

ve-le verkeersdeelnemers; gedraag je daarnaar”, en niet “Let op; het is hier onveilig”. Beperk de hoeveelheid aanvullende informatie en communicatie tot het minimum; zorg ervoor dat de infrastructuur zelf fysiek uitstraalt wat het gewenste gedrag is; *self-explaining roads*.

Tactisch: Benadruk de baten die het kind ondervindt door zich op jongere leeftijd in het verkeer te begeven.

Operationeel: Het benadrukken van de rol van fietsers en voetgangers in de inrichting van de schoolomgeving. Op deze wijze wordt zowel het beschermde gevoel van de automobilist als diens routinegedrag onderbroken bij het naderen van de school

Er zijn twee hoofdrichtingen als het gaat om de doelgroep tot veiliger verkeersgedrag te verleiden:

1. De ouders stimuleren om tijdens hun autorit van/naar school veiliger en meer verantwoord rijge-drag te vertonen.
2. De ouders stimuleren om niet langer van de auto gebruik te maken bij het halen/brengen van hun kinderen.

Om het onderzoek tot een goed einde te brengen is een procesaanpak geformuleerd, bestaande uit de volgende 5 stappen:

1. Literatuuronderzoek: Nadere analyse van het onderwerp, studie van eerder uitgevoerde onderzoeken(o.a. SWOV, ROV's, VVN, Fietsberaad) en nagaan van lokale en regionale initiatieven om het probleem te benoemen en er iets aan te doen.
2. Uitgebreide probleembeschrijving: Onder andere vanuit de handvaten die vanuit Traffic Psychology worden aangedragen wordt het probleem uitgediept. De 3 hoofdvragen uit paragraaf 2.2 vormen hierbij de leidraad.
3. Conclusies t.a.v. probleembeschrijving: In feite is dit het antwoord op de probleemstelling.
4. Beschrijven, analyseren en beoordelen van mogelijke oplossingsrichtingen. Dit mede op basis van reeds opgedane ervaringen in de praktijk (zie stap 1; literatuuronderzoek).
5. Aanbevelingen t.a.v. de beste oplossing(en), en uitwerking hiervan in een actieplan

Engineering	Ontwikkelen
Education	Voorlichting
Enforcement	Handhaving

- Lagere betrachte voorzichtigheid door de auto:
- Haast en ander reisdoel
- Routinematig gedrag

Aangenomen wordt dat al deze factoren onveilig rijgedrag in de hand werken, zeker wanneer ze gecombineerd worden

Invloedsfactor voor rijgedrag	Bezoek stedelijk winkelcentrum
Hoofdrede om voor de auto te kiezen	Praktisch (ivm aangeschafte goederen), afstand/reistijd

Waargenomen risico door keuze voor auto Relatief groot

Betrachte voorzichtigheid Relatief hoog
Haast (verminderde aandacht voor verkeer) Relatief laag

Routine (verminderde aandacht voor verkeer) In relatief lage mate (minder frequent bezoek)

Samengevat: de meest kansrijke oplossingsrichtingen

Hieronder worden per niveau de denkrichtingen genoemd die het meest kansrijk lijken.

Strategisch niveau: De inrichting zo vormgeven dat het gewenste rijdrag op meer natuurlijke wijze wordt afgedwongen en dat aanvullende informatie (langs de weg of in correspondentie vanuit gemeente) niet nodig is. De boodschap verandert hierdoor van: "Het is hier on-veilig" naar "Zo gedraagt u zich veilig".

Tactisch niveau: de aandacht niet vestigen op de baten van de persoon om per auto boodschappen doen, maar op de baten van de persoon om per fiets/te voet boodschappen te doen..

Operationeel niveau: Het benadrukken van de rol van fietsers en voetgangers in de inrichting van de winkelstraat. Op deze wijze wordt zowel het beschermde gevoel van de automobilist als diens routinegedrag onderbroken bij het naderen van de straat

Shared space



New Road, Brighton - [Shared Space](#) scheme reduced motor traffic by 93%.

[Shared space](#) schemes extend this principle further by removing the reliance on lane markings altogether, and also removing road signs and signals, allowing all road users to use any part of the road, and giving all road users equal priority and equal responsibility for each other's safety. Experiences where these schemes are in use show that road users, particularly motorists, undirected by signs, kerbs, or road markings, reduce their speed and establish eye contact with other users. Results from the thousands of such implementations worldwide all show casualty reductions and most also show reduced journey times.^[66] After

the partial conversion of London's [Kensington High Street](#) to shared space, accidents decreased by 44% (the London average was 17%)

Shared Space voor slechtziende en blinde mensen: een uitdaging voor ontwerpers, Visio

Deze gids bevat aandachtspunten die bij het ontwerpen van openbare ruimtes voor mensen met een visuele beperking ondersteunend kunnen zijn. De publicatie is gefinancierd door ZonMw-Inzicht. De gids is gebaseerd op het onderzoek dat geleid heeft tot het proefschrift van Else Havik. Dit onderzoek is uitgevoerd bij Koninklijke Visio, expertisecentrum voor slechtziende en blinde mensen. Meer informatie over de opzet en uitvoering van het onderzoek is te vinden op de website van ZonMW, www.zonmw.nl.

De gids Shared Space voor slechtziende en blinde mensen is gratis te bestellen