

20 januari 2023

Eindrapport

Fleminghstraat

Gemeente Nijmegen



De Safety-safe is een product van het verkeerskundig adviesbureau XTNT (www.xtnt.nl) en communicatiebureau Keijzer (www.vankeijzer.nl).

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Probleemverkenning	6
3. Plaatsing Safety-safe	11
4. Afronding	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 echter een aantal 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%. 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 erg betrokken bij de aanpak. De Safety-safe trekt ook veel 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 heel 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 ervan 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 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 Nijmegen

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

Voorafgaand aan de Safety-safe inzet zijn locaties afgewogen en is uiteindelijk gekozen voor de Fleminghstraat. Op de Fleminghstraat is afhankelijk van een stroompunt en zichtbaarheid van het scherm gekozen voor de locatie ter hoogte van huisnummer 62. Daar heeft inmiddels de inzet van de Safety-safe in de gemeente Nijmegen plaatsgevonden. In dit rapport worden de uitkomsten van de Safety-safe-inzet op de Fleminghstraat beschreven.

1.2 Leeswijzer

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

1. Probleemverkenning
2. Plaatsing Safety-safe
3. 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

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 bewoners en Marjolein Evers van de gemeente Nijmegen de spaardoelen geformuleerd. Er zijn op deze avond meerdere spaardoelen opgehaald, welke 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 Observeren op locatie

2.2.1 Toelichting

Op maandag 5 september 2022 is tussen 12:30 en 13:30 de verkeerssituatie op de Fleminghstraat in Nijmegen geobserveerd. De observatie is door een verkeerskundige en een verkeerspsycholoog uitgevoerd. Tijdens deze observatie is er gekeken naar de verkeerssituatie en naar mogelijke aanpassingen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Tijdens de observatie is ook gekeken naar de mogelijke geschikte locaties om de Safety-safe te plaatsen. De belangrijkste voorwaarden hierbij zijn:

- Zichtbaarheid: geen fysieke obstakels (denk aan laaghangende takken) op de betreffende locatie.
- Mentale belasting: op locaties waar de mentale inspanning hoog is (bijvoorbeeld bij complexe verkeerssituaties), is de kans klein dat de Safety-safe wordt waargenomen.
- Gereden snelheid: het verkeer rijdt op de betreffende locatie daadwerkelijk te hard.
- Mogelijkheid tot stroom: de Safety-safe werkt op stroom en heeft een stekker die in een stopcontact dient te worden aangesloten.

2.2.2 Belangrijkste bevindingen

Weginrichting

- De Fleminghstraat is erftoegangsweg ten Zuidwestem van het centrum van Nijmegen in de wijk Heseveld. Er is sprake van een maximale snelheid van 30 km/u, ook in de omringende straten in de wijk.
- De Fleminghstraat is ingericht als fietsstraat, en maakt onderdeel uit van een drukke fietsroute richting onder andere het centrum. De auto is hier te gast. Het is dan ook duidelijk dat men zich op een 30 km/uur weg begeeft en rekening dient te houden met fietsers op de rijbaan.
- Het is niet druk met auto's in de Fleminghstraat, er komen enkel bestuurders met een bestemming in de nabije omgeving. De Kiosk aan de Hatertseveldweg wordt door omwonenden genoemd als enige bestemming in de wijk voor mensen van buitenaf.
- De Fleminghstraat is over de gehele lengte breed genoeg voor auto's om elkaar te kruisen. Enkel bij het passeren van fietsers moet rekening worden gehouden met tegenliggers.
- De Fleminghstraat heeft een inrichting van een erftoegangsweg. Het wegdek bestaat uit asfalt en er is geen aparte ruimte voor verschillende modaliteiten. Omdat de Fleminghstraat is ingericht als fietsstraat is deze uitgevoerd in een rode top laag.
- Langs het spoor is de Fleminghstraat kaarsrecht en kent een lange zichtlijn over de gehele verdere lengte van de straat. Dit kan leiden tot hogere snelheden, omdat bestuurders overzicht hebben en ver vooruit kunnen kijken.

