Rapport

De 24-uursknip op de Griftdijk

Gedragsanalyse

COLOFON

Titel:	De 24-uursknip op de Griftdijk
Subtitel:	Gedragsanalyse
Opdrachtgever:	Gemeente Nijmegen [redacted]
Opdrachtnemer:	DTV [redacted]
Datum:	13-10-2025
Kenmerk:	240160/HKr-Case 10
Status rapport	DEFINITIEF

Inhoudsopgave

1 Probleemanalyse 4

1.1 Aanleiding 4

1.2 Wat is het probleem? 4

1.3 Wat is het wensgedrag? 4

1.4 Welke gedragsfactoren leiden tot het probleemgedrag? 5

2 Bevindingen locatieschouw 7

2.1 Noord 7

2.2 Zuid 9

2.2.1 Turquoise route 9

2.2.2 Donkerblauwe route 11

2.3 Extra bevindingen bebordingsplan 12

2.3.1 'Uitgezonderd' bord 12

2.3.2 Extra bevinding kleur borden 13

3 (Gedrags)Interventies 14

3.1 Veranderen achtergrondkleur bebording 14

3.2 Vaste variant voor de tekstkar 14

3.3 Wegdeksticker 16

3.4 Google Maps 17

4 Conclusie 18

1 Probleemanalyse

1.1 Aanleiding

De invoering van de 24-uursknip op de Griftdijk heeft het afgelopen jaar tot veel commotie geleid. De weg fungeerde lange tijd als belangrijke verbindingsweg in de wijk de Waalsprong, maar werd ook intensief gebruikt door sluipverkeer. Ondanks de invoering van de knip, bleven veel automobilisten de route gebruiken, waardoor zij via automatische cameraregistratie een boete ontvingen. De grote hoeveelheid opgelegde boetes en de daaropvolgende media-aandacht leidden tot aanzienlijke publieke ophef. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente Nijmegen DTV gevraagd om het bebordingsplan te analyseren en daarbij ook gedragsfactoren van weggebruikers te betrekken.

1.2 Wat is het probleem?

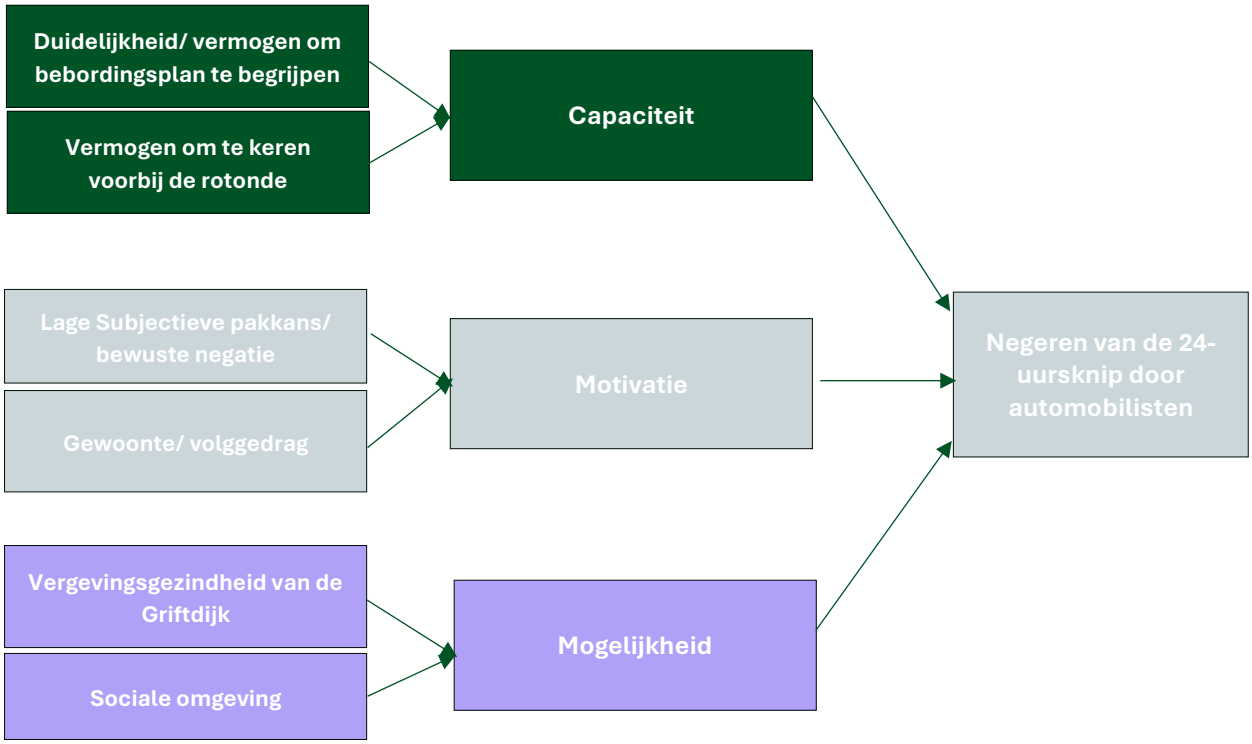
De 24-uursknip is ingevoerd met als doel het sluipverkeer te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren. In de praktijk blijkt echter dat veel automobilisten onvoldoende op de hoogte zijn van, of niet reageren op, de gewijzigde verkeerssituatie. Hierdoor worden op grote schaal boetes opgelegd, wat leidt tot onvrede, negatieve media-aandacht en een gevoel van onrechtvaardigheid bij bewoners en weggebruikers. Tegelijkertijd is het de vraag of de verkeersborden en de communicatie rondom de maatregel voldoende duidelijk of overtuigend zijn om het gewenste verkeersgedrag te stimuleren?

