

Huis te Hoornkade

28 april 2026 – gemeente Rijswijk





Inhoudsopgave

Inleiding	3
Achtergrond	3
Leeswijzer	5
Probleemverkenning	6
Bewonersbijeenkomst	6
Resultaten schouw	6
Nulmeting snelheid	8
Plaatsing Safety Safe	9
Plaatsing Huis te Hoornkade	9
Meting snelheid	10
Afronding	11
Snelheid 2-meting	11
Totaalbeeld metingen	12
Prijsuitreiking	13
Advies	14

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

1.1.1. De Safety-safe

De Safety-safe is een snelheidsmeter die goed gedrag belooft. Dat wil zeggen: motorvoertuigen die zich op een geselecteerde weg aan de snelheidslimiet houden, zorgen ervoor dat er geld in een digitale spaarpot wordt bijgeschreven. Bestuurders die de display naderen, zien het gespaarde bedrag in de spaarpot live toenemen als ze zich aan de snelheidslimiet houden. Het doel van de Safety-safe is om het aantal hardrijders binnen de bebouwde kom te verminderen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten.



Afbeelding 1: De Safety-safe. Foto is gemaakt in Den Haag door fotograaf Arnaud Roelofs

De Safety-safe staat doorgaans zo'n vier weken in een straat. Gedurende deze periode proberen bewoners zoveel mogelijk geld bij elkaar te sparen. Het gespaarde bedrag wordt vervolgens besteed aan een door de bewoners gekozen doel in de wijk, denk aan een speeltoestel of groen in de wijk. De beloning is een blijvende (zichtbare) herinnering aan het gewenste gedrag in de straat.

Voordelen Safety-safe ten opzichte van reguliere snelheidsdisplays

De Safety-safe maakt net als reguliere dynamische snelheidsborden gebruik van een display om bestuurders over hun gereden snelheid te informeren. Het inzetten van de Safety-safe heeft voordelen ten opzichte van de reguliere dynamische snelheidsborden, namelijk:

- De Safety-safe heeft een groter effect op het aantal hardrijders dan een reguliere snelheidsdisplay. Zo zorgt de Safety-safe gemiddeld voor een reductie van 25% tijdens de inzet. Bij een reguliere snelheidsdisplay is dat 5% – 15%.
- Bij de Safety-safe wordt er niet alleen een display geplaatst, maar worden bewoners ook betrokken via een participatie- en communicatie-aanpak.
- Doordat bewoners bij de Safety-safe-aanpak worden betrokken, versterkt de sociale cohesie in een buurt. Het gemeenschappelijke draagvlak om het snelheidsprobleem op te lossen wordt daardoor ook versterkt.
- De Safety-safe heeft veel attentiewaarde, bewoners zijn daardoor betrokken bij de aanpak. De Safety-safe trekt ook aandacht van de pers. Wethouders grijpen deze aandacht vaak graag aan als mediamoment vanwege de positieve insteek.
- Door de positieve insteek van de Safety-safe zijn bewoners positief en enthousiast.



1.1.2 Psychologische werking Safety-safe

De Safety-safe is een gedragsmaatregel. Dat wil zeggen: de snelheidsproblematiek in een wijk wordt aangepakt door het gedrag van de bestuurders die daar rijden te beïnvloeden (stimuleren om minder hard te rijden). Om deze gedragsverandering te bereiken, worden er bij de Safety-safe-aanpak verschillende beïnvloedingsstrategieën toegepast.

Belonen

Een belangrijke beïnvloedingsstrategie die wordt toegepast is het belonen van het gewenste gedrag. Er wordt regelmatig gespeculeerd over de effectiviteit van straffen versus belonen. Uit onderzoek van Van der Pligt Koomen & Harreveld (2007) blijkt dat beide effectief kunnen zijn, maar daarbij wel een aantal randvoorwaarden gelden. Zo geldt zowel bij straffen als belonen dat de effectiviteit afhangt van de tijd (temporele afstand) tussen het gedrag en de sanctie of beloning (hoe korter, hoe effectiever). In het geval van flitsen bij hard rijden, is sprake van een (te) lange temporele afstand tussen het gedrag en de sanctie: je wordt geflitst en pas een paar weken later ontvang je per post een boete. Hoewel bij de Safety-safe ook pas na een aantal weken de daadwerkelijke beloning wordt uitgereikt, is er ook sprake van een directe beloning van het gewenste gedrag: een bestuurder die zich aan de snelheidslimiet houdt, wordt direct beloond doordat het geld in de digitale spaarpot oploopt.

Een ander aspect dat de effectiviteit van straffen en belonen bepaalt, is de consistentie ervan: hoe groter de consistentie hoe sneller men het gewenste gedrag af- of aanleert. Wat betreft straffen (handhaving) betekent dit dat de politie voortdurend op een bepaalde locatie op de gereden snelheid moet controleren om ervoor te zorgen dat mensen zich aan de snelheidslimiet houden. Is dit niet het geval, dan zal men een lage pakkans ervaren en hebben sancties niet of nauwelijks impact op gedrag (zie o.a. onderzoek van Makinen & Zaidel, 2002). Bij de Safety-safe is er wel sprake van consistentie: houd je je aan de snelheidslimiet, dan word je altijd beloond.

Concluderend adviseert hoogleraar Van der Pligt op basis van zijn onderzoek (zie hierboven) om burgers te belonen in plaats van straffen. Mensen zullen zich dan volgens hem meer aan de wet houden. Dit pleit voor de aanpak van de Safety-safe.

