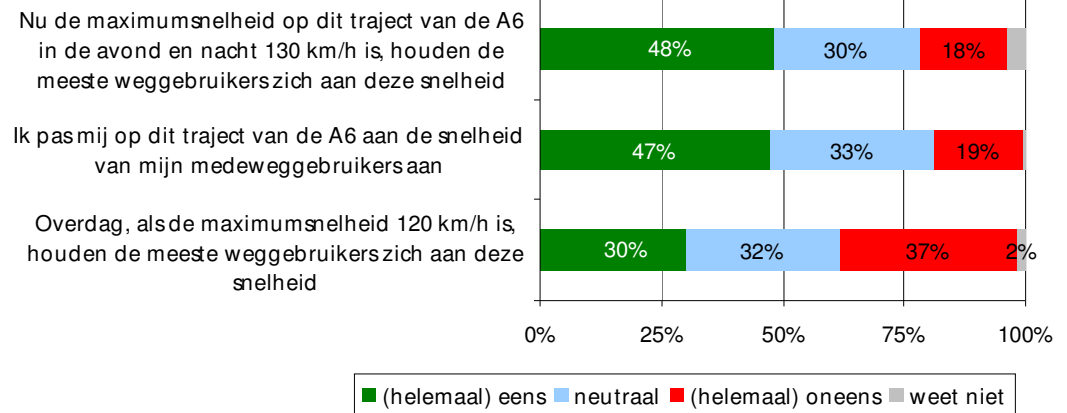
40 | Hebben andere weggebruikers volgens u hun maximumsnelheid in de avond en nacht aangepast naar 130 km/h? (n=413)



Bijna de helft van de ondervraagde weggebruikers geeft aan dat de meeste weggebruikers op dit traject op de A6 zich tussen 19.00 en 06.00 uur aan de maximumsnelheid van 130 km/h houden. Dit geldt iets vaker voor de ervaren weggebruikers dan de minder ervaren weggebruikers op dit traject, al is het verschil niet significant. Een vergelijkbaar deel (47 procent) geeft aan zich op dit traject aan te passen aan de snelheid van medeweggebruikers.

Minder vaak houden weggebruikers zich aan de maximumsnelheid van 120 km/h die overdag geldt; ruim een derde deel van de respondenten (37 procent) is het oneens met de stelling dat de meeste weggebruikers zich overdag aan de maximumsnelheid van 120 km/h houden.

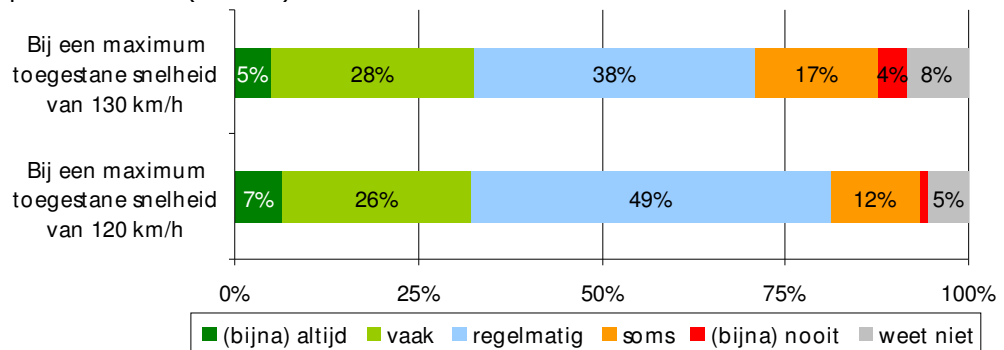
41 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=413)



Een derde deel van de respondenten denkt dat er zowel bij een maximumsnelheid van 120 km/h als van 130 km/h vaak tot (bijna) altijd snelheidscontroles plaatsvinden. Weggebruikers die vaak op dit traject rijden, denken vaker dat dit vaak tot (bijna) altijd gebeurt (39 procent) dan weggebruikers met minder ervaring op dit traject (respectievelijk 26 en 27 procent).

De helft van de respondenten denkt dat er bij 120 km/h op dit traject van de A6 regelmatig op snelheid gecontroleerd wordt; bij 130 km/h is dit aandeel met 38 procent minder groot. Respondenten verwachten vaker dat er soms tot (bijna) nooit gecontroleerd wordt bij 130 km/h (21 procent) dan bij 120 km/h (14 procent).

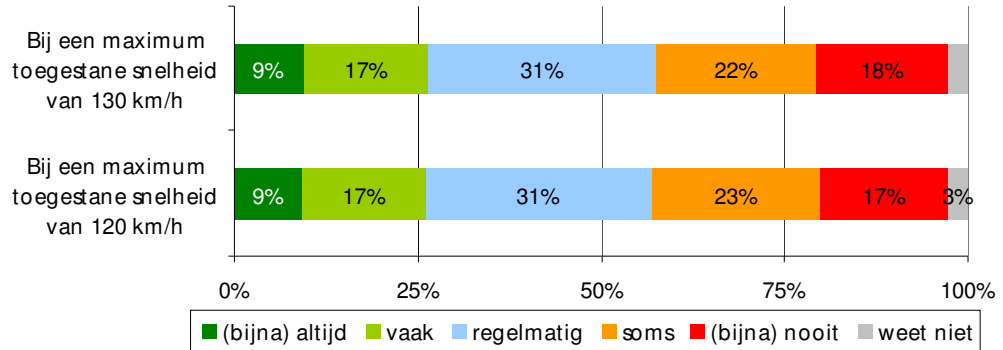
42 | In welke mate denkt u dat er op dit traject op de A6 snelheidscontroles plaatsvinden? (n=413)



Vervolgens is gevraagd in welke mate men *vindt* dat er snelheidscontroles op dit traject van de A6 moeten plaatsvinden bij 120 km/h en bij 130 km/h. Wat de respondenten betreft, is er geen verschil in de mate waarin snelheidscontroles moeten plaatsvinden bij 120 of 130 km/h. Voor beide maximumsnelheden geldt dat een kwart vindt dat vaak tot (bijna) altijd op snelheid gecontroleerd moet worden op dit traject. Ruim een vijfde deel vindt dat dit slechts soms hoeft te gebeuren, en volgens ruim een op de zes respondenten hoeven er (bijna) nooit snelheidscontroles plaats te vinden.

Bij beide maximumsnelheden geven de frequente gebruikers van dit traject wat vaker aan dat er (bijna) altijd gecontroleerd zou moeten worden, maar beide verschillen zijn niet significant.

43 | In welke mate vindt u dat er op dit traject op de A6 snelheidscontroles plaatsvinden? (n=413)



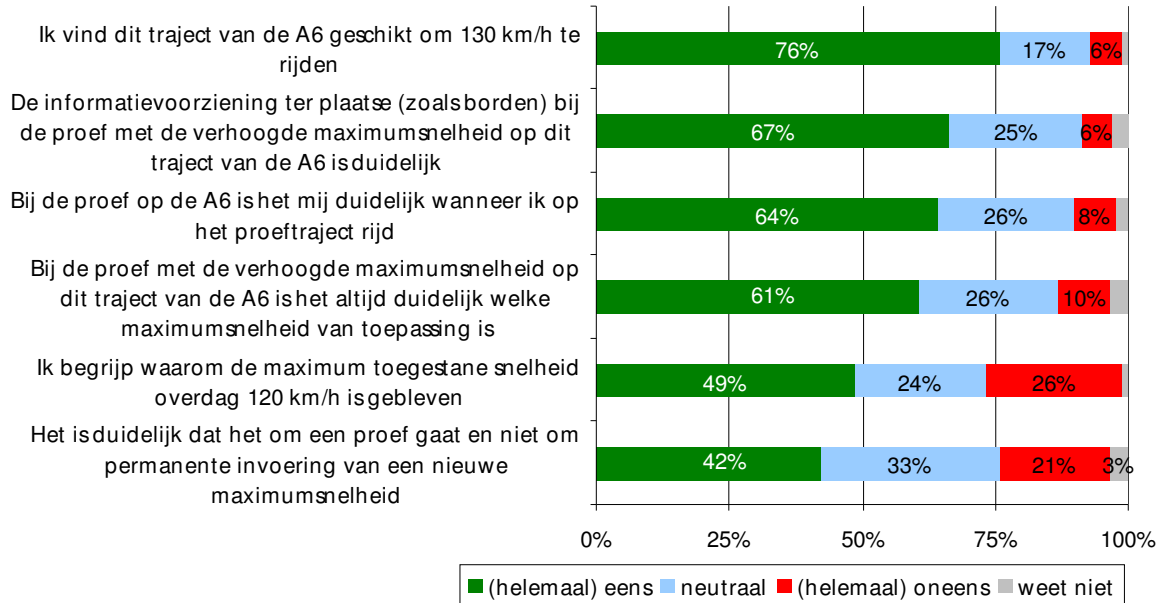
Men kon de gegeven antwoorden toelichten. Respondenten die willen dat er altijd/regelmatig snelheidscontroles moeten plaatsvinden, geven met name aan dit om veiligheidsoverwegingen zou moeten. Men vindt dat weggebruikers op dit traject vaak te hard rijden. Wanneer het specifiek om een maximumsnelheid van 130 km/h gaat, geeft men onder meer aan dat 130 km/h een opening is naar nog harder rijden (vaak rijdt men net iets harder dan mag). Deze respondenten vinden 130 km/h hard genoeg.

Respondenten die geen voorstander zijn van snelheidscontroles, vinden onder meer dat het geld wat daarmee gemoeid is, beter besteed kan worden. Verder merkt men op dat het traject breed en overzichtelijk is, waardoor er ook prima 130 km/h of harder gereden kan worden, zonder dat het gevaarlijk(er) wordt.

3.5 Informatievoorziening

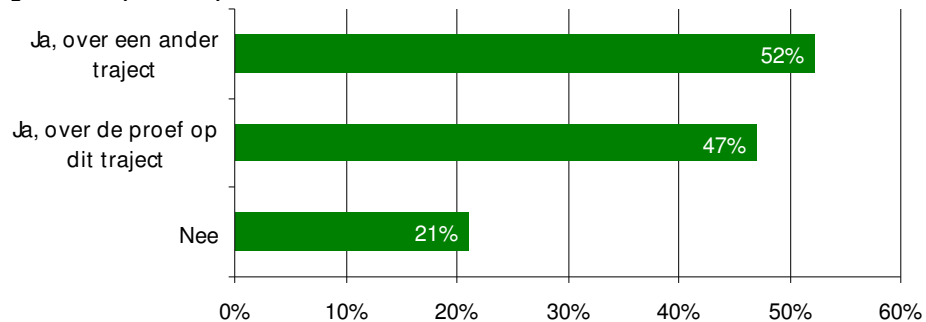
Driekwart van de weggebruikers vindt het traject op de A6 geschikt om 130 km/h te rijden. Circa tweederde deel vindt de informatievoorziening ter plaatse over de proef duidelijk (67 procent). Dit geldt vaker voor weggebruikers met veel ervaring op dit traject dan de minder ervaren weggebruikers. Het is voor 64 procent van de respondenten duidelijk wanneer men op het proeftraject rijdt en 61 procent vindt het duidelijk welke maximumsnelheid op het proeftraject geldt. Voor beide stellingen blijkt dat ervaren weggebruikers het vaker er mee eens zijn. De helft van de respondenten snapt waarom overdag de maximumsnelheid gewoon 120 km/h is gebleven, een kwart is het hier echter niet mee eens. Het feit dat het om een proef gaat en niet om een permanente snelheidsverhoging, is bij een op de vijf respondenten niet bekend. Ervaren weggebruikers zijn vaker bekend met dit feit.

44 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=413)



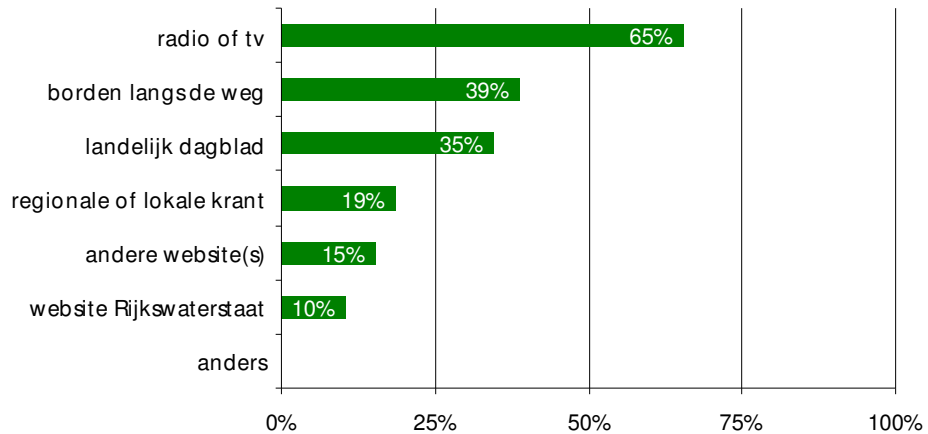
Het grootste deel van de weggebruikers heeft in het afgelopen half jaar wel iets gezien, gelezen of gehoord over het toepassen van en proeven met hogere maximumsnelheden. Bijna de helft heeft in de afgelopen zes maanden iets vernomen van de proef op de A6 (47 procent), en een kleine meerderheid heeft gehoord over proeven op andere trajecten (52 procent). Eén op de vijf geeft echter aan niets over (de proeven met) hogere maximumsnelheden gezien, gelezen of gehoord te hebben.

45 | Heeft u de afgelopen zes maanden ergens iets gezien, gelezen of gehoord over het toepassen van hogere maximumsnelheden en/of de proeven die ermee worden gedaan? (n=413)



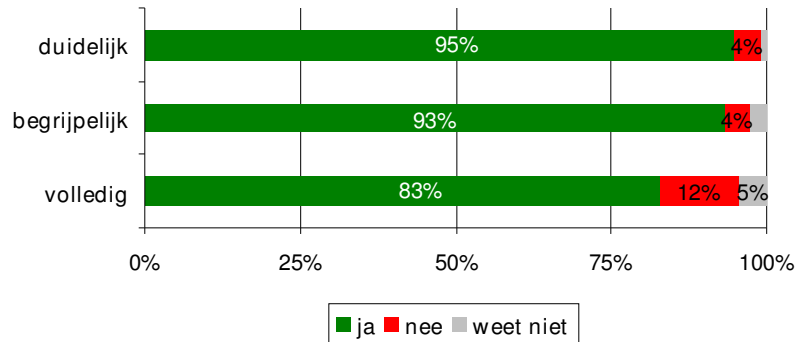
Aan de groep weggebruikers die iets gezien, gehoord of gelezen heeft over de proef op het traject op de A6 is gevraagd op welke manier dit is gebeurd. In de meeste gevallen is dit gebeurd via radio of tv. Bijna op de tien van hen hebben op borden langs de weg wat gezien en ruim een derde deel heeft in landelijke dagbladen gelezen over de proef (35 procent). Minder vaak noemt met de regionale of lokale krant (19 procent), websites in het algemeen en de website van Rijkswaterstaat (respectievelijk 15 en 10 procent).

46 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op het traject Almere Buiten Oost – knooppunt Joure op de A6? (n=194)



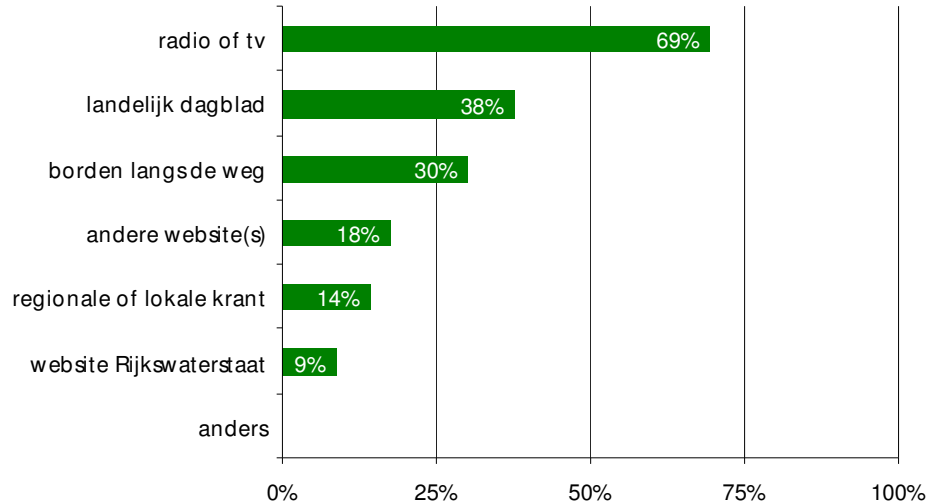
De meeste weggebruikers vinden de ontvangen informatie over de proef duidelijk, volledig en begrijpelijk. Voor ruim een tiende deel is de ontvangen informatie echter niet volledig.

47 | Vond u de informatie... (n=194)



Respondenten die gehoord of gelezen hebben over andere proeven met verhoogde maximumsnelheden, hebben deze informatie ook voornamelijk via radio of tv ontvangen (69 procent). Bijna vier op de tien heeft in een landelijk dagblad gelezen over proeven op (een) ander traject(en) (38 procent) en 30 procent heeft informatie gezien op borden langs de weg.

48 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op andere trajecten in Nederland? (n=224)



3.6 **Bebording langs de weg**

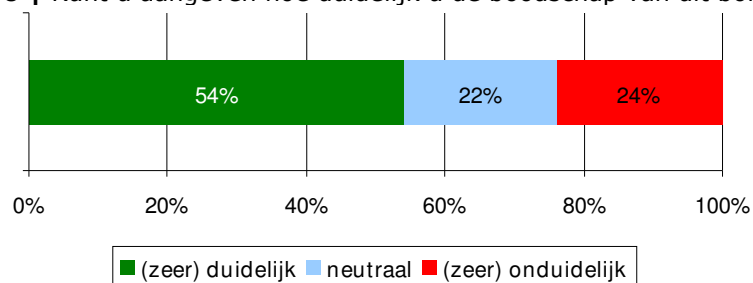
In deze paragraaf worden diverse borden besproken die langs het traject op de A6 geplaatst zijn om de weggebruikers duidelijk te maken dat er op dit traject een proef plaatsvindt met aangepaste maximumsnelheden. Eerst wordt een foto of afbeelding van het betreffende bord getoond. Vervolgens is de weggebruikers onder meer gevraagd of ze het bord gezien hebben en of de betekenis duidelijk was.

49 | Bord 1



Bijna tweederde deel van de respondenten (63 procent) heeft bord 1 wel eens gezien. Na de uitleg dat dit bord bedoeld is om weggebruikers te attenderen op de gewijzigde snelheidslimiet die op dit traject van toepassing is, geeft een kleine meerderheid (54 procent) aan de boodschap van dit bord zeer duidelijk te vinden. Voor een kwart is de boodschap echter niet duidelijk.

50 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=405)



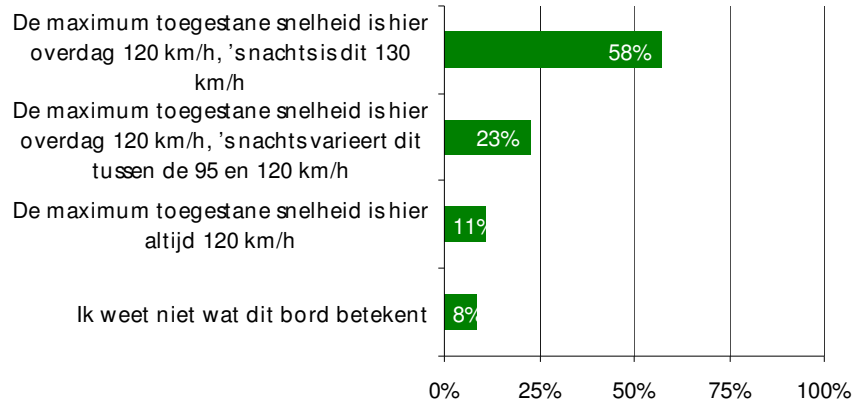
51 | Bord 2



Zestiende deel van de weggebruikers heeft het tweede getoonde bord (afbeelding 51) wel eens gezien op de A6.