- Er zijn op de Fleminghstraat nog weinig snelheid remmende maatregelen getroffen, waardoor snelheden gemakkelijk kunnen oplopen tot boven de toegestane 30 km/u. Wel liggen er twee drempels verspreid over de straat, maar deze hebben een beperkte remmende factor.
- Er zijn geen herhalingen van de maximumsnelheid op de Fleminghstraat. Volgens de richtlijnen is dit ook niet nodig, omdat voor de hele wijk een 30 km/u zone geldt.



Afbeelding 2: De Fleminghstraat in Nijmegen

Gedrag

- De Fleminghstraat fungeert als doorgaande fietsroute richting het centrum van Nijmegen. Er rijdt derhalve de hele dag veel (brom)fietsverkeer door de straat.
- Door bewoners wordt aangegeven dat er door de scooters/brommers ook de nodige (geluids)overlast wordt veroorzaakt. Deze specifieke doelgroep vereist een andere aanpak dan de automobilist.
- De automobilisten op de Fleminghstraat zijn voor het overgrote deel omwonenden of bezoekers en kennen de omgeving en de straat daarom goed. De enige uitzondering hierop zijn klanten van de Kiosk aan de Hatertseveldweg, maar omdat ook dit voornamelijk vaste klanten zijn kan ervan worden uitgegaan dat zij goed bekend zijn met de omgeving van de Fleminghstraat.
- Automobilisten rijden gevoelsmatig hard over de Fleminghstraat heen. Hierbij lijkt wel onderscheid tussen de beide rijrichtingen te zijn. De zijde langs het spoor kent namelijk geen enkele zijstraat en

er loopt ook geen trottoir langs. Hierdoor is er voor de automobilisten veel overzicht en daardoor ook meer kans op harder rijden.

- Wat opvalt is dat automobilisten soms klem zitten achter fietsers, waardoor wel rustiger aan moet worden gedaan. De snelheid overschrijdende scooters hebben hier uiteraard minder hinder van en kunnen zich sneller langs fietsers heen bewegen, omdat zij minder inhaalruimte nodig hebben.

2.2.2 Mogelijke oplossingen

In de Fleminghstraat lijkt hardrijden goed mogelijk en tijdens de schouw ontstaat het vermoeden dat hier ook sprake van is. Er geldt een limiet van 30 km/u en de straat is ingericht als fietsstraat en erftoegangsweg. Echter kent de weg wel een lange zichtlijn en is het overal behoorlijk breed. Niet de inrichting, maar wel de brede overzichtelijke uitvoering van de weg draagt daarom vermoedelijk bij aan het overschrijden van de snelheidslimiet. Hierbij zijn duidelijk twee doelgroepen te onderscheiden, de automobilist en de scooterrijder. Op korte termijn zijn er echter wel een aantal mogelijke quick wins, die de situatie op de Fleminghstraat kunnen verbeteren.

- We raden aan om de boodschap te benadrukken dat bestuurders zich in een zone 30 km/u bevinden. Op dit moment wordt dit namelijk alleen bij het binnenrijden van de wijk (vanaf de Groenestraat, Muntweg of Graafseweg) aangegeven. Dit kan op verschillende manieren:

- Door het plaatsen van borden langs de weg, echter is het de vraag of dat dit wenselijk is in het straatbeeld.
- Door markeringen op het wegdek.
- Door campagnematige tijdelijke boodschappen met krijtverf.

Het grote voordeel van het campagnematig aanbrenge van boodschappen is dat het meer aandacht trekt dan een bord: door de vele borden zijn we vaak 'bordenblind' geworden. Daarnaast is het met stickers of krijt mogelijk om te wisselen tussen boodschappen of vorm van de boodschap. Ook is het zo mogelijk om campagnematig te richten op de scooterrijders. Dit is aan te raden, omdat de boodschap dan blijft opvallen: er treedt minder gewenning op.