Feedback

Een andere beïnvloedingsstrategie die wordt toegepast, is het geven van feedback. Feedback is een belangrijk middel om mensen te helpen om het gewenste gedrag te vertonen. Het geeft inzicht in het huidige gedrag en zorgt daardoor voor bewustwording. De Safety-safe maakt gebruik van feedback door de gereden snelheid te tonen (zie afbeelding 1 en 2). Hierbij wordt ook aangegeven of de gereden snelheid gewenst of ongewenst is (duim omhoog of omlaag). Mocht de snelheidslimiet bij een bestuurder onduidelijk of onbekend zijn, dan weet hij door de Safety-safe of hij zijn snelheid moet aanpassen. Gedurende de inzet van de Safety-safe worden in de straat daarnaast ook nog eens extra sandwichborden of een spandoek geplaatst om de toegestane snelheid te communiceren.

Het gespaarde bedrag in de digitale spaarpot geeft tot slot ook feedback. De gereden snelheid wordt op verschillende punten in aanloop naar de display gemeten. Per gemeten punt wordt live een bedrag in de spaarpot bijgeschreven als men zich aan de snelheidslimiet houdt. Bestuurders krijgen dus direct positieve feedback op hun gedrag.

Commitment en sociale invloeden

Ervaring leert dat een groot deel van de snelheidsovertredingen vaak door de bewoners van een wijk of straat zelf worden begaan. Zij zijn goed bekend met het gebied en weten daardoor precies hoe hard ze kunnen rijden (zonder bijvoorbeeld uit de bocht te vliegen) en wat de pakkans is bij overtreding van de snelheidslimiet. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, is het daarom belangrijk dat zoveel mogelijk bewoners zich inzetten om de snelheidsproblematiek aan te pakken.



Door bewoners zélf te laten bepalen waaraan ze het gespaarde bedrag willen besteden, zorgen we ervoor dat bewoners gecommitteerd zijn om het snelheidsprobleem aan te pakken. Alle bewoners van een straat kunnen stemmen waarvoor ze willen sparen en worden vervolgens over de gekozen beloning geïnformeerd. Vervolgens doen 'sociale invloeden' hun werk. Als jouw burens gemotiveerd zijn om de beloning te behalen, wil jij natuurlijk niet degene zijn die hen van de beloning afhoudt. Dus houd je je net als jouw buurman of -vrouw aan de snelheidslimiet.

Door bewoners op verschillende momenten bij de Safety-safe-aanpak te betrekken (vóór, tijdens en na de plaatsing van de Safety-safe), zorgen we ervoor dat bewoners gecommitteerd zijn en blijven.

Prompting

Prompting is een psychologische beïnvloedingsstrategie en houdt in dat je bepaald gedrag uitlokt door gebruik te maken van een hulpsignaal of hint in de omgeving. Denk bijvoorbeeld aan de BOB-sleutelhangers: zij zijn bedoeld om mensen eraan te herinneren dat ze zich van alcohol moeten onthouden als zij deelnemen aan het verkeer.

De beloning waarvoor bewoners sparen is ook zo'n 'prompt'. Het is een zichtbare en blijvende herinnering aan het gewenste gedrag. Zo worden bewoners ook na de inzet van de Safety-safe eraan herinnerd om het gewenste gedrag te blijven vertonen.

1.1.3 Safety-safe in Rijswijk

Bureaus Keijzer en XTNT werden gevraagd om de Safety-safe in te zetten in Rijswijk. De bureaus zijn gezamenlijk eigenaar van het concept Safety-safe. Het bureau Keijzer was bovendien bedenker en uitvoerder van de (eerste) snelheidsmeterspaarpot in Noord-Brabant.

Voorafgaand aan de Safety-safe inzet is door de gemeente Rijswijk een locatie voorgesteld. Dit is de locatie Huis te Hoornkade, gelegen in de Bomenbuurt aan de Delftsche Vliet. Op de Huis te Hoornkade is afhankelijk van een stroompunt en zichtbaarheid van het scherm gekozen voor de locatie ter hoogte van huisnummer 55. Daar heeft inmiddels de Safety-safe inzet plaatsgevonden. In dit rapport worden de uitkomsten van de Safety-safe-inzet aan de Huis te Hoornkade beschreven.

1.2 Leeswijzer

De activiteiten van de Safety-safe-aanpak zijn onderverdeeld in drie onderdelen:

- Probleemverkenning
- Plaatsing Safety-safe
- Afronding

In dit rapport wordt per onderdeel kort beschreven welke activiteiten hebben plaatsgevonden en wat de belangrijkste uitkomsten daarvan waren. Hoofdstuk twee beschrijft de probleemverkenning vóór de inzet van de Safety-safe. Vervolgens komt in hoofdstuk drie de plaatsing (en inzet) van de Safety-safe aan bod. In hoofdstuk vier worden tot slot de activiteiten beschreven die na de inzet van de Safety-safe hebben plaatsgevonden (de afronding).

2. Probleemverkenning

2.1 bewonersbijeenkomst

De gemeente Rijswijk ontving regelmatig meldingen van hardrijden op de Huis te Hoornkade. Omdat bewoners zich hierover zorgen maakten, plaatste de gemeente de Safety-safe snelheidsmeter die goed rijgedrag belooft. Andere aanleiding voor plaatsing van de Safety-safe was een motie in de gemeenteraad. De gemeente kijkt of met de Safety-safe inzet verkeersgedrag kan worden beïnvloed.