1.3 Wat is het wensgedrag?

Het wensgedrag is dat automobilisten de 24-uursknip respecteren en hun routekeuze daarop aanpassen. Dat betekent dat weggebruikers tijdig worden geïnformeerd, de verkeersborden begrijpen en erkennen dat de Griftdijk niet langer bedoeld is als doorgaande verbinding. In plaats daarvan kiezen zij voor de aangewezen hoofdwegen, zoals de Keizer Hendrik VI-singel en de Margaretha van Mechelenweg. Hierdoor wordt het verkeer beter gespreid en verbeteren de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omliggende woonwijken. Uiteindelijk is het streven dat de maatregel een vanzelfsprekend onderdeel wordt van het dagelijks rijgedrag.

1.4 Welke gedragsfactoren leiden tot het probleemgedrag?

Op basis van een fysieke schouw, een telefonisch gesprek met een medewerker van de gemeente Nijmegen en het theoretisch kader zijn enkele voorspellende gedragsfactoren vastgesteld. Deze factoren zijn verwerkt in onderstaand procesmodel.



- **Duidelijkheid / vermogen om bebordingsplan te begrijpen**
  Een aantal borden in aanloop naar de 24-uursknip op de Griftdijk is niet optimaal geplaatst, waardoor belangrijke (en deels unieke) informatie niet effectief wordt overgebracht. Bestuurders hebben in sommige gevallen slechts beperkte tijd en gelegenheid om de boodschap waar te nemen en te verwerken. In het onderdeel (Gedrags)interventies worden enkele voorstellen gedaan om dit te verbeteren.

- **Vermogen om te keren voorbij de rotonde**
  Het advies dat in deze memo wordt gegeven, is met name relevant voor situaties waarin geen tekstkarren aanwezig zijn.

  Wanneer een bestuurder in zo'n situatie de informatie over de knip om wat voor reden dan ook niet heeft opgemerkt en toch de Griftdijk is opgereden (wat overigens is toegestaan, aangezien de knip slechts een klein deel van de Griftdijk betreft) biedt de weg weinig mogelijkheden om nog te keren. Bestuurders ervaren daardoor mogelijk dat zij geen reële kans meer hebben om om te draaien, waardoor zij alsnog over de knip rijden.

- **Lage subjectieve pakkans/ bewuste negatie**

Het is aannemelijk dat een deel van de overtreders bewust door de knip rijdt en daarbij de daadwerkelijke pakkans van de overtreding onderschat. In de regel zal men immers niet opzettelijk een boete riskeren. De aanwezigheid van de tekstkarren verkleint naar verwachting het aandeel van deze bewuste overtreders tot een zeer beperkt aandeel. Wanneer tekstkarren ontbreken, kan echter de indruk ontstaan dat handhaving afwezig is en men zonder consequenties kan doorrijden. In dat geval realiseren bestuurders zich vaak te laat dat overtredingen via automatische cameraregistratie worden beboet. Additioneel wordt de subjectieve pakkans mogelijk verkleind doordat bestuurders ontheffingshouders zien passeren, wat de indruk kan werkken dat de maatregel niet strikt wordt gehandhaaft.

