

**Samen voor een veilige stad!**

Robert Coffeng, Nancy Polet & Fleur Doorten

Oranjewoud & Inspirience Communicatie

[robert.coffeng@oranjewoud.nl](mailto:robert.coffeng@oranjewoud.nl)

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

## Inhoudsopgave

<b>Samenvatting .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>4</b>
<b>2 4 vliegen in 1 klap in Middelburg .....</b>	<b>5</b>
2.1 <i>Grip op Gedrag</i> .....	5
2.2 <i>Grip op Gedrag en samenwerken</i> .....	5
<b>3 Actie! .....</b>	<b>7</b>
3.1 <i>Staande houden</i> .....	7
<b>4 Resultaat .....</b>	<b>8</b>
4.1 <i>Oorspronkelijke situatie, 0-meting in januari 2006</i> .....	8
4.2 <i>Doel</i> .....	8
4.3 <i>Effectmeting ½ jaar</i> .....	10
4.4 <i>Conclusie</i> .....	11
<b>5 En nu verder .....</b>	<b>12</b>
5.1 <i>Herhalen, herhalen en nog eens herhalen</i> .....	12
5.2 <i>Enquête</i> .....	12
5.3 <i>Gedragsobservaties</i> .....	12
5.4 <i>Specifieke doelgroepen</i> .....	12
<b>6 Tot slot .....</b>	<b>14</b>
<b>7 Literatuur .....</b>	<b>15</b>

## Samenvatting

### *Samen voor een veilige stad!*

Ongeveer 4 jaar geleden startte de gemeente Middelburg met de gefaseerde invoering van 30 km/uur-zones in alle wijken vanuit het 4-in-1 project. Dit project heeft als doel om fiets-, voetgangers- en schoolroutes veiliger te maken. Naast de noodzakelijke infrastructurele maatregelen werd extra aandacht besteed aan gedragsbeïnvloeding en communicatie, in de wetenschap dat er meer dan een plateau of wegversmalling nodig is om mensen te bewegen om ander (gewenst) weggedrag te laten vertonen. De Grip op Gedrag methodiek gaf invulling aan een werkwijze waarbij samenwerking tussen verschillende partijen, zoals gemeente, verkeerspolitie, 3VO, basisscholen en bijvoorbeeld ondernemers kenmerkend was. Op basis van een doelgroepenanalyse werden acties ontwikkeld die inspeelden op de gedragsaspecten 'kennen', 'kunnen' en 'willen' van weggebruikers. De acties werden daarmee 'op maat' gemaakt voor doelgroepen met specifieke kenmerken. De samenwerking tussen de verschillende partijen zorgde niet alleen voor een integrale aanpak, maar had ook invloed op de manier waarop en de mate waarin er tussen inwoners onderling in de gemeente over 30 km werd gesproken. Doordat er zoveel verschillende partijen betrokken waren bij de acties kon het de inwoners van Middelburg bijna niet ontgaan dat de invoering van de 30 km-zones een feit was. Op verschillende momenten en plaatsen kwam het onderwerp 30 km immers ter sprake. Belangrijkste conclusie na het meten van de effecten van de Grip op Gedrag methodiek en de campagne Gewoon 30! is dat er in ieder geval sprake is van een positief korte termijn effect als gekeken wordt naar snelheidsafname. Dit effect is reden voor de gemeente Middelburg om na te denken over het voortzetten van de campagne, zodat een meer structureel effect bewerkstelligt kan worden en Middelburg in de toekomst nog veiliger zal zijn!

