

Meldpunt 130: Zorg voor duidelijkheid

datum 25 september 2012



SAMENVATTING

De eerste drie weken na de invoering van de nieuwe maximumsnelheid van 130 kilometer per uur konden weggebruikers hun meldingen hierover kwijt bij de ANWB. Hierbij wilden we vooral te weten komen in hoeverre de nieuwe snelheden tot onduidelijke situaties leiden.

Er zijn bij de ANWB bijna 2400 meldingen binnengekomen. De meest voorkomende meldingen gaan over:

1. **Onduidelijkheid van onderborden**
De aanduidingen met een tijdsvoorwaarde of een afhankelijkheid van de spitsstrook worden slecht begrepen. De combinatie van beide leidt tot nog meer verwarring.
2. **Vele snelheidswisselingen**
De extra snelheidslimiet van 130 leidt tot meer verwarring doordat er zoveel uitzonderingen zijn waar lagere snelheden gelden. Veel weggebruikers signaleren een lappendeken aan snelheidslimieten wat tot onduidelijke situaties en onrustig rijgedrag leidt.
3. **Mening over de nieuwe maximumsnelheid van 130 km/h**
De nieuwe snelheidslimiet leeft duidelijk. Er zijn zowel erg grote voor- als tegenstanders hiervan. Sommige voorstanders van de nieuwe snelheden zijn iets minder enthousiast hierover door de uitwerking ervan.

Op basis van de meldingen zijn er 7 conclusies te trekken, waarbij de ANWB (mede op basis van de ideeën uit de meldingen) ook 7 aanbevelingen weet te formuleren. Deze aanbevelingen zijn te verdelen in de volgende 3 categorieën:

1. **Informeer de weggebruikers.** Een publiekscampagne over de snelheidslimieten en over de onderborden is gewenst.
2. **Pas de infrastructuur en borden aan.** Zorg daarbij voor langere trajecten met dezelfde snelheid en schaf onderborden met tekst over de spitsstrook of met nachttijden af.
3. **Doe onderzoek naar snelheidsverschillen en informatie.** Bekijk of de grotere snelheidsverschillen nog wel veilig zijn op alle type wegen en of reizigers beter via borden en/of in de auto geïnformeerd kunnen worden over de actuele snelheid.

HET MELDPUNT

Vanaf 1 september geldt een nieuwe maximumsnelheid op de Nederlandse snelwegen: 130 kilometer per uur. Echter niet op alle snelwegen waar tot dan toe 120 als maximumsnelheid gold, is 130 ook een verantwoorde snelheid. Daarom blijft een aantal wegen een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur behouden.

Door de invoering van de nieuwe snelheidslimiet zijn er meer borden nodig op de snelwegen. De vraag in hoeverre weggebruikers van mening zijn dat de nieuwe maximale snelheden duidelijk aangegeven zijn, was aanleiding voor de ANWB om een meldpunt op te zetten.

Ook wilden we graag weten waar duidelijke aanwijzingen nog ontbreken, zodat we in overleg met Rijkswaterstaat kunnen treden om veel gemelde onduidelijke situaties op te lossen.

Meldpunt 130 is nadrukkelijk niet bedoeld om positief of negatief te oordelen over de nieuwe maximumsnelheid. Het meldpunt werd dan ook pas actief op 3 september, toen de nieuwe snelheid al was ingevoerd.

Opzet

Het meldpunt is gestart met het verzoek aan weggebruikers om hun eerste ervaringen met de nieuwe snelheden te melden. De bedoeling was niet zozeer om zoveel mogelijk reacties te krijgen, maar om ons een goed beeld te kunnen vormen van de verschillende ervaringen. De ANWB heeft het meldpunt vooral via de media (televisie, radio, krant en internet) bekendgemaakt.

Met Rijkswaterstaat was van tevoren afgesproken dat urgente meldingen aan hen doorgegeven konden worden, zodat zij hier snel op konden reageren. (Overigens kunnen mensen hun ervaringen ook rechtstreeks bij Rijkswaterstaat kwijt.)

De overige meldingen zijn in kaart gebracht. Iedereen die per e-mail een melding heeft ingestuurd heeft bericht gekregen over wat de ANWB met de melding heeft gedaan, vergezeld van een uitleg over de nieuwe verkeersregels.