- **Gewoonte / volggedrag**
  Bij een deel van de overtreders speelt gewoontegedrag een rol. Deze bestuurders gaan waarschijnlijk uit van de oude situatie waarin men de knip mocht passeren buiten de spitstijden om. Een andere mogelijke verklaring voor het negeren van de 24-uursknip is volggedrag: een bestuurder volgt simpelweg zijn voorligger en rijdt daardoor over de knip. In deze situatie is het goed mogelijk dat niet-ontheffingshouders voertuigen met een ontheffting de dijk over volgen.

- **Vergevingsgezinheid van de Griftdijk**
  Zoals eerder beschreven biedt de Griftdijk slechts beperkte mogelijkheden om te keren zodra de rotonde is gepasseerd.

- **Sociale omgeving**
  De sociale omgeving is in dit geval niet relevant.

2 Bevindingen locatieschouw

Om een onderbouwde beoordeling te kunnen geven over de duidelijkheid van het bebordingsplan, is de Griftdijk opgedeeld in twee segmenten: de noord- en zuidkant. Tijdens de locatieschouw zijn drie routes gereden, die op kaart zijn weergegeven met de kleuren oranje, turquoise en donkerblauw.

2.1 Noord



Figuur 2.1 Noordkant van de Griftdijk

Over de noordkant van de Griftdijk geldt het volgende, wanneer de oranje route wordt gevolgd. Het valt op dat het bord dat genummerd is met een 1 in het verlengde van de rijbaan gepositioneerd staat. In combinatie met de snelheid van 60 km/h kan dit ertoe leiden dat het bord over het hoofd wordt gezien, bijvoorbeeld wanneer een bestuurder achter een andere weggebruikers rijdt die het zicht op het bord tot het laatste moment blokkeert.



Figuur 2.2 Bord 1 in het verlengde van de rijbaan

Ook valt op dat het bord genummerd met een 2 direct na de rotonde gepositioneerd staat. Zeker wanneer bestuurders tegelijkertijd aandacht moesten besten aan het verlenen van voorrang aan fietsers en voetgangers, kan dit bord gemakkelijk worden gemist.



