

## Modal shift

De komende jaren willen we ons in Vlaanderen duurzamer verplaatsen. Maar om die gedragsverandering te realiseren, zullen we ook anders moeten leren denken. Hoe maken we werk van die modal en mental shift?



“Als je een modal shift wilt realiseren, moet je ook inzetten op een mental shift”, zegt Helmut Paris, verkeerspsycholoog van het Departement MOW. “Als we willen dat mensen hun gedrag veranderen en nieuwe mobiliteitsoplossingen gebruiken, zullen ze ook anders moeten leren denken. En daarvoor is het nodig dat mensen op de hoogte zijn van duurzame alternatieven en ze er vervolgens ook de voordelen van inzien.”

© Helmut Paris

## ‘Wil je een modal shift realiseren? Zet dan ook in op een mental shift’

interview

### Hoe zit menselijk gedrag in elkaar wat betreft mobiliteit?

“Verkeersgedrag is altijd het resultaat van de interactie tussen een weggebruiker en de specifieke lokale omstandigheden van de verkeersomgeving. Onze vervoerskeuze wordt dus bepaald door de wisselwerking tussen mens en omgeving: enerzijds is er de individuele verplaatsingsbehoefte, inclusief het denken en voelen rond de verplaatsing, anderzijds zijn er de mogelijkheden van het vervoersnet en -aanbod. Zo kan bijvoorbeeld de intentie om met de fiets naar het stadscentrum te gaan lager liggen wanneer je een drukke weg zonder fietspad moet gebruiken. Eveneens zal je geen bus kunnen nemen, indien er geen bus op dit traject rijdt.”

### Mensen zijn gewoontedieren, ook voor hun verplaatsingen. Hoe komt dat?

“Het gebruik van vervoermiddelen is doorgaans een middel en geen doel op zich. Mobiliteit is meestal ondergeschikt aan andere zaken, zoals werken, naar school gaan, winkelen of sporten. Mensen maken meestal functionele keuzes voor hun vervoer en verplaatsingen. Eens die keuze gemaakt is, kan ze een automatische worden. Dat proces verloopt onbewust en helpt ons te functioneren in het dagdagelijks leven. Mensen hebben gewoon niet de tijd om alles in vraag te stellen en door te denken. Automatismen besparen ons tijd en zorgen ervoor dat er energie vrijkomt voor andere zaken. Net dat maakt

het zo moeilijk om van een gewoonte af te raken.”

### Wat is het verschil tussen mental en modal shift?

“Als we willen dat mensen regelmatig gebruik zullen maken van andere vervoermodi, dan is ook een mental shift nodig. Pas als mensen de veranderingen echt willen, zullen ze zelf bereid zijn om de organisatie van hun werk en privéleven af te stemmen op deze nieuwe vervoermogelijkheden, met alle voor- en nadelen daarvan. Ook al is de filedruk op veel plaatsen enorm hoog, toch is voor velen de auto een vervoermiddel dat meestal redelijk goed werkt. Die gewoonte zullen we dus moeten doorbreken.”

### Hoe speelt de overheid daar op in?

“Vandaag moet een overheid veel meer dan vroeger rekening houden met het draagvlak van beslissingen en inzetten op participatie, inspraak én heldere communicatie. Het is noodzakelijk om burgers te betrekken bij het gevoerde beleid. In Vlaanderen wordt voor de nieuwe mobiliteitsvisie basisbereikbaarheid hard gewerkt aan een efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. Het is de bedoeling om de komende jaren in te zetten op een modal shift en het aandeel duurzame verplaatsingen te laten groeien tot minstens 40%. Om die shift te realiseren is het belangrijk om mensen goed te informeren over duurzame

Verkeerspsycholoog Helmut Paris: “Een sensibiliseringsactie waarbij je eerst informatie krijgt over deelfietsen en daarna een testrit maakt, kan het proces van een mental shift in gang zetten.”

alternatieven. Wanneer mensen er vervolgens ook de voordelen van inzien, zullen ze veranderingen in hun gewoontes beginnen te overwegen. Daarnaast moeten mensen zich in staat voelen om het gewenste gedrag ook te kunnen uitvoeren. Dat is bijvoorbeeld voor mensen met een mobiliteitsbeperking niet evident. Daarom moet er steeds aandacht zijn voor doelgroepen. Ten slotte moet het beleid van de overheid ook trachten om wenselijk gedrag zo goed mogelijk te stimuleren en onwenselijk gedrag te bemoeilijken.”