Naast e-mail was het ook mogelijk via Twitter (via #meldpunt130) en Facebook te reageren. In geval van concrete vragen heeft de ANWB daar ook een direct antwoord op gegeven.

Reacties

Het nieuws over de start van het meldpunt werd veelvuldig door de media opgepakt. Veel mensen die een reactie stuurden gaven aan blij te zijn dat er een plek was waar ze hun ervaringen kwijt konden.

Goed initiatief om reacties bij te houden.

Fijn dat er een meldpunt is!

Een klein aantal mensen vond het meldpunt onnodig. Aangezien de ANWB altijd bereikbaar is voor opmerkingen omtrent het verkeer is dat formeel natuurlijk juist, maar door een meldpunt te starten wilden wij voorkomen dat er alleen mensen met negatieve ervaringen zouden reageren.

Kom op zeg. We zijn geen kleuters hoor. We zien prima waar welke snelheid geldt.

Hallo ANWB, waar maken jullie je druk over?!

Ook dachten enkele mensen in het meldpunt een mening van de ANWB te herkennen over de nieuwe maximale snelheid. Er waren zowel mensen die het als kritiek op het 130-beleid zagen als mensen die het juist als ondersteuning opvatten.

ANWB is prima club, maar stemming maken tegen de 130 km is echt waardeloos!

De ANWB richt dus een meldpunt op om vooral de VVD beslissing goed uit te laten pakken.

In antwoord op vragen van Kamerlid Van Gent over de invoering van de nieuwe maximumsnelheid vermeldde minister Schultz ook dat de ANWB een meldpunt was gestart: "Weggebruikers met vragen en opmerkingen kunnen op het gratis nummer van Rijkswaterstaat (08008002) terecht. Daarnaast is er ook een meldpunt bij de ANWB. Als uit vragen en opmerkingen blijkt dat er op sommige locaties toch sprake is van een onduidelijke bebording of verkeerssituatie wordt deze aangepast."

BEVINDINGEN

In drie weken tijd heeft de ANWB bijna 2400 meldingen ontvangen. Deze kwamen hoofdzakelijk per e-mail binnen, maar ook via social media. Er zitten geen grote verschillen tussen beide categorieën; wel valt op dat er op social media iets meer werd gediscussieerd over het nut van een meldpunt, en meer opmerkingen werden gemaakt die nauwelijks te maken hebben met de onduidelijkheden op de weg.

Even wennen, maar verder geen probleem!

Een aantal meldingen betreft meerdere aspecten. Het duidelijke beeld dat naar voren komt is dat veel mensen hun mening over de nieuwe maximumsnelheid willen geven, een lappendeken aan snelheidslimieten zien ontstaan, en de onderborden slecht begrijpen. Ook is op sommige trajecten de maximumsnelheid nog onduidelijk of wordt deze als onlogisch ervaren.

De belangrijkste bevindingen die voortvloeien uit een inventarisatie van de reacties die op het meldpunt zijn binnengekomen staan hieronder.

Informatie

Een aantal mensen geeft aan niet op de hoogte te zijn van de nieuwe maximumsnelheid. Ze missen een grote voorlichtingscampagne vanuit de regering.

Het is mij nog niet geheel duidelijk of de standaard nu 120 of 130 is..?!

Ik hoorde via jullie initiatief dat dus afgelopen weekend de snelheid overal in NL is verhoogd naar 130. Als toch redelijk geïnformeerde burger (dacht ik) is dat nieuws compleet langs me heengegaan. Is toch van een andere orde dan het wisselen van winter- en zomertijd.

Ik lees veel kranten, ik kijk TV, ben op Internet heel actief maar het is niet tot mij doorgedrongen dat voor het hele land de maximumsnelheid is verhoogd naar 130 km/h, BEHALVE op bepaalde trajecten waar dat aangegeven is.



Dat niet iedereen op de hoogte is van de nieuwe maximumsnelheid blijkt ook uit de meldingen van mensen die bordjes met '130' langs de weg missen.

Vanmorgen zag ik tot mijn stomme verbazing dat er geen borden meer stonden dat er 130 gereden mag worden.