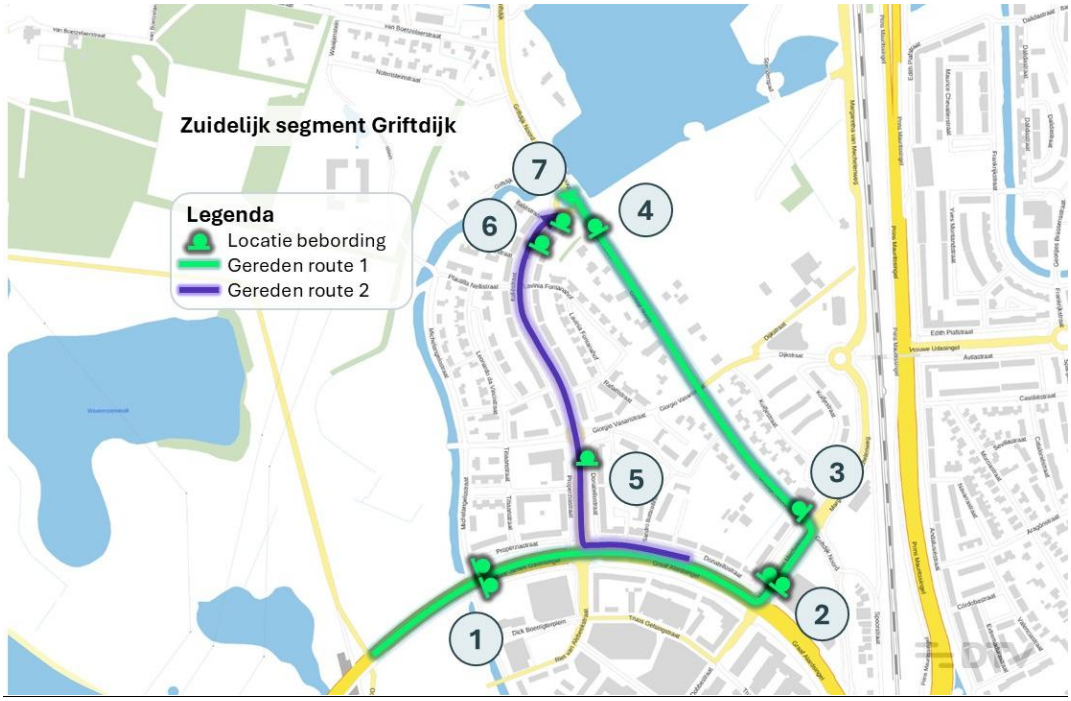
Figuur 2.3 Bord 2 kort na de rotonde

Over de positionering van bord 3 (het laatste bord) bij de rotonde, wanneer wij de oranje route volgen, hebben wij geen verdere opmerkingen, wel wordt de kleur van de bebording verder besproken in hoofdstuk 3.1.

Concluderend: Er kan worden gesteld dat de borden 1 en 2 in de aanloop naar de Griftdijk onder bepaalde omstandigheden minder goed waarneembaar zijn. Na deze borden volgt tot aan de rotonde bij de Griftdijk geen aanvullende bebording, waardoor weggebruikers mogelijk minder duidelijk worden herinnerd aan de geldende afsluiting.
Wanneer het laatste bord bij de rotonde wordt genegeerd en men na het passeren van de rotonde doorrijdt, is een aannemelijke verklaring dat men na het oprijden van de Griftdijk niet meer de indruk heeft op een verantwoorde manier te kunnen omkeren. Daarnaast kan ook het

volggedrag van bestuurders een rol spelen: men is geneigd het gedrag van de voorligger te volgen, ook wanneer deze mogelijk over een ontheffing beschikt.

2.2 Zuid



Figuur 2.4 Zuidkant van de Griftdijk

2.2.1 Turquoise route

Over de zuidkant van de Griftdijk het volgende, wanneer wij de turquoise route volgen. Valt op dat de toegangsweg naar het eerste bord toe een weg is waar men weinig prikkels ervaart om de snelheid te beperken. Nog voordat men het bord genummerd met 1 bereikt valt een L10 bordt te zien met een vergelijkbare betekenis. Ook ogen ons de borden genummerd met 1 wat aan de kleine kant.



Figuur 2.5 *L10 Bord voorafgaand aan het borden* 1



Figuur 2.6 Borden 1 ogen wat klein

Tijdens de locatieschouw is geconstateerd dat de verkeersborden 2 en 3 kort na de bocht, direct nadat weggebruikers een kruispunt zijn overgestoken, zijn geplaatst. De borden zijn respectievelijk op 8,70 en 10,60 meter geplaatst, gemeten vanaf het punt waar de weg zijn rechte verloop hervat. In deze situatie is de aandacht van de weggebruiker nog gericht op het afronden van de oversteekbeweging en het vervolgen van de route. De weggebruikers moet hierdoor kort na elkaar meerdere handelingen uitvoeren en krijgt vervolgens direct nieuwe informatie aangeboden. Dit vergroot de kans dat het bord niet tijdig wordt waargenomen of begrepen.

In de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens zijn geen expliciete bepalingen opgenomen over de afstand waarop een verkeersbord geplaatst moet worden ten opzichte van een kruispunt of bocht. De voorschriften geven enkel aan dat borden zó geplaatst moeten worden dat zij goed waarneembaar zijn en geen belemmering vormen voor het zicht op het verkeer of andere verkeerstekens.

Tenslotte is de positionering van bord 3 niet optimaal, doordat het zich direct achter een lantaarnpaal bevindt, wat de zichtbaarheid en daarmee de begrijpelijkheid voor weggebruikers beperkt.



Figuur 2.7 Bord 2 op 8,70 meter van het kruispunt



Figuur 2.8 Bord 3 op 10,60 meter van het kruispunt

Tijdens de schouw is vastgesteld dat verkeersbord 4 op de turquoise route een totale hoogte van circa 2,35 meter heeft. Het bord zelf heeft een hoogte van circa 1,20 meter. Hierdoor blijft de onderzijde van het bord minder dan 1,15 meter boven het maaiveld, wat betekent dat de huidige plaatsing niet voldoet aan de eisen van artikel 12 van de uitvoeringsvoorschriften. Een te lage ophanghoogte kan de waarneembaarheid van het verkeersbord negatief beïnvloeden, waardoor het risico bestaat dat het bord te laat wordt opgemerkt.