- Het is op dit moment goed mogelijk om harder te rijden dan 30 km/u op het gedeelte van de Fleminghstraat waar de Safety-safe gestaan heeft. Om dit fysiek tegen te gaan is het een optie om (hogere) drempels aan te brengen op het wegdek. Op dit moment zijn er al twee drempels aanwezig, maar deze remmen het (scooter)verkeer nauwelijks. Dit kan naar wens uiteraard in verschillende uitvoeringen. Zowel als quick win, met tijdelijke drempels op het asfalt. Of als lange termijnoplossing, bijvoorbeeld wanneer de toplaag van het asfalt moet worden vervangen.



Afbeelding 3: Drempel op de Fleminghstraat

- De Fleminghstraat kent een lange zichtlijn, waarbij automobilisten en scooters een groot deel van de straat kunnen overzien. Het op een aantal plekken onderbreken van deze zichtlijn, om ervoor te zorgen dat bestuurders minder ver vooruit kunnen kijken, remt het verkeer extra af. Dat kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van wegversmallingen (eventueel met beplanting) aan de zijde van het spoor, of het accentueren van de zijwegen en uitritten. Bijvoorbeeld door het asfalt of de klinkers op die plekken een afwijkende kleur te geven. Hierdoor wordt de relatief lange eentonige weg optisch onderbroken. Op andere plekken in de omgeving is dit wel gedaan. Bijvoorbeeld de drempels in een andere kleur klinkers op de Haterseveldweg, het verspringen van de Ariënsstraat (aan de overzijde van het spoor) door af te wisselen met haaks en parallel parkeren of de versmallingen op de Landbouwstraat.

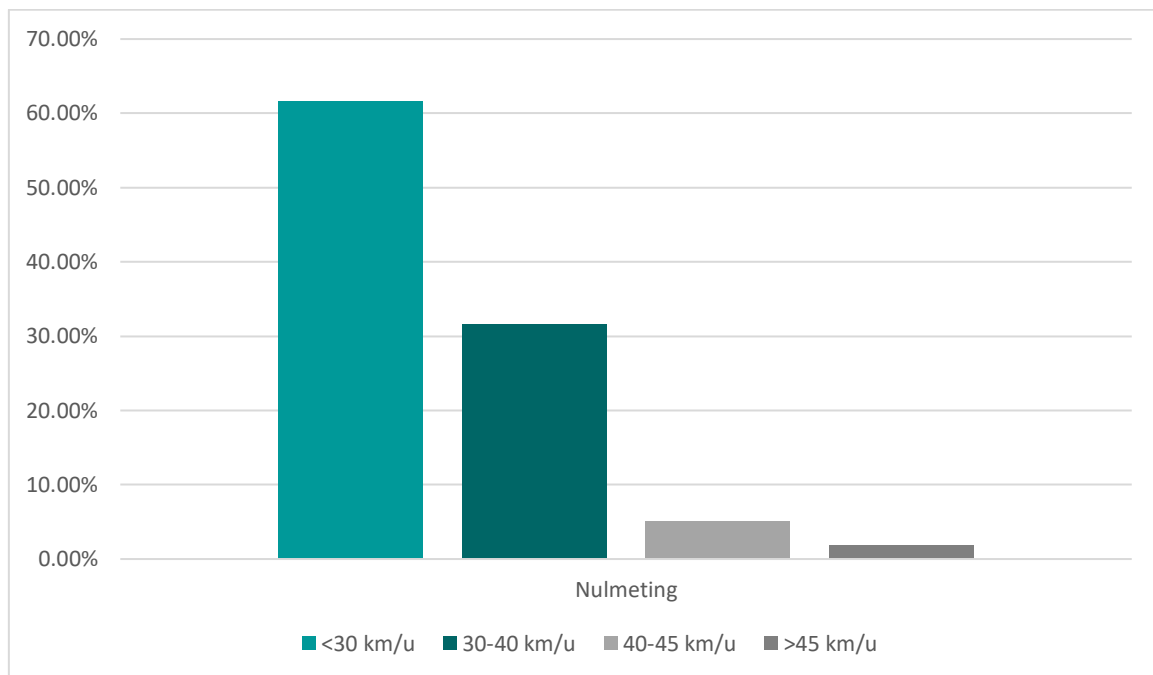


Afbeelding 4: het verspringen van de Ariënsstraat.