## 1 Inleiding

'Te laat komen is niet leuk, maar helemaal niet thuiskomen is verschrikkelijk!' Zo sprak minister Karla Peijs op het Verkeersveiligheidscongres van 2006. Het thema van dit congres was: 'Samen veiliger'. Tijdens dit congres benoemde de minister samenwerking als hét geheim van het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid. Het is dus niet zo vreemd dat samenwerken ook het thema is van het 33<sup>e</sup> Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

Als de minister de stelling aandurft dat de daling van het aantal verkeersdoden van de laatste jaren mede te danken is aan samenwerking, dan wordt er kennelijk goed samengewerkt in Nederland. 'Iedereen doet mee', vertelde de minister verheugd. En dat is natuurlijk fantastisch, maar het thema van het CvS 2006 geeft nog een extra dimensie aan het thema samenwerken. Daar wordt samenwerking namelijk aangeduid als topsport. En topsporter wordt je niet zomaar, topsporters brengen vele offers om uiteindelijk hun doel te bereiken, of niet. Bloed, zweet en tranen brengen toppers op het hoogste niveau. Sowieso vergt topsport vele trainingsuren. En juist deze trainingsuren zijn de leidraad van deze paper.

Deze paper vertelt het verhaal van een gemeente die het aandurfde om op vooruitstrevende wijze naar een verkeersprobleem te kijken. Een gemeente die zich realiseerde dat het aantal verkeersdoden op de Nederlandse wegen daalt, maar dat dit niet het geval is in 30 km/uur zones. Een gemeente waar men zich samen met politie, 3VO, maar ook met haar eigen burgers heeft ingezet om de verkeersveiligheid in de wijken te verhogen.

## 2 4 vliegen in 1 klap in Middelburg

Ongeveer 4 jaar geleden startte Middelburg met de gefaseerde invoering van 30 km/uur-zones in alle wijken. Weggebruikers en bewoners werden via de geëigende kanalen geïnformeerd over de reden, namelijk verkeersveiligheid. Hoewel de fysieke inrichting van de wijken werd aangepast, werden de wijken er niet veiliger op. Het uitblijven van het gewenste resultaat was voor Middelburg reden om het over een andere boeg te gooien.

Om de verkeersveiligheid in de Middelburgse wijken te vergroten werd van start gegaan met het 4-in-1 project. Dit project betreft het inrichten van 30 km-zones en het verkeersveiliger maken van fietsroutes, voetgangersroutes én schoolroutes. Daarmee werd dus al voor een meer integrale aanpak gekozen die meerdere thema's in één klap zou behandelen. Maar Middelburg wilde meer! Parallel aan het 4-in-1 project werd ook zwaar ingezet op gedragsbeïnvloeding en communicatie. Daarop is de doelgroepgerichte Grip op Gedrag methodiek toegepast.

### 2.1 Grip op Gedrag

Grip op Gedrag is een instrument waarmee een helder en reëel beeld wordt geschetst van het menselijk gedrag in een verkeerssituatie. Aan de hand van gedragsdiagnoses van vooraf geselecteerde doelgroepen worden een aantal doelgroepgerichte maatregelen opgesteld. Belangrijke vraag in deze formule is: in hoeverre speelt de maatregel in op de factoren: kennis (kennen), persoonlijke effectiviteit/vaardigheid (kunnen) en sociale invloed/attitude (willen).

Bij het uitvoeren van de methode zijn de volgende vragen van belang:

- Weet de doelgroep dat er een probleem is?
- Beschikt de doelgroep over relevante informatie over het probleem?
- Vindt de doelgroep ook dat het een probleem is?
- Wat is voor de doelgroep een motief om het probleem op te lossen?
- Weet de doelgroep hoe ze het probleem kan oplossen?
- Bezit de doelgroep voldoende vaardigheden?
- Welke barrières zijn er om de vaardigheden toe te passen?

Door bovenstaande vragen per doelgroep te stellen wordt bepaald wat voor soort maatregelen, per doelgroep, een optimaal effect kunnen hebben. Als bijvoorbeeld blijkt dat de doelgroep niet weet dat er een probleem of verandering aan de orde is, dan is informeren een belangrijk onderdeel van een maatregel. Binnen de methodiek heet dit het 'kennen'.

Wanneer een doelgroep wel weet dat er een probleem is, maar niet in staat is om er iets aan te doen, gaat het over 'kunnen'. Hierbij komen educatieve maatregelen aan de orde.