Vóór de inzet van de Safety-safe heeft er een bewonersavond plaatsgevonden. Tijdens deze avond is door XTNT een toelichting gegeven op het Safety-safe traject. Daarnaast zijn samen met de aanwezige bewoners, Sander Oostveen en Kim Doornebosch van de gemeente Rijswijk potentiële spaardoelen geformuleerd. Er zijn op deze avond meerdere spaardoelen opgehaald die in een stemtool zijn geplaatst. Via deze online stemtool kon in de dagen na de bewonersbijeenkomst door de hele wijk worden gestemd om zo tot het uiteindelijke spaardoel te komen.

2.2 Resultaten schouw

2.2.1 Verkeersintensiteit

De straat heeft op beide delen duidelijke zichtlijnen (de weggebruiker kan ver voor zich uit kijken) en volgt een rechte lijn. Dit maakt een versnelling, zeker na het verlaten van de S107, aantrekkelijk voor automobilisten. Het merendeel van de automobilisten wat rijdt over de Huis te Hoornkade is bestemmingsverkeer, met een woning aan de straat of omliggende straten. De straat wordt niet gebruikt voor doorgaand verkeer, uitzondering hierop is de pakketbezorging, particulier werkverkeer en lesauto's.

Er is een relatief hoog aantal fietsers waargenomen. Dit komt overeen met de inrichting als fietsstraat en het feit dat het onderdeel is van een doorfietsroute. Fietsers zijn soms sneller dan auto's. De snelheid van fietsers onderling verschilt sterk door e-bikes, fatbikes en bakfietsen ten opzichte van niet-elektrische fietsers.

2.2.2 Weginrichting

De Huis te Hoornkade is ingericht als fietsstraat met tweerichtingsverkeer. In deze straat is de auto te gast. De trottoirs zijn breed. De woningen aan het noordelijke deel van de straat hebben eigen privé inritten, in het zuidelijke deel is hiervan geen sprake. Het zuidelijke deel heeft daarentegen wel dubbel file parkeren, dit is enkelzijdig aan de noordzijde.



Afbeeldingen 2 en 3: Wegbeeld en drempels Huis te Hoornkade



Beide verkeersstromen hebben voldoende ruimte voor passeren in het straatprofiel. Het wegdek is aangelegd met streetprint en er is een middenstrook van klinkers. De straat is voorzien van meerdere drempels. Deze zijn voornamelijk visueel van aard en bevatten geen verhoging om de automobilisten te dwingen tot vermindering van snelheid. Aan de zuidzijde van de Huis te Hoornkade ligt een fietsbrug. Hierdoor moet het gemotoriseerd verkeer de Populierlaan volgen. In de bewonersavond is benoemd dat er ook motoren over de fietsbrug rijden.

De Huis te Hoornkade heeft voorrang op de zijwegen. Deze zijwegen zijn regelmatig eenrichtingsverkeer van de Huis te Hoornkade af. Hierdoor hoeft het verkeer op de Huis te Hoornkade weinig tot geen rekening te houden met invoegend verkeer. Een fietsstraat heeft geen aparte juridische waarde. De maatvoering wordt dus getoetst aan een reguliere erftoegangsweg met een regime van 30 km/u inrichting.

Basiskensmerk	Inrichting	Uitvoering Huis te Hoornkade
A Onderscheid in verharding	Open verharding/streetprint (uitstraling open verharding).	Voldoet
B Rijrichtingscheiding	Een rijbaan zonder rijrichtingscheiding.	Rijrichtingscheiding in vorm van klinkers in de lengte aanwezig. Dit is echter vaker van toepassing bij fietsstraten
C (Overige) lengtemarkering of trottoirbanden	In de maximale situatie zijn er opsluitbanden aanwezig en er is nimmer witte lengtemarkering aanwezig (fietsstroken, kantmarkering, parkeervakken en dergelijke).	Voldoet
D (Openbare) verlichting	Openbare verlichting is aanwezig.	Voldoet
E Voorzieningen landbouwverkeer – I Fietsvoorzieningen	Geen voorzieningen op de rijbaan voor (brom-)fiets- en/of landbouwverkeer, tenzij sprake is van een fietsstraat.	Voldoet
F Oversteekvoorzieningen	Oversteken op wegvakken is toegestaan voor voetgangers en fietsers. Hiervoor zijn geen voorzieningen vereist, niet om te stimuleren, maar ook niet om te beperken.	Voldoet
G Erfaansluitingen op de rijbaan – H Menging verkeerssoorten	Landbouwverkeer, (brom-)fietsers en voetgangers en erfaansluitingen zijn toegestaan.	Voldoet
L Ov-haltes (bus/tram)	Er is geen openbaar vervoer aanwezig met bussen langer dan 8 meter. Vervoer met buurtbus en regiotaxi met kleine busjes kan wel plaatsvinden.	Voldoet
M Parkeren	Parkeren mag op de rijbaan.	Wordt gedaan op parkeervakken
N Horizontaal en verticaal alignement	Ontwerpsnelheid is 30 km/h. Erftoegangswegen hebben bij voorkeur korte rechtstanden.	Rechtstanden zijn circa 350 meter. Dit is langer dan de aanbevolen 100 meter. Dit kan leiden tot hogere snelheden.

Tabel 1: Toetsing aan ETW 30 richtlijnen van het ASVV

Naast deze elementen heeft een ETW30 met tweerichtingsverkeer een minimale en ideale breedte van 4,80 tot 5,80 meter. De Huis te Hoornkade is circa 5,50 meter breed en ligt in deze marge.