- Op de Fleminghstraat wordt met borden gecommuniceerd dat de automobilist zich op een fietsstraat bevindt en dat hij/zij te gast is. Zij moeten zich aan de maximumsnelheid houden en de fietser de ruimte geven. Echter raakt deze boodschap niet of nauwelijks aan de scooterrijders, voor wie wel dezelfde regels gelden. Het gericht communiceren met de scooterrijders door borden of andere berichtgeving, kan mogelijk een oplossingsrichting zijn. Dit kan worden gedaan door:
 - Door het aanpassen van de reeds aanwezige borden langs de weg. Mogelijk door het toevoegen van een kleiner bordje of door het ontwikkelen van een nieuw bord.
 - Door campagnematige tijdelijke boodschappen met krijtverf.
 - Door het toevoegen van markeringen op het wegdek, waaruit blijkt dat niet alleen de automobilist maar ook de scooterrijder te gast is.

2.3 Nulmeting snelheid

De toegestane snelheid op de Fleminghstraat is 30 km/uur. Om te onderzoeken of er daadwerkelijk (objectief) te hard wordt gereden, heeft er van 9 t/m 26 september op de Fleminghstraat 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 snelheidsmeting is over beide rijrichtingen uitgevoerd, er is geen onderscheid tussen beide richtingen gemaakt. Uit de meting blijkt dat 38,4% van de voertuigen harder reed dan 30 km/uur. De V85 ligt hierbij op 37 km/uur. Dat betekent dat 85% van de bestuurders niet harder reed dan 37 km/uur. De meting laat zien dat er structureel te hard wordt gereden op de Fleminghstraat, op de locatie waar de meting plaats heeft gevonden. De meting bevestigt hiermee het beeld dat tijdens de schouw is opgedaan. Wat daarnaast opvalt uit de metingen is dat een duidelijk verschil te zien is tussen de beide rijrichtingen. In de Noordoostelijke richting (kant van het spoor) wordt, met 43% harder dan 30 km/uur, significant harder gereden dan in de Zuidwestelijke richting (30,3%). Hetgeen te verklaren is door meer overzicht en minder zijstraten aan de zijde van het spoor. Onderstaande grafiek laat de verdeling weggebruikers zien per snelheidscategorie. In tabel 1 zijn de exacte waarden te vinden.



Grafiek 1: Percentuele verdeling weggebruikers per snelheidscategorie tijdens de nulmeting

Snelheidscategorie	% weggebruikers nulmeting
< 30 km/u	61,6 %
30 - 40 km/u	31,6 %
40 - 45 km/u	5,0 %
> 45 km/u	1,8 %

Tabel 1: Percentuele verdeling weggebruikers per snelheidscategorie tijdens de nulmeting.

3. Plaatsing Safety-safe

3.1 Plaatsing op de Fleminghstraat

De Safety-safe werd op dinsdag 27 september ingezet op de Fleminghstraat. Het scherm is vier weken later uitgezet en verwijderd op donderdag 27 oktober. Gedurende deze periode konden bewoners zoveel mogelijk geld bij elkaar sparen door zich aan de snelheidslimiet te houden. Het gespaarde geld werd ingezet voor permanente markeringen op het wegdek. Tijdens de prijsuitreiking op dinsdag 1 november werd het uiteindelijk opgehaalde bedrag bekend gemaakt.



