

Project Snelheid N31 en N33

3.1 Voorgeschiedenis

Het hoofdwegennet in beheer bij Rijkswaterstaat bestaat alleen uit stroomwegen, van nationale of regionale betekenis. In Noord-Nederland bestaan die stroomwegen uit autosnelwegen en autowegen. De laatste categorie is weer onder te verdelen in enkelbaans en dubbelbaans, waarbij de laatste dus een fysieke scheiding kent tussen de rijrichtingen. Frontale ongevallen met zeer ernstige afloop behoren dan tot het verleden.

Het aandeel dubbelbaans autowegen, met 2 rijstroken per baan, is binnen in Noord-Nederland fors toegenomen, met de N31 Harlingen-Zurich en de N33 Assen-Zuidbroek als de meest recente. De N31 Drachten-Leeuwarden was er al eerder. Daarmee heeft Rijkswaterstaat in Noord-Nederland een relatief vrij hoog aandeel dubbelbaans autowegen. Dat is vrij uniek ten opzichte van andere regionale RWS-diensten.

Op deze autowegen geldt 100 kilometer per uur als de snelheidslimiet. De inrichting van de wegen en veiligheidsvoorzieningen zijn er ontworpen met onder andere die limiet als uitgangspunt. Maar onder meer uit contacten die de politie met weggebruikers had, bleek dat niet altijd duidelijk te zijn. Zeker op het meest recent geopende dubbelbaans traject van de N33. Ook snelheidsmetingen lieten zien dat de snelheidslimiet geregeld werd overtreden, en bovendien excessief. Weliswaar was er geen sprake van een relatief onveilige situatie, maar Rijkswaterstaat en politie besloten toch om samen meer duidelijkheid te geven aan de weggebruiker.

Die duidelijkheid werd gegeven door een combinatie van maatregelen in de weginrichting, politieinzet en voorlichting. Zo besloot Rijkswaterstaat op regelmatige afstanden limiet-aanduidingen op de km-borden aan te brengen op beide autowegen.

3.2 Communicatie en voorlichting

Om het verkeer te herinneren aan de snelheidslimiet van 100 kilometer per uur, zijn er van april 2016 tot februari 2017 verschillende campagnemiddelen ingezet. Zo staan er sinds eind mei 2016 mottoborden langs de N31 en N33. Daarnaast waren er in oktober 2016 extra acties. Zo was er een Facebookactie waarbij mensen op hun favoriete mottobord konden stemmen, zijn er webbanners op Internet van de regionale omroepen en dagbladen in gezet ingezet en deelden de politie en Rijkswaterstaat pepermuntdoosjes uit met daarop de geldende limiet. De campagne was een succes, want mede door de campagne is het aantal snelheidsovertreders drastisch gedaald.

Mottoborden

Het doel van de mottoborden is enerzijds weggebruikers wijzen op de 100-limiet, anderzijds weggebruikers overtuigen dat je je aan de limiet moet houden. Voor de leesbaarheid en veiligheid zijn de mottoborden kort en simpel gehouden. Er is gewerkt met afbeeldingen van smileys, zodat de boodschap snel herkenbaar is voor weggebruikers. Deze smileys zijn gebaseerd op de redenen waarom weggebruikers 100 km/u moeten rijden: 1) zo rijden we samen relaxter, 2) zo komen wij ook veilig thuis, 3) dat hebben we met elkaar afgesproken, 4) zo leven wij in een gezondere omgeving. De mottoborden zijn na de campagneperiode blijven staan.

Facebookactie

Van 21 september t/m 24 oktober 2016 heeft er een Facebook advertentiecampagne online gestaan om aandacht te vragen voor de limiet op de N31 en N33. Automobilisten werden opgeroepen om te stemmen op hun favoriete smiley, uit de vier smileys die ook op de mottoborden staan. Om een

groter bereik te genereren, is het bericht gepromoot. Er is massaal gestemd, waardoor duizenden weggebruikers nog eens extra zijn geattendeerd op de geldende limiet. De smiley met het duimpje heeft de meeste stemmen gekregen (65%). Onder alle stemmers zijn drie prijzen verloot. Ze kregen cadeaubonnen voor auto-accessoires, een slipcursus of een APK met kleine beurt uitgereikt.

Resultaten

- Aantal bereikte personen: 152.600
- Aantal reacties: 1774
- Aantal stemmen: 1531
- Aantal likes: 1200
- Aantal keer gedeeld: 136
- Aantal nieuwe likes Facebookpagina Rijkswegen Noord: 600

Webbanners

De webbanners vragen aandacht voor de limiet op de N31 en N33. Over het algemeen zijn webbanners het meest effectief als ze een actie van de doelgroep vragen. Daarom is de banner gelinkt aan de campagnepagina van de website, waar bezoekers vervolgens ook deel konden nemen aan de Facebookactie. De banners zijn in stijl van de rest van de middelen van Rijkswegen Noord ontworpen. De banners zijn op de website Dvhn.nl en LC.nl om de 1 ½ maand een week lang getoond, voor de duur van een half jaar.

Pepermuntdoosjes

In oktober 2016 zijn er witte mintcards uitgedeeld aan weggebruikers op de N31 en N33. Deze mintcards waren in de vorm van een auto en bedrukt met een smiley en een tekst. De tekst op de doosjes verwijst naar de website, waar bezoekers vervolgens 1) informatie kregen over (het waarom van) de snelheidslimiet, 2) lazen over de facebookactie (als die nog loopt), of lazen over de uitslag van de facebookactie (als die afgelopen is). Weggebruikers werden zo op een leuke manier herinnerd aan de maximumsnelheid.

Informatievoorziening

Om meer aandacht te generen voor de campagne, is er kopij opgesteld die partners (gemeenten, politie, RWS, enz.) konden plaatsen op hun kanalen. In de kopij werd aandacht gevraagd voor de limiet en verwezen naar de website.

3.3 Handhaving

In de projectperiode van mei 2016 tot en met oktober 2016 heeft de politie zich vooral gericht op de doelstelling van het project: het terugdringen van het aantal extreme hardrijders. Hiervoor is extra politieinzet vrijgemaakt, vooral met onopvallende en opvallende politievoertuigen.

Voorafgaand aan de projectperiode zijn op de beide wegen metingen verricht met de volgende resultaten van het percentage passanten dat in de meetperiode april/mei 2015 sneller reed dan 100km/uur.

locatie	benaming	Overtredingspercen tage	meting/meetpu nt
N31 R 46,2	Haak Leeuwarden	76%	meting
N31 L 49,1	Haak Leeuwarden	62%	meting

locatie	benaming	Overtredingspercen tage	meting/meetpunt
N31 R 70,6	Drachten	54%	meetpunt
N31 L 71,4	Drachten	77%	meetpunt
N33 R 25,9	Eexterveen	71%	meting
N33 L 26,6	Eexterveen	80%	meting

De conclusie is dat 54 tot 80% de toegestane snelheidslimiet heeft overschreden.

De campagne is vervolgens vooral gericht op de excessieve snelheidsoverschrijdingen. In de projectperiode is door de politie 15 uur per week gehandhaafd door snelheidscontroles op de N31 en N33. De totale inzet tijdens de periode is ruim 700 uur geweest

Bij de controles zijn door de politie de volgende middelen ingezet:

- Opvallende surveillanceauto's en motoren;
- Onopvallende surveillanceauto's en motoren;
- Videosurveillanceauto's;
- Laserguns (met staande houding);
- Mobiele radarapparatuur (Voornamelijk bij wegwerkzaamheden)
- Gebruik dash-cam's in onopvallende surveillancevoertuigen

De politie richtte zich in de projectperiode dus vooral op de grovere overtredingen. Door snelheidsovertreders staande te houden kon de politie met hen in gesprek gaan over hun rijgedrag. Daarbij werden soms ook beelden van de dashcam getoond. De staande houdingen hebben bovendien een preventief effect gehad omdat het ook voor de andere weggebruikers zichtbaar is gedaan.

Effect

Uit metingen die voorafgaand en na afloop van de campagne zijn gehouden, blijkt dat het aantal (extreme) hardrijders op beide autowegen flink is gedaald. Op de N31 is het aantal mensen dat de limiet van 100 km/uur overschrijdt, gedaald met gemiddeld 48%. Op de N33 is dit aantal met 55% gedaald. Ook bleken er een stuk minder extreme snelheidsovertreders op beide wegen. Zowel op de N31 als op de N33 is het aantal mensen dat 130 km/uur of harder reed, gedaald met 86%.

Doelstelling van de campagne was dat het aantal extreme snelheidsovertreders zou dalen met minstens 50%, dit doel is dus ruim behaald. Daarnaast blijkt dat de gemiddelde snelheid op de twee wegen duidelijk veel lager (meer dan 8 % op beide wegen) na de campagneperiode. De politie heeft op de N33 550 overtredingen beboet (waarvan 472 keer voor te hoge snelheid!) en op de N31 400 keer (waarvan 342 keer snelheid!)

Het merendeel van de aangehoudenen bleek op de hoogte van de extra controles en de campagne op de wegen. Veelal snapten de bestuurders waarom er werd gecontroleerd, waarom men aan de kant werd gezet en de meesten beseften dat ze toch echt te hard hadden gereden.