2.2.3 Gedrag

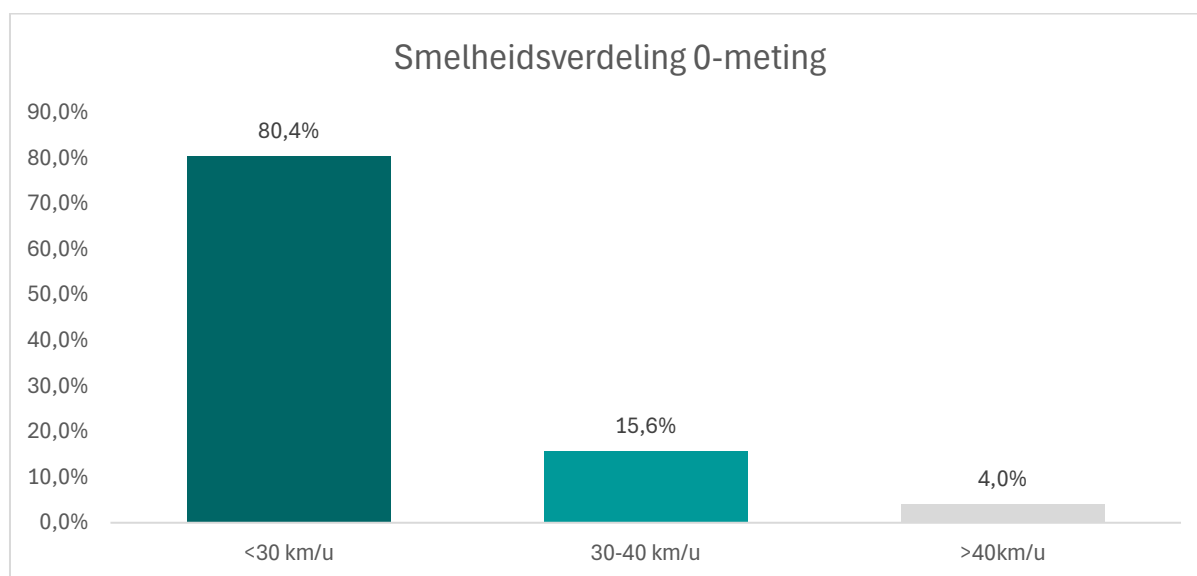
Tijdens de schouw viel op dat automobilisten niet tot weinig afremmen voor de drempels, en zo een relatief hoge snelheid behouden over de gehele lengte van de straat. Dit kan (deels) ook verklaard worden door de inrichting van het kruispunt tussen de Sir Winston Churchillaan en de Haagweg. Deze is erg ingewikkeld ingericht en kent veel conflictpunten. Weggebruikers die daarna op de Huis te Hoornkade terechtkomen krijgen daardoor de ruimte om weer door te rijden.

Ook fietsers rijden hard, maar dit kan vooral worden gezien als bevestiging van de weginrichting én het gegeven dat men zich veilig genoeg acht om flink door te trappen.

2.3 Nulmeting snelheid

De toegestane snelheid op de Huis te Hoornkade is 30 km/uur. Om te onderzoeken of er daadwerkelijk (objectief) te hard wordt gereden, heeft er van 16 februari tot en met 3 maart een snelheidsmeting plaatsgevonden. De meting diende tevens als nulmeting om het effect van de Safety-safe in een latere fase van het project te bepalen. De snelheid is gemeten van verkeer met de zuidelijke rijrichting over de Huis te Hoornkade.

Uit de meting blijkt dat 19,6% van de voertuigen harder reed dan 30 km/uur. Dit geeft aan dat er een aanzienlijk aandeel harder rijdt dan 30 km/uur, maar het aantal ernstige overschrijdingen lijkt mee te vallen. Er zijn tijdens de 0-meting gemiddeld 39 motorvoertuigen per dag gemeten die harder reden dan 40 km/u. Onderstaande grafiek laat de verdeling van weggebruikers per snelheidscategorie zien. In tabel 2 zijn de exacte waarden te vinden.



Grafiek 1: Percentuele verdeling weggebruikers per snelheidscategorie tijdens de nulmeting

Snelheidscategorie	% weggebruikers nulmeting	Gemiddelde aantallen
< 30 km/u	80,4 %	782
30 - 40 km/u	15,6 %	152
> 40 km/u	4,0 %	39

Tabel 2: Percentuele verdeling weggebruikers per snelheidscategorie tijdens de nulmeting

3. Plaatsing Safety-safe

3.1 Plaatsing op de Huis te Hoornkade

De Safety-safe werd op woensdag 4 maart officieel onthuld door wethouder Sandra van de Waart van gemeente Rijswijk. Van 4 tot en met 31 maart konden bewoners zoveel mogelijk geld bij elkaar sparen door zich aan de snelheidslimiet te houden. Van 1 april tot en met 16 april was er een 2-meting over het effect van het scherm. Het scherm is op donderdag 16 april verwijderd en een bedankbord is opgehangen ter herinnering aan de actie.