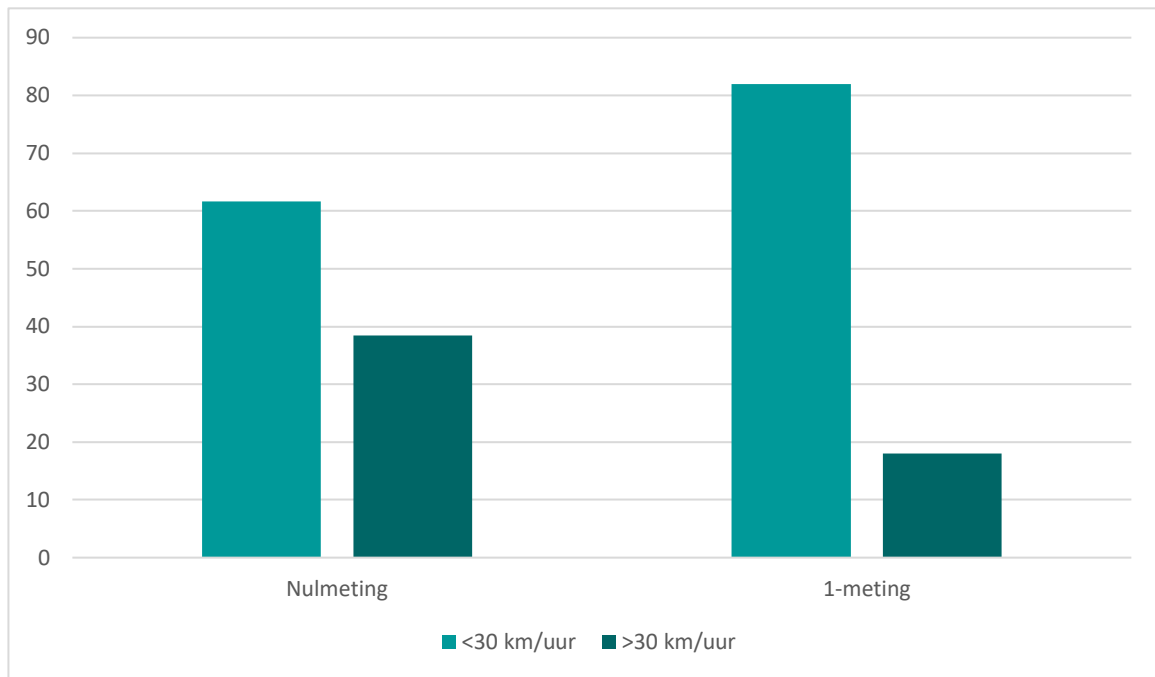
Afbeelding 5: De Safety-safe op de Fleminghstraat.

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

- Een flyer om uitleg te geven over de Safety-safe, plaatsing bekend te maken en bewoners op te roepen om mee te sparen.
- Een poster voor bewoners om op hun ramen te plakken
- Een uitnodiging voor bewoners voor het openingsmoment
- Een uitnodiging voor bewoners voor de prijsuitreiking
- Sandwichborden voor de aanloop naar het scherm
- Een bedankbordje als herinnering aan de Safety-safe

3.2 1-meting snelheid

Uit de eerste snelheidsmeting met slangtellingen (nulmeting) bleek dat gemiddeld 38,4% van de voertuigen harder reed dan de toegestane snelheid van 30 km/u. Van 27 september t/m 27 oktober is een tweede meting uitgevoerd: de 1-meting tijdens de Safety-safe inzet. Vergeleken met de nulmeting blijkt het aantal hardrijders tijdens de inzet van de Safety-safe, flink lager dan tijdens de 0-meting: tijdens de inzet reed nog maar 18,0% harder dan 30 km/u. Onderstaande grafiek laat de verdeling weggebruikers zien per snelheidscategorie. In tabel 2 zijn de exacte waarden te vinden.



Grafiek 2: Percentage hardrijders tijdens nulmeting en tijdens de 1-meting.