### Hoe kunnen lokale besturen mee werk maken van deze mental shift?

“Een lokale sensibiliseringsactie waarbij burgers eerst informatie krijgen over bijvoorbeeld de werking van deelfietsen en daarna een testrit kunnen maken is een stap in de goede richting. Je verspreidt informatie, vangt vragen op en neemt mogelijke angsten of weerstanden weg. Dit kan het proces van een mental shift in gang zetten. Naast het voorzien van een aanbod van deelsystemen, kan een stad ook een bepaald gedrag belemmeren door bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen voor auto's aan te bieden. Dergelijke maatregelen werken het best wanneer ze niet één op één, maar als een pakket van maatregelen worden geïmplementeerd. Onderschat daarbij zeker ook niet de kracht van de sociale omgeving. Hoe meer mensen de auto laten staan, hoe meer ingeslepen denkpatronen en automatismen afbrokkelen.”

# VSV stimuleert fietsgebruik door campagnes met lokale besturen

**De Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV) streeft samen met alle betrokken actoren naar nul verkeersslachtoffers. Duurzame mobiliteit is een absolute voorwaarde voor veilig verkeer, en andersom. Hoe meer mensen alternatieven voor de auto gebruiken, hoe veiliger het verkeer wordt. Om bij te dragen aan de ambitie van een modal shift in Vlaanderen, wil de VSV in de eerste plaats mensen meer laten fietsen. Dat vraagt een gedragsverandering. Gedragsonderzoeker Stijn Dhondt legt uit hoe de VSV dat aanpakt.**



STIJN DHONDT

"Communiqueer daar waar je de verandering wil stimuleren."

## Hoe zet de VSV in op gedragsverandering?

"We mikken in eerste instantie op kleine veranderingen: door mensen af en toe toch de fiets te laten kiezen voor een korte verplaatsing. Verbetering bereik je vaak niet door radicale veranderingen, maar stap voor stap. Mensen zullen dan ook minder weerstand voelen om hun gedrag aan te passen, aangezien de inspanning kleiner is. Al die kleine stapjes kunnen uiteindelijk leiden tot een grote verandering, of zelfs een mentaliteitswijziging. Met onze campagnes willen we dat mensen zich vaker de vraag stellen: 'Zou ik deze keer eens de fiets nemen?'. Daarvoor werken we samen met steden en gemeenten,

omdat zij veel dichterbij de inwoners die voor de fiets kunnen kiezen."

## Welke tips heb je voor lokale besturen?

"Om tot gedragsverandering te komen, moet fietsen eerst en vooral aantrekkelijk worden. Dus moet je als lokaal bestuur in de eerste plaats goed nadenken over infrastructurele maatregelen. In de tweede plaats moet je daarover ook duidelijk en gericht communiceren en sensibiliseren. Door over de aanleg van fietspaden, de organisatie van directe en korte fietsroutes en de plaatsing van fietsstallingen te communiceren, maken ze inwoners duidelijk dat ze initiatieven nemen om fietsen aangenamer en gemakkelijker te maken. Steden en gemeenten hebben de mogelijkheid om daarin heel concreet te gaan. Zij weten het best wat er leeft bij hun inwoners en waar het meeste potentieel aanwezig is."

## Hoe ondersteunt de VSV lokale besturen daarin?

"Kleine steden en gemeenten hebben vaak zelf niet het budget om fietscampagnes op te zetten. Daarom biedt de VSV, in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, gratis campagnemateriaal aan. Dat kunnen affiches, mailings en posts voor sociale media zijn. We geven ook webinars om uit te leggen hoe ze aan de slag kunnen gaan met een campagne. En we bevragen de noden van gemeenten over onze campagnes. We weten dat we op Vlaams niveau verder af staan van de persoonlijke situatie of het dagelijkse leven van mensen. Vanuit onze overkoepelende rol zetten we daarom in op uniforme beeldtaal in campagnes. We bieden



campagnemateriaal aan dat lokale besturen kunnen aanpassen. Die uniformiteit bevordert herkenbaarheid. Lokale besturen kunnen vervolgens de vertaling maken naar de lokale situatie en de boodschap duidelijk overmaken naar hun inwoners. We spelen hier in op bestemmingen binnen de gemeente waarvoor mensen eenvoudig kunnen overschakelen naar fietsen. Denk dan aan sportfaciliteiten, de bibliotheek, het cultuurcentrum, lokale handelaars, ... Dat zijn belangrijke plaatsen, omdat we voor de overstap naar fietsen mikken op die korte afstanden."