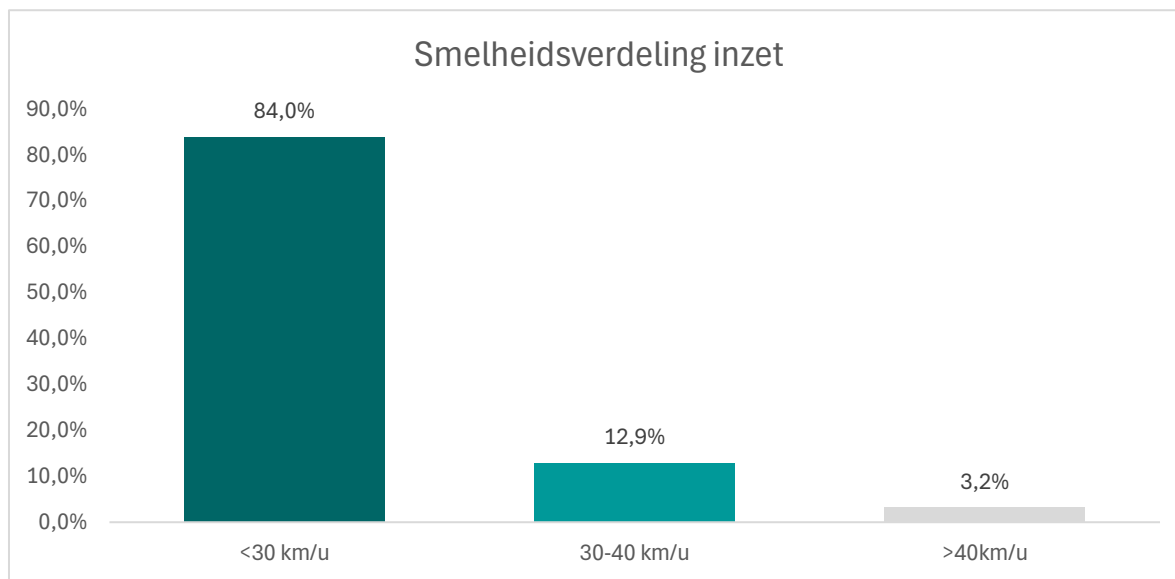
Afbeelding 4: De Safety-safe op de Huis te Hoornkade (foto: Keijzer)

Om bewoners te betrekken bij het project en te stimuleren zich aan de snelheid te houden, hebben we samen met de gemeente verschillende middelen gecreëerd en ingezet:

- Een brief met een uitnodiging voor de bewonersbijeenkomst en een oproep tot stemmen voor het spaardoel
- Een flyer en poster om uitleg te geven over de Safety-safe, plaatsing bekend te maken en bewoners op te roepen om mee te sparen
- Spandoek in de straat ter attentie van de Safety-safe
- Berichtgeving (persuitnodiging, persbericht, nieuwsbericht en socialmediabericht) rond het openingsmoment
- Berichtgeving (persbericht, nieuwsbericht, socialmediabericht en mail richting bewoners) rond de prijsuitreiking
- Een cheque voor de bekendmaking van het gespaarde bedrag
- Een bedankbord als herinnering aan de Safety-safe

3.2 1-meting snelheid

Uit de eerste snelheidsmeting (nulmeting) bleek dat gemiddeld 19,6% van de voertuigen harder reed dan de toegestane snelheid van 30 km/uur. Van 4 maart tot en met 31 maart is een tweede meting uitgevoerd: de 1-meting tijdens de Safety-safe inzet. Vergeleken met de 0-meting blijkt het aantal hardrijders tijdens de inzet van de Safety-safe significant iets lager ligt dan tijdens de 0-meting: tijdens de inzet reed nog 16,1 % harder dan 30 km/uur. Dit is een afname van circa 8,2% tegenover de 19,6% van de 0-meting. Onderstaande grafiek laat de verdeling weggebruikers zien per snelheidscategorie. In tabel 3 zijn de exacte waarden te vinden.



Grafiek 2: Percentage hardrijders tijdens de inzet

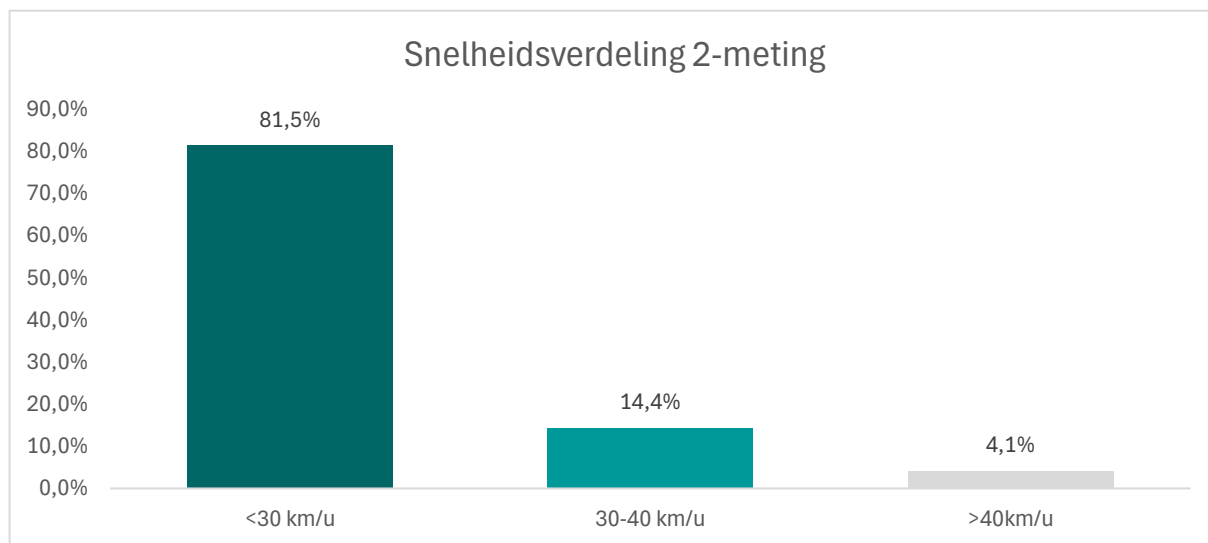
Snelheidscategorie	% weggebruikers nulmeting	Gemiddelde aantallen
< 30 km/u	84 %	1216
30 - 40 km/u	12,9 %	186
> 40 km/u	3,2 %	46

Tabel 3: Verdeling weggebruikers per snelheidscategorie tijdens de nulmeting

4. Afronding

4.1 Snelheid 2-meting

Van 1 april tot en met 16 april heeft er wederom een snelheidsmeting plaatsgevonden op de Huis te Hoornkade. Uit deze meting blijkt dat 18,5% harder rijdt dan 30 km/uur. Ten opzichte van de 1-meting (16,1% hardrijders) is de gereden snelheid dus weer iets hoger. Een effect dat kan worden verklaard gezien er op de Huis te Hoornkade nog geen verdere maatregelen zijn genomen om de snelheid terug te brengen en dat de werking van de psychologische werking van het scherm niet meer aanwezig was.



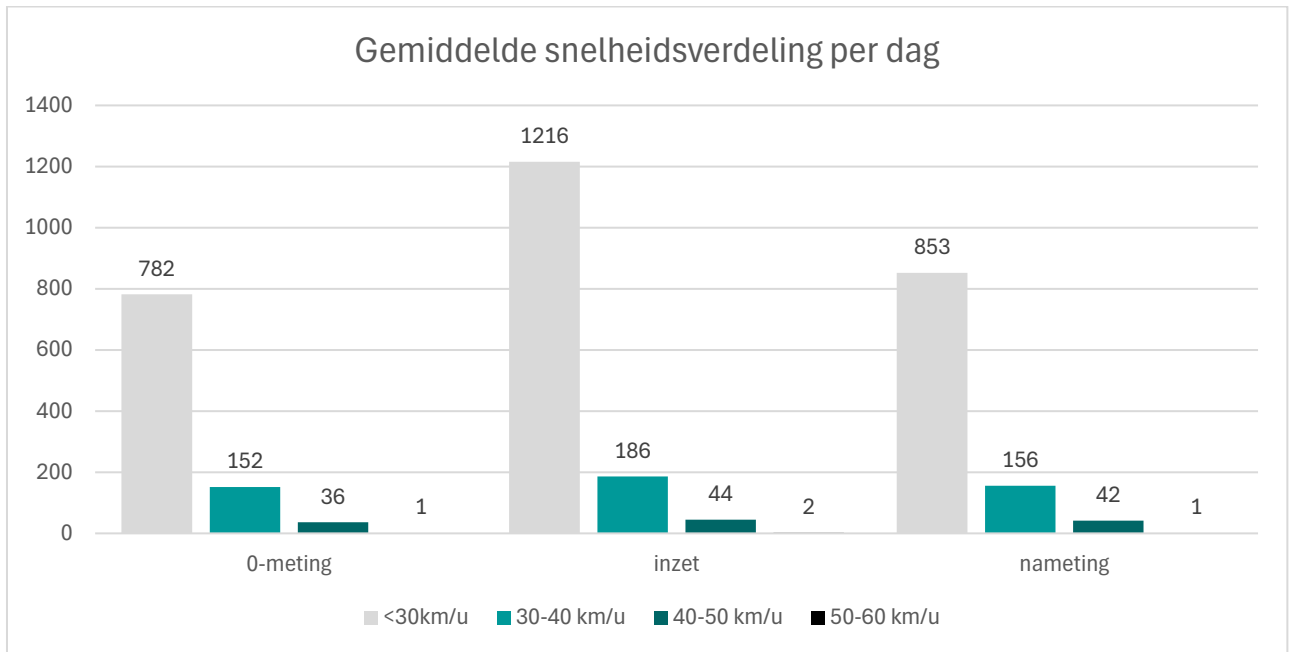
Grafiek 3: Percentage hardrijders tijdens de 2-meting

Snelheidscategorie	% weggebruikers nulmeting	Gemiddelde aantallen
< 30 km/u	81,5 %	853
30 - 40 km/u	14,4 %	151
> 40 km/u	4,1 %	43

Tabel 4: Verdeling weggebruikers per snelheids categorie tijdens 2-meting

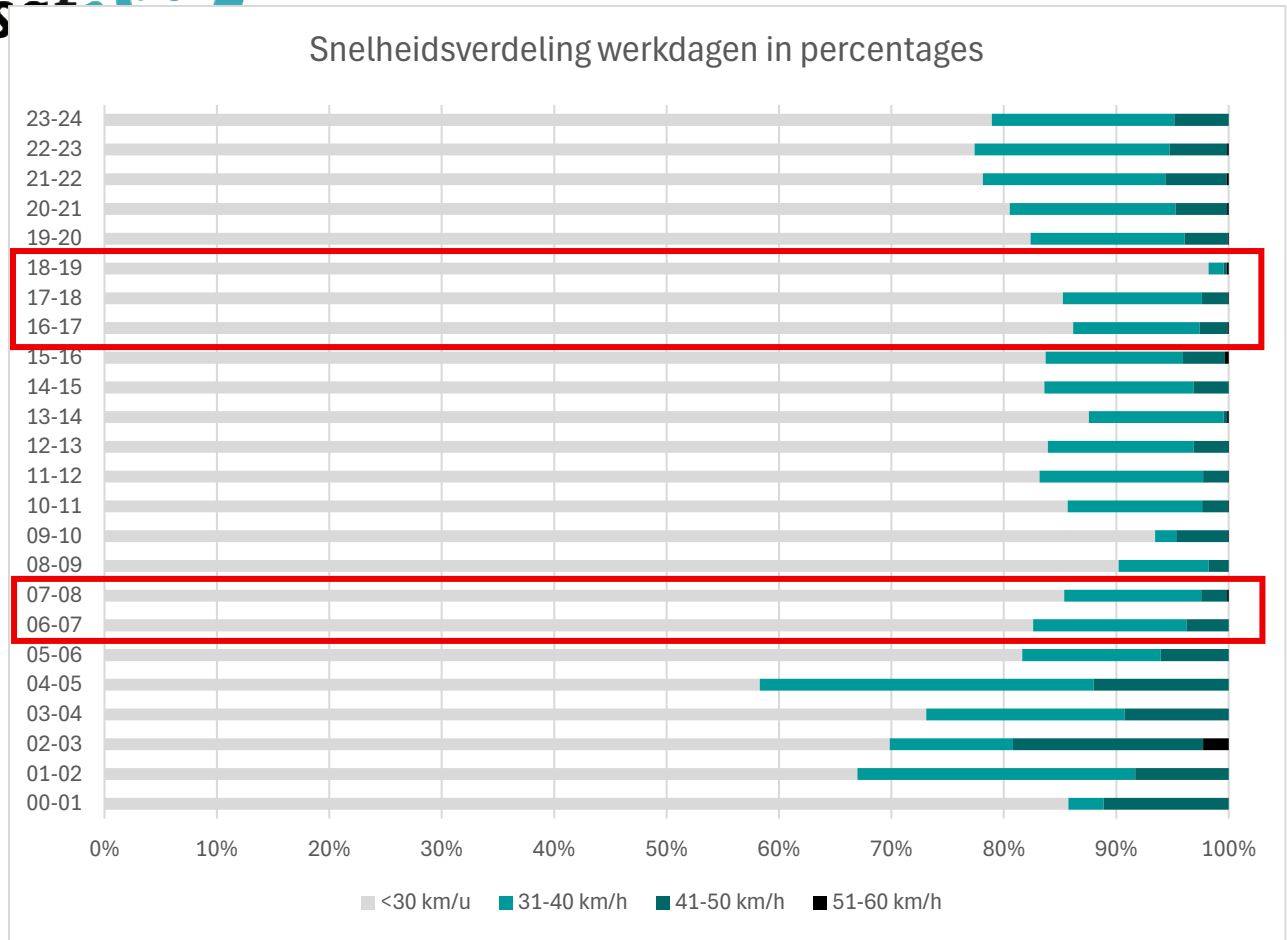
4.2 Totaalbeeld metingen

In grafiek 4 is de verdeling in intensiteiten over de snelheidscategorieën te zien op werkdagen. Deze laten zien dat van de hardrijders er rond de 40/45 motorvoertuigen per dag harder dan 40/u rijden. Hiervan zijn er enkelingen die harder dan 50 rijden.



Grafiek 4: Gemiddelde intensiteiten per snelheidscategorie totale meetperiode

Tijdens de inzetten is gezien dat het aantal hardrijders fluctueert tussen de 16% en 20% ligt. In het verloop van de dag is te zien dat het aantal overschrijders voornamelijk hoog is tussen 01:00 en 05:00 s'ochtends. Daarnaast is er na 19:00 een lichte toename te zien tegenover de avondspits en de middag. Tijdens de spitsen (aangeduid met de rode vierkanten) lijkt het aantal overschrijders juist aan de lagere kant te zitten. Hier is het aandeel hardrijders onder de 15%.



Grafiek 5: Snelheidsverdeling per uur

4.3 Prijsuitreiking

Tijdens het feestelijke moment is het eindbedrag bekend gemaakt. In totaal hebben automobilisten een bedrag van €3.225,54 bij elkaar gespaard. Dit bedrag zal worden gebruikt aan een bloembollen groenstrook aan de Huis te Hoornkade. Daarnaast is er budget om een buurtbijeenkomst te organiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een buurtbarbecue.



Afbeelding 5: Prijsuitreiking Safety Safe inzet (foto: Keijzer)

4.4 Advies

Het advies is tot stand gekomen in samenwerking met een verkeerspsycholoog en een verkeersveiligheidsauditor. Uit deze gezamenlijke analyse komt naar voren dat de Huis te Hoornkade er over het algemeen goed bij ligt en dat de grootste kansen liggen in relatief kleine aanpassingen en psychologische maatregelen. Het advies richt zich daarom op verkeerskundige en gedragskundige maatregelen die gericht zijn op het verlagen van de snelheid van hardrijders, ondersteund door gerichte en laagdrempelige ingrepen in de inrichting.

Er is bewust afgezien van een aanbeveling over het verhogen van de drempels: hoewel dit onderwerp uitgebreid aan bod is gekomen in de analyse, weegt het verwachte effect op rijgedrag niet op tegen de mogelijke verslechtering van het fietscomfort.

Poortconstructie bij de entree

Bij de aansluiting op de Huis te Hoornkade kan een poortconstructie worden aangebracht. Dit markeert de overgang naar de fietsstraat en stuurt automobilisten aan op een lagere rijsnelheid bij binnenkomst. Dit kan ervoor zorgen dat het verkeer dat van de kruising Sir Winston Churchillaan/Haagweg minder hard gaat rijden.



Afbeelding 6: Voorbeeld poortconstructie fietsstraat (Oldenzaalsestraat, Enschede)

Aanpassing middenstrook

De huidige middenstrook bestaat uit klinkers in de wegrichting. Door de strekrichting te wijzigen naar haaks op de rijrichting, of door integratie van groene tegels, ontstaat een visueel smaller rijbaanbeeld. Ook zorgt dit ervoor dat automobilisten meer weerstand ervaren in het wegdek. Dit kan zonder grote ingreep bijdragen aan een lagere rijsnelheid. In afbeelding 7 is een voorbeeld uit Utrecht te zien.



Afbeelding 7: Voorbeeld middenstrook (Leidseweg, Utrecht)

Visueel element bij afvalcontainers

Op de locaties van de ondergrondse afvalcontainers steken voetgangers over van het trottoir naar de rijbaan. Een visueel element, bijvoorbeeld een markering of kleurverschil in het wegdek, kan deze oversteek beter zichtbaar maken voor zowel automobilisten als fietsers.

Optische wegversmallingen

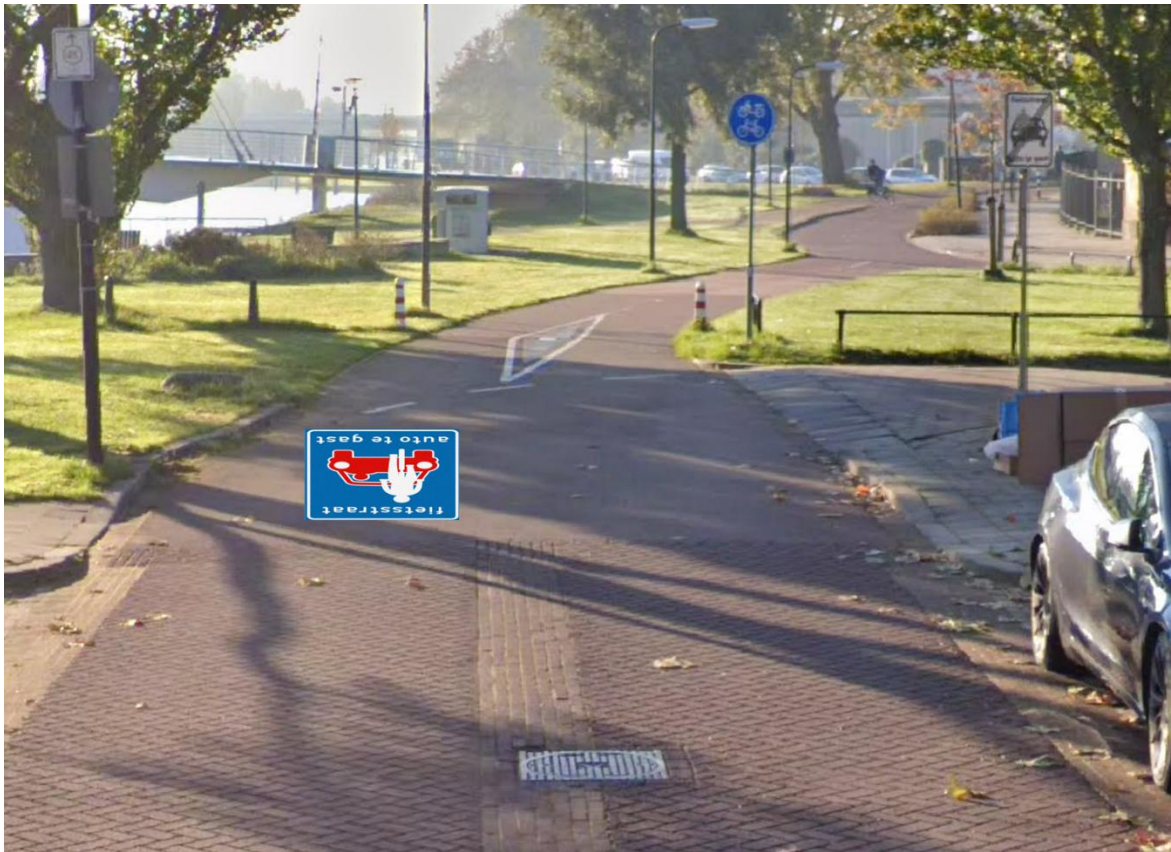
Door middel van markering aan de zijkanten van de rijbaan, onderbrekingen met afwijkende klinkers of kleuren, of dwarse markeringsvlakken kan de lange rechtstand visueel worden onderbroken. Dit geeft automobilisten het gevoel dat de rijbaan smaller is dan in werkelijkheid, wat afremmend werkt op het rijgedrag. Deze aanpak heeft doorgaans meer effect dan puur infrastructurele maatregelen en verdient daarom de voorkeur bij verdere herinrichting.

Verblijfs-elementen

Het plaatsen van beeld- en omgevingselementen zoals picknicktafels op parkeerplaatsen in bepaalde seizoenen, of struiken versterken het verblijfskarakter van de straat en sluit aan op het principe van de auto als gast. Dit draagt bij aan de gewenste gedragsverandering.

Markering fietsstraat bij fietsbrug

Bij de fietsbrug aan de zuidzijde van de Huis te Hoornkade is geconstateerd dat motorrijders de brug gebruiken, terwijl deze niet voor hen bestemd is. Aanbevolen wordt een markeringsvlak met de aanduiding 'Welkom Fietsstraat' en een bijbehorend icoon aan te brengen ter hoogte van de fietsbrug. Naast de herkenbaarheid van de fietsstraat heeft dit een ontmoedigend effect op motorrijders: wegmarkeringen kunnen bij nat wegdek glad zijn voor motorrijders, wat hen bewust maakt van de ongeschiktheid van de route voor gemotoriseerd verkeer.



Afbeelding 8: Voorbeeld locatie markering

Keijzer

marloes@vankeijzer.nl

Enschede

XTNT

b.nuismer@xtnt.nl

Utrecht

Op de hoogte blijven van Safety-Safe inzetten?
bekijk onze website www.safetysafe.nl

Of volg ons op LinkedIn!
[Linkedin.com/company/safety-safe](https://www.linkedin.com/company/safety-safe)