Een derde mogelijkheid is dat mensen iets wel weten (kennen) en het ook kunnen, maar simpelweg niet 'willen'. Een veel gehoorde opmerking is dan: 'Dat maak ik zelf wel uit'.

Regels worden dan als obstakels ervaren. Doelstelling is hier dat mensen er anders over gaan denken, ofwel dat hun attitude ten opzichte van een bepaald onderwerp wijzigt.

### 2.2 Grip op Gedrag en samenwerken

De doelgroepenanalyse van Grip op Gedrag heeft als resultaat een pakket aan maatregelen dat gericht is op de motivatie van mensen om bepaald gedrag al dan niet te vertonen. Vooral wanneer het maatregelen betreft die erop zijn gericht om de attitude van mensen te veranderen is het vaak nodig om buiten de gebaande paden te treden. Juist bij een nieuwe aanpak met een

soms experimenteel karakter is het zinvol om andere partijen bij de uitvoering te betrekken. De inbreng van een andere partij, maar vooral de synergie tussen deze partijen maakt dat het geheel meer is dan de som der delen. Zo zijn in Middelburg naast de politie en 3VO ook studenten van de opleiding verkeerskunde in Tilburg en de kinderen van de plaatselijke basisscholen bij de acties betrokken.

Een ander belangrijk punt bij het beïnvloeden van verkeersgedrag is de simultane uitvoering van acties op verschillende niveaus. Op het moment dat er op chronologische wijze acties worden uitgevoerd die een verschillend doel dienen, zoals informeren en opleiden, is het effect van de acties een stuk kleiner. Daarnaast is het zinvol om verschillende doelgroepen gelijktijdig te benaderen. Voor Middelburg is een draaiboek opgesteld waarin rekening werd gehouden met deze factoren.

### **3 Actie!**

Naar aanleiding van de doelgroepenanalyse is men in Middelburg van start gegaan met een aantal acties, zoals het verspreiden van een huis-aan-huis folder, een informatiemarkt in een aantal winkelcentra en een prijsvraag. Opvallend hierbij was de positieve bijdrage van wijkbewoners en winkeliers. Een maatregel waar de positieve werking van samenwerking bijzonder tot uiting kwam was de uitvoering van een groot aantal staande-houd acties in de wijken.

#### **3.1 Staande houden**

Onderdeel van de campagne 'Gewoon 30! daar kun je mee thuis komen' waren de zogeheten staande-houdacties, die werden uitgevoerd door de verkeerspolitie Zeeland, 3VO en kinderen van verschillende basisscholen in Middelburg. Vertrekpunt van de actie was de basisschool. Tijdens de ochtendspits werden automobilisten in de 30 km-zone staande gehouden nadat de verkeerspolitie de gereden snelheid had gemeten. Indien er veel te hard was gereden ontving de automobilist een boete van de verkeerspolitie. Reed een automobilist maar iets te hard, dan deelden de kinderen, onder begeleiding van 3VO, een gele kaart uit. De kinderen vroegen in dat geval aan de automobilist waarom deze te hard reed en gaven de tip mee om het de volgende keer iets rustiger aan te doen. Ook automobilisten die zich keurig aan de snelheid hielden werden staande gehouden. Zij ontvingen van de kinderen een groene kaart als compliment en een klein presentje als beloning voor het goede rijgedrag.

Deze staande houdacties kosten veel voorbereidingstijd, omdat met alle samenwerkingspartners (verkeerspolitie, 3VO, kinderen) voorbereidende gesprekken moeten worden gevoerd. Ook op de actiedag is voor aanvang van de actie een briefing gehouden met alle partners gezamenlijk. De extra tijd en energie die het kost om de staande houdacties voor te bereiden en uit te voeren is echter zeer waardevol gebleken. Door de aandacht die werd besteed aan de behoeften en wensen van de verschillende samenwerkingspartners, is de beleving bij deze partners positief, waardoor de samenwerkingsbereidheid voor de toekomst groot is.

De acties hebben in de verschillende wijken in Middelburg veel aandacht gekregen, niet alleen in de betreffende straat, maar ook in de lokale en zelfs de landelijke pers. Ook hebben ze veel interactie over 30 km-zones opgeleverd tussen burgers onderling en tussen burgers en gemeente, verkeerspolitie en 3VO. Dit heeft zeker een bijdrage geleverd aan de bewustwording over het nut en de noodzaak van 30 km/uur.

## 4 Resultaat

De eerste doelstelling van Gewoon 30! was het verlagen van de snelheid in de straten die in het kader van het 4-in-1-project zijn ingericht als 30 kilometer per uur zone. Daarnaast zijn er doelstellingen opgenomen voor enkele straten waar reeds 30 kilometer per uur verplicht was. In deze paragraaf is eerst de oorspronkelijke situatie in beeld gebracht, ook wel de 0-meting genoemd. Op basis van deze getallen zijn de doelstellingen gedefinieerd waarna nog twee maal zal worden gemeten. De eerste meting heeft inmiddels plaats gevonden en is een ½ jaar na de acties uitgevoerd. Deze meting zegt iets over de korte termijn effecten van de acties. Na een periode van 1 jaar kunnen de lange termijn effecten geëvalueerd worden.

### 4.1 Oorspronkelijke situatie, 0-meting in januari 2006

In onderstaande tabel zijn de snelheidsmetingen weergegeven van januari 2006. Deze meting is de 0-meting en diende als referentie voor het bepalen van de effecten van de getroffen maatregelen.

**Tabel 1: 0-meting**

straat	regime	t/m 30 km/h		31 t/m 40 km/h		41 t/m 50 km/h		harder dan 50 km/h	
		abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Dauwendaelselaan	50	598	18%	1202	36%	1180	35%	393	12%
Churchillaan	50	1138	15%	2552	35%	3190	43%	478	6%
Sportlaan	50	476	8%	1722	29%	3079	52%	658	11%
Berkenlaan	50	587	13%	1603	36%	1892	42%	405	9%
Oude Rijksweg	50	621	19%	1223	37%	1235	37%	217	7%
Spinhuisweg	50	934	16%	3406	58%	1457	25%	86	1%
Roozenburglaan	50	1773	29%	3445	56%	874	14%	63	1%
Grevelingenstraat	reeds 30	597	12%	1849	37%	1924	39%	572	12%
Molenwater	reeds 30	983	22%	2177	48%	1241	27%	153	3%
Spoorstraat	reeds 30	808	26%	1525	49%	676	22%	100	3%
Stadhuisstraat	reeds 30	2376	43%	2494	45%	602	11%	28	1%

### 4.2 Doel

Op basis van de 0-situatie zijn de doelstellingen opgesteld, zowel voor de korte termijn als voor de lange termijn. In tabel 2 zijn de doelstellingen voor de korte termijn weergegeven en in tabel 3 voor de langere termijn. Er is voor gekozen om de doelstellingen op lange termijn iets naar boven bij te stellen vanwege de afvlakking van het snelheidsgedrag.



**Doelstellingen:**

1. (aandeel) snelheid t/m 30 km/h blijft gelijk
2. aandeel snelheid 31 t/m 40 km/h stijgt (zie hoeveelheid in de tabellen)
3. aandeel snelheid hoger dan 41 km/h neemt af richting de snelheidsgroepen onder de 41 km/uur

**Tabel 2: Doelstelling na ½ jaar**

straat	regime	t/m 30 km/h	31 t/m 40 km/h	41 t/m 50 km/h	harder dan 50 km/h
Dauwendaelselaan	30	gelijk	+10%	afname richting 30 - 40 km/h	
Churchillaan	30		+10%		
Sportlaan	30		+11%		
Berkenlaan	30		+10%		
Oude Rijksweg	30		+10%		
Spinhuisweg	30		+7%		
Roozenburglaan	30		+9%		
Grevelingenstraat	reeds 30		+13%		
Molenwater	reeds 30		+12%		
Spoorstraat	reeds 30		+11%		
Stadhuisstraat	reeds 30	+10%			

**Tabel 3: Doelstellingen na 1 jaar**

straat	regime	t/m 30km/h	31 t/m 40 km/h	41 t/m 50 km/h	harder dan 50 km/h
Dauwendaelselaan	van 50 - 30	gelijk	+4%	afname richting 30 - 40 km/h	
Churchillaan	van 50 - 30		+5%		
Sportlaan	van 50 - 30		+6%		
Berkenlaan	van 50 - 30		+4%		
Oude Rijksweg	van 50 - 30		+3%		
Spinhuisweg	van 50 - 30		+2%		
Roozenburglaan	van 50 - 30		+4%		
Grevelingenstraat	reeds 30		+13%		
Molenwater	reeds 30		+12%		
Spoorstraat	reeds 30		+11%		
Stadhuisstraat	reeds 30	+10%			

### 4.3 Effectmeting ½ jaar

In mei 2006 zijn opnieuw snelheidsmetingen uitgevoerd op de betreffende straten gedurende twee weken. In tabel 4 zijn de resultaten weergegeven.

**Tabel 4: metingen na ½ jaar (mei 2006)**

straat	regime	t/m 30 km/h		31 t/m 40 km/h		41 t/m 50 km/h		harder dan 50 km/h	
		abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Dauwendaelselaan	50	379	21%	724	41%	546	31%	135	8%
Churchillaan	50	1593	34%	1202	26%	1682	36%	227	5%
Sportlaan	50	696	22%	1352	42%	1056	33%	113	4%
Berkenlaan	50	1585	48%	1145	35%	545	16%	30	1%
Oude Rijksweg	50	607	32%	792	41%	460	24%	57	3%
Spinhuisweg	50	708	27%	1433	54%	471	18%	35	1%
Roozenburglaan	50	1086	33%	1688	51%	490	15%	40	1%
Grevelingenstraat	reeds								
	30	338	13%	1043	39%	1009	38%	275	10%
Molenwater	reeds								
	30	702	28%	1115	45%	604	24%	47	2%
Spoorstraat	reeds								
	30	381	22%	786	45%	773	44%	100	6%
Stadhuisstraat	reeds								
	30	1732	50%	1315	38%	391	11%	21	1%

Indien we de metingen van mei afzetten tegen januari (zie tabel 5) blijkt het volgende ten aanzien van de doelen:

#### **Doel 1 Aandeel snelheid t/m 30 km/h blijft gelijk**

Opvallend is dat in alle straten, op de Spoorstraat na, juist een sterke stijging van het aandeel heeft plaats gevonden. Dit betekent dat het effect op deze doelstelling veel beter is dan verwacht!

#### **Doel 2 Aandeel snelheid 31 t/m 40 km/h stijgt (zie tabellen)**

Alleen voor de Sportlaan is deze doelstelling gehaald. Opvallend is dat het aandeel bij veel straten juist is afgenomen. Hierbij geldt voor alle straten dat er een afname richting de categorie snelheid t/m 30 km/h heeft plaats gevonden (m.u.v. de Spoorstraat). Dit is dus een beter resultaat dan verwacht!

#### **Doel 3 Aandeel snelheid hoger dan 41 km/h neemt af richting de snelheidsgroepen onder de 41 km/h**

Ook hier geldt weer dat de snelheidsgroepen boven de 41 km/h een afname laten zien met uitzondering van de Spoorstraat en de Roozenburglaan. Vooral op de Sportlaan, Berkenlaan en de Oude Rijksweg zijn de positieve verschillen erg groot.

De effecten op straten die reeds 30 km/h waren zijn zeer gering. De Spoorstraat kent zelfs een toename van de snelheid.

**Tabel 5: Effect na half jaar**

straat	regime	verschil t/m 30 km/h	doel toename 31 t/m 40 km/h	effect toename 31 t/m 40 km/h	verschil 41 t/m 50 km/h	verschil harder dan 50 km/h
Dauwendaelselaan	30	+3%	+10%	+5%	-4%	-4%
Churchillaan	30	+19%	+10%	-9%	-7%	-1%
Sportlaan	30	+14%	+11%	+13%	-19%	-7%
Berkenlaan	30	+35%	+10%	-1%	-26%	-8%
Oude Rijksweg	30	+13%	+10%	+4%	-13%	-4%
Spinhuisweg	30	+11%	+7%	-4%	-7%	0%
Roozenburglaan	30	+4%	+9%	-5%	+1%	0%
Grevelingenstraat	reeds 30	+1%	+13%	+2%	-1%	-2%
Molenwater	reeds 30	+6%	+12%	-3%	-3%	-1%
Spoorstraat	reeds 30	-4%	+11%	-4%	+22%	+3%
Stadhuisstraat	reeds 30	+7%	+10%	-7%	0%	0%

#### 4.4 Conclusie

De effecten op korte termijn zijn groot en liggen niet zoals verwacht in de snelheidscategorie 31 t/m 40 km/h maar in de categorie < 30 km/h. Hier is het resultaat dus beter dan verwacht. De gereden snelheid is nu lager dan verwacht.

In de straten die reeds 30 km/h waren zijn de effecten geringer. Behalve op de Spoorstraat, hier is zelfs een sterk negatief effect gemeten. Gezegd moet dat daar tot nu toe ook geen specifieke acties zijn gehouden. Het feit dat in de Spoorstraat geen acties zijn gehouden onderbouwd het positieve effect van de acties.

Concluderend kan worden gesteld dat Gewoon 30! het meest effectief is geweest in de straten die nog niet als 30 km/uur-zone waren ingericht. Zelfs effectiever dan verwacht. Er zijn immers meer mensen die hun snelheid hebben verlaagd tot en onder 30 kilometer per uur dan we verwacht hadden. De korte termijn effecten zijn dus aanmerkelijk. Hoewel de Spoorstraat nog extra aandacht behoeft zijn dit resultaten waar we als team zeer tevreden mee zijn! Om dit goede resultaat te handhaven is het zeker noodzakelijk om ook in de toekomst acties te blijven voeren. In de volgende paragraaf doen we een aantal aanbevelingen.

## 5 En nu verder

De positieve resultaten van de tussenmeting zijn een goede motivator om door te gaan en deze opgaande lijn vast te houden. Daarbij is herhaling de belangrijkste kracht is voor het bereiken van lange termijn effecten. Bovendien zijn er nog een aantal straten en doelgroepen die bijzondere aandacht verdienen, zoals de Spoorstraat en brommer rijdende jongeren.

### 5.1 Herhalen, herhalen en nog eens herhalen

Een project op basis van de Grip op Gedrag methodiek is niet als eenmalige gebeurtenis bedoeld. Herhaling is van groot belang om gedrag blijvend te beïnvloeden en daarmee een verandering teweeg te brengen in het gewoontegedrag. Dit geldt overigens vooral wanneer de boodschap is gebaseerd op sterke argumenten en de boodschap steeds in een iets andere vorm wordt aangeboden. De argumenten zijn voldoende aanwezig en zijn in onze opinie voldoende sterk. Echter de steeds veranderende vorm van de boodschap is een belangrijk aandachtspunt. Voor het bereiken van een blijvend effect zal creativiteit met beleid noodzakelijk zijn. Hiertoe kunnen diverse acties worden aangewend zoals de staande-houd acties in een net iets ander jasje, maar ook door andere partijen te betrekken bij het uitvoeren van de acties. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan de buurthuizen die reeds hebben aangegeven graag betrokken te willen worden.

### 5.2 Enquête

Niet alleen de harde cijfers vertellen ons iets over de resultaten van Gewoon 30! Zeker in een campagne waar gedragsbeïnvloeding zo'n belangrijk item is geweest is het noodzakelijk om ook de subjectieve resultaten te meten. Dit zou je onder andere kunnen doen door middel van een enquête. Middels deze enquête kun je de attitude van mensen ten opzichte van '30 km per uur rijden' meten. De attitude van een persoon bepaald immers samen met zijn normen en waarden in belangrijke mate, en volgens het model van Fishbein & Ajzen volledig, het gedrag van personen in bepaalde situaties. Dit is ook de theorie die ten grondslag ligt aan de Grip op Gedrag methodiek en vanuit dit perspectief zouden we dan ook zeker niet alleen de objectieve resultaten, maar ook de subjectieve (attitudeverandering en invloed op normen en waarden) herhaaldelijk moeten meten.

### 5.3 Gedragsobservaties

Ook gedragsobservaties kunnen in belangrijke mate bijdragen aan het meten van de meer subjectieve resultaten. Dit kan deels door middel van een enquête, maar ook het observeren van het vertoonde gedrag van mensen op straat vormt een belangrijk onderdeel van het meten van een gedragsverandering. Hierbij wordt ook de factor sociale wenselijkheid meer uitgesloten dan bij enquêtes.

### 5.4 Specifieke doelgroepen

Hoewel de acties in Middelburg boven verwachting succesvol zijn geweest heeft men tijdens de acties veel geleerd. Zo zijn er een aantal doelgroepen die nog eens specifiek onder de loep genomen kunnen worden, waarvoor in de huidige opzet geen mogelijkheid is geweest. Bovendien is bijvoorbeeld in de Spoorstraat een averechts effect bereikt. Dit verdient natuurlijk bijzondere aandacht. 'Moeilijke' doelgroepen zoals bestuurders van lease-auto's en opgeschoten jongeren (scooters), maar bijvoorbeeld ook bejaarde verkeersdeelnemers en scholieren zijn binnen de acties in het kader van Gewoon 30! nog onvoldoende aan bod gekomen. Dit had vooral te maken met de wens om eerst Middelburg breed een aanpak op te starten en daarbij is het praktisch lastig om ook de intensieve aandacht die specifieke

doelgroepen behoeven te bieden. In vervolgacties kan een themagerichte aanpak uitkomst bieden.

## 6 Tot slot

Er wordt tijdens het schrijven van dit paper overwogen om in het najaar van 2006 een nieuw plan te maken voor de acties van 2006 en 2007. Om zo de acties een meer structureel karakter te geven en zo de verkeersveiligheid in de 30 km-zones structureel nog verder te verbeteren.

Door middel van snelheidsmetingen, enquêtes en gedragsobservaties wil men de resultaten van de acties van tijd tot tijd meten om het effect van de acties blijvend te optimaliseren.

Er staat in december 2006 nog een laatste meting gepland. Deze meting zal ons vooral inzicht verschaffen in de lange termijn effecten van Gewoon 30! Op basis van deze resultaten kan een definitieve conclusie worden getrokken over het effect van de actie. Rekening houdend met het feit dat mensen vaak vervallen in vorig gedrag als de aandacht weer iets verslapt zijn deze doelstellingen niet zo scherp als voor de korte termijn effecten. Echter, de positieve resultaten van de korte termijn metingen stemmen ons hoopvol voor het behalen van de doelstellingen op langere termijn.

## 7 Literatuur

1. Fishbein, M. and I. Ajzen, *Belief, attitude, intention, and behavior: an introduction to theory and research*, Reading, 1975
2. Cacioppo, J.T. and R.E Petty, Central and peripheral routes to persuasion: The role of message repetition. In: L.F. Alwitt & A.A. Mitchell (Eds.), *Psychological processes and advertising effects: Theory, research and applications*, Hillsdale, 1985, pp. 91-111.