## Welke evolutie stel je vast?

"Fietsen staat nu ook bij lokale besturen hoger op de agenda. Tien jaar geleden namen vooral de grote steden deel aan de wedstrijd 'Wie wordt Fietsgemeente?'. Nu zien we ook veel meer kleinere en landelijke gemeenten tussen de deelnemers. Uit onze campagne-evaluaties blijkt bovendien dat mensen meer de fiets gebruiken nadat ze de campagne gezien hebben, om iemand te bezoeken en voor ontspanning. Dat is voor ons een bemoedigend resultaat, want ook uit onze bevragingen blijkt dat heel veel mensen wel vaker de fiets zouden willen nemen, maar gewoon nog dat extra zetje nodig hebben. Goede communicatie kan daarbij helpen."

## 30 dagen minder wagen

# Nieuwe campagne wil onze verplaatsingsgewoonten doorbreken

**In juni loopt de campagne '30 dagen minder wagen' van het Netwerk Duurzame Mobiliteit. Met dit nieuwe initiatief wil het netwerk, samen met alle partners, de Vlamingen oproepen om hun auto een maand vrijaf te geven. Het doel: onze verplaatsingsgewoonten doorbreken door een maand lang te experimenteren met meer duurzame opties. Cathy Macharis, professor mobiliteit aan de Vrije Universiteit Brussel (VUB), is de ambassadrice van de campagne.**

Op 1 augustus 2021 waren in België bijna 6 miljoen personenwagens ingeschreven, blijkt uit cijfers van het Belgische statistiekbureau Statbel. De afgelopen tien jaar steeg het aantal wagens jaarlijks gemiddeld met bijna 1%. "Nochtans staan voertuigen 95% van de tijd stil", benadrukt



Cathy Macharis, professor mobiliteit aan de Vrije Universiteit Brussel (VUB). "Nu bezitten veel mensen een auto, terwijl er heel wat voordelen verbonden zijn aan de fiets, het openbaar

vervoer en deelmobiliteit."

"Of je nu nieuwe fiets- en wandelroutes naar de bakker of het werk wil ontdekken, meer wil besparen op verplaatsingskosten of mee het verschil wil maken voor het milieu: elke reden is goed om je eigen wagen minder te gebruiken", zegt Macharis.

## Doe mee aan de campagne

Wil je meedoen aan deze campagne? Schrijf je dan in via <https://30dagenminderwagen.be>. Na de online inschrijving, ontvangt elke deelnemer informatie over apps rond deelmobiliteit, wandelingen in de buurt en tonnen inspiratie voor winkelbezoeken zonder wagen.

Interesse om partner of sponsor te worden? Stuur een mail naar [bernard@duurzame-mobiliteit.be](mailto:bernard@duurzame-mobiliteit.be).



## Mechelen stimuleert modal shift

**Mechelaars die hun wagen vervangen door een duurzamer alternatief, kunnen sinds 2019 rekenen op een mobiliteitsbudget van de stad.**

De stad Mechelen voorziet sinds 2019 drie verschillende subsidies voor mensen die hun wagen inruilen voor een duurzaam alternatief. De stad wil zo een brede groep inwoners tegemoetkomen. Mechelaars krijgen ten eerste een financieel duwtje in de rug wanneer ze hun nummerplaat laten schrappen. De stad geeft dan een terugbetaling van maximaal 250 euro bij de aankoop van een duurzaam alternatief voor de wagen. Bijvoorbeeld een (elektrische bak)fiets, speed pedelec of elektrische bromfiets, een trein- of busabonnement of taxicheques.

Wie een elektrische auto koopt en die wil delen met vrienden of buren, kan tot 3.000 euro van het aankoopbedrag recupereren. En wie zich lid maakt van een autodeelorganisatie krijgt van de stad Mechelen het instapgeld en/of abonnementskosten terugbetaald tot een maximumbedrag van 35 euro.