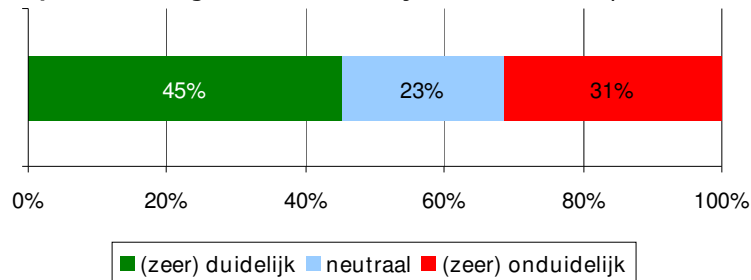
Een meerderheid van de ondervraagde weggebruikers (58 procent) weet wat dit bord betekent, namelijk dat de maximum toegestane snelheid op dit traject overdag 120 km/h is, en 's avonds en 's nachts 130 km/h. Een kwart denkt echter dat de maximumsnelheid 's nachts varieert tussen de 95 en 120 km/h.

52 | Wat betekent dit bord volgens u? (n=413)



Wanneer aangegeven wordt dat dit bord weggebruikers wil attenderen op de gewijzigde snelheidslimiet die op dit traject van toepassing is, vindt 45 procent de boodschap van dit bord duidelijk. Een relatief groot deel (31 procent) geeft echter aan de boodschap onduidelijk te vinden.

53 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=413)



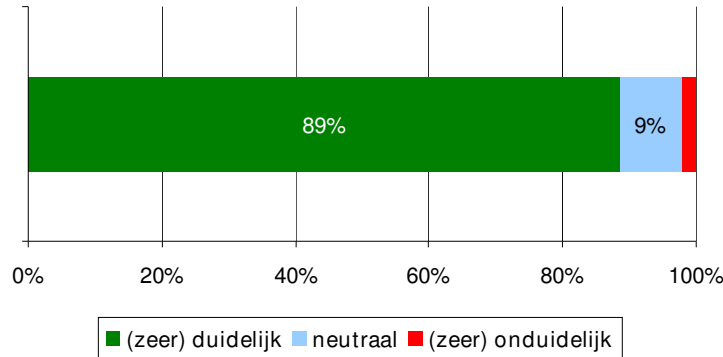
54 | Bord 3



Het derde bord (afbeelding 54) is door driekwart van de respondenten (76 procent) wel eens gezien op het traject.

Aan de respondenten is toegelicht dat dit bord aangeeft dat de maximum toegestane snelheid tussen 19.00 en 06.00 uur op dit traject 130 km/h is. Vrijwel alle respondenten (89 procent) vinden de boodschap op dit bord duidelijk.

55 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=413)



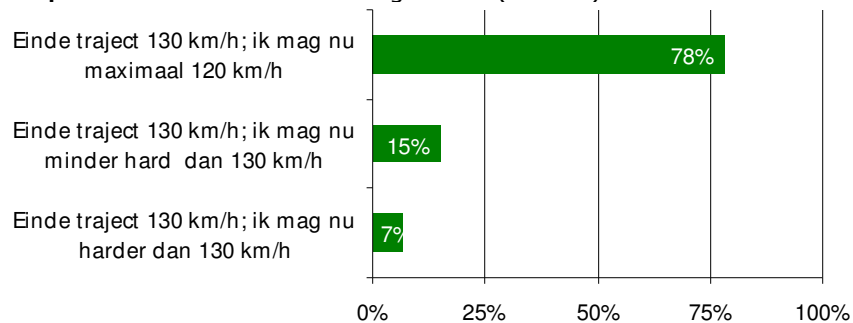
56 | Bord 4



Het vierde getoonde bord (afbeelding 56) is door circa tweederde deel van de respondenten gezien op het traject (65 procent).

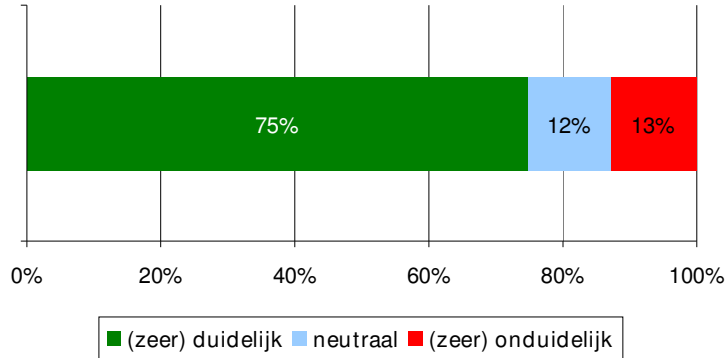
Dit bord betekent dat het traject met 130 km/h ten einde is en er vanaf dit punt weer maximaal 120 km/h mag worden gereden. Ruim driekwart van de ondervraagde weggebruikers (78 procent) noemt dit ook als juiste betekenis van het bord. Volgens circa één op de zes respondenten (15 procent) betekent het bord dat het traject ten einde is en men nu minder hard dan 130 km/h mag rijden, maar men noemt niet dat de maximumsnelheid vanaf dan (weer) 120 km/h is. Zeven procent van de respondenten denkt dat men na dit bord harder mag rijden dan 130 km/h.

57 | Wat betekent dit bord volgens u? (n=413)



Wanneer toegelicht wordt wat de precieze boodschap van het bord is, vinden drie op de vier respondenten dat dit duidelijk op het bord staat weergegeven.

58 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=410)



59 | Bord 5

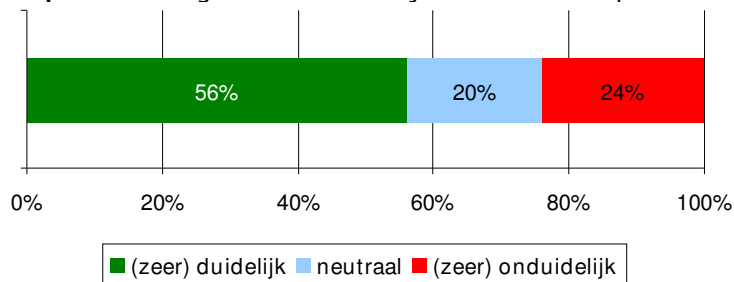


Bord 5 is slechts door 36 procent van de respondenten wel eens op het traject op de A6 gezien.

Het bord wil weggebruikers er op attenderen dat de gewijzigde snelheidslimiet die op dit traject van toepassing is ten einde is en dat men vanaf dit punt weer maximaal 120 km/h mag rijden. Ruim de helft van de respondenten (56 procent) vindt de boodschap van dit bord duidelijk.

Volgens een kwart geeft het bord de bedoelde boodschap echter niet duidelijk weer.

60 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=404)



Voor alle getoonde borden in deze paragraaf geldt dat weggebruikers met veel ervaring op dit traject deze vaker gezien hebben dan de groep met minder ervaring.

61 | Heeft u dit bord op het traject van de A6 gezien? (aandeel dat bord heeft gezien)

	veel ervaring	weinig ervaring
bord 1 ^{*)}	72%	55%
bord 2 ^{*)}	66%	50%
bord 3 ^{*)}	81%	71%
bord 4 ^{*)}	70%	58%
bord 5 ^{*)}	45%	27%

^{*)} Significant verschil.

Tenslotte is aan de weggebruikers gevraagd hoe Rijkswaterstaat met borden en informatie nog beter kan informeren over de maximum toegestane snelheid op dit traject. Voor een deel van de respondenten is de huidige informatievoorziening prima, en deze respondenten noemen dan ook geen verbeterpunten. Verbeterpunten die wel meerdere malen genoemd worden, zijn:

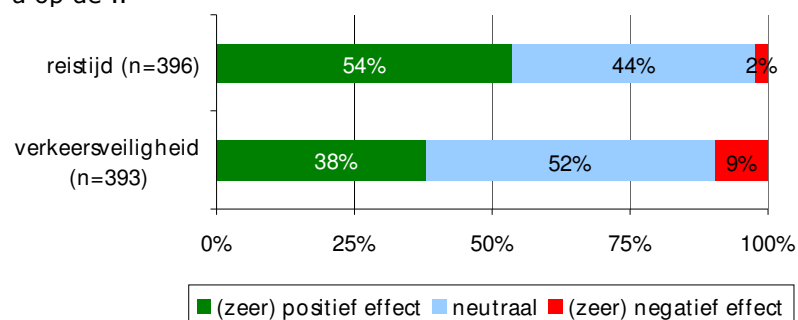
- gebruik meer matrixborden met daarop de maximumsnelheid;
- gebruik ronde verbodsborden met rode rand en daarop de maximumsnelheid, en niet ronde verbodsborden met rode rand en daarop doorgestreept de maximumsnelheid die vanaf daar niet meer geldt ("ronde verbodsborden met rode rand met daarop 120, in plaats van 130 doorgestreept").

Een aantal respondenten merkt nog op dat er niet teveel borden getoond moeten worden, wat volgens hen nu wel het geval is.

3.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid

Aan de respondenten is gevraagd welk effect het verhogen van de maximumsnelheid volgens hen op de reistijd en verkeersveiligheid heeft. Een kleine meerderheid (54 procent) verwacht een positief effect op de reistijd, terwijl 44 procent geen positief of negatief effect verwacht. Ervaren weggebruikers verwachten vaker een positief effect dan de minder ervaren weggebruikers (respectievelijk 59 en 45 procent). Over de effecten op verkeersveiligheid is men minder positief. Minder dan vier op de tien (38 procent) verwacht dat de verkeersveiligheid toeneemt. De helft verwacht geen effect en één op de tien denkt dat de snelheidsverhoging zorgt voor een mindere verkeersveiligheid. Bij dit aspect verschillen respondenten met veel en met weinig ervaring op dit traject niet van mening.

62 | Welk effect heeft het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject volgens u op de ..



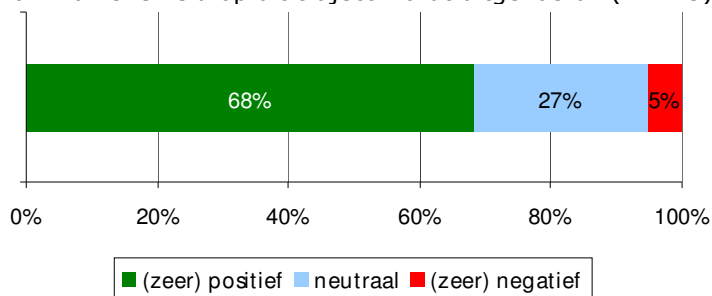
Aan de respondenten is gevraagd waarom zij een positief dan wel negatief effect verwachten op de verkeersveiligheid. Respondenten die een positief effect verwachten, denken dat weggebruikers beter opletten bij hogere snelheden. Ook verwacht men een betere doorstroming en daardoor minder files/remacties met kans op ongevallen.

Een zeer beperkt deel (2 procent) van de ondervraagde weggebruikers heeft sinds het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject problemen ervaren. Zij noemen onder andere bumperkleven als probleem, en mensen die zachter dan 130 km/h rijden en hierdoor voor onveilige situaties zorgen. Volgens drie van de in totaal negen weggebruikers die een probleem hebben ervaren, had dit specifiek te maken met de verhoging van de snelheid naar 130 km/h.

3.8 Oordeel over de proef

Tweederde van de weggebruikers is (zeer) positief over de manier waarop de proef met het verhogen van de maximumsnelheid op het traject op de A6 wordt uitgevoerd. Een kwart oordeelt neutraal en een beperkt deel van vijf procent is niet tevreden over de wijze waarop de proef wordt uitgevoerd. Frequentie rijders op dit traject oordelen vaker zeer positief dan de weggebruikers met minder ervaring op dit traject (respectievelijk 23 en 10 procent).

63 | Hoe staat u tegenover de manier waarop de proef met het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject wordt uitgevoerd? (n=413)

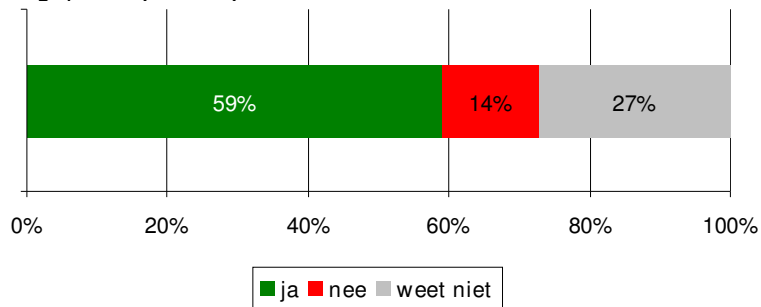


Respondenten die positief over de proef zijn, geven met name aan dat zij het prettig vinden om harder te kunnen doorrijden, en daardoor sneller op de plek van bestemming zijn. Verder wordt aangegeven dat de weg en het tijdsvenster ('s avonds en 's nachts is het rustig op de weg) ook geschikt zijn om harder dan 120 km/h te rijden. De weggebruikers die neutraal oordelen, vinden met name dat de snelheidsverhoging weinig van invloed is op reistijd, doorstroming en verkeersveiligheid. De respondenten die negatief zijn over de wijze waarop de proef wordt uitgevoerd, merken onder andere op dat het proeftraject volgens hen te kort is en zien soms ook het nut niet in van een snelheidsverhoging van 'slechts' 10 km/h. Een enkeling merkt op dat 120 km/h hard genoeg is.

Ruim de helft van de respondenten (59 procent) is voorstander van het uitbreiden van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat nu op de A6 gebeurt naar veel meer snelwegen in Nederland. Deze respondenten geven onder meer aan dat het 's avonds en 's nachts rustig genoeg is op de weg om 130 km/h te kunnen rijden. Veel van hen vinden 130 km/h ook een prettige snelheid om te rijden. Verder merken zij op dat het beter is voor de doorstroming en dat er behalve de A6 nog veel andere trajecten zijn waarop prima 130 km/h gereden kan worden.

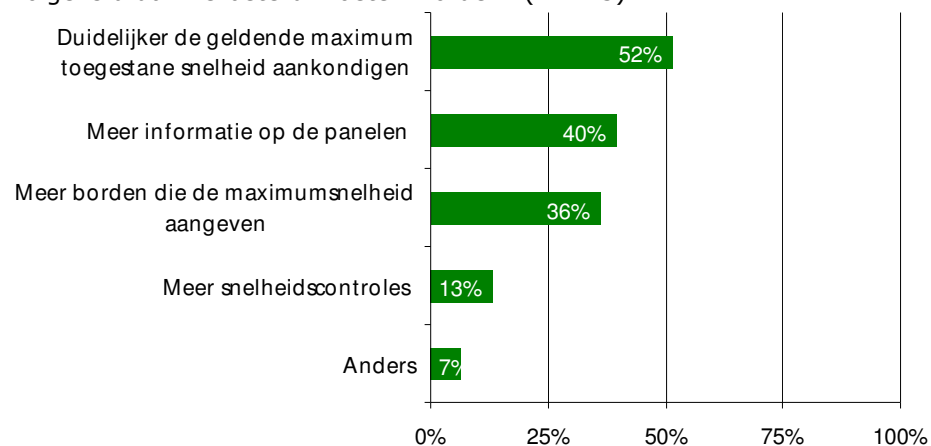
Eén op de zeven respondenten is echter tegen verhoging van de maximumsnelheid op meer snelwegen. Een aantal merkt op dat een snelheidsverhoging van 10 km/h zo beperkt is, dat het geen positief effect heeft op reistijd. Daarnaast geeft een deel aan dat 120 km/h in het algemeen hard genoeg is en merken enkele respondenten op dat de snelheidsverhoging niet goed is voor het milieu en de verkeersveiligheid. Een relatief groot deel (27 procent) weet niet of de snelheidsverhoging op meer snelwegen zou moeten worden ingevoerd.

64 | Zou het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat nu op de A6 gebeurt wat u betreft op veel meer snelwegen in Nederland mogen worden toegepast? (n=413)



Vervolgens is gevraagd wat er verbeterd moet worden wanneer het principe van het verhogen van de maximumsnelheid op veel meer Nederlandse snelwegen wordt doorgevoerd. De helft van de respondenten vindt het belangrijk dat de geldende maximumsnelheid duidelijker wordt aangekondigd. Daarnaast wil 40 procent meer informatie op de panelen en is het volgens ruim een derde deel (36 procent) nodig dat er meer borden komen die de maximumsnelheid aangeven.

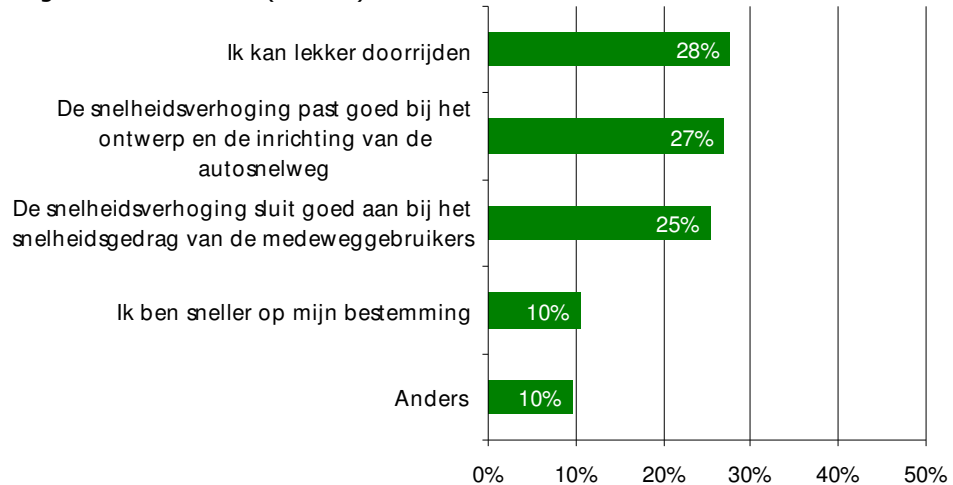
65 | Stel dat het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat op de A6 gebeurt op veel meer snelwegen in Nederland wordt doorgevoerd. Wat zou er volgens u dan verbeterd moeten worden? (n=413)



De weggebruikers hebben aangegeven wat het belangrijkste pluspunt is van de verhoging van de maximumsnelheid. De meningen hierover zijn verdeeld en er springt niet echt één pluspunt uit.

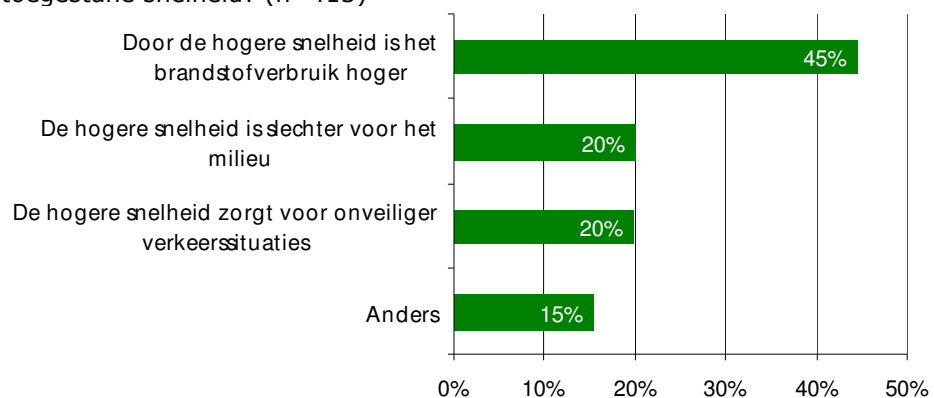
'Lekker doorrijden, 'de snelheidsverhoging past goed bij het ontwerp en de inrichting van de autosnelweg' en 'de snelheidsverhoging sluit goed aan bij het snelheidsgedrag van de medeweggebruikers' worden alle drie door (ruim) een kwart van de respondenten genoemd. De tijdswinst wordt door één op de tien respondenten genoemd.

66 | Wat is voor u het belangrijkste pluspunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=413)



Wanneer gevraagd wordt naar het belangrijkste minpunt van de verhoging van de maximumsnelheid, wordt hoger brandstofverbruik het meest genoemd (45 procent). Eén op de vijf respondenten vindt de hogere snelheid slechter voor het milieu en de verkeersveiligheid. Respondenten die een ander antwoord noemen, geven met name aan dat de snelheidsverhoging voor hen geen enkel minpunt met zich meebrengt.

67 | Wat is voor u het belangrijkste minpunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=413)



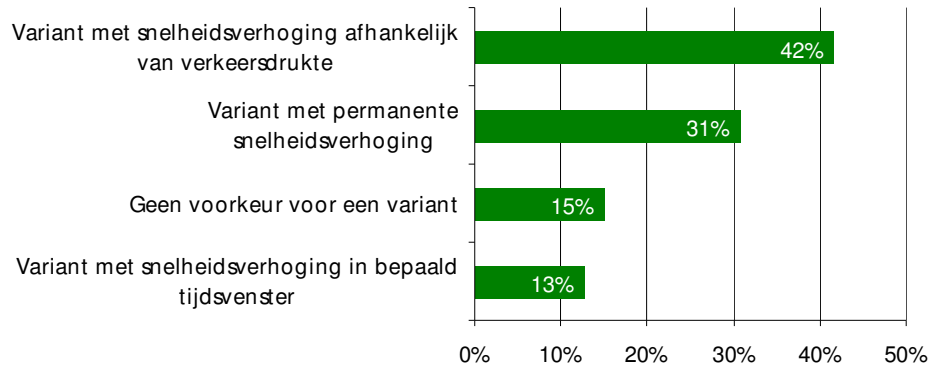
Tot slot zijn de weggebruikers drie mogelijkheden voor het verhogen van de maximumsnelheid voorgelegd. Dit zijn:

1. permanente snelheidsverhoging
2. snelheidsverhoging in een bepaald tijdsvenster
3. snelheidsverhoging afhankelijk van verkeersdrukke.

Aan de weggebruikers is gevraagd welke variant hun voorkeur heeft. De meeste voorkeur gaat uit naar de variant waarbij snelheidsverhoging afhankelijk is van de verkeersdrukke (42 procent), gevolgd door permanente snelheidsverhoging (31 procent). De variant zoals deze op de A6 getoetst wordt, met een tijdsvenster, is het minst populair onder de respondenten (13 procent).

Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen weggebruikers met veel en met minder ervaring op dit traject.

68 | Kunt u aangeven welke variant uw voorkeur heeft? (n=394)



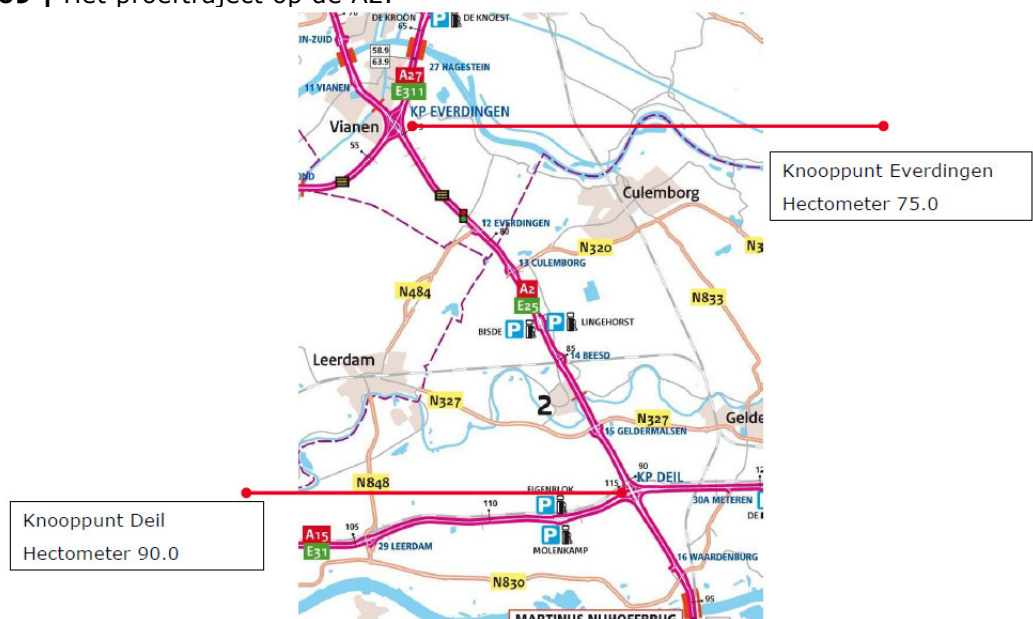
Aansluitend is om een toelichting gevraagd. Voorstanders van permanente snelheidsverhoging geven aan dat het dan altijd duidelijk is wat de geldende maximumsnelheid is. Voorstanders van snelheidsverhoging afhankelijk van de verkeersdrukke, geven aan dat het bij drukke op de weg niet mogelijk en niet veilig is om 130 km/h te rijden, terwijl dit bij minder drukke wel prima kan. De maximumsnelheid aanpassen aan de verkeersdrukke, is daarom nodig volgens hen. De respondenten die kiezen voor snelheidsverhoging op basis van een tijdsvenster, geven aan dat het 's avonds en 's nachts altijd rustiger is, en er daarom harder gereden kan worden. Zij vinden snelheidsverhoging op basis van vaste tijden duidelijker dan op basis van verkeersdrukke.

4 Peiling weggebruikers A2

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat het experiment op de A2 op het traject knooppunt Everdingen – knooppunt Deil centraal (figuur 69). Sinds 31 mei 2011 mag er op dit traject 130 km/h gereden worden. Deze verhoogde maximumsnelheid geldt niet bij grote verkeersdrukke (zoals in de spits). Dan gaat de maximumsnelheid omlaag naar 100 km/h.

69 | Het proeftraject op de A2.

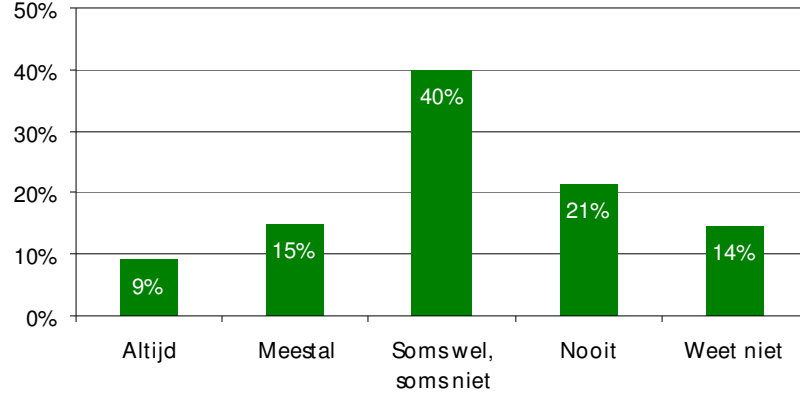


In dit hoofdstuk wordt waar relevant onderscheid gemaakt naar weggebruikers met veel ervaring op dit traject (weggebruikers die hier dagelijks tot meerdere keren per week rijden) en weggebruikers met weinig ervaring (mensen die maximaal één dag per week op dit traject rijden). Ook komen in dit hoofdstuk de opvallendste uitkomsten uit de focusgroepen rondom het experiment op de A2 aan bod.

4.2 Bekendheid van de proef

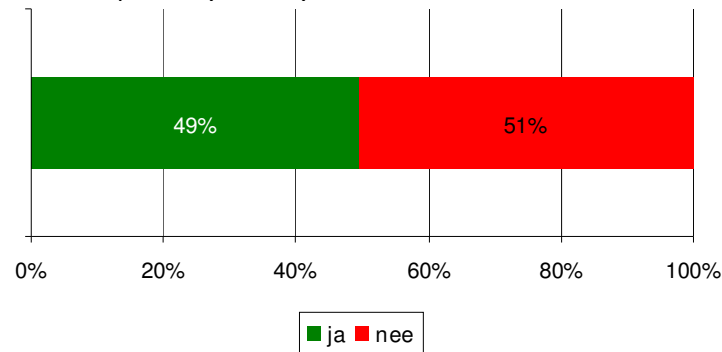
Een kwart van de respondenten geeft aan meestal tot altijd 130 km/h te mogen rijden wanneer men op dit traject rijdt. Bij 40 procent is dit soms wel en soms niet het geval en één op de vijf geeft aan nooit 130 km/h op dit traject te mogen rijden. De overige respondenten kunnen niet precies aangeven hoe vaak men 130 km/h mag rijden.

70 | Wanneer u op dit traject van de A2 rijdt, hoe vaak mag u dan 130 km/h rijden? (n=429)



Vervolgens is gevraagd naar de bekendheid van de proef, zonder uit te leggen wat deze precies inhoudt. De helft van de weggebruikers (49 procent) is op de hoogte van de proef. Weggebruikers met veel ervaring op dit traject (die er dagelijks tot meerdere keren per week rijden) zijn vaker op de hoogte (in 55 procent van de gevallen) dat er een proef op het traject plaatsvindt dan weggebruikers met relatief weinig ervaring op dit traject (44 procent). Alle deelnemers aan de focusgroepen zijn op de hoogte van de proef op de A2.

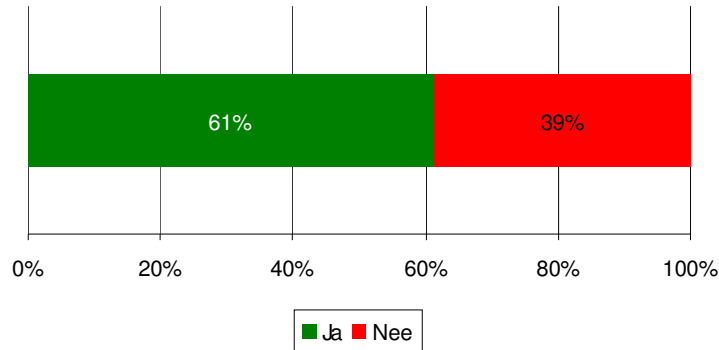
71 | Rijkswaterstaat houdt een proef op dit traject. Bent u op de hoogte van deze proef? (n=429)



Respondenten die op de hoogte zijn van de proef, is gevraagd wat de proef volgens hen inhoudt. Veel mensen noemen hier 'een proef' met de snelheid, vaak ook met de aanduiding 130. Degenen die het 'fout' hebben denken vooral dat er sprake is van een proef om files te verminderen.

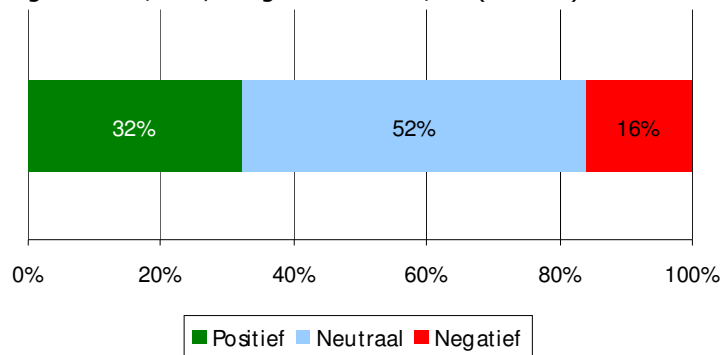
Vervolgens werd uitgelegd waar de proef over gaat. Na deze uitleg blijkt drievijfde (61 procent) van de groep die eerder aangaf niet op de hoogte te zijn van de proef, alsnog bekend te zijn met de proef op het traject. Viertiende deel is ook na uitleg niet bekend met de proef. Dit houdt in dat in totaal 20 procent van de respondenten (zowel zonder als met uitleg) niet bekend is met de proef.

72 | Was u – achteraf gezien – bekend met deze proef nu u deze uitleg heeft gelezen? (n=217)



Op de A2 tussen knooppunt Everdingen – knooppunt Deil is sinds 31 mei dit jaar de maximumsnelheid verhoogd naar 130 km/h. Deze verhoogde maximumsnelheid geldt niet bij grote verkeersdrukke (zoals in de spits). Dan gaat de maximumsnelheid omlaag naar 100 km/h (en niet naar 120 km/h). Eenderde (32 procent) van de automobilisten is hier positief over, de helft (52 procent) neutraal en een op de zeven (16 procent) negatief. Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen weggebruikers met veel en weggebruikers met weinig ervaring op dit traject. Deelnemers aan de focusgroepen merken nog op dat volgens hen de maximumsnelheid vaker dan nodig (gezien de verkeersdrukke) 100 km/h is.

73 | Wat vindt u ervan dat bij de drukke de maximumsnelheid op deze weg 100 km/h is, en geen 120 km/h? (n=429)



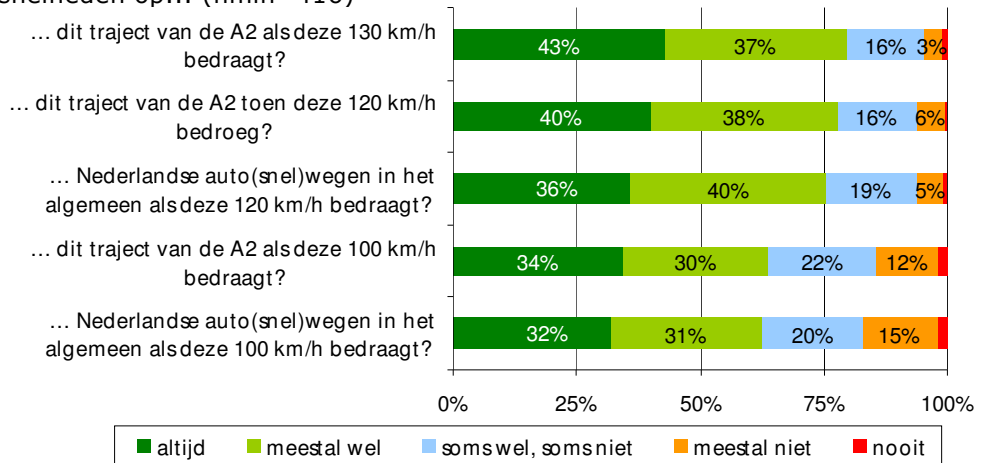
De gegeven antwoorden konden worden toegelicht. Degenen die positief oordelen over de maximumsnelheid van 100 km/h zijn van mening dat de doorstroming dan beter is dan bij een snelheid van 120 km/h, mede omdat 'bij drukke toch geen 120 gereden kan worden'. Automobilisten met een negatief oordeel denken juist dat de doorstroming bij een hogere snelheid beter is, of vinden dat deze verandering verwarrend is.

4.3 Gedrag rondom maximumsnelheden

In het algemeen houdt eenderde zich naar eigen zeggen altijd aan de geldende maximumsnelheid op Nederlandse snelwegen (figuur 74). Bij 120 km/h is dit 36 procent en bij 100 km/h 32 procent. Naarmate de snelheid hoger wordt, houden meer automobilisten zich hieraan. Op het traject A2 houdt 34 procent zich naar eigen zeggen altijd aan de maximumsnelheid bij 100 km/h, 40 procent doet dit altijd bij 120 km/h en 43 procent bij 130 km/h.

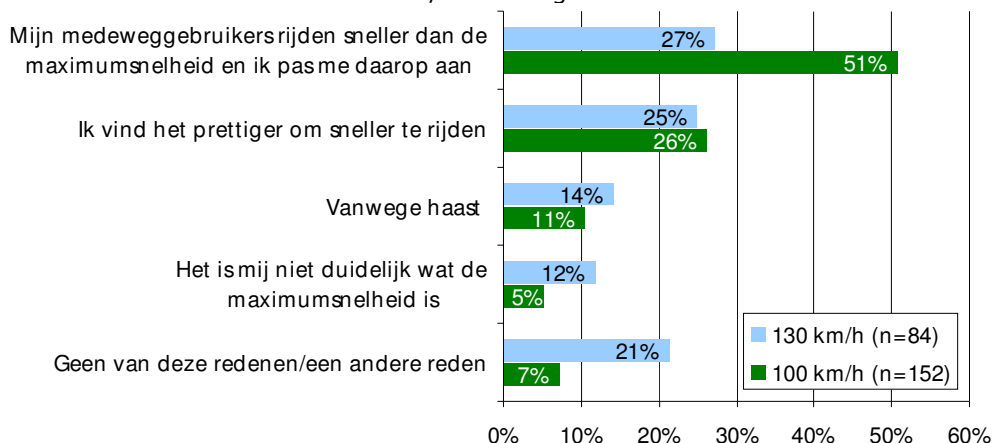
De meeste deelnemers aan de focusgroepen rijden wanneer dit mag 130 km/h. Een aantal deelnemers geeft aan altijd iets te hard te rijden, dus ook bij een maximumsnelheid van 130 km/h. Dit geldt voor hen ook wanneer de maximumsnelheid 100 km/h is.

74 | In welke mate houdt/hield u zich aan de maximum toegestane snelheden op... (nmin=416)



Waarom houden weggebruikers zich niet altijd aan de maximumsnelheid van 130 km/h op dit traject? Een kwart (27 procent) wil zelf (nog) sneller rijden. Een vergelijkbaar deel (25 procent) past zijn of haar snelheid aan aan de andere weggebruikers. Een op de acht (12 procent) geeft aan dat de geldende maximumsnelheid niet duidelijk (genoeg) is. Bij een maximumsnelheid van 100 km/h is het aanpassen aan de andere weggebruikers de voornaamste reden om zich hier niet aan te houden (door 51 procent genoemd), gevolgd door het feit dat men het prettiger vindt om sneller te rijden (26 procent, figuur 75). Een klein deel (5 procent) geeft bij 100 km/h aan dat het niet duidelijk is dat dit de geldende maximumsnelheid is.

75 | Waarom houdt u zich niet (altijd) aan de maximumsnelheid op dit traject van de A2 als deze 100 of 130 km/h bedraagt?



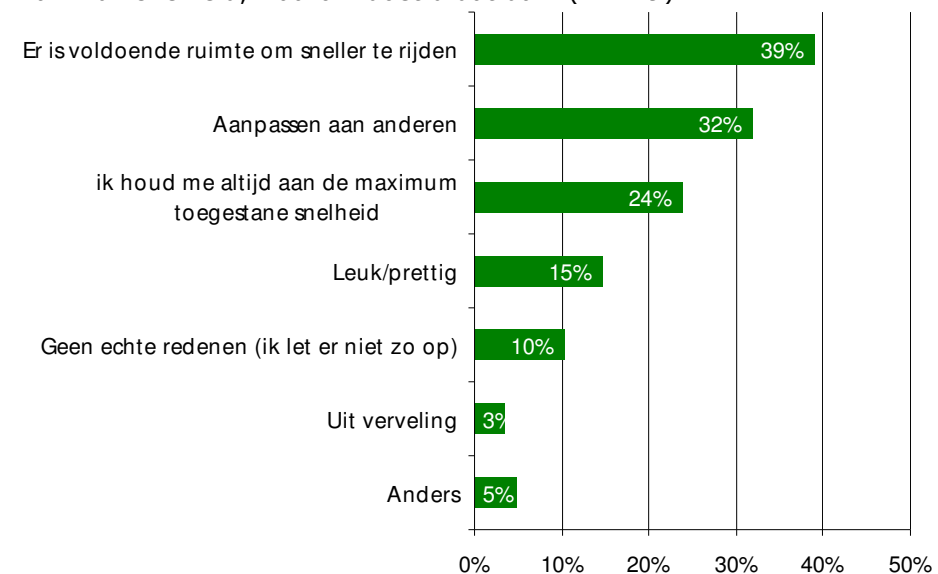
Tweederde (64 procent) van de weggebruikers houdt zich aan de geldende snelheden vanwege de kans op een bekeuring. Andere motieven om niet te hard te rijden zijn veiligheidsredenen en plichtsbesef (respectievelijk 53 en 45 procent). Drie op de tien (30 procent) let op het brandstofverbruik en rijdt daarom niet te hard en een op zeven (14 procent) rijdt niet harder vanwege het milieu.

76 | Als u zich op de Nederlandse auto(snel)wegen aan de maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (n=429)



Vervolgens is gevraagd waarom men harder rijdt dan de geldende snelheid. De voornaamste redenen zijn de beschikbare ruimte (39 procent), of het zich aanpassen aan anderen (32 procent). Een kwart (24 procent) van de weggebruikers zegt zich altijd aan de maximumsnelheid te houden.

77 | Als u op de Nederlandse auto(snel)wegen sneller rijdt dan de maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (n=429)

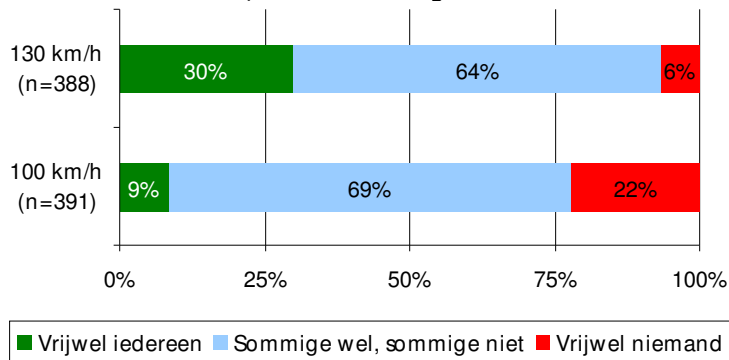


4.4 100 of 130 km/h op de A2

In deze paragraaf worden telkens twee situaties besproken: een geldende maximumsnelheid van 100 km/h of van 130 km/h.

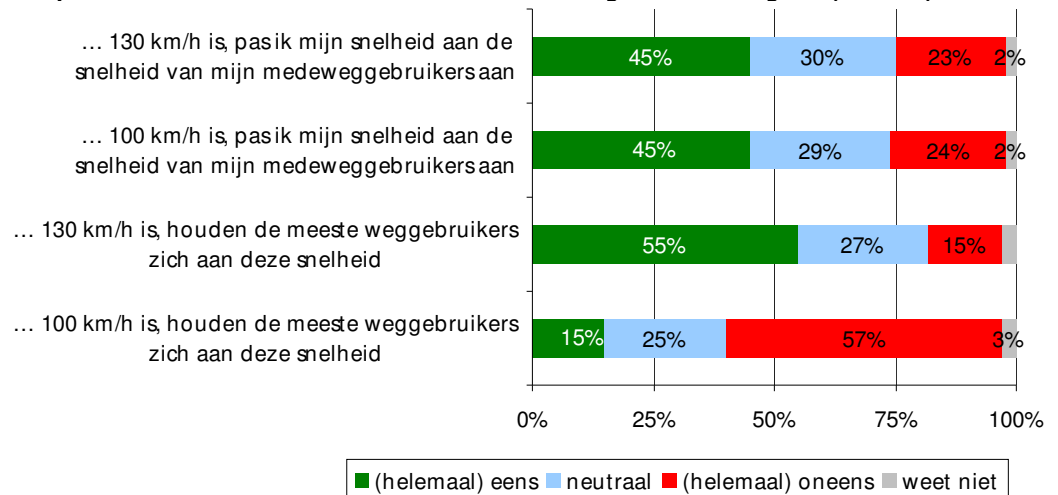
Bij de geldende snelheid van 130 per uur geeft 30 procent van de weggebruikers aan dat vrijwel alle andere weggebruikers hun snelheid hebben aangepast, bij een geldende snelheid van 100 km/h is dit met negen procent een stuk minder. Volgens ruim een vijfde deel van de respondenten hebben vrijwel geen andere weggebruikers hun snelheid naar 100 km/h aangepast. De aangetroffen verschillen tussen ervaren en minder ervaren weggebruikers zijn niet significant.

78 | Hebben andere weggebruikers volgens u hun maximumsnelheid aangepast naar 100 of 130 km/h toen dit de geldende maximumsnelheid was?



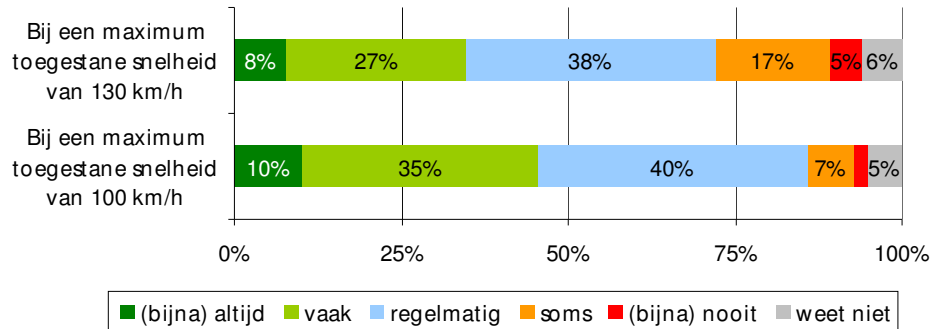
Bijna drievijfde (57 procent) van de weggebruikers houdt zich volgens de deelnemers aan dit onderzoek niet aan de maximumsnelheid als deze 100 km/h is. Bij een maximumsnelheid van 130 km/h is dit slechts 15 procent. Bijna de helft (45 procent) van de weggebruikers past zijn of haar snelheid aan die van de andere weggebruikers aan. Dit geldt voor beide maximumsnelheden. Ook blijkt dat een kwart van de weggebruikers zijn of haar snelheid niet aanpast aan die van medeweggebruikers. Dit is het geval bij een maximumsnelheid van zowel 100 als 130 km/h.

79 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=429)



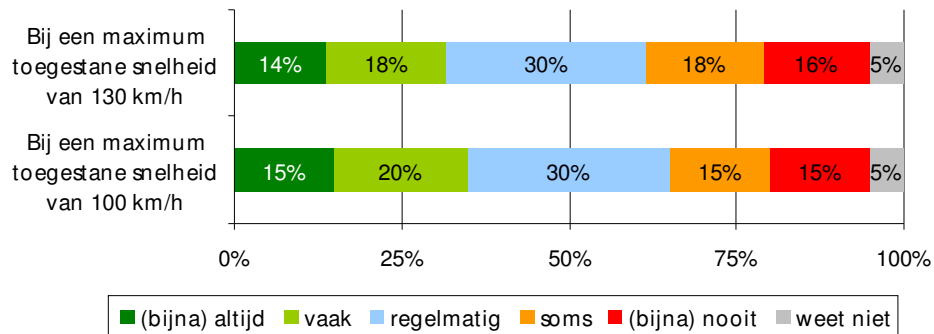
Wanneer gevraagd wordt naar de mate waarin men denkt dat er snelheidscontroles op het traject op de A2 gehouden worden, verwacht men dat dit vaker het geval is bij een maximumsnelheid van 100 km/h. Bijna de helft (45 procent) denkt dat dit bij deze maximumsnelheid vaak tot (bijna) altijd gebeurt, terwijl 35 procent verwacht dat dit bij een maximumsnelheid van 130 km/h met deze frequentie gebeurt.

80 | In welke mate denkt u dat er op dit traject op de A2 snelheidscontroles plaatsvinden? (n=429)



Er is weinig verschil in de wens van weggebruikers om snelheidscontroles te houden bij een maximumsnelheid van 100 of 130 km/h. Bij een snelheid van 130 km/h wil tweederde (62 procent) dat er regelmatig tot (bijna) altijd controles worden gehouden, bij 100 km/h is dit met 65 procent vergelijkbaar.

81 | In welke mate vindt u dat er op dit traject op de A2 snelheidscontroles moeten plaatsvinden? (n=429)



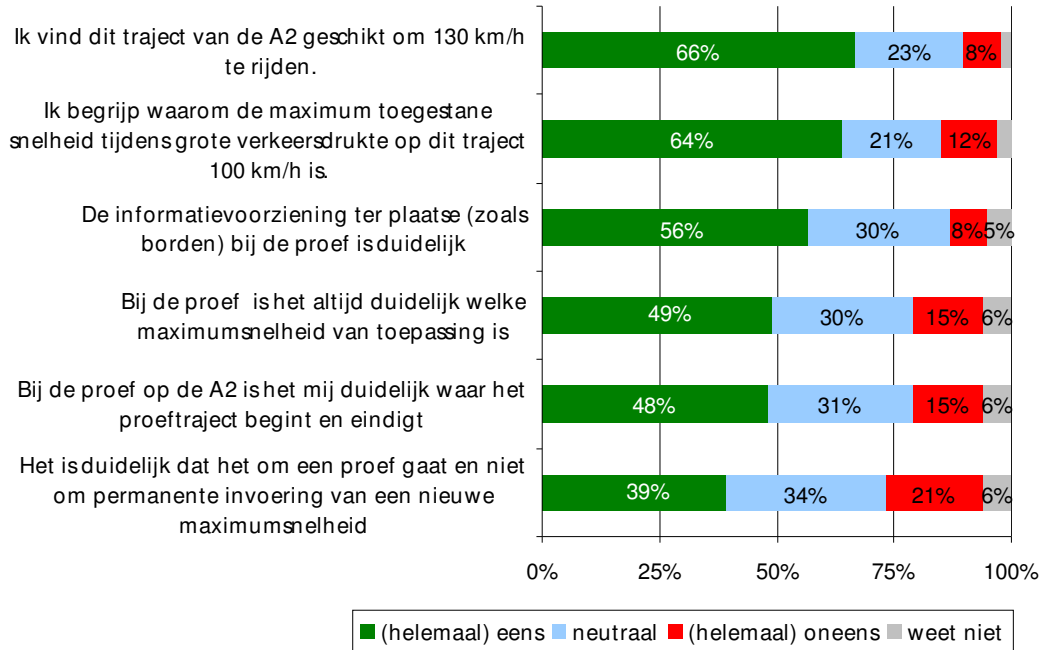
Men kon de gegeven antwoorden toelichten. In beide gevallen wordt de veiligheid als de voornaamste reden voor de controles gezien, gevolgd door te hard rijden.

4.5 Informatievoorziening

Tweederde (66 procent) vindt het traject A2 Everdingen-Deil geschikt om 130 km/h te rijden. De meningen van deelnemers aan de focusgroepen zijn hierover verdeeld. Men vindt het traject vanwege de vier rijbanen wel geschikt voor een hogere maximumsnelheid, maar men geeft ook aan dat het traject eigenlijk te kort is om echt tijdswinst te behalen. Verder heeft tweederde deel van de online respondenten (64 procent) begrip voor het feit dat de snelheid bij verkeersdrukke 100 km/h is. De informatievoorziening rondom de proef wordt door bijna drievijfde (56 procent) van de weggebruikers duidelijk gevonden.

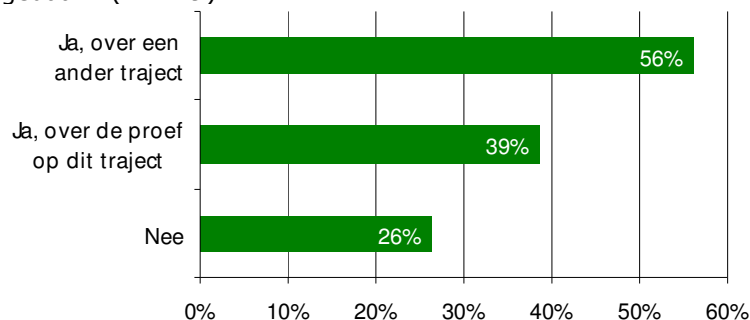
De helft (49 procent) vindt het altijd duidelijk wanneer welke maximumsnelheid van toepassing is. Ook meerdere deelnemers aan de focusgroepen geven aan dat het voor hen niet altijd duidelijk is wat de maximumsnelheid is. Voor een vijfde deel van de online respondenten (21 procent) is het niet duidelijk dat het om een proef gaat, en niet om permanente invoering van een nieuwe maximumsnelheid.

82 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=429)



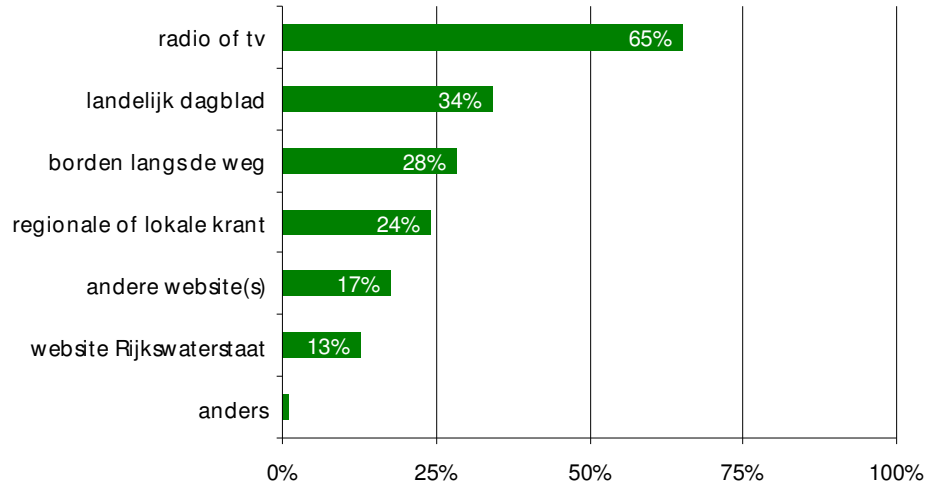
Tweevijfde (39 procent) van de weggebruikers heeft de afgelopen tijd wel eens informatie ontvangen over de proef met de dynamische maximumsnelheid op de A2 en meer dan de helft van de respondenten (56 procent) heeft informatie met betrekking tot een proef op een ander traject gezien, gelezen of gehoord. Een kwart (26 procent) had voor dit onderzoek niets gezien, gehoord of gelezen over dergelijke proeven. Bij de focusgroepen is gebleken dat bijna alle deelnemers wel informatie hebben ontvangen over de proef op de A2.

83 | Heeft u de afgelopen zes maanden ergens iets gezien, gelezen of gehoord over het toepassen van hogere maximumsnelheden en/of de proeven die ermee worden gedaan? (n=429)



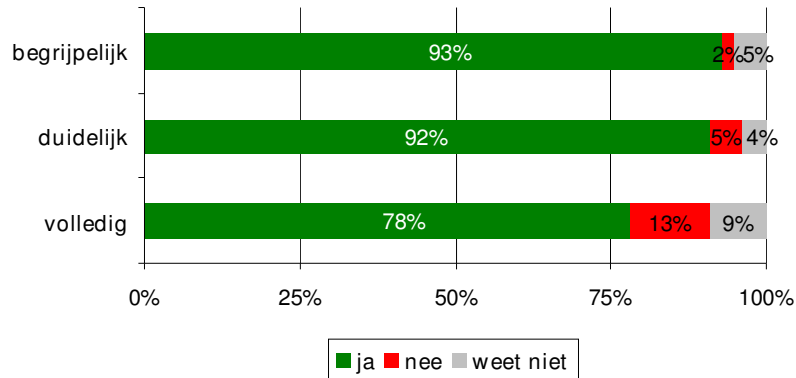
Deze informatie heeft men vooral van radio of tv (65 procent), op enige afstand gevolgd door landelijke dagbladen (34 procent) of borden langs de weg (28 procent). Internet wordt door drie op de tien weggebruikers (30 procent) als informatiebron genoemd.

84 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op het traject Everdingen-Deil op de A2? (n=166)



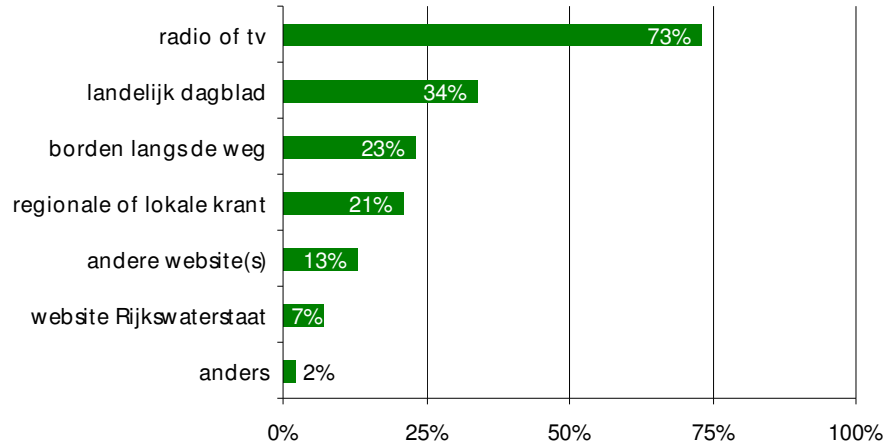
De informatie wordt zeer goed beoordeeld: meer dan negen op de tien is van mening dat deze begrijpelijk en duidelijk is. Meer dan driekwart (78 procent) van de weggebruikers vindt de informatie volledig (figuur 85).

85 | Vond u de informatie... (n=166)



Bijna driekwart (73 procent) van de respondenten die informatie hebben ontvangen over proeven met dynamische maximumsnelheden op andere trajecten dan de A2, hebben hierover ook gehoord of zien via radio of tv, op enige afstand gevolgd door landelijke dagbladen (34 procent) of borden langs de weg (23 procent).

86 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op andere trajecten in Nederland? (n=241)



4.6 Bebording langs de weg

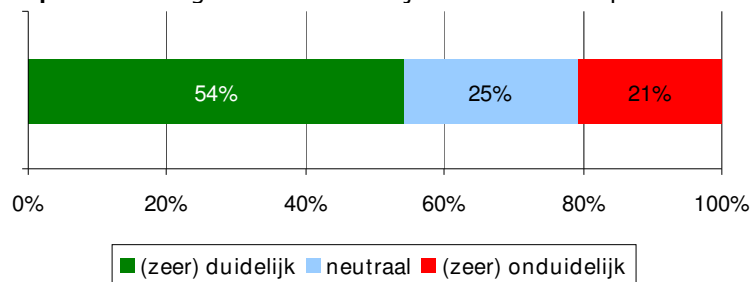
In deze paragraaf worden vier borden besproken die langs het traject op de A2 geplaatst zijn om de weggebruikers duidelijk te maken dat er op dit traject een proef plaatsvindt met aangepaste maximumsnelheden. Eerst wordt een foto of afbeelding van het betreffende bord getoond. De weggebruikers is onder meer gevraagd of ze het bord gezien hebben en of de betekenis duidelijk was.

87 | Bord 1



Bijna drievijfde (57 procent) van de weggebruikers heeft dit bord gezien en dit geldt voor vrijwel alle deelnemers aan de focusgroepen. Na een omschrijving over de boodschap van het bord (het attenderen op de gewijzigde snelheidslimiet die op dit traject van toepassing is) vindt meer dan de helft van de online respondenten (54 procent) de boodschap van dit bord duidelijk. Een vijfde deel (21 procent) vindt de boodschap op het bord onduidelijk. De meeste deelnemers aan de focusgroepen weten wat de boodschap van het mottobord is, maar niet iedereen weet op basis van dit bord wat de maximumsnelheid is.

88 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=421)



89 | Bord 2



Bijna driekwart van de weggebruikers (73 procent) heeft het bord dat 130 km/h als maximumsnelheid aangeeft gezien. De betekenis van dit bord (de maximum toegestane snelheid is 130 km/h) is voor vrijwel alle weggebruikers (93 procent) duidelijk. Alle deelnemers aan de focusgroepen kennen het bord en weten wat

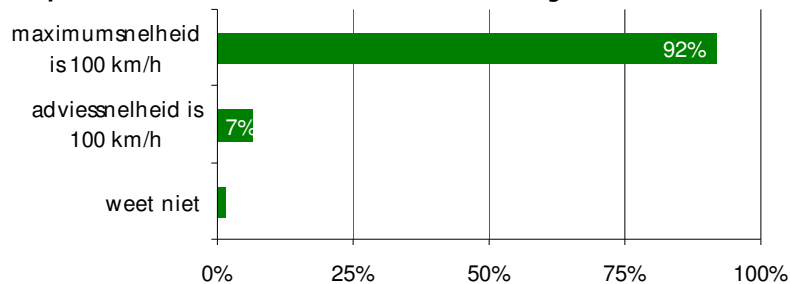
de boodschap hiervan is.

90 | Bord 3



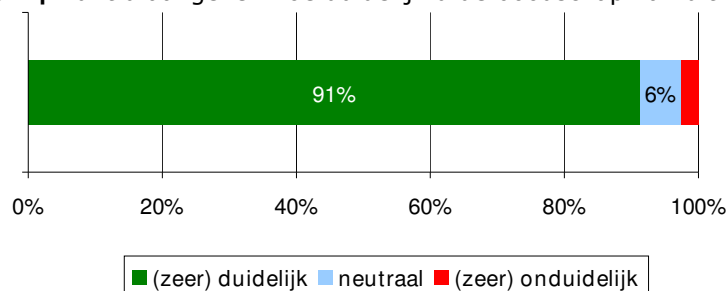
Het derde bord is door negen op de tien (91 procent) van de weggebruikers gezien. Dit geldt ook voor de deelnemers aan de focusgroepen. Een vrijwel even hoog percentage (92 procent) weet dat dit bord aangeeft dat de maximumsnelheid op dit moment 100 km/h is, en dat het niet om een adviessnelheid gaat (wat zeven procent wel dacht).

91 | Wat betekenen deze matrixborden volgens u?



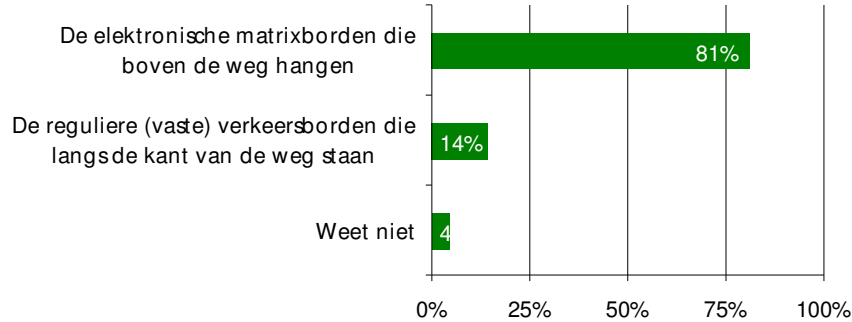
Na uitleg is 91 procent van de weggebruikers van mening dat de betekenis van de matrixborden duidelijk is. Ook de deelnemers aan de focusgroepen zijn op de hoogte van de betekenis van de matrixborden.

92 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=426)



Volgens viervijfde (81 procent) geven de matrixborden (zoals bord 3) de op dat moment geldende maximumsnelheid aan, en niet de reguliere vaste verkeersborden (14 procent van de weggebruikers denkt van wel).

93 | Welke borden geven volgens u de geldende maximumsnelheid aan? (n=429)



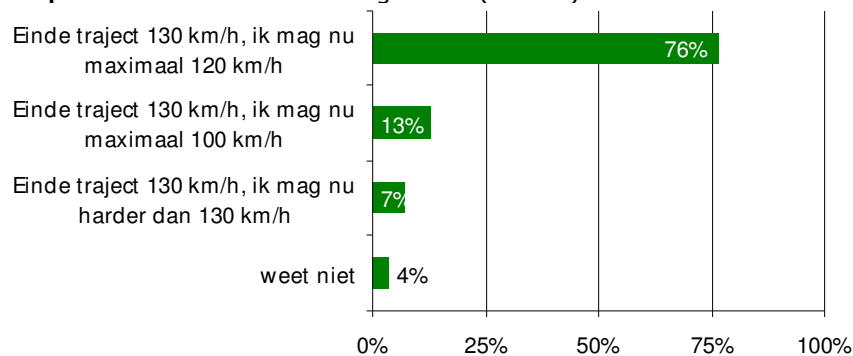
94 | Bord 4



Iets meer dan de helft (55 procent) van de weggebruikers heeft bord 4 gezien. Dit geldt voor de meeste deelnemers aan de focusgroepen.

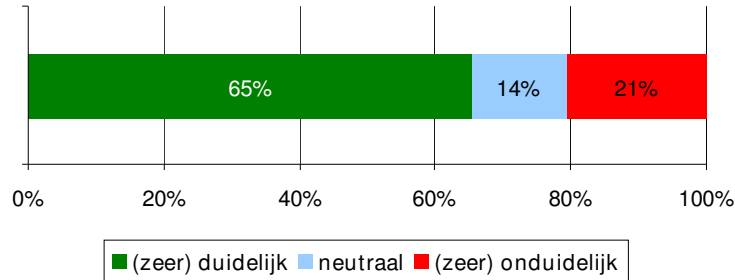
Driekwart (76 procent) van de weggebruikers denkt dat het bord betekent dat er nu maximaal 120 km/h gereden mag worden (de juiste betekenis). Een op de acht (13 procent) denkt dat de na dit bord de maximumsnelheid op 100 km/h ligt en een klein deel (7 procent) denkt dat er na dit bord harder dan 130 km/h gereden mag worden.

95 | Wat betekent dit bord volgens u? (n=429)



Dit bord betekent dat het proeftraject ten einde is en er vanaf dit punt weer maximaal 120 km/h mag worden gereden. Tweederde (65 procent) van de weggebruikers vindt dit duidelijk, een vijfde deel denkt hier anders over (21 procent).

96 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=425)



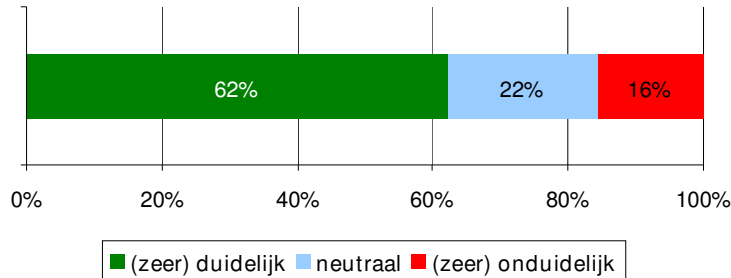
97 | Bord 5



Figuur 97 toont het vijfde en laatste bord waarover in dit onderzoek vragen zijn gesteld. Tweevijfde (39 procent) van de weggebruikers heeft dit bord gezien en circa de helft van de deelnemers aan de focusgroepen. Na een toelichting over de boodschap van het bord (het bord wil attenderen dat de gewijzigde snelheidslimiet die op dit traject van toepassing is ten einde is en dat vanaf dit punt de maximumsnelheid weer 120 km/h is)

vindt tweederde (62 procent) de boodschap van dit bord duidelijk.

98 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=425)



In het algemeen geldt dat de weggebruikers met relatief veel ervaring vaker aangeven de mottoborden (aan begin en einde traject) en het ronde verbodsbord met 130 gezien te hebben dan de weggebruikers met minder ervaring.

99 | Heeft u dit bord op het traject van de A2 gezien? (aandeel dat bord heeft gezien)

	veel ervaring	weinig ervaring
bord 1 ^{*)}	67%	48%
bord 2 ^{*)}	77%	69%
bord 3	92%	91%
bord 4	58%	53%
bord 5 ^{*)}	45%	34%

^{*)} Significant verschil.

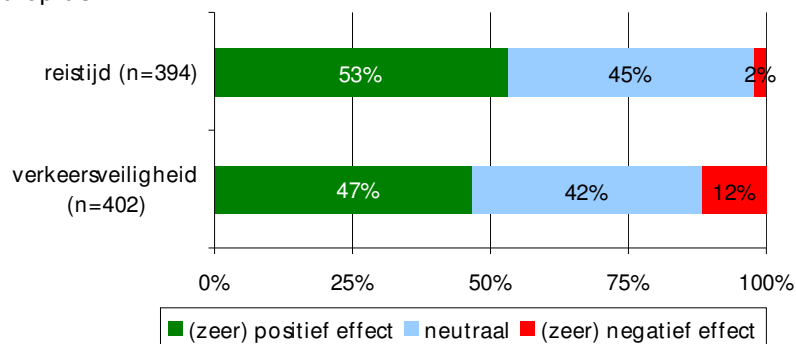
Tot slot is gevraagd hoe de bebording over de snelheden op dit traject verder kan worden verbeterd. Er worden meerdere zaken genoemd, zoals grotere borden, borden die met lichten worden verduidelijkt, of meerdere borden achter elkaar plaatsen die dezelfde boodschap hebben. De rode lijn door de gegeven antwoorden is dat de borden eenvoudig en duidelijk moeten zijn.

4.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid

De weggebruikers achten het effect van de verhoogde maximumsnelheid op het traject op de reistijd (53 procent ziet een (zeer) positief effect) groter dan het effect op de verkeersveiligheid (door 47 procent genoemd). Ruim tien procent is van mening dat de hogere maximumsnelheid een (zeer) negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Deelnemers aan de focusgroepen merken op dat het snelheidsverschil tussen gewoon en bijvoorbeeld vrachtverkeer nu (nog) groter wordt wat voor gevaarlijke situaties kan zorgen. Ook geeft een aantal deelnemers aan dat een hogere maximumsnelheid waarschijnlijk voor jongere, beginnende bestuurders niet zo geschikt is.

De weggebruikers met meer ervaring op dit traject zijn vaker van mening dat de verhoogde maximumsnelheid een positief effect op zowel de verkeersveiligheid als de reistijd heeft.

100 | Welk effect heeft het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject volgens u op de ..



Aan de respondenten is gevraagd waarom zij een positief danwel negatief effect verwachten op de verkeersveiligheid. Een groot deel van de respondenten die een positief effect verwachten, denkt dat weggebruikers 'beter gaan opletten' door een hogere maximumsnelheid. Degenen die negatief oordelen denken juist dat de hogere snelheid tot meer onveilige situaties leidt.

Een op de zes (16 procent) van de weggebruikers heeft wel eens problemen op het traject ervaren toen de maximumsnelheid op 100 km/h lag. Dit probleem bestond vooral uit gebrekkige doorstroming of filevorming en had volgens de meerderheid die ermee te maken kreeg (87 procent) te maken met het geldende maximumsnelheid van 100 km/h.

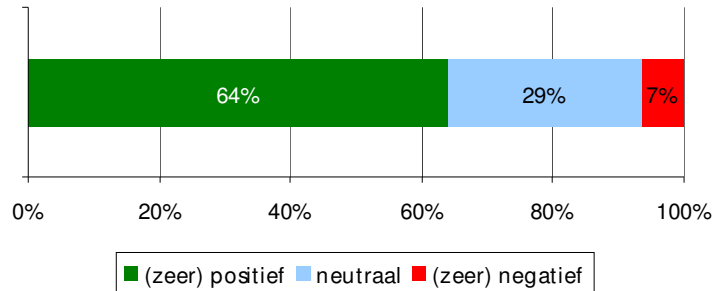
Het aantal weggebruikers dat problemen ervaren heeft bij de geldende maximumsnelheid van 130 km/h ligt met zeven procent een stuk lager. Dit probleem werd volgens de respondenten vooral veroorzaakt door medeweggebruikers die te langzaam reden.

Volgens een meerderheid van de respondenten die wel eens een probleem heeft ervaren, had dit probleem te maken met de toen geldende maximumsnelheid van 130 km/h.

4.8 Oordeel over de proef

Tweederde (64 procent) van de weggebruikers op dit traject is (zeer) positief over de wijze waarop de proef met de verhoogde maximumsnelheid op de A2 wordt uitgevoerd. Drie op de tien oordeelt neutraal (29 procent) en een klein deel (7 procent) is negatief. Er zijn geen significante verschillen tussen ervaren en minder ervaren weggebruikers aangetroffen. De meeste deelnemers aan de focusgroepen zijn ook positief over de proef, al is volgens hen het traject wat te kort om echte effecten te kunnen meten.

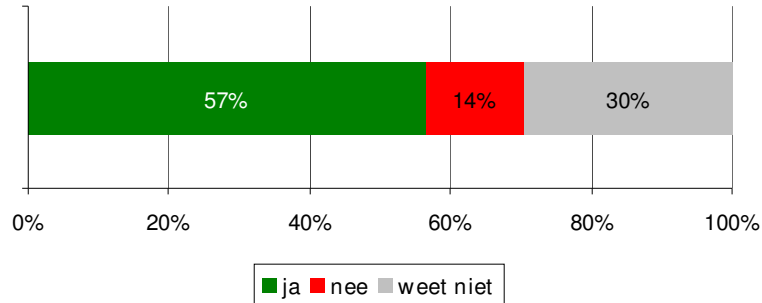
101 | Hoe staat u tegenover de manier waarop de proef met het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject wordt uitgevoerd? (n=429)



De positief gestemde weggebruikers denken vooral dat de hogere snelheid tot een betere doorstroming leidt. Degenen die neutraal zijn vinden 120 km/h hard genoeg en denken niet dat de verhoging effect heeft op bijvoorbeeld de reistijd. De weggebruikers die negatief oordelen vinden de hogere snelheid slecht voor het milieu en twijfelen aan het nut van de snelheidsverhoging.

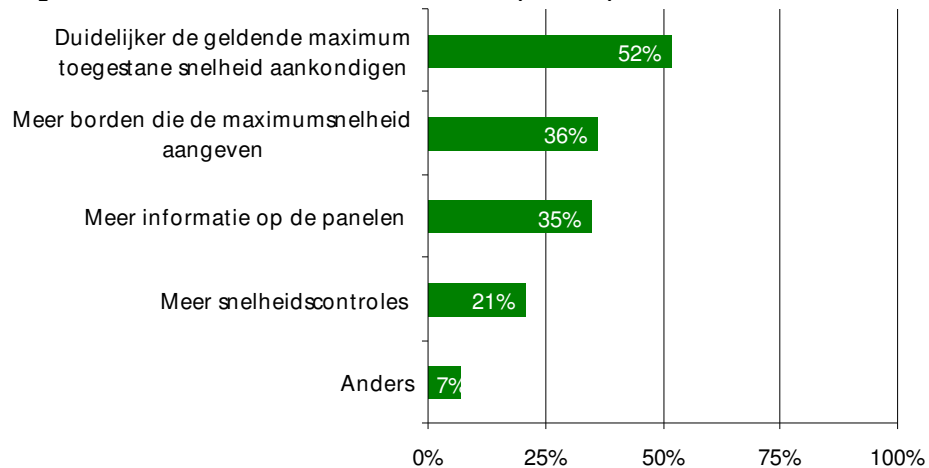
Drievijfde (57 procent) van de weggebruikers ziet er wel wat in om het verhogen van de maximumsnelheid zoals op de A2 en andere trajecten mee wordt geëxperimenteerd op meer trajecten in te voeren. Een op de zeven (14 procent) is hier negatief over. Een relatief grote groep (30 procent) oordeelt neutraal. De meeste deelnemers aan de focusgroepen zijn voorstander van het uitbreiden van het principe van het verhogen van de maximumsnelheid. Wel kan dit volgens hen niet op alle snelwegen ingevoerd worden, zoals op wegen met veel bochten, afslagen en tunnels.

102 | Zou het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat nu op de A2 gebeurt wat u betreft op veel meer snelwegen in Nederland mogen worden toegepast? (n=404)



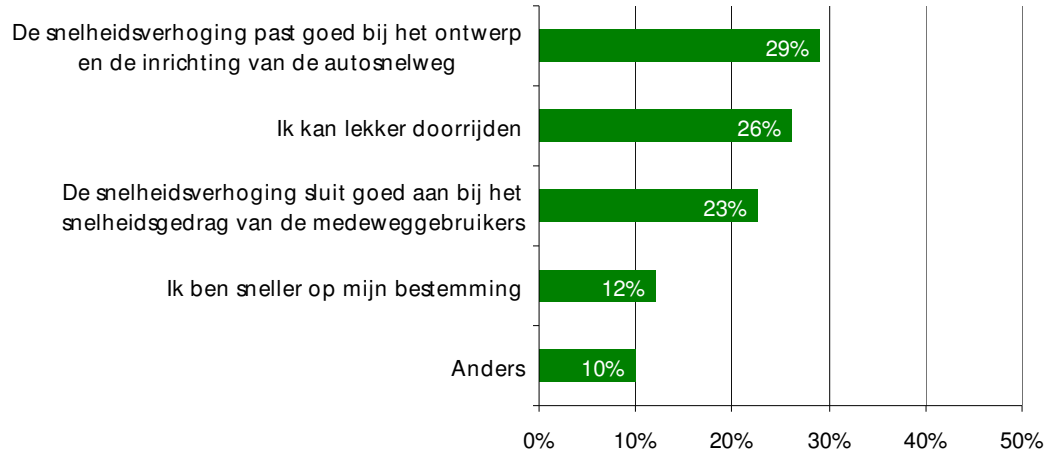
Het beter aankondigen van de toegestane maximumsnelheid (door 52 procent genoemd) is het voornaamste verbeterpunt volgens de weggebruikers als het principe van de snelheidsverhoging op veel meer snelwegen in Nederland wordt doorgevoerd. Dit wordt gevolgd door meer borden (36 procent) en meer informatie op de panelen langs de weg (35 procent). Eenvijfde (21 procent) vindt dat er snelheidscontroles moeten plaatsvinden wanneer de snelheidsverhoging op veel meer snelwegen wordt doorgevoerd.

103 | Stel dat het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat op de A2 gebeurt op veel meer snelwegen in Nederland wordt doorgevoerd. Wat zou er volgens u dan verbeterd moeten worden? (n=429)



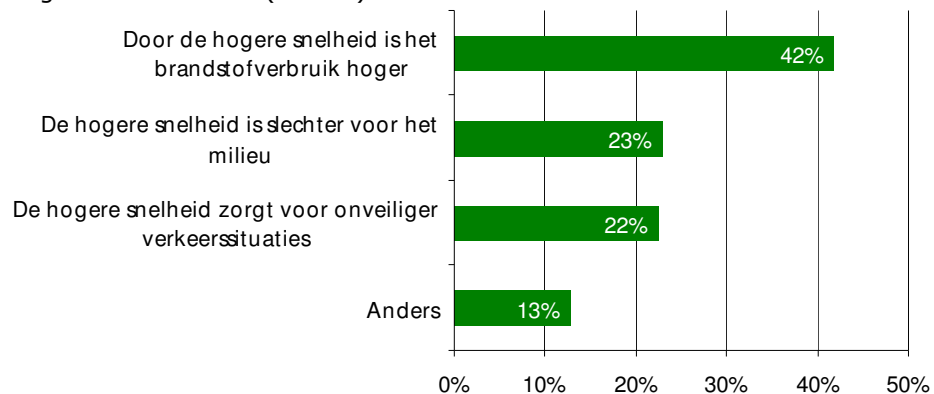
De snelheidsverhoging heeft volgens de weggebruikers drie belangrijke voordelen: deze past goed bij de inrichting van de weg (door 29 procent genoemd), er kan lekker worden doorgereden (26 procent), en de verhoging sluit aan bij het weggedrag van de gemiddelde gebruiker (23 procent). Het sneller bereiken van de bestemming wordt minder vaak als belangrijkste pluspunt genoemd (12 procent).

104 | Wat is voor u het belangrijkste pluspunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=429)



Het belangrijkste nadeel van de verhoging is volgens respondenten het hogere brandstofverbruik (door 42 procent genoemd), gevolgd door de (negatieve) gevolgen voor het milieu (23 procent) en verkeersveiligheid (22 procent).

105 | Wat is voor u het belangrijkste minpunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=429)

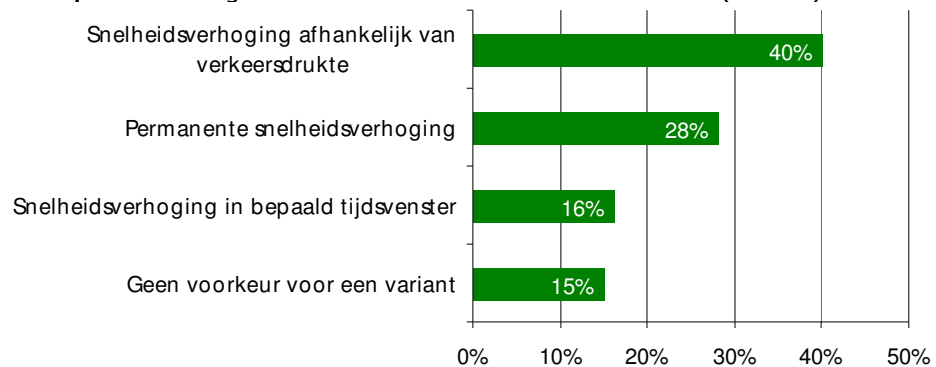


Tot slot zijn de weggebruikers drie mogelijkheden voor het verhogen van de maximumsnelheid voorgelegd. Dit zijn:

1. permanente snelheidsverhoging;
2. snelheidsverhoging in een bepaald tijdsvenster;
3. snelheidsverhoging afhankelijk van verkeersdrukke.

De variant waarin de snelheid wordt verhoogd op basis van de verkeersdrukke heeft de voorkeur van tweevijfde (40 procent) van de weggebruikers, gevolgd door een permanente verhoging (28 procent). Het minst populair is snelheidsverhoging in een bepaald tijdsvenster (16 procent). Weggebruikers met relatief weinig ervaring op dit traject zijn vaker voor een verhoging afhankelijk van verkeersdrukke. Deelnemers aan de focusgroepen geven de voorkeur aan snelheidsverhoging afhankelijk van verkeersdrukke en permanente snelheidsverhoging.

106 | Kunt u aangeven welke variant uw voorkeur heeft? (n=429)



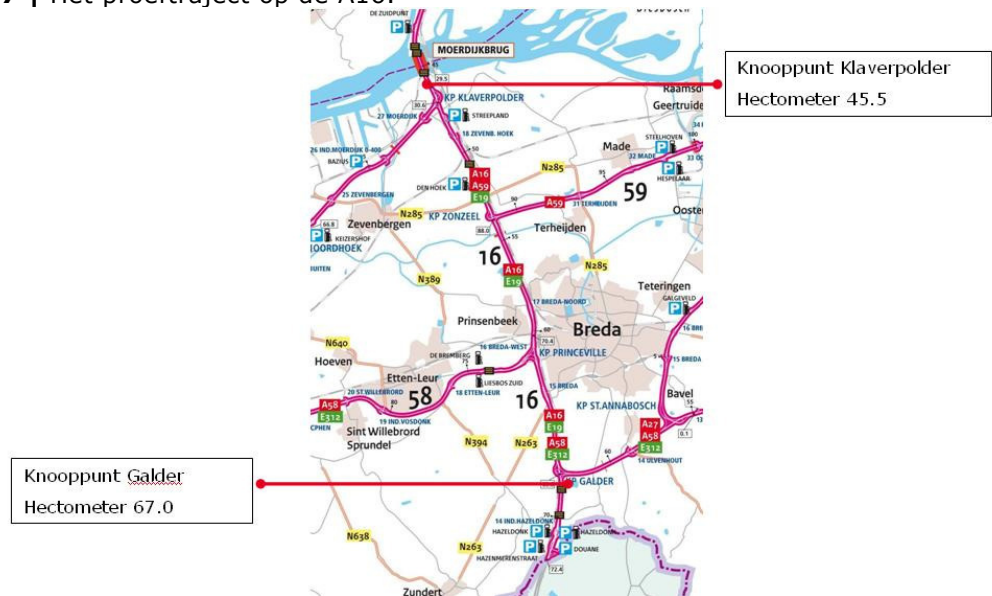
Een verhoging op basis van verkeersdrukke wordt als 'het meest logisch beschouwd'. Ook is het volgens voorstanders van deze variant veiliger dan een permanente verhoging. Deze is op haar beurt wel het meest duidelijk, men weet waar men aan toe is. Dit geldt zowel voor de maximumsnelheid op een traject, als voor de maximumsnelheid op verschillende snelwegen (als overall 130 km/h gereden mag worden).

5 Peiling weggebruikers A16

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat de proef op de A16 op het traject knooppunt Klaverpolder en knooppunt Galder centraal (figuur 107). Op de A16 tussen knooppunt Klaverpolder – knooppunt Galder is sinds 31 mei dit jaar de maximumsnelheid verhoogd naar 130 km/h. Deze verhoogde maximumsnelheid geldt niet bij grote verkeersdrukke (zoals in de spits). Tijdens de onderzoeksperiode ging de maximumsnelheid omlaag naar 90 km/h, en later is dit 100 km/h geworden. Voorheen was de maximumsnelheid tussen Klaverpolder en Princeville 100 km/h en tussen Princeville en Galder 120 km/h.

107 | Het proeftraject op de A16.

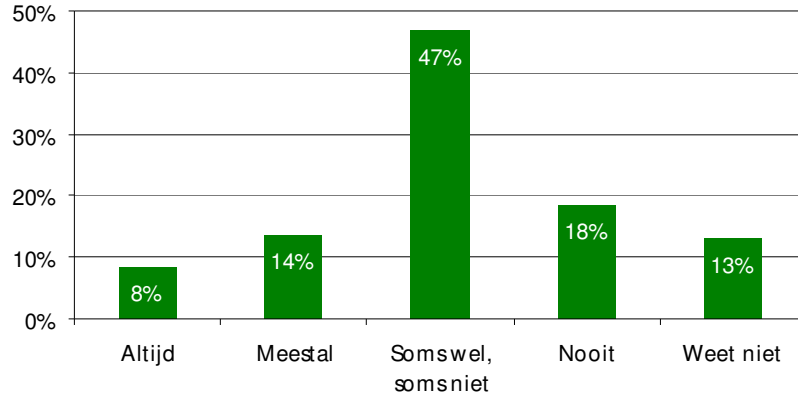


In dit hoofdstuk wordt waar relevant onderscheid gemaakt naar weggebruikers met veel ervaring op dit traject (weggebruikers die hier dagelijks tot meerdere keren per week rijden) en weggebruikers met weinig ervaring (mensen die maximaal één dag per week op dit traject rijden).

5.2 Bekendheid van de proef

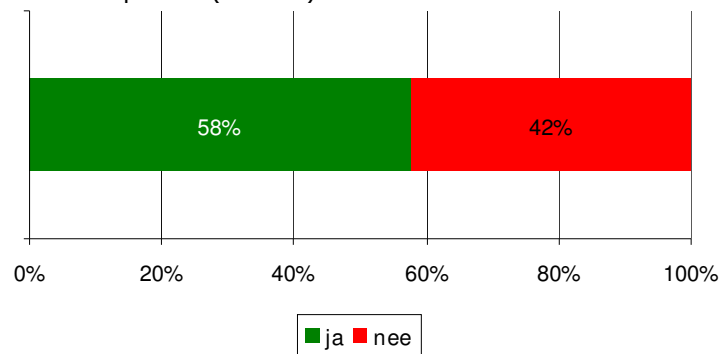
Ruim een vijfde deel van de respondenten (22 procent) mag meestal of altijd 130 km/h rijden wanneer hij of zij op het traject op de A16 rijdt. Bijna de helft mag soms wel, soms niet 130 km/h rijden en 18 procent geeft aan bijna nooit 130 km/h te mogen rijden op dit traject.

108 | Wanneer u op dit traject van de A16 rijdt, hoe vaak mag u dan 130 km/h rijden?



Een meerderheid (58 procent) van de weggebruikers kon ongeholpen aangeven wat de proef op dit traject van de A16 inhield (figuur 109). Weggebruikers met veel ervaring op dit traject zijn vaker bekend met de proef (in 65 procent van de gevallen) dan weggebruikers met minder ervaring. Van deze groep zegt de helft (50 procent) de proef te kennen.

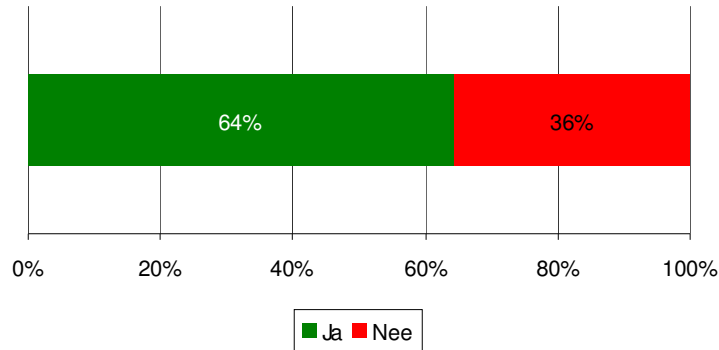
109 | Rijkswaterstaat houdt een proef op dit traject. Bent u op de hoogte van deze proef? (n=412)



Men kon in een open vraag aangegeven wat er volgens hen gebeurt bij de proef. Het begrip 'flexibele snelheid' komt meerdere keren voorbij. Ook noemen veel weggebruikers specifiek dat wordt bekeken of een andere maximumsnelheid, namelijk 130 km/h, een geschikte snelheid is voor dit traject. Tot slot wordt ook 'een betere doorstroming' vaak genoemd.

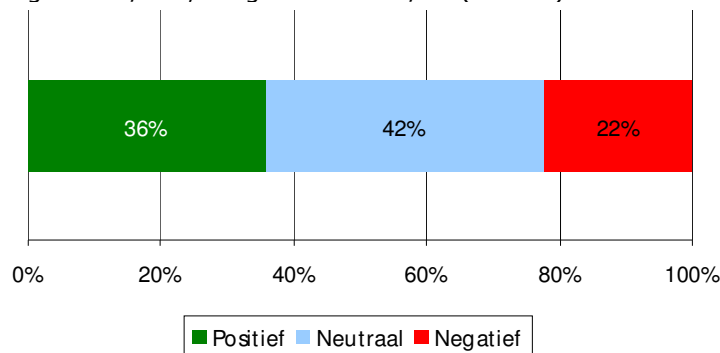
Vervolgens werd uitgelegd waar de proef over gaat. Tweederde (64 procent) van de weggebruikers die vooraf niet wisten waar de proef over ging, geeft na deze uitleg aan (alsnog) bekend te zijn met de inhoud van de proef op dit traject van de A16. Ruim een derde deel van deze groep is ook na uitleg niet bekend met de proef. Op het totaal aantal respondenten is dit 15 procent.

110 | Was u – achteraf gezien – bekend met deze proef nu u deze uitleg heeft gelezen? (n=174)



Op de A16 tussen knooppunt Klaverpolder en knooppunt Galder is sinds 31 mei dit jaar de maximumsnelheid verhoogd naar 130 km/h. Deze verhoogde maximumsnelheid geldt niet bij grote verkeersdrukke (zoals in de spits). Dan gaat de maximumsnelheid omlaag naar 100 km/h. Bijna tweevijfde (36 procent) van de weggebruikers op dit traject oordeelt positief over deze maatregel, 42 procent is neutraal. Bijna een kwart (22 procent) is negatief over deze twee geldende snelheden, afhankelijk van het tijdstip.

111 | Wat vindt u ervan dat bij de drukte de maximumsnelheid op deze weg 90 km/h is, en geen 120 km/h? (n=412)

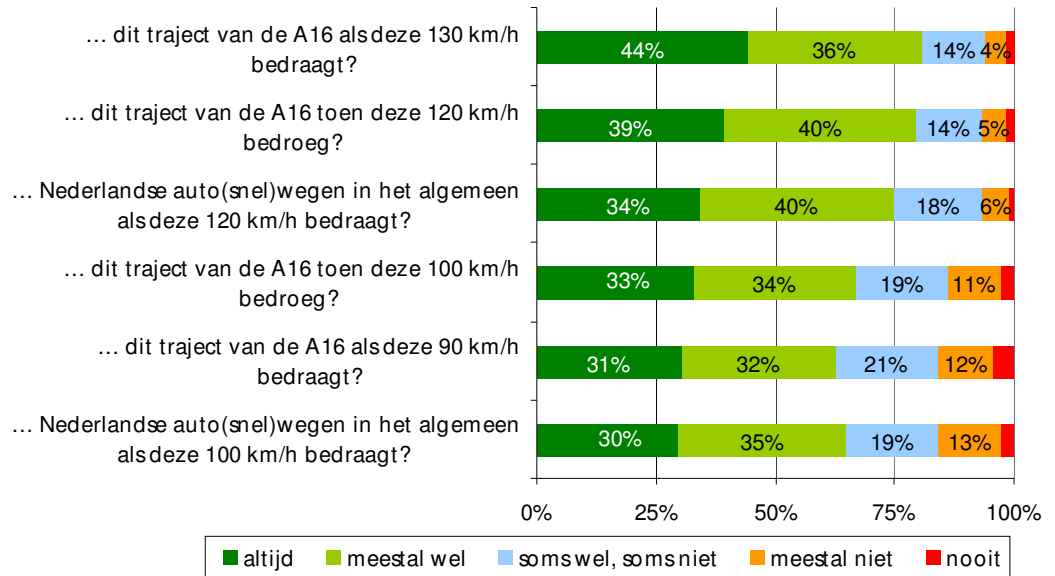


De gegeven antwoorden konden worden toegelicht. Weggebruikers die positief zijn over de geldende snelheid van 90 km/h bij drukte, denken dat dit de meest veilige snelheid is bij drukte, of dat er sprake is van een betere doorstroming bij deze snelheid. Degenen die negatief zijn denken juist dat de doorstroming vermindert bij 90 km/h.

5.3 Gedrag rondom maximumsnelheden

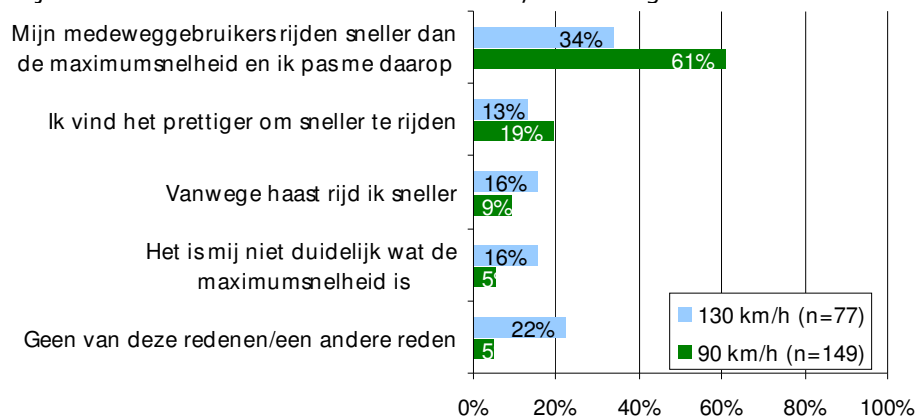
Circa eenderde van de weggebruikers houdt zich in het algemeen aan de geldende maximumsnelheden (figuur 112). Bij een geldende snelheid van 120 km/h op de snelwegen in het algemeen zegt 34 procent zich hier altijd aan te houden, bij 100 km/h is dit met 30 procent iets minder. Op het specifieke traject op de A16 zegt ruim tweevijfde (44 procent) van de weggebruikers zich altijd aan de geldende maximumsnelheid van 130 km/h te houden. Bij 90 km/h is dit drie op de tien (31 procent). Weggebruikers met relatief weinig ervaring op dit traject houden zich vaker aan de snelheid als deze 90 km/h is.

112 | In welke mate houdt/hield u zich aan de maximum toegestane snelheden op... (nmin=400)



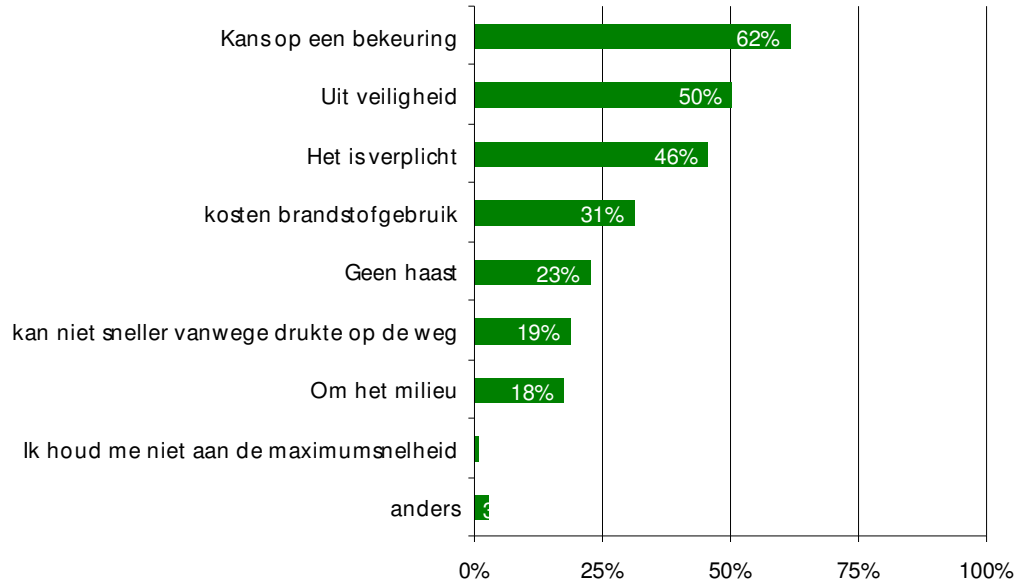
Waarom houden weggebruikers zich niet altijd aan de maximumsnelheid als deze 130 km/h is? Eenderde (34 procent) past zich aan de anderen aan, die harder rijden dan de geldende maximumsnelheid. Een op de zes (16 procent) heeft haast of geeft aan dat de op dat moment geldende snelheid niet duidelijk is en dat men daarom te hard rijdt. Als de geldende maximumsnelheid 90 km/h is geeft drievijfde (61 procent) van de weggebruikers aan zich aan medeweggebruikers aan te passen. Eenvijfde (19 procent) rijdt zelf het liefst sneller. Een klein deel (5 procent) vindt het bij 100 km/h onduidelijk wat de maximumsnelheid is (figuur 113).

113 | Waarom houdt u zich niet (altijd) aan de maximumsnelheid op dit traject van de A16 als deze 90 of 130 km/h bedraagt?



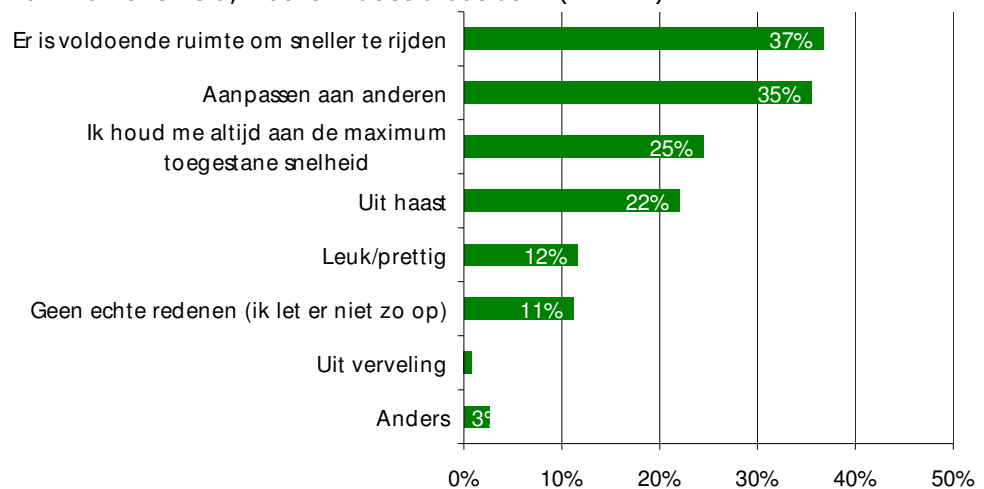
De kans op een bekeuring (door 62 procent genoemd) vormt de voornaamste reden voor weggebruikers om zich in het algemeen aan de geldende maximumsnelheden te houden op Nederlandse snelwegen. De helft (50 procent) doet dit uit veiligheidsoverwegingen en 46 procent omdat het verplicht is. Voor bijna een derde deel zijn de brandstofkosten een reden om niet te hard te rijden.

114 | Als u zich op de Nederlandse auto(snel)wegen aan de maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (n=412)



Vervolgens is gevraagd naar motieven om harder te rijden dan de maximumsnelheid. De beschikbare ruimte op de snelweg (door 37 procent genoemd) en het aanpassen aan (de snelheid van) anderen (35 procent) vormen de voornaamste redenen. Een kwart (25 procent) van de weggebruikers zegt zich altijd aan de maximumsnelheid te houden

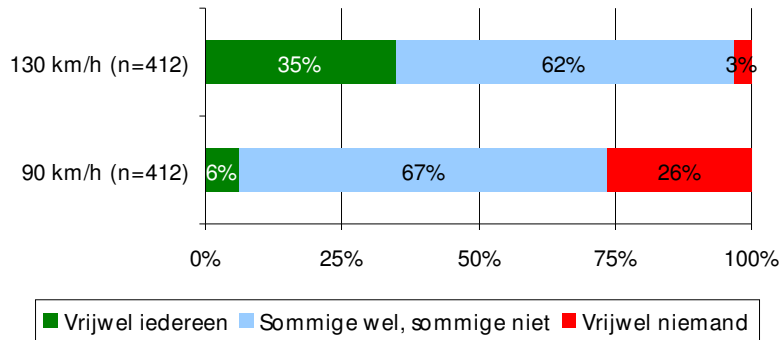
115 | Als u op de Nederlandse auto(snel)wegen sneller rijdt dan de maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (n=412)



5.4 90 of 130 km/h op de A16

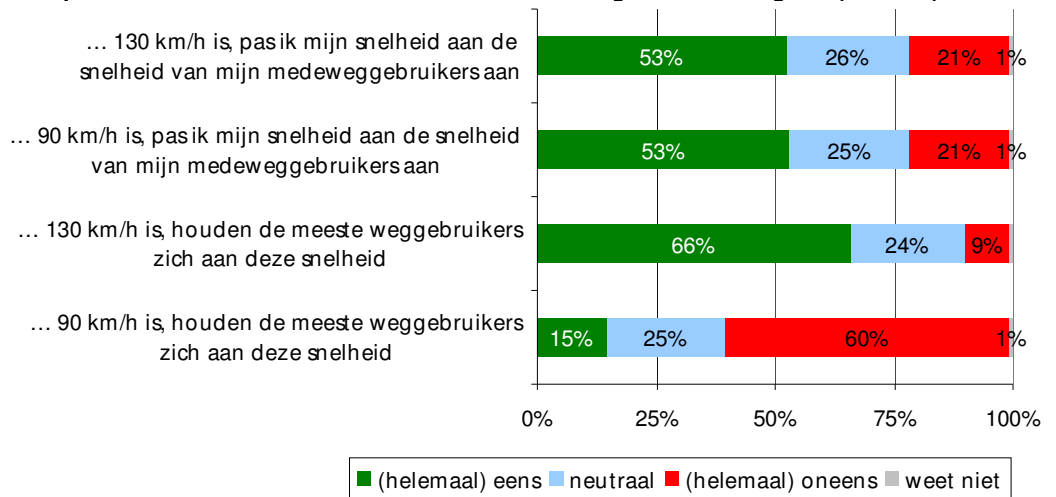
In deze paragraaf worden telkens twee situaties besproken: een geldende maximumsnelheid van 90 km/h of van 130 km/h. Bij een maximum toegestane snelheid van 130 km/h past volgens eenderde (35 procent) van de weggebruikers vrijwel iedereen zijn of haar snelheid aan de geldende snelheid, bij 90 km/h is dit slechts zes procent.

116 | Hebben andere weggebruikers volgens u hun maximumsnelheid aangepast naar 90 of 130 km/h toen dit de geldende maximumsnelheid was?



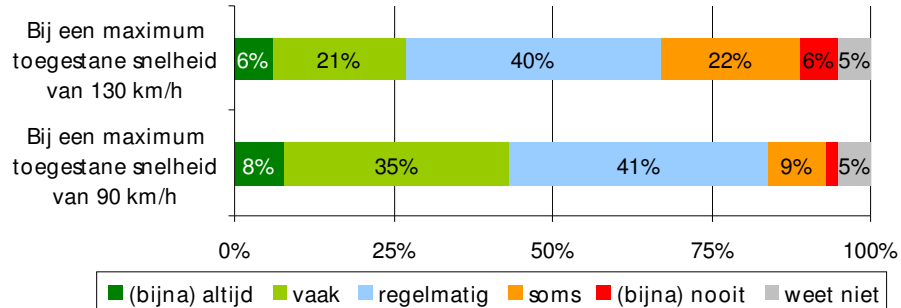
Tweederde (66 procent) is van mening dat de meeste weggebruikers zich aan de geldende snelheid van 130 km/h houden. Bij 90 km/h is dit 15 procent. Dan denkt drievijfde (60 procent) juist dat men zich niet aan de snelheid houdt. Het zelfgerapporteerde gedrag van de weggebruikers op de A16 is bij beide maximumsnelheden vrijwel gelijk: iets meer dan de helft (53 procent) past zich bij zowel 90 als 130 km/h aan de snelheid van andere weggebruikers aan. Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen ervaren en minder ervaren weggebruikers op het traject.

117 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=412)



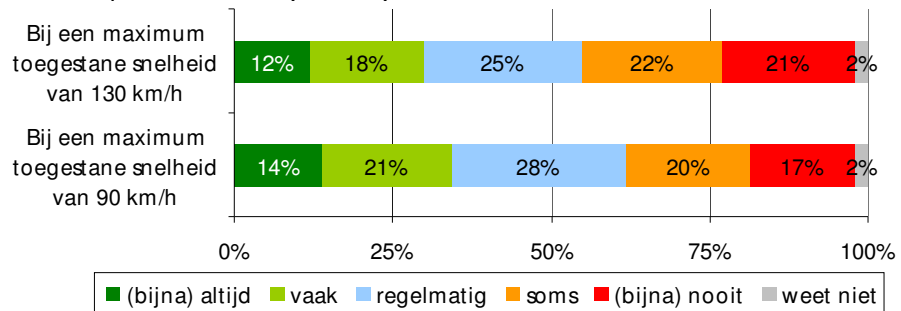
Tweevijfde (43 procent) van de weggebruikers denkt dat er bij een geldende snelheid van 90 km/h vaak/regelmatig snelheidscontroles plaatsvinden, bij 130 km/h is dit aanzienlijk minder, namelijk ruim een kwart (27 procent).

118 | In welke mate denkt u dat er op dit traject op de A16 snelheidscontroles plaatsvinden? (n=412)



Rond de 30 procent is van mening dat er vaak/regelmatig snelheidscontroles zouden moeten zijn, ongeacht de geldende maximumsnelheid. Circa een vijfde deel vindt snelheidscontroles echter (bijna) nooit nodig.

119 | In welke mate vindt u dat er op dit traject op de A16 snelheidscontroles moeten plaatsvinden? (n=412)

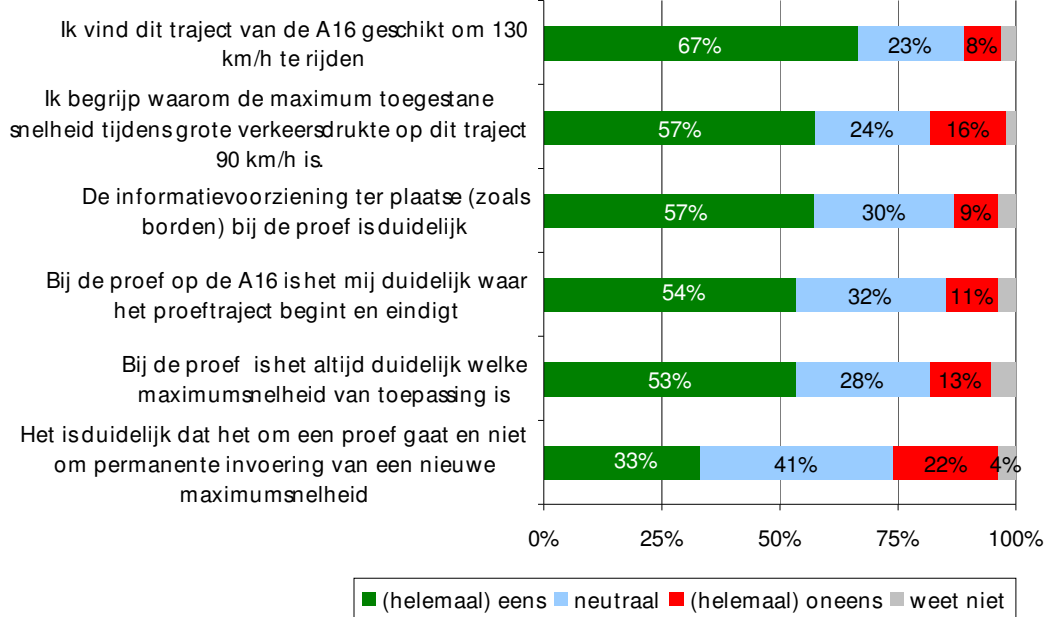


Vervolgens is gevraagd naar een toelichting. De veiligheid en het feit dat 'mensen zich niet aan geldende snelheden houden' en er daarom 'controle' noodzakelijk is vormen de voornaamste redenen waarom men controles noodzakelijk vindt.

5.5 Informatievoorziening

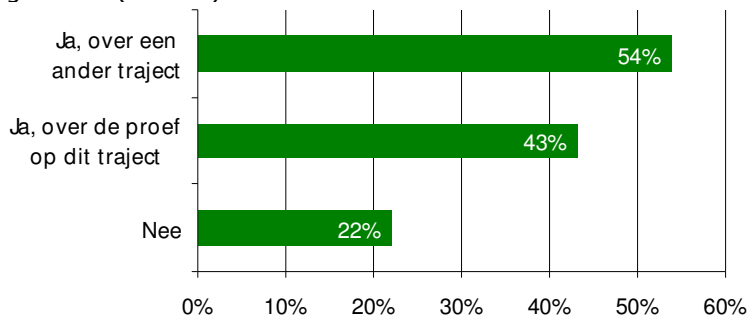
Tweederde deel (67 procent) vindt het traject op de A16 geschikt om 130 km/h te rijden. Bijna drievijfde (57 procent) begrijpt dat de geldende maximumsnelheid bij grote drukte omlaaggaat naar 90 km/h. Een even hoog percentage is van mening dat de informatievoorziening rondom de proef duidelijk is. Minder uitgesproken is men over het feit dat het duidelijk is dat het om een proef gaat: eenderde (33 procent) vindt dit duidelijk, tweevijfde (41 procent) is neutraal en bijna een kwart (22 procent) is van mening dat dit niet duidelijk (genoeg) is.

120 | In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen? (n=412)



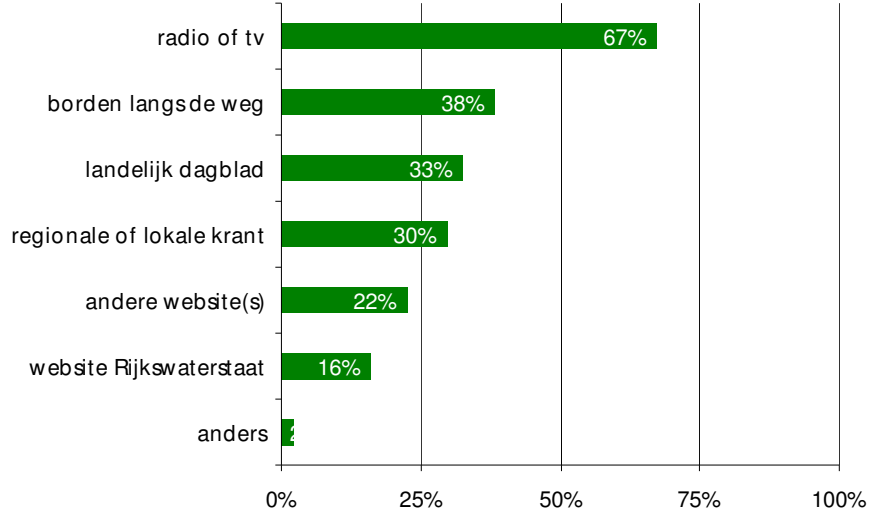
Twee op de vijf respondenten (43 procent) heeft de afgelopen tijd informatie gezien, gehoord of gelezen over de proef met de dynamische maximumsnelheden op de A16. Iets meer dan de helft van de respondenten (54 procent) heeft (ook) informatie over een van de andere proeftrajecten in Nederland ontvangen. Een vijfde deel van de respondenten heeft in de afgelopen zes maanden geen informatie over de proeven ontvangen.

121 | Heeft u de afgelopen zes maanden ergens iets gezien, gelezen of gehoord over het toepassen van hogere maximumsnelheden en/of de proeven die ermee worden gedaan? (n=412)



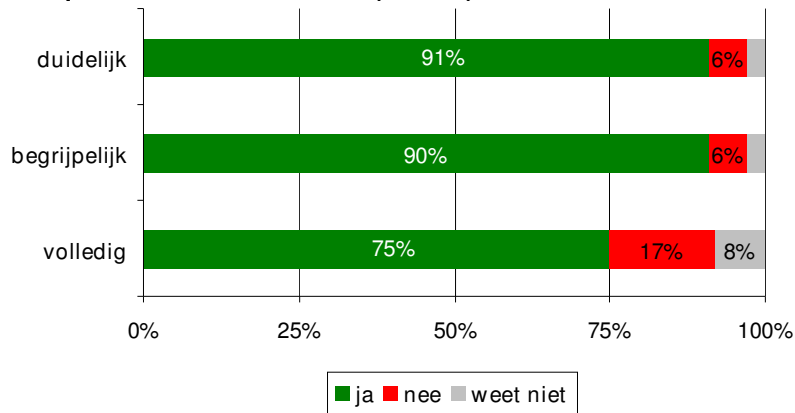
Aansluitend is aan de respondenten die hebben gehoord, gelezen of gezien over de proef op de A16 gevraagd via welke kanalen men deze informatie heeft ontvangen. Tweederde van de respondenten (67 procent) heeft informatie ontvangen via radio of tv en (ruim) een derde deel via borden langs de weg of landelijke dagbladen.

122 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op het traject Klaverpolder - Galder op de A16? (n=178)



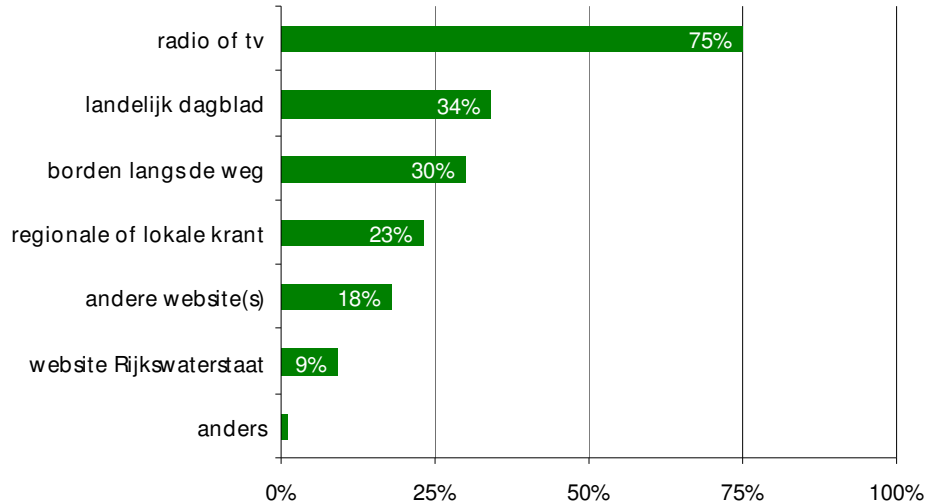
Men is (zeer) positief over de aangetroffen informatie; meer dan negen op de tien is tevreden over de duidelijkheid en de begrijpelijkheid van deze informatie. Driekwart (75 procent) van de weggebruikers vond de informatie volledig.

123 | Vond u de informatie... (n=178)



Ook voor respondenten die over andere trajecten waar een proef wordt gehouden informatie hebben gezien, gehoord of gelezen geldt dat radio en/of tv de voornaamste bron van deze informatie vormt (door 75 procent genoemd), gevolgd door landelijke dagbladen en borden langs de weg.

124 | Waar heeft u iets gezien, gehoord of gelezen over de proef met de verhoogde maximumsnelheid op andere trajecten in Nederland? (n=222)



5.6 Bebording langs de weg

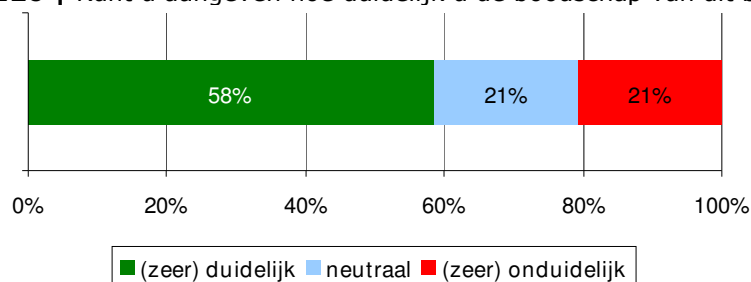
In deze paragraaf worden vijf borden besproken die langs het traject op de A16 geplaatst zijn om de weggebruikers duidelijk te maken dat er op dit traject een proef plaatsvindt met aangepaste maximumsnelheden. Eerst wordt een foto of afbeelding van het betreffende bord getoond. De weggebruikers is onder meer gevraagd of ze het bord gezien hebben en of de betekenis duidelijk was.

125 | Bord 1



Tweederde deel (64 procent) heeft het mottobord aan het begin van het traject wel eens gezien. Na uitleg van de boodschap van het bord (het bord wil attenderen op de gewijzigde snelheidslimiet die op dit traject van toepassing is) vindt drievijfde van de weggebruikers (58 procent) de boodschap van dit bord duidelijk. Eenvijfde (21 procent) heeft moeite met de boodschap van dit bord.

126 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=404)



127 | Bord 2



Viervijfde van de weggebruikers (81 procent) heeft het bord dat 130 km/h als maximumsnelheid aangeeft gezien. De betekenis van dit bord is voor vrijwel alle weggebruikers (94 procent) duidelijk.