Snelheidscategorie	% weggebruikers nulmeting	% weggebruikers 1-meting
< 30 km/u	61,6%	82,0%
>30 km/u	38,4%	18,0%

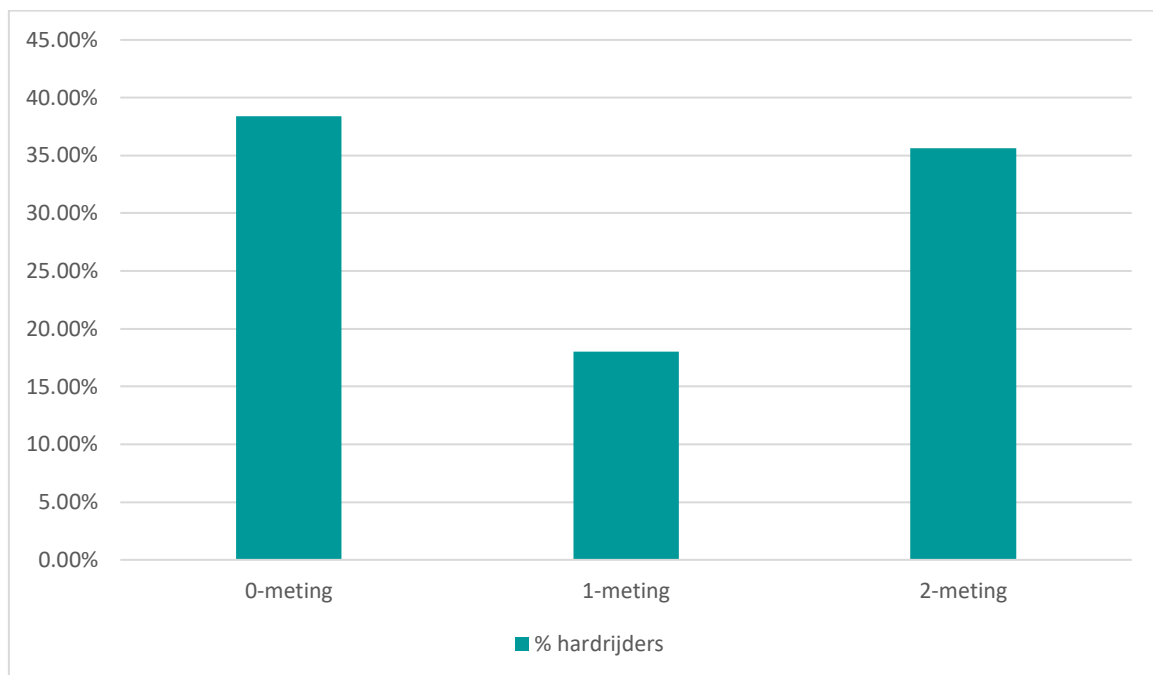
Tabel 2: Percentuele verdeling weggebruikers per snelheids categorie tijdens de nulmeting en 1-meting.

4. Afronding

4.1 Nameting snelheid

Van 5 tot en met 21 november 2022 heeft er wederom een snelheidsmeting plaatsgevonden op de Fleminghstraat. Uit deze meting blijkt dat 35,6% harder rijdt dan 30 km/uur. Ten opzichte van de 1-meting (18% hardrijders) is de gereden snelheid dus weer iets toegenomen. Een effect dat logisch is gezien er op de Fleminghstraat nog geen verdere maatregelen zijn genomen om de snelheid terug te brengen. Ten opzichte van de 0-meting zien we nog wel positief effect. Tijdens de 0-meting reden namelijk 38,4% van de bestuurders te hard en tijdens de 2-meting is dat dus 35,6%.

De V85 in de 2-meting was 36 km/u. Ook is 1 km/u lager dan tijdens de 0-meting (voor de Safety-safe inzet). Ook hier is dus een licht positief effect van de Safety-safe zichtbaar. Hier zien we wederom het teruglopende effect in de 2-meting, maar rijden 85% van de automobilisten dus nog wel 1 km/u langzamer dan voor de Safety-safe inzet.



Grafiek 4: Percentage hardrijders tijdens nulmeting en tijdens de nul-, 1- en 2-meting.

Snelheidscategorie	% weggebruikers nulmeting	% weggebruikers 1-meting	% weggebruikers 2-meting
< 30 km/u	61,6%	82,0%	64,4%
> 30 km/u	38,4%	18,0%	35,6%

Tabel 3: Percentuele verdeling weggebruikers per snelheids categorie tijdens de nul-, 1- en 2-meting.