### 147 Mechelaars ruilden wagen al in

Aan dat aanbod werden dit jaar een diefstalverzekering en een verlenging van de inleveringstermijn voor een nummerplaat met 1 jaar toegevoegd. "Die bijstellingen kwamen er op basis van de input van burgers", zegt schepen

van mobiliteit Vicky Vanmarcke. "We merken dat onze inwoners hun weg naar het mobiliteitsbudget steeds beter vinden. In 2021 verdubbelde het aantal aanvragen ten opzichte van het jaar voordien. In totaal beslisten al 147 Mechelaars om hun wagen in te ruilen voor een duurzamer vervoermiddel. Dat zijn er 6 per maand." Vooral de aankoop van een fiets is populair. 86 Mechelaars besteedden hun mobiliteitsbudget aan een (elektrische) fiets. Ook de terugbetaling

van fietsherstellingen (23) en abonnementen van autodeelorganisaties (27) vallen in de smaak. "We zijn ervan overtuigd dat nog meer Maneblussers de stap zullen zetten. Het is ook fijn om vast te stellen dat de leeftijden van de aanvragers varieert. Het zijn heus niet enkel jonge gezinnen die interesse tonen", aldus Vanmarcke.

Meer informatie over het mobiliteitsbudget vind je via <https://klimaatneutraal.mechelen.be/deel-mobiliteit/mobiliteitsbudget>.



© stad Mechelen

## Gezondheidscalculator modal shift

### Hoe bereken je de impact van modal shift op gezondheid, klimaat en file?



**De modal shift naar actieve modi is niet alleen een verbetering op het vlak van mobiliteit. Meer wandelen en fietsen heeft ook positieve effecten voor de maatschappelijke en individuele gezondheid. Om de winst van actieve verplaatsingen te berekenen, ontwikkelde het Agentschap Zorg en Gezondheid een gezondheidscalculator.**

Met deze tool kunnen lokale besturen de maatschappelijke gezondheidswinst berekenen van zeer uiteenlopende projecten:

- infrastructuurwerken zoals het aanleggen van een fietstunnel of het verbreden van voetpaden;
- veranderingen in het mobiliteitsplan door bv. het invoeren van een fietsstraat;
- sensibiliseringsprojecten om te voet naar de bakker te gaan;
- initiatieven om vaardigheden aan te leren, zoals fietslessen voor volwassenen.

De gezondheidswinst van een modal shift naar actieve modi is altijd positief: de voordelen van meer fysieke activiteit, minder luchtverontreiniging en geluidshinder door auto's zijn groter dan de impact van een mogelijk ongeval of de hogere blootstelling aan luchtverontreiniging tijdens de actieve verplaatsing. Naast de gezondheidswinst kan je met deze tool ook de economische winst van de modal shift berekenen aan de hand van de CO<sub>2</sub>-uitstoot die je uitspaart en de files die je vermijdt.

### Ga aan de slag met de gezondheidscalculator

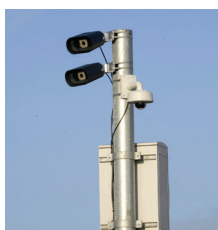
Ontdek alle mogelijkheden van de tool en raadpleeg de handleiding via [www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidscalculator-modal-shift](http://www.zorg-en-gezondheid.be/gezondheidscalculator-modal-shift).

## 15% van het Vlaamse Gewest is verhard

15,4% van de totale oppervlakte van het Vlaamse Gewest is afgedekt of verhard. Dat blijkt uit een update van de verhardingsgraad in Vlaanderen van Statistiek Vlaanderen. De verhardingsgraad ligt het hoogst in en rond grootsteden. 122 gemeenten hebben een verhardingsgraad boven het Vlaamse gemiddelde (15%). Het percentage verharding is het hoogst in de gemeenten in de Brusselse en Antwerpse rand en in Antwerpen en Gent. Ook gemeenten zoals Kuurne, Oostende en Waregem vertonen een verhardingsgraad van meer dan 30%. Maar ook meer randstedelijke en landelijke gemeenten, zoals ten noorden van Hasselt, zijn relatief sterk verhard. De afdekking bestaat vooral uit gebouwen, wegen en parkeerterreinen. Omdat de bodem tot op zekere hoogte ondoordringbaar wordt, kan die zijn functie van waterberging niet of onvoldoende vervullen. Daardoor ontstaat er versnelde afvoer van water met mogelijk overstromingen op aanpalende percelen tot gevolg.

Een kaart en meer informatie vind je op [www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/ruimtegebruik/verharding](http://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/ruimtegebruik/verharding).

## 43 nieuwe trajectcontroles in samenspraak met lokale besturen



© Belga VSV

Op basis van een aanvