

Verkeersgedrag beïnvloeden

Verkeersgedrag beïnvloeden is een werk van lange adem. Naast sensibilisatie en educatie kan je ook nudging toepassen om onbewuste verkeershandelingen en routines te sturen. En ken je SAVE 2.0 al? Dat is een nieuwe methodiek voor verkeersveiligheid die vertrekt vanuit lokale ongevallenanalyse.

JERRY DE BRIE

KU LEUVEN

Tim Smits, KU Leuven: "Onbewust gedrag sturen via nudging is efficiënter en gemakkelijker dan bewust gedrag beïnvloeden."

We gaan er te vaak verkeerd vanuit dat mensen bewust nadenken in het verkeer. Toch gebeurt autorijden, fietsen en wandelen voor het grootste deel onbewust. Door alleen het bewustzijn aan te spreken met verkeersborden, communicatiecampagnes of verkeerslichten krijg je dus meestal weinig effect. Het is beter om (verkeers-)gedrag ook te sturen via het onbewuste. Dat concept heet nudging.

'Onderschat de invloed van het onbewuste niet'

interview

Nudging is een concept dat de laatste tien jaar vooral gebruikt wordt door economen. De notie is gebaseerd op de tegenstelling tussen wat mensen bewust denken en wat ze daadwerkelijk doen. Tim Smits, hoogleraar persuasieve en marketingcommunicatie aan het Instituut voor Media Studies (KU Leuven): "Mensen vergeten vaak dat ons gedrag voor het grootste deel gestuurd wordt door routines en onbewuste gedachten. Ons bewustzijn

grijpt alleen op bepaalde momenten in, meestal in onbekende situaties. Denk bijvoorbeeld aan schakelen bij het autorijden. De eerste keer is dat een complexe handeling waar je heel bewust je gedachten moet bijhouden. Maar na enkele jaren is dat een routineuze handeling waar je niet meer over nadent. Het toont aan dat onze geest in staat is om dingen aan te leren. De activiteit blijft immers even complex."

Gedrag sturen

Omdat gedrag grotendeels onbewust is, kan je mensen de juiste prikkels geven zonder dat ze het echt beseffen. Dat is dus wat economen bedoelen met nudging. Smits: "Kijk eerst de communicatie die je al voert. Ga na of ze geen slechte automatisen creëert. In een administratief gebouw zal je bijvoorbeeld weinig mensen stimuleren om de trap te nemen als de lift onmiddellijk in het oog springt als je binnenkomt. Een kind zal ook meer snoepen als je snoep in het zicht ligt, en net minder als je dat met fruit doet."

Verkeersveiligheid

Smits: "Nudging kan je zeker toepassen op verkeersveiligheid. Denk maar aan situaties waar bepaalde regels gelden, maar die een ander gedrag uitlokken. Een weg met een snelheidslimiet van 50 km per uur die eruitziet als een weg waar je makkelijk 70 km per uur kan rijden, zal automatisch aanleiding geven tot te snel rijden. Als bestuurder zal je ook kijken naar wat anderen doen en je daaraan aanpassen. Onbewuste routines zullen winnen van het rationele idee dat je slechts 50 km per uur mag rijden. Het is dus cruciaal om weginfrastructuur zo in te richten dat ze intuïtief aansluit bij de regelgeving. Een tweede voorbeeld is de zone 30. Gewoon een bord zetten met daarop 'zone 30' is niet genoeg. Het publiek domein moet ook zo ingericht worden dat het automatisch uitnodigt tot trager rijden. Dan pas zullen de verkeersdeelnemers automatisch op de juiste manier reageren."



KU LEUVEN

In een zone 30 moet het wegbeeld het onbewuste aansporen om trager te rijden.

Hoe kunnen we het gedrag van verkeersovertreeders veranderen?

“Zowel korte als langere leerprogramma’s geven bij verkeersovertreeders een beter resultaat dan alleen een geldboete of een rijverbod”, zegt Ludo Kluppels. Hij is verkeerspsycholoog bij het VIAS Institute. “Verkeersovertreeders die een cursus volgen, hervallen minder snel in hun slechte gewoontes.”

“Gedrag is in 75 tot 95 procent van de verkeersongevallen de belangrijkste oorzaak. We moeten dus blijven proberen om rijgedrag te verbeteren. Om nieuwe gewoontes te ontwikkelen, moet je onvermijdelijk door verschillende stadia. Sensibilisatiecursussen grijpen in op de verschillende stadia en zijn daarom zo effectief. Een verkeerscursus is voor veel deelnemers het eerste moment waarop ze stilstaan bij hun rijgedrag. Ze stellen hun gedrag in vraag door alle voor- en nadelen ervan onder ogen te zien. Een persoonlijke balans opmaken, leidt tot een nieuwe intentie en de beslissing om de zaken anders aan te pakken. Pas dan kan je samen een stappenplan opstellen: hoe ga ik voorkomen dat ik nog dronken of te snel rijd?”

Wat werkt wel en wat werkt niet?

“Een cursus heeft minder effect als hij vertrekt vanuit kennis en informatie over de wegcode en de wetgeving. Als je start vanuit het gedrag, de motieven, de beleving en de ervaringen van de deelnemers, boek je een beter resultaat. Het is belangrijk om eerst een vertrouwensrelatie op te bouwen. Educatie in groep blijkt ook beter te werken dan een individuele aanpak. De lesgever gebruikt best een mix van vormingsmethodieken en een therapeutische aanpak. De boodschap verspreiden over verschillende lesmomenten is ideaal. Daardoor krijgen de deelnemers tijd om tussendoor inzichten te laten bezinken en zaken uit te proberen. Die ervaringen kunnen dan opnieuw aanleiding zijn voor een gesprek.”

Wat kunnen lokale overheden en politie doen?

“Zij kunnen zorgen voor logistieke ondersteuning. De lokale politie organiseert vandaag al regelmatig zelf verkeersklassen voor minderjarige verkeersovertreeders. Met zo’n maatregel geef je een duidelijk signaal: je toont aan dat er daadwerkelijk gereageerd wordt op risicovol gedrag van jonge fietsers en bromfietzers.”



Ludo Kluppels, verkeerspsycholoog bij VIAS Institute: **“Gedrag is in 75 tot 95 procent van de verkeersongevallen de belangrijkste oorzaak.”**

Effectenstudie

Kinderen dragen meer fluo en fietshelmen dankzij ‘Helm Op Fluo Top’

Het werkt om kinderen op een leuke manier te stimuleren om zich zichtbaar te maken in het verkeer en een fietshelm te dragen. Dat bewijst ‘Helm Op Fluo Top’.



VLAAMSE STICHTING VERKEERSKUNDE

Oefenen, oefenen en nog eens oefenen, dat is de enige manier om kinderen fietsvaardiger te maken. Een helm kan hoofdletsels voorkomen en een fluohesje maakt kinderen zichtbaarder. Toch zijn noch een fietshelm, noch een fluohesje wettelijk verplicht. Door hier aandacht aan te geven op school, kan je er voor zorgen dat kinderen ze meer dragen. Dat kan bijvoorbeeld met de actie ‘Helm Op Fluo Top’, een jaarlijks initiatief van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Tijdens de actie kunnen leerlingen van deelnemende scholen stickers verzamelen en sparen voor leuke beloningen door fluo en/of een helm te dragen op weg naar school. In het schooljaar 2018/2019 nemen er 1.438 scholen deel, goed voor 392.540 leerlingen.

Effectenstudie

Vorig schooljaar (2017/2018) heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde het effect van ‘Helm Op Fluo Top’ onderzocht. Daaruit kwamen de volgende bevindingen:

- Gemiddeld 1 op 3 kinderen heeft iets fluo/ reflecterend aan om naar school te gaan. Tijdens de actie stijgt dat naar 8 op 10 kinderen. ‘Helm Op Fluo Top’ zorgt voor een stijging van 28% naar 66% in het kleuteronderwijs en van 36% naar 79% in de lagere school. Na de actie draagt de helft van de kinderen nog altijd fluo, dat is 17% meer dan ervoor.
- 62% van de fietsende kleuters heeft een fietshelm op, in de lagere school is dat 50%. Tijdens de campagne stijgt dit aantal naar respectievelijk 75% en 70%. Na de actie zakt het aantal kinderen met fietshelm wel opnieuw naar het niveau van ervoor. Er is dus geen blijvend effect op het dragen van een helm.
- Het project slaagt er ook in om leerlingen tijdens de winter langer met de fiets naar school te laten komen.

‘Helm Op Fluo Top’ stimuleert dit schooljaar bijna 400.000 leerlingen om in fluo en met de fietshelm naar school te komen.

'Leren uit verkeersongevallen met SAVE 2.0'

Verkeersgedrag is nog altijd een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen. Onder het motto 'een ezel stoot zich geen twee keer aan dezelfde steen' wil SAVE 2.0 ongevalanalyses gebruiken voor lokale preventie. "SAVE 2.0 is een vernieuwde aanpak van het verkeersveiligheidsprobleem", zegt Helmut Paris van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Hoe kunnen wij verkeersgedrag aanpakken?

"Als we onveilig gedrag willen veranderen, moeten we eerst begrijpen hoe dat tot stand komt. Verkeersgedrag is altijd het resultaat van een wisselwerking tussen het individu en de verkeersomgeving. Als er in het verkeer iets misloopt, dan kan dat liggen aan het individu zelf, de omgeving, of aan een gebrek in de wisselwerking tussen beide. Pas wanneer we verkeersonveiligheid begrijpen, kunnen we efficiënte maatregelen bedenken."

Wat doet SAVE 2.0?

"Een verkeersongeval gebeurt altijd snel en onverwacht, maar is nooit een toeval. Een ongeval wordt altijd veroorzaakt door een samenloop van meerdere, ongunstige omstandigheden die onveiligheid creëren. Uit die omstandigheden kunnen we heel veel leren en net dat gebeurt vandaag nog steeds te weinig. Met SAVE 2.0 willen we naar gerichte preventie op basis van een grondige analyse van verkeersongevallen."

Hoe zie je dat concreet?

"We moeten vanuit verschillende invalshoeken naar een verkeersongeval kijken en er de juiste

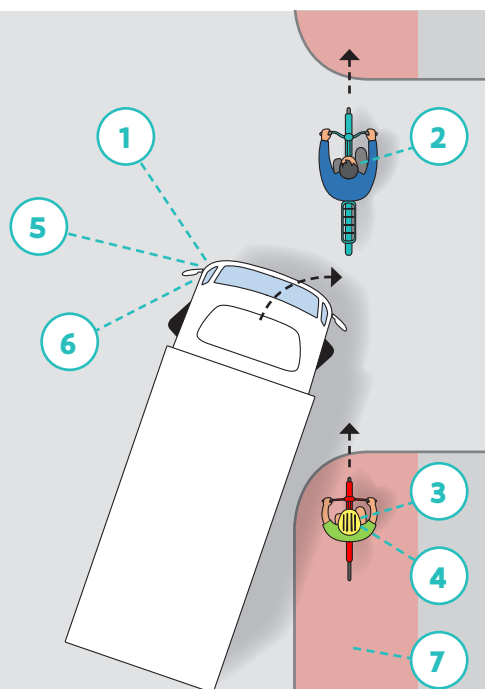
lessen uit trekken. Infrastructuur, verkeersgedrag, weersomstandigheden, verkeersintensiteit, omgevingsfactoren, ... ze hebben allemaal een impact op een ongeval. De bedoeling is om met verschillende experts op locatie te analyseren wat misgelopen is. Via SAVE 2.0 bieden we daar een platform voor. De afgelopen maanden hebben we een pilootproject in Brugge begeleid. Zo hebben we een methodiek ontwikkeld om de analyse van ongevallen te stroomlijnen."

Wat gebeurt er na de analyse?

"Na de analyse is het belangrijk om zeer gerichte maatregelen te nemen, toegespitst op de locatie en de omstandigheden. Na de analyse van een dodehoekongeval kan je bijvoorbeeld de kinderen van een aanpalende school meenemen naar de plaats van het ongeval en uitleggen wat ze moeten doen om er veiliger te fietsen. Of je kan de ouders erop wijzen dat ze niet te ver voor of achter hun kind moeten fietsen. Ze vormen beter een buffer tussen hun kind en een vrachtwagen, of stoppen beter even en wachten tot de vrachtwagen gepasseerd is. Zo leren kinderen ook dat ze best afstand houden van vrachtwagens."

Een ongeval wordt altijd veroorzaakt door een samenloop van meerdere, ongunstige omstandigheden. SAVE 2.0 wil die analyseren en eruit leren. Bijvoorbeeld bij een dodehoekongeval:

1. De vrachtwagenchauffeur ziet het kind dat achter zijn vader fietst niet.
2. Ouders weten niet altijd hoe zich veilig te gedragen met een fietsend kind.
3. Ook jongeren weten niet altijd hoe ze veilig in groep kunnen fietsen.
4. Het kind weet niet dat het naar zijn ouder mag roepen als die te ver vooruit fietst.
5. De vrachtwagenchauffeur weet niet dat hij een extra dode hoek creëert door te vroeg af te slaan.
6. Verplichte rij-assistentie in stedelijke omgevingen zou helpen, maar kunnen wij die ook handhaven?
7. Zijn er onduidelijkheden (risico's) door de infrastructuur?



Helmut Paris, Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid: "Met SAVE 2.0 analyseren we met verschillende experts op locatie wat misgelopen is."

Wat is het grootste voordeel van SAVE 2.0?

"Door de problemen vanuit verschillende hoeken te benaderen, zullen de oplossingen breder en duurzamer zijn. Vaak denkt men na een ongeval alleen aan infrastructurele ingrepen en/of voertuugaanpassingen. Maar die laten vaak lang op zich wachten en zijn niet altijd zaligmakend. En waarom zouden we ondertussen niet aan preventie doen?"

Wat kunnen steden en gemeenten doen?

"Omdat de aanpak van SAVE 2.0 zeer lokaal is, krijgen steden en gemeenten de kans om verkeersveiligheid op de politieke én de maatschappelijke agenda te zetten. Besef wel dat SAVE 2.0 een intensieve samenwerking vraagt. Daarom denk ik eraan om te werken met lokale werkgroepen van verantwoordelijke burgers met nuttige profielen. Maar dat zal de toekomst uitwijzen. In het begin zal ik zelf de werkgroepen begeleiden."

Nominatie Verkeersveiligheidsprijs 2019

SAVE 2.0 is genomineerd voor de Verkeersveiligheidsprijs 2019. De prijs wordt uitgereikt op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid op 18 maart.

Al meer dan 100 SAVE-gemeenten



Verkeerspsycholoog Helmut Paris (Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid) en de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE zijn de drijvende

krachten achter het SAVE-project. Sinds 2011 sporen ze met het SAVE-charter lokale overheden aan om het verkeer veiliger te maken voor kinderen en jongeren. Het charter is een groot succes, al meer dan 100 gemeenten onderschreven het engagement. "Nu is het tijd voor de volgende stap: SAVE 2.0", aldus Helmut Paris.

Meer info op <http://save.ovk.be>.

Nieuwe mandatarissen: schrijf je in op Mobiliteitsbrief

Ben je verkozen op 14 oktober? Van harte proficiat! Wij, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van de Vlaamse overheid, staan te trappelen om samen met jullie, nieuwe lokale mandatarissen, aan een innovatief en duurzaam mobiliteitsbeleid te werken. In de Mobiliteitsbrief belichten wij maandelijks (behalve in juli en augustus) een mobiliteitsthema. Vanaf april 2019 ontvangen alle nieuwe mandatarissen de Mobiliteitsbrief automatisch op hun werk(e-mail)adres. Wil je nu al op de hoogte blijven van de beleidsintenties van ons departement? Abonneer je dan alvast gratis op Mobiliteitsbrief en doe nu al inspiratie op. Inschrijven kan via www.mobielvlaanderen.be/overheden. Je kunt kiezen tussen een exemplaar op papier of een e-zine in je inbox. Op onze website staat ook meer informatie over lokaal mobiliteitsbeleid.

29 maart: studiedag basisbereikbaarheid

In 2019 en 2020 staat er heel wat te gebeuren met onder andere de opmaak van regionale mobiliteitsplannen, het organiseren van vervoer op maat en de opstart van een mobiliteitscentrale. Gemeenten, vervoerbedrijven, middenveld en de Vlaamse overheid zullen door de komst van basisbereikbaarheid op een andere manier samenwerken. Op 29 maart 2019 organiseren TreinTramBus, Mobiliteitsraad van Vlaanderen en Netwerk Duurzame Mobiliteit een studiedag over basisbereikbaarheid in het Vlaams Parlement. Schrijf je in voor 22 maart!

Meer info: www.duurzame-mobiliteit.be

Clean shipping Conference

De binnenvaart speelt een belangrijke rol in de Europese economie en verduurzaamt bovendien het goederenverkeer. Hoe draagt de binnenvaart bij tot schonere lucht? En kan ze dat nog meer gaan doen? Ontdek het tijdens de internationale CLINSH-conferentie op 13 maart in Brussel! Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heet je hartelijk welkom.

Meer info: <https://mobielvlaanderen.be/evenementen/conference-clinsh-20190313/>

Conferentie: connecting European Corridors – C-ITS across borders



Mobiliteit is meer dan ooit slim samenwerken. Dat geldt ook voor het InterCor-project. Dat wil voertuigen en aanverwante wegeninfrastructuur met mekaar doen communiceren op wegcorridors door Nederland, België, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk. Doel is een veiliger, efficiënter en vlotter verkeer en vervoer. Wil je meer te weten komen? Kom dan op 28 maart naar Antwerpen. Deze conferentie sluit een vierdaags testevent af. 's Ochtends komen de samenwerking tussen de vier partnerlanden en de samenwerking tussen de verschillende systemen aan bod. De technische kant van het verhaal en de bekendmaking van de testresultaten komen in de namiddag aan bod. De conferentie sluit af met een blik op de toekomst. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer werken samen met andere internationale partners aan dit project.

Meer info: <https://intercor-project.eu/connecting-european-corridors-c-its-services-across-borders/>

Jaarrapport verkeersindicatoren online

De totale filezwaarte (= combinatie van filelengte en fileduur) op de Vlaamse snelwegen is gedaald in 2018. Dat blijkt uit het nieuwe jaarrapport Verkeersindicatoren van het Vlaams Verkeerscentrum. Die daling is te wijten aan de kortere ochtendfiles in de tweede jaarhalf van 2018, vermoedelijk doordat er minder neerslag viel. De Vlaamse snelwegen blijven wel nog steeds structureel verzadigd. De fileduur was in 2018 op de structurele fileplaatsen even lang, of zelfs langer, als in 2017 en het auto- en vrachtverkeer is opnieuw toegenomen. Op de bekende knelpunten rond Antwerpen en Brussel blijft de filezwaarte stijgen.

Download het jaarrapport op www.verkeerscentrum.be

Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren

Tijdens deze vierdaagse cursus van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) ontdek je alles wat je moet weten als mobiliteitsverantwoordelijke van een organisatie: de rol van de mobiliteitscoördinator, verkeersveiligheid in het woon-werkverkeer, fiscaliteit, wetgeving, best practices... Na deze cursus:

- kun je de link leggen tussen mobiliteitsmanagement en verkeersveiligheid;
- weet je wat het takenpakket van de mobiliteitscoördinator is;
- heb je een goed overzicht van de verschillende vervoeraanbieders en fiscale maatregelen;
- kun je een bedrijfsvervoerplan opstellen;
- weet je hoe je een bedrijfsvervoerplan succesvol kan implementeren.

Om de opleiding interactief te organiseren, laten we maar een kleine groep deelnemers toe. Snel inschrijven is dus de boodschap!

Meer info: www.vsv.be

Agenda

maart

- 13 Clean Shipping Conference
- 15 Vijf jaar Fietsberaad
- 18 Vlaams Congres Verkeersveiligheid
- 19 Roadshow AWW Antwerpen
- 21 Inspiratiedag 'ons buurtpunt'
- 21 Roadshow AWW Hasselt
- 23 Trefdag Trage Wegen
- 25 De basisprincipes van de verkeerskunde
- 28 Gezonde gemeente event
- 28 Conferentie: connecting European Corridors – C-ITS across borders
- 29 Studiedag basisbereikbaarheid

april

- 3 Roadshow AWW Leuven
- 4 OCW-workshop natuursteenverhardingen verfraaien onze straten en openbare ruimten
- 5 en 29 De basisprincipes van de verkeerskunde
- 24 Roadshow AWW Brugge
- 25 Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren
- 30 Roadshow AWW Gent
- 30 Fundamenten van de verkeersveiligheid

mei

- 3 Klimaatdag
- 8 De basisprincipes van de verkeerskunde
- 9 en 21 Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren
- 13 en 23 Fundamenten van de verkeersveiligheid
- 21 en 28 Opstellen van verkeersadvies bij wegenwerken en evenementen
- 20 en 21 Child in the city: kinderen in de duurzame, toekomstbestendige stad

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.