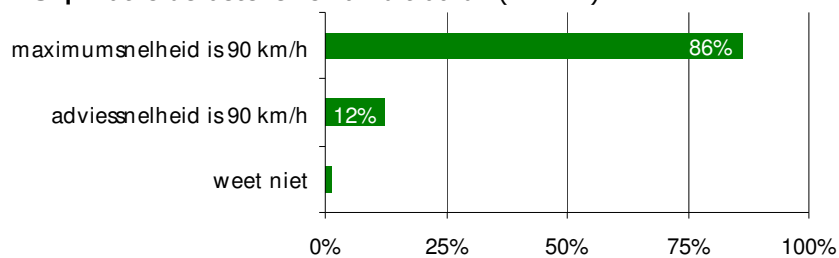
128 | Bord 3



Vrijwel alle weggebruikers (95 procent) hebben de onderstaande matrixborden gezien die de maximumsnelheid van 90 km/h aangeven.

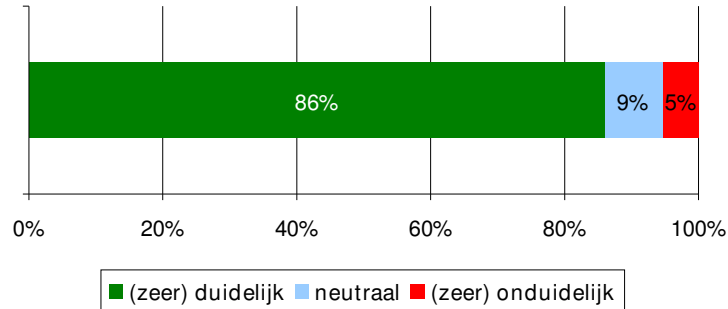
Bijna negen op de tien weggebruikers (86 procent) geven aan dat deze borden aangeven dat het om een geldende maximumsnelheid gaat en niet om een adviessnelheid.

129 | Wat is de betekenis van dit bord? (n=412)



Na uitleg over de betekenis van de matrixborden, geeft 86 procent aan de boodschap op het bord duidelijk te vinden. Volgens veruit de meeste respondenten (87 procent) geven de elektronische matrixborden die boven de weg hangen, de juiste geldende maximumsnelheid weer. Elf procent denkt dat de reguliere verkeersborden die langs de kant van de weg staan de juiste geldende maximumsnelheid tonen.

130 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=410)



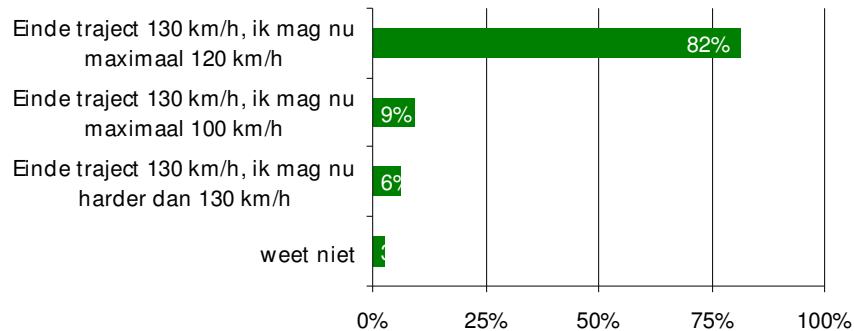
131 | Bord 4



Tweederde (64 procent) van de weggebruikers heeft bord 4 gezien.

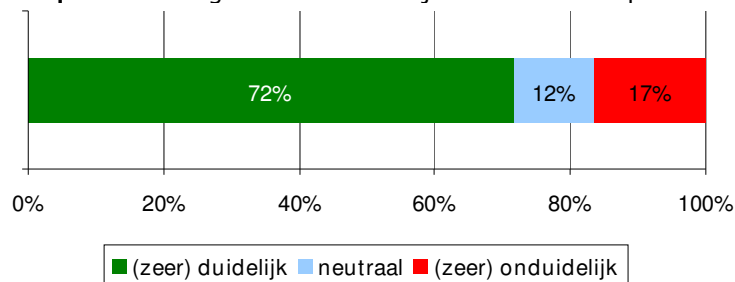
Meer dan viervijfde (82 procent) van de weggebruikers denkt dat dit bord betekent dat de nu geldende maximumsnelheid 120 km/h is (wat ook klopt). Een klein deel (15 procent) denkt aan een nu geldend maximum van 100 of zelfs van meer dan 130 km/h.

132 | Wat betekent dit bord volgens u? (n=412)



Dit bord betekent dat het proeftraject ten einde is en er vanaf dit punt weer maximaal 120 km/h mag worden gereden. Dit is voor bijna driekwart (72 procent) van de weggebruikers duidelijk.

133 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=410)



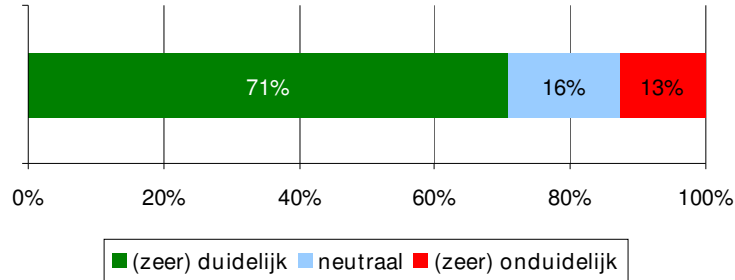
134 | Bord 5



Figuur 134 toont het vijfde en laatste bord waarover in dit onderzoek vragen zijn gesteld. Een minderheid (44 procent) van de weggebruikers heeft dit bord zien staan. Aan de respondenten is toegelicht wat de betekenis van het bord is: dit bord wil er op attenderen dat de gewijzigde snelheidslimiet die op dit traject van toepassing is ten einde is en u vanaf dit punt weer maximaal 120 km/h mag rijden.

Zeven op de tien (71 procent) vindt de betekenis van het bord duidelijk.

135 | Kunt u aangeven hoe duidelijk u de boodschap van dit bord vindt? (n=409)



Met uitzondering van de matrixborden en de ronde verbodsborden die aangeven dat er geen 130 km/h mag worden gereden, geldt dat weggebruikers met veel ervaring op dit traject de borden vaker gezien hebben dan de groep met minder ervaring.

136 | Heeft u dit bord op het traject van de A16 gezien? (aandeel dat bord heeft gezien)

	veel ervaring	weinig ervaring
bord 1 ^{*)}	74%	54%
bord 2 ^{*)}	85%	78%
bord 3	95%	95%
bord 4	69%	60%
bord 5 ^{*)}	55%	33%

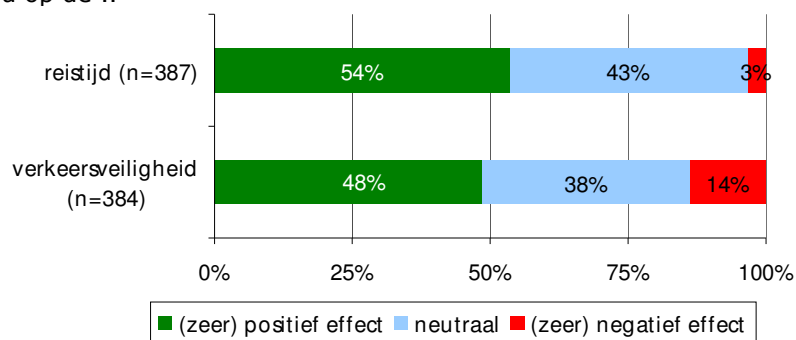
^{*)} Significant verschil.

Tot slot is gevraagd hoe de bebording over de snelheden op dit traject verder kan worden verbeterd. Men geeft vaak aan dat het met de huidige borden duidelijk genoeg is. Toch is er een groep die wil dat de borden duidelijker worden gemaakt. Een deel van de respondenten heeft liever matrixborden. Verder wordt opgemerkt dat de ronde verbodsborden met rode rand met daarop de geldende maximumsnelheid het meest duidelijk zijn. Meerdere respondenten geven aan dat ze graag via spots op radio en/of tv informatie over de maximumsnelheden willen ontvangen.

5.7 Effecten van de verhoogde maximumsnelheid

Meer dan de helft van de ondervraagde weggebruikers (54 procent) denkt dat de verhoging van de maximumsnelheid tot 130 km/h een positief effect zal hebben op hun reistijd. Over het effect op de verkeersveiligheid oordeelt de helft (48 procent) positief. Weggebruikers met veel ervaring op dit traject oordelen positiever over zowel het effect op de reistijd als op de verkeersveiligheid (respectievelijk 57 en 54 procent) dan weggebruikers met minder ervaring (respectievelijk 50 en 43 procent).

137 | Welk effect heeft het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject volgens u op de ..



Als gevraagd wordt waarom men een positief dan wel negatief effect verwacht op de verkeersveiligheid, komt volgens de voorstanders vooral de betere doorstroming op het traject de verkeersveiligheid ten goede. Ook wordt opgemerkt dat weggebruikers bij hogere snelheden alerter achter het stuur zitten, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. Tegenstanders vinden juist dat er onveilige situaties ontstaan door de hogere snelheden, onder meer omdat er grotere snelheidsverschillen ontstaan tussen langzaam en snel verkeer.

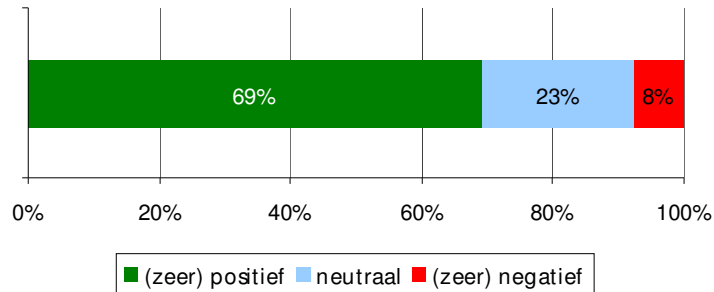
Eenvijfde (21 procent) heeft wel eens problemen op dit traject van de A16 bij een maximumsnelheid van 90 km/h ondervonden, zoals bumperkleven, files en opstoppingen. Volgens 91 procent van deze groep hingen deze problemen samen met deze snelheidslimiet.

Het aantal weggebruikers dat problemen ervaren heeft bij de geldende maximumsnelheid van 130 km/h ligt met acht procent een stuk lager. Deze problemen hebben met name te maken met filevorming, veelal samenhangend met het feit dat er te langzaam wordt gereden en onnodig wordt geremd door sommige weggebruikers.

5.8 Oordeel over de proef

Zeven op de tien weggebruikers (69 procent) oordelen in het algemeen positief over de proef met dynamische maximumsnelheden op de A16. Slechts acht procent is negatief. Weggebruikers met veel ervaring oordelen met 68 procent (zeer) positief ongeveer even vaak (zeer) positief als weggebruikers met relatief weinig ervaring op het traject (70 procent).

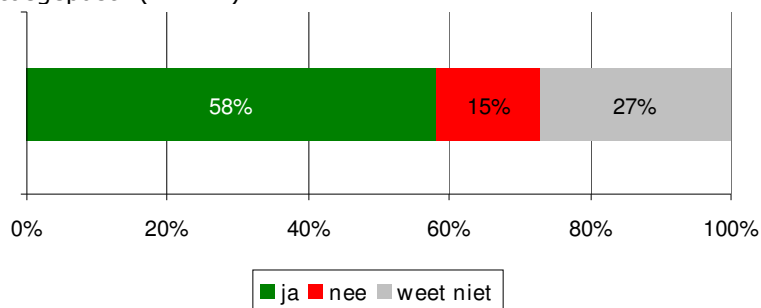
138 | Hoe staat u tegenover de manier waarop de proef met het verhogen van de maximumsnelheid op dit traject wordt uitgevoerd? (n=412)



Vervolgens is gevraagd om een toelichting. Een hogere maximumsnelheid betekent volgens de weggebruikers die positief oordelen over de proef dat er sprake is van een betere doorstroming. Degenen die negatief zijn denken juist dat een hogere snelheid tot meer ongelukken zal leiden.

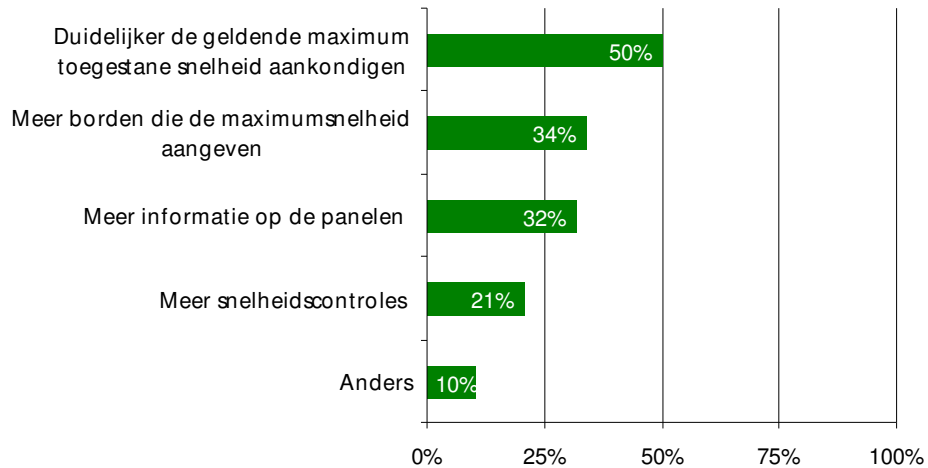
De meerderheid van de weggebruikers (58 procent) is positief over het op ruimere schaal toepassen van dynamische maximumsnelheden zoals dat nu op de A16 gebeurt op meer snelwegen in Nederland. Een op de zes (15 procent) is negatief en een relatief grote groep (27 procent) heeft geen oordeel. Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen de ervaren en de minder ervaren weggebruikers op dit traject.

139 | Zou het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat nu op de A16 gebeurt wat u betreft op veel meer snelwegen in Nederland mogen worden toegepast? (n=412)



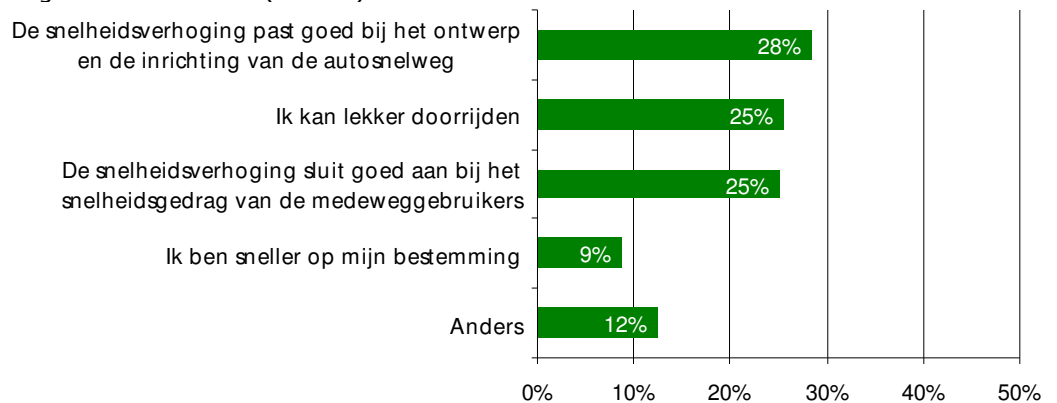
Aansluitend is gevraagd dat als het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat op de A16 gebeurt op veel meer snelwegen wordt doorgevoerd, wat er dan verbeterd zou moeten worden. Het beter aankondigen van de toegestane maximumsnelheid (door 50 procent genoemd) is het voornaamste verbeterpunt volgens de weggebruikers, gevolgd door meer borden met de maximumsnelheid (34 procent) en meer informatie op de panelen langs de weg (32 procent). Eenvijfde (21 procent) wil meer snelheidscontroles.

140 | Stel dat het principe van het verhogen van de maximumsnelheid zoals dat op de A16 gebeurt op veel meer snelwegen in Nederland wordt doorgevoerd. Wat zou er volgens u dan verbeterd moeten worden? (n=412)



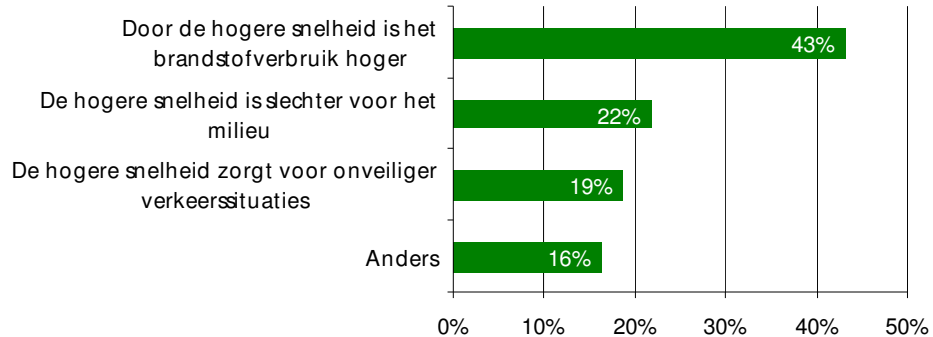
De snelheidsverhoging heeft volgens de weggebruikers drie belangrijke voordelen: deze past goed bij de inrichting van de weg (28 procent), er kan lekker worden doorgereden (25 procent), en de verhoging sluit aan bij het weggedrag van de gemiddelde gebruiker (25 procent). Voor één op de tien is het sneller bereiken van de bestemming het belangrijkste pluspunt.

141 | Wat is voor u het belangrijkste pluspunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=412)



Het hogere brandstofgebruik wordt door de grootste groep weggebruikers als het belangrijkste nadeel gezien (43 procent), gevolgd door de negatieve gevolgen voor het milieu (22 procent) en verkeersveiligheid (19 procent).

142 | Wat is voor u het belangrijkste minpunt van de verhoging van de maximum toegestane snelheid? (n=412)

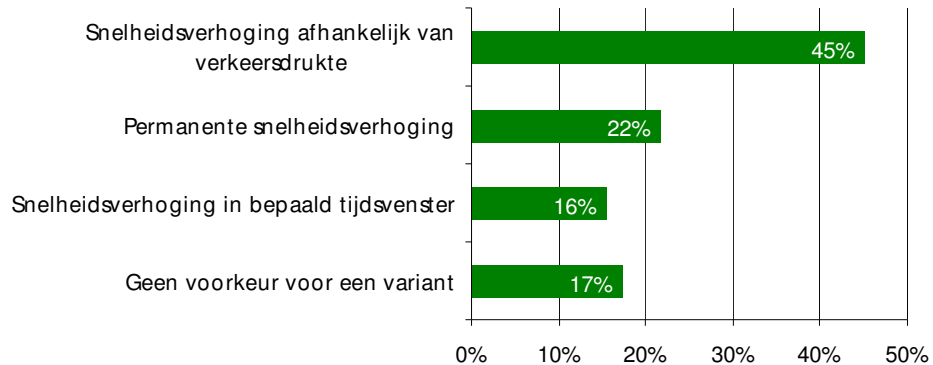


Tot slot zijn de weggebruikers drie mogelijkheden voor het verhogen van de maximumsnelheid voorgelegd. Dit zijn:

1. permanente snelheidsverhoging
2. snelheidsverhoging in een bepaald tijdsvenster
3. snelheidsverhoging afhankelijk van verkeersdrukke.

Bijna de helft (45 procent) van de weggebruikers op dit traject geeft de voorkeur aan een snelheidsverhoging op basis van verkeersdrukke . Een kwart (22 procent) opteert voor een permanente verhoging van de maximumsnelheid. Een op de zes (16 procent) kiest voor verhoging in een bepaald tijdsvenster. Er zijn geen significante verschillen aangetroffen tussen ervaren en minder ervaren weggebruikers.

143 | Kunt u aangeven welke variant uw voorkeur heeft? (n=396)



Een verhoging op basis van verkeersdrukke wordt als het meest 'efficiënt' gezien en ook als positief voor de doorstroming: als het minder druk is, kan er ook harder worden gereden. De variant met de permanente verhoging is volgens de voorstanders het duidelijkst. De snelheidsverhoging in een bepaald tijdsvenster wordt vooral als positief gezien op rustige wegen.