Als je in Lelystad oprit 10 neemt de A6 op, staan er geen borden dat je 130 mag rijden.

Dat er gelijk ook geflitst werd in het weekend van de invoering van de nieuwe maximumsnelheid wordt niet echt gewaardeerd. Mensen willen duidelijk eerst even weten hoe de nieuwe regels in elkaar zitten en eraan wennen, voordat ze de kans lopen beboet te worden.

Vervolgens is er gisteren gelijk een mobiele flitser geplaatst...beetje hufterig om dat gelijk in die week te doen..

Op de A4 vanaf Schiphol 120 km, bij Burgerveen staat een bord 100 met onderschrift 19-6. Na aquaduct opeens 100 op de hectokilometer bordjes en een FLITS AUTO. Geld verdienen op onduidelijke situaties.

Snelheden

Meer dan de helft van de mensen heeft een melding ingestuurd over de gehanteerde maximumsnelheden. Een flink aantal geeft ook aan dat ze vrijwel nooit de maximumsnelheid rijden. Voor hen is een gewijzigde snelheidslimiet dan ook iets minder van invloed op het rijgedrag.

130 schijnt nu de norm te zijn....maar ik mag het nergens rijden!

Ik blijf gewoon 120 rijden, en ga niet hoger. Bevalt mij prima, en is veel overzichtelijker. Hoef ik alleen maar op de 100 km borden te letten.

De meeste meldingen betreffen meningen over de nieuwe maximumsnelheid van 130 kilometer per uur, en over de lappendeken aan verschillende maximumsnelheden.

Mening over 130 kilometer per uur

Dat de nieuwe maximumsnelheid de gemoederen nog steeds bezighoudt, blijkt duidelijk uit de reacties die op het meldpunt zijn ontvangen. Ondanks de oproep om vooral onduidelijke situaties te melden, heeft ruim één op de vijf mensen het meldpunt gebruikt om hun mening over deze nieuwe snelheid te geven. Zowel grote complimenten als forse kritiek komen hierbij langs. Ook leggen veel mensen een relatie met de verkiezingen. Aangezien ons meldpunt niet bedoeld is voor het geven van een mening over de nieuwe maximumsnelheid, is hier ook niet gericht naar gevraagd. Het is niet mogelijk om een duidelijk beeld van de mening van de weggebruikers te trekken op basis van deze meldingen. Wel lijkt de hoeveelheid borden ervoor te zorgen dat mensen negatiever worden over de invoering van de maximumsnelheid van 130 kilometer per uur.

Een aantal mensen geeft ook aan dat zij beleid rond de nieuwe maximumsnelheid missen. Ze komen met verschillende suggesties waarin ze een snelheid van 130 kilometer per uur begrijpelijker of veiliger vinden.

130 zou alleen op de tweebaanswegen moeten worden gecombineerd met een inhaalverbod voor vrachtwagens. Erg gevaarlijk zo!

Onduidelijk....laat ons gewoon 120 of 130 rijden en daarnaast 100 op wegen waar je nu ook 100 mag.

Lappendeken

Bijna één op de vijf mensen zegt een lappendeken aan snelheden te zien. Er zijn voorbeelden gegeven van wegtrajecten waar op een relatief kort stuk veel snelheidswisselingen zijn.



In plaats van goed op het verkeer te kunnen letten op dit toch al zo ingewikkelde stuk weg met 4 rijbanen moet je voortdurend de wegberm scannen om maar geen bordje te missen.

Ik zie door de borden de snelheid niet meer.....

Ook zijn er mensen die zich grote zorgen maken over de verkeersveiligheid, omdat je als weggebruiker meer bezig bent met de borden dan met de situatie op de weg.

Ik vind het zeer onduidelijk en eigenlijk absurd dat er binnen zo'n korte afstand zoveel verschillende snelheidslimieten gelden die ook nog eens afhankelijk zijn van een aantal voorwaarden (tijdstop en spitsstrook). Ik kan mij niet voorstellen dat dit de verkeersveiligheid ten goede komt.

30, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 120 en 130 km/u. Ik denk dat het de overzichtelijkheid en de veiligheid ten goede zou komen als van dit rijtje er een stuk of vijf geschrapt zouden worden.

Andere weggebruikers vermoeden dat deze vele snelheden opzettelijk zijn ingevoerd, zodat er veel meer verkeersboetes uitgedeeld kunnen worden.

Wel een stuk makkelijker voor de bonnenschrijvers! Kassssssssaaaaaa

Al deze borden en verschillende snelheden zullen er toe leiden dat er meer boetes kunnen worden uitgeschreven.

Wat af en toe terugkomt is dat mensen gewend zijn de geldende maximumsnelheid in de auto te kunnen zien via hun navigatiesysteem. Door de gewijzigde snelheidslimieten is die informatie opeens niet meer actueel.

Je wordt gek van al die verschillende snelheden. De navigatie geeft nu ook weer verkeerde maximale snelheden aan.

Buiten het feit dat er veel wisselingen in snelheid zijn doet zich het volgende voor; je kunt niet meer vertrouwen op de meldingen van je navigatie wat betreft snelheidsoverschrijdingen door jezelf op de autowegen.

Onlogische snelheid



Een aantal mensen geeft aan op een specifiek wegdeel de snelheid als onlogisch te ervaren.

Op de A67 mag je stukjes 130, maar niet tussen 6 en 19 uur. Maar je kunt er helemaal geen 130 rijden want het sterft er van de vrachtwagens en er is geen inhaalverbod.

De meeste van deze meldingen gaan over de delen van de A2, A15, A16, A32 en A58, waar de snelheid is verlaagd van de proeftrajectnsnelheid van 130 naar 120 kilometer per uur.

Op de A58 was onlangs je snelheid verhoogd naar 130. Nu mag je ineens grote stukken nog maar 120, dus is de snelheid daar weer verlaagd. Totaal onzinnig lijkt mij en vooral....geldverspilling aan zoveel nieuwe verkeersborden.

Het is sowieso onbegrijpelijk dat de 130 tussen Everdingen en Deil v.v. weer is beperkt tot 120. Dat strookt niet met het uitgangspunt harder rijden waar het kan, langzamer waar het moet. 130 kan immers gewoon, daar is de weg op ingericht, 120 is niet strikt noodzakelijk.

Een andere snelheid op de heen- dan op de terugweg leidt bij een enkeling ook tot verwarring.

A29 Oud Beijerland Dinteloord geldt een max. van 120 km van 07.00 tot 19.00 uur. A29 Dinteloord Oud Beijerland geldt geen enkele snelheidsbeperking. Op z'n minst vreemd.

Ook is een aantal keer melding gemaakt van verwondering omtrent de lage snelheid van 100 kilometer per uur op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht.

*Maar op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht over 5 banen nog steeds 100.
#topland*

Onbegrijpelijk dat je tussen Holendrecht en Utrecht 100 moet rijden, 120 is zeker mogelijk.

Wat doen we met de A2 bij Utrecht Amsterdam? Waar we maar 100 mogen rijden en bijna in slaap vallen... Daar moet wat mee gebeuren!

Daarnaast begrijpen sommige mensen niet waarom op de ring A10 West 's nachts langzamer gereden moet worden terwijl elders de snelheid dan juist hoger ligt.

's-Nachts mag harder gereden worden. Behalve dan op de rondweg A10 bij Amsterdam waar 's-nachts maar 80 gereden mag worden.

Op de A10, vanuit het Noorden vanaf de Coentunnel en vanuit het Zuiden naar de Coentunnel, mocht je tot voor kort 80 km per uur. Begrijpelijk. Nu mag je opeens 100. Eerst dachten wij dat dat alleen van 19-6 uur mocht, maar het omgekeerde blijkt het geval. Van 6-19 uur mag je 100 rijden (leuk voor de mensen die daar wonen) en 's nachts, van 19-6 uur mag je maar 80. Juist dan, als het rustiger is, zou je verwachten dat je daar dan 100 zou mogen rijden. Dit is voor ons totaal onbegrijpelijk!

Meldingen over een klein aantal specifieke bochten waarin met hoge snelheid gereden mag worden, en kleine stukken weg met een aangepaste snelheid hebben we aan Rijkswaterstaat doorgegeven.

Net na knooppunt De Baars bij Tilburg in de richting van Eindhoven, voor de bocht staan de 130km/uur borden en ca 1,5 km na de bocht is het weer 120, lijkt me overbodig en denk dat op dat punt, zeker in die bocht beter meteen 120 borden kunnen staan,

Direct na het Gouweaquaduct staat het bordt 'einde alle verboden'. mijns inziens is dan 130 toegestaan; echter daar begint een lange bocht die niet geschikt lijkt voor een hoge snelheid; na de bocht staat dan weer een bord maximaal 120.

De snelheidsaanduiding bij de bocht van de A22 naar de A9 (noordelijke richting) is niet onduidelijk. Er mag 130 km/h gereden worden, maar ik denk niet dat die bocht veilig is bij zulke snelheden.

Borden

Over de borden zijn ook veel meldingen binnengekomen. Niet iedereen vindt die even logisch. Sommigen verwonderen zich over de witte rand om de borden.



Meest opvallend: Borden met en borden zonder witte rand

Anderen zien vooral een woud aan borden.

Deze snelheidsborden in combinatie met het inhaalverbod voor vrachtwagens maken de borddrukke-index echter wel erg hoog.

Misschien is het verstandig om de snelheden op de wegen te schrijven, net als de witte lijnen en als het woord BUS, dan is er duidelijkheid voor iedereen.

En weer anderen missen de hectometerpaaltjesborden.

Die bordjes bovenop de hectometerpaaltjes ook aanpassen, makkelijk als je een bord gemist hebt.

Meldingen over onderborden, ontbrekende borden en matrixborden zijn opvallend vaak binnengekomen.

Onderborden

De helft van de meldingen omtrent borden gaat over de onderborden. Daarover bestaat vooral veel onduidelijkheid. Er zijn mensen die niet begrijpen welke snelheid er buiten de genoemde tijden gereden mag worden. Ook hebben sommige mensen moeite met het lezen of begrijpen van de onderborden.

Ik snap niet wat 120 tussen 6 en 19 betekent. Hoe hard mag ik daarna dan?

Nu staat er ongeveer 2 km voor de oprit op de A1 een bord 100km van 06.00 uur tot 19.00 uur. Paar meter later een bord 100 km. Na de oprit de A1 (ri-amersfoort) op staat een bord 120 km van 06.00-19.00 uur. Dat was altijd 24 uur per dag 120 km. Er staat geen bord wat je wel mag rijden tussen 19.00-06.00 uur. Is de snelheid op dit deel van de A1 verlaagd na 19.00 's avonds?

Opvallend veel begrip bestaat er voor toeristen die het woord 'spitsstrook' niet kunnen lezen.

Daar staat een 120-bord met eronder: "19-6 uur" en ook nog: "bij gesloten spitsstrook". Dit is in twee opzichten onduidelijk, vooral voor iemand die ter plaatse minder bekend is (toeristen!)

Moeten buitenlanders eerst een spoedcursus Nederlands volgen eer hier binnen te komen rijden? Een zeer slechte zet zowel naar inwoners van Nederland als naar toeristen toe.

De eerste beste toerist uit Polen of Italië heeft geen idee wat 'indien spitsstrook gesloten' betekent.

Helemaal verwarrend wordt het bij de dubbele onderborden. Veel weggebruikers begrijpen deze borden niet en vragen zich af of beide condities moeten gelden om het bord van toepassing te laten zijn, of slechts een van beide.



Er staan gekke onderborden onder de snelheidsborden van 100 of 120. Eerst: van 6 tot 19. Het andere onderbord: alleen bij gesloten wisselstrook. Dus als de wisselstrook tussen 6 en 19 open is dan mag ik 130 rijden... :)

Nu staan er dubbele borden: zowel borden met max 100 en op korte afstand de nieuwe borden van 130 met twee onderbordjes: 6.00-19.00 en indien spitsstrook gesloten. Dus als de maximum snelheid van 130 alleen buiten de spits geldt (voor 6.00 uur en na 19.00) dan is die maximum snelheid van 130 de praktijk dus nagenoeg nooit van toepassing. Of heb ik nu mis? Kortom: ik snap er weinig van.

Dubbele onderborden scheppen dus verwarring in de betekenis, mijn inziens ook bij Rijkswaterstaat: ze weten zelf niet wat er bedoeld wordt. Daarom zouden dubbele onderborden niet gebruikt moeten worden.

Deze onduidelijkheid hebben we een aantal dagen na de start van ons meldpunt al aan Rijkswaterstaat doorgegeven, zodat zij dit snel kunnen verhelpen.

Onduidelijke snelheid

Een aantal weggebruikers kan uit de borden helemaal niet opmaken welke snelheid er op een weg gereden mag worden. Dit kan verschillende oorzaken hebben: ontbrekende borden, borden die niet begrepen worden of borden die elkaar tegenspreken. Deze onduidelijke situaties zijn aan Rijkswaterstaat doorgegeven.

Sinds enige maanden rijd ik elk weekend vanuit de omgeving van Rotterdam via de A16 en de A59 naar Brabant. Op het stuk tussen de Moerdijkbrug en knooppunt Zonzeel gold voorheen een maximumsnelheid van 130 km/u. Sinds 1 september is dit veranderd en in plaats van het bord waarop aangegeven stond dat je er 130 km/u mocht rijden, staat er nu een bord met 'variabele snelheid'. Bij de eerstvolgende oprit staat weer gewoon een bord met 120. Wat houdt die variabele snelheid nou eigenlijk in? En waarom geldt er een variabele snelheid voor die paar honderd meter? Ik snap er niks meer van.

Zeer onduidelijk is de snelheid op de A9 tussen de A4 en Beverwijk. Eerst is het 100, behalve als de spitsstrook open is, want dan is het 80. Bij badhoevedorp wordt het 120, behalve als de spitsstrook open is, want dan is het 100. Dan staat er een einde alle beperkingen maar ik weet dat het daar nog 120. Pas bij de oprit van de A5 staat dat aangegeven. Na de bocht staat er vervolgens een bord met 120 met een dubbel onderbord nl tussen 6 en 19 en als de spitsstrook geopend is. 5 meter verder is het bord van de spitsstrook waar weer een einde bord op straat. Dus nu 130 of 120? Pfff

Op een aantal plekken blijken borden te ontbreken; vermoedelijk is plaatsing daar over het hoofd gezien. Meldingen hierover betreffen vooral plekken waar verschillende wegen bij elkaar komen. Ook deze situaties zijn doorgegeven aan Rijkswaterstaat, opdat ze snel opgelost kunnen worden.

Vanaf Amsterdam is het tot na Utrecht 100 km per uur. Na Utrecht, als de A27 uit Houten er ook bij komt, staat er voordat de A27 er echt bij komt een bord 120 km. Dat is de overgang van de 100 km naar 120 km. Maar in een ooghoek kun je het bord zien dat aan het einde van de A27 staat voordat het verkeer daar de A2 op komt: einde 100 km. Dat is dus 130 km p.u. Na de samenvoeging mag het verkeer dat op al de A2 reed dus 120 terwijl het verkeer op dezelfde weg dat van de A27 afkomt nu 130 mag. Enkele kilometers verderop staat weer een bord 120 en dan is het dus voor 'iedereen' (mensen die al op de A2 zaten en de mensen die erop kwamen van de A27) 120 km p.u.

Matrixborden

Opvallend veel mensen geven aan dat de oplossing voor de ingewikkelde snelheden en onbegrijpelijke borden ligt bij een frequenter gebruik van de matrixborden. Ze willen graag dat deze borden standaard aanstaan, zeker als er een snelheidsbeperking geldt. Daarnaast hopen ze op meer wegen matrixborden te gaan zien.



Alles op de matrixborden, weg met dat blik!

Borden weg en matrixborden aan. Ze hangen er toch al en je kunt ze aanpassen aan de verkeerssituatie, zoals nu al het geval is.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van deze bevindingen is er een flink aantal conclusies te trekken. Als service aan Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Milieu koppelt de ANWB hier ook enkele aanbevelingen aan.

Conclusies

1. Op de meeste trajecten is duidelijk hoe hard er gereden mag worden. Op een aantal plekken is de invoering van de nieuwe snelheden niet geheel vlekkeloos verlopen, maar het aantal meldingen hiervan nam snel af. De algemene snelheidslimiet van 130 kilometer per uur is nog wel vrij onbekend. Veel mensen verwachten borden met '130' te zien, analoog aan de proeftrajecten.
2. Mensen moeten nog wennen aan de nieuwe snelheidslimieten. Een verandering van een snelheidslimiet wordt niet altijd goed begrepen door de weggebruikers, met name op plekken waar de snelheid verlaagd is. Het uitschrijven van boetes zo snel na het veranderen van de snelheidslimiet wordt dan ook niet echt gewaardeerd. Veel weggebruikers zijn eraan gewend de snelheidslimiet op hun navigatiesysteem te bekijken. Door de invoering van de nieuwe maximumsnelheden missen mensen actuele informatie daarover in de auto.

3. Niet iedereen houdt van hard rijden. Een aantal mensen zal dan ook vaak (ruim) onder de maximumsnelheid rijden. De tempoverschillen op de snelwegen zullen vermoedelijk zijn toegenomen.
4. De vele verschillende snelheidsregimes leiden voor een flink aantal weggebruikers tot verwarring en afleiding.
5. Onderborden worden slecht begrepen. Vooral het onderbord over de spitsstrook (en al helemaal in combinatie met een tijdsbepaling) begrijpen veel mensen niet.
6. Aangepaste snelheden door bijvoorbeeld een open spitsstrook of wegwerkzaamheden worden goed begrepen. Een andere snelheid overdag dan in de avond is al lastiger te begrijpen, helemaal wanneer in de avond een lagere snelheid geldt dan overdag. Ook is een lagere snelheid in het weekend overdag niet voor iedereen begrijpelijk.
7. Weggebruikers zien graag op elk moment hoe hard ze mogen rijden.

Aanbevelingen

1. Breidt de publiciteitscampagne uit door mensen verder te wijzen op de nieuwe snelheidslimiet en specifiek op de betekenis van de onderborden.
2. Voer niet te vaak wijzigingen van de snelheidslimieten door; mensen hebben tijd nodig om eraan te wennen, en om hun navigatiesysteem te actualiseren zodat zij in de auto beschikken over de juiste snelheidslimieten. En geef de weggebruikers tijd om te wennen aan de nieuwe snelheden voordat er ook daadwerkelijk gehandhaafd gaat worden.
3. Onderzoek of de snelheidsverschillen op de wegen niet te groot zijn geworden. Betrek hierbij ook het verschil tussen tweestroomssnelwegen en meerstroomssnelwegen en tussen wegen met en zonder inhaalverbod voor vrachtwagens.
4. Pas de infrastructuur dusdanig aan dat voor langere trajecten een zelfde snelheidslimiet kan gelden, om zodoende de lappendeken te voorkomen. Op enkele specifieke punten waar een lagere snelheid wenselijk is, kunnen adviesborden worden geplaatst.
5. Voorkom dubbele onderborden door het onderbord 'bij gesloten/open spitsstrook' zo snel mogelijk af te schaffen. Dit kan door op deze plekken gebruik te maken van dynamische borden langs de weg of van matrixborden.
6. Schaf het onderbord met de aanduiding '19-6 uur' af. Zorg dat de bepaling op een onderbord logisch is. Een lagere snelheid overdag wordt begrepen, een hogere niet.
7. Bekijk de mogelijkheden om reizigers bij aangepaste snelheidsregimes ook te informeren via matrixborden, hectometerborden en/of navigatiesystemen. Bekijk ook of het op termijn mogelijk is dit ook te doen voor dynamische snelheidsregimes.

VERVOLG

We gaan met onze bevindingen en aanbevelingen in gesprek met Rijkswaterstaat en zullen haar om een officiële reactie vragen. De wensen van de weggebruikers zijn duidelijk. Daar zal de ANWB zich blijvend voor inzetten.

BIJLAGE**Overzicht van meldingen**

Melding	Waarvan	Aantal	Percentage
Snelheden		1206	51%
	<i>Mening over 130</i>	496	21%
	<i>Lappendeken</i>	462	20%
	<i>Onlogisch</i>	221	9%
Borden		846	36%
	<i>Onderborden</i>	373	16%
	<i>Onduidelijk</i>	244	10%
	<i>Matrixbord</i>	63	3%
Overig		314	13%
	<i>Informatie</i>	25	1%
Totaal		2366	100%