Volgens artikel 12 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens geldt dat de onderzijde van een verkeersbord zich binnen de bebouwde kom minimaal 2,20 meter boven

het wegdek dient te bevinden. Een lagere hoogte is toegestaan wanneer het bord op een verkeerseiland of buiten een trottoir is geplaatst, mits de onderzijde dan ten minste 1,20 meter boven het wegdek ligt.



Figuur 2.9 Bord 4 minder dan 1,15 meter boven het maaiveld

2.2.2 Donkerblauwe route

Over de zuidkant van de Griftdijk het volgende, wanneer wij de donkerblauwe route volgen. Valt op dat het bord genummerd met een 5 in het verlengde van de rijbaan ligt dat betekend dat een voorgaande bestuurder mogelijk het zicht op het bord ontneemt.



Figuur 2.10 Bord 5 in het verlengde van de rijbaan

Het daaropvolgende bord, genummerd met een 6, staat achter wat bebossing die direct het zicht op het bord beïnvloedt. Verder staat dit bord achter een bushalte, in het geval dat hier een bus staat is het extra uitdagend om het bord waar te nemen.



Figuur 2.11 Bord 6 achter bebossing en een bushalte

Over de positionering van bord 7 (het laatste bord) bij de rotonde, wanneer wij de donkerblauwe route volgen, hebben wij geen verdere opmerkingen, wel wordt de kleur van de bebording verder besproken in hoofdstuk 3.1.

Concluderend: Er kan worden gesteld dat de plaatsing van enkele verkeersborden niet in alle gevallen optimaal is. Met name de situering kort na een bocht, in het verlengde van de rijbaan of achter obstakels bemoeilijkt de waarneming door weggebruikers. Hoewel de zichtbaarheid van de borden in sommige situaties beperkt is, kunnen mogelijke oorzaken voor het geconstateerde gedrag ook liggen in het feit dat bestuurders na het oprijden van de Griftdijk (na de rotonde) niet langer de indruk hebben dat omkeren verantwoord of toegestaan is. Daarnaast lijkt ook het volggedrag van sommige bestuurders hieraan bij te dragen.

2.3 Extra bevindingen bebordingsplan

2.3.1 ‘Uitgezonderd’ bord

Aanvullend kan er nagedacht worden over een vereenvoudiging van de boodschap op het ‘uitgezonderd’ bord. Bij het laatste bord aan zowel de noord- als zuidkant staat er onder het C12 bord de volgende boodschap ‘uitgezonderd voor ontheffingshouders, lijnbussen en taxi’s’. Deze tekst zou ingekort kunnen worden naar ‘uitgezonderd voor ontheffingshouders’. Er kunnen in deze situatie twee categorieën bestuurders worden onderscheiden: bestuurders die gerechtigd zijn de weg te passeren en bestuurders voor wie dit niet is toegestaan. Deze vereenvoudiging zorgt ervoor dat bestuurders minder informatie in zich op hoeven te nemen op het moment dat er van hen een keuze verwacht wordt.



Figuur 2.12 ‘uitgezonderd ontheffingshouders, lijnbussen en taxi’s’ bord

2.3.2 Extra bevinding kleur borden

Tijdens de schouw is vastgesteld dat de verkeersborden waarmee de knip wordt aangeduid, voor het merendeel zijn uitgevoerd met een blauwe achtergrond. Volgens de systematiek van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens wordt de achtergrondkleur van verkeersborden bepaald door hun functie:

- Blauwe verkeersborden worden gebruikt voor geboden, aanwijzingen of informatieve verkeerstekens. Zij geven aan wat de weggebruiker mag of moet doen (bijvoorbeeld verplichte rijrichting, fietspad, parkeerplaats of route-informatie);
- Rode verkeersborden daarentegen duiden op verboden of beperkingen. Zij hebben een waarschuwende en normerende functie, en worden ingezet om gedragsaanpassing af te dwingen (bijvoorbeeld geslotenverklaringen of snelheidsbeperkingen).

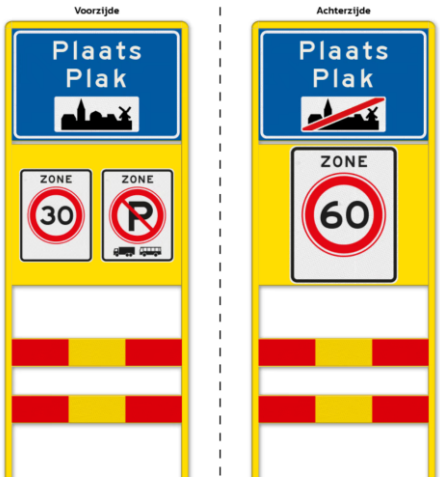
In dit geval is bij de knip feitelijk sprake van een verbod om door te rijden. Het gebruik van een blauwe achtergrond is in dit kader mogelijk niet logisch en kan verwarring veroorzaken over de strekking van de maatregel. Vanuit gedragskundig perspectief is het aannemelijk dat het gebruik van blauwe borden minder prikkelend werkt: weggebruikers koppelen blauw visueel aan informatie of gebod, niet aan een verbod of waarschuwing. Hierdoor worden zij mogelijk niet voldoende getriggerd om hun gedrag aan te passen, wat de herkenbaarheid en naleving van de afsluiting negatief kan beïnvloeden.

3 (Gedrags)Interventies

3.1 Veranderen achtergrondkleur bebording

De huidige bebording, uitgevoerd met een blauwe achtergrond, vervult feitelijk een verbodsfunctie, maar is qua kleurstelling niet optimaal afgestemd op deze functie. Hierdoor is de attentiewaarde beperkt en kan de afsluiting door weggebruikers te laat worden herkend. Aangezien sprake is van een knip, is het van belang dat weggebruikers dit verbod snel en eenduidig herkennen. Het huidige blauwe bord geeft eerder een informatieve uitstraling dan een directe verboden sfeer.

Door een kleuren-setting te kiezen die conform is aan gedragspsychologische principes (geel als waarschuwing en rood als verbodssignaal), kan de kans worden vergroot dat weggebruikers het verbod tijdig opmerken, verwerken en ernaar handelen. Een voorbeeld hiervan is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1 Voorbeeld van bord met gele achtergrondkleur

3.2 Vaste variant voor de tekstkar

Gezien de tekstkarren aan weerszijde van de knip geen duurzame oplossing vormen kan er toegewerkt worden naar een vast te variant die dezelfde boodschap weergeeft. Namelijk een opvallende variant die aangeeft dat men een boete zal ontvangen als zij doorrijden. Dit kan mensen motiveren om de knip te vermijden.

Een factor waarop deze vaste variant in zal spelen is het gebrek aan begrip van het bebordingsplan. Zoals het nu is zijn er naar alle waarschijnlijkheid mensen die het bebordingsplan niet goed begrijpen. Deze vaste variant kan net als de tekstkar een laatste redmiddel zijn voor bestuurders die het bebordingsplan tot dan toe niet hebben begrepen.

Een andere factor waarop de vaste variant in zal spelen is een te lage subjectieve pakkans/ bewuste negatie vanuit overtuiging. Wanneer de vaste variant dezelfde boodschap ‘Doorrijden = Boete’ blijft tonen, wordt de subjectieve pakkans vergroot en zal het aantal bewuste negaties mogelijk afnemen.

Ook trekt een grote vaste variant de aandacht van mensen die om bepaalde reden toch de boodschap niet begrepen hebben. Hiermee speelt het in op zowel bewuste als onbewuste overtreders.



Figuur 3.2 Tekstkar

3.3 Wegdeksticker

Een ander alternatief voor de tekstkar is een wegdeksticker zoals afgebeeld in figuur 3.3. Een wegdeksticker kan ook worden ingezet als vaste variant van de tekstkar. Net als de bovenstaande vaste variant kan de sticker fungeren als een laatste herinnering voor bestuurders die het bebordingsplan tot dan toe niet volledig hebben begrepen. Door de boodschap direct op het wegdek te tonen, wordt de zichtbaarheid verder vergroot en wordt de subjectieve pakkans versterkt, wat zowel bewuste als onbewuste overtreders kan aanspreken. Hiermee biedt een wegdeksticker een permanente, duurzame en consistente manier om de boodschap over te brengen, in tegenstelling tot een tijdelijke tekstkar die kan worden verplaatst of verwijderd.

Voor een effectieve werking kan de wegdeksticker worden geplaatst op de in figuur 3.4 gemarkeerde locaties, zodat weggebruikers tijdig en duidelijk worden gewezen op de geldende verkeersmaatregel



Figuur 3.3 Wegdekstick

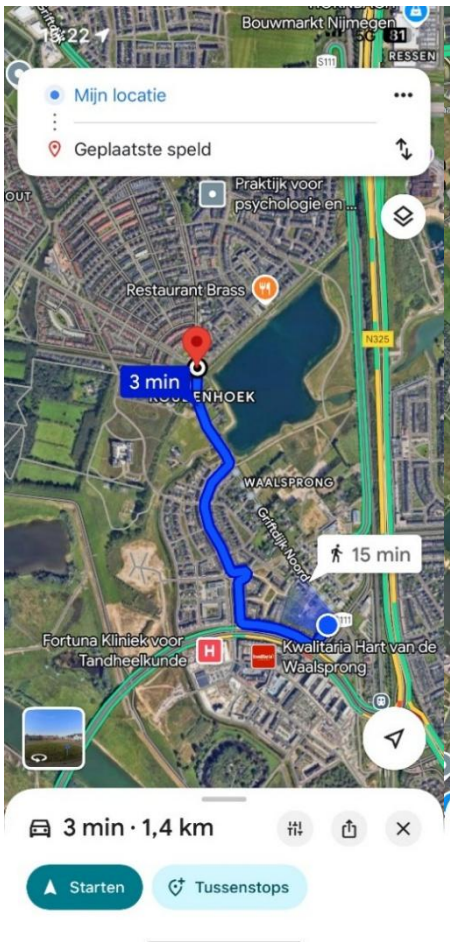


Figuur 3.4 Voorgestelde locatie wegdekstickers

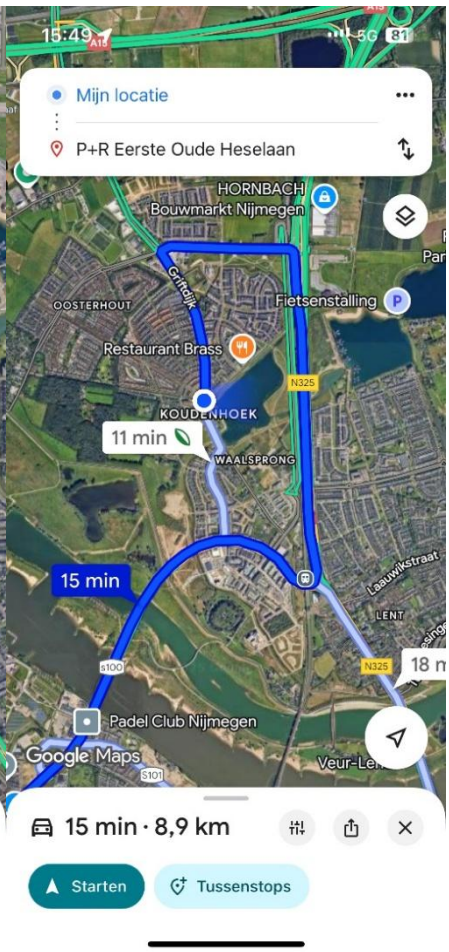
3.4 Google Maps

Ook zou er een oproep gedaan kunnen worden aan Google Maps om de Griftdijk niet langer als route weer te geven. Tijdens de schouw is het tweemaal voorgekomen dat de navigatie van dienst (Google Maps) ons over de knip probeerde te sturen. Eenmaal gaf het deze route als de snelste. Andermaal gaf de navigatiedienst aan dat deze route ook gekozen kon worden als snellere, maar ook ecologische verantwoorde route.

Deze conflicterende informatie is niet bevorderlijk voor de besluitvorming van bestuurders. Wanneer de navigatiedienst bestuurders over de Griftdijk stuurt, leidt dit tot onduidelijkheid wanneer zij de C12-borden tegenkomen ter hoogte van de rotonde.



Figuur 3.5 Snelste route



Figuur 3.6 Ecologische verantwoorde route

4 Conclusie

Het aanpakken van knelpunten in de fysieke uitvoering van het bebordingsplan, het aanpassen van de achtergrondkleur van de bebording, een vaste variant van de tekstkar en het verwijderen van de routeoptie via Google Maps kunnen mogelijk bijdragen aan het terugdringen van het aantal overtredingen. Deze maatregelen vergroten de duidelijkheid voor weggebruikers en zullen naar verwachting zowel bewuste als onbewuste overtredingen van de 24-uurs knip op de Griftdijk verminderen.

DTV

DTV.
Waar we nieuwe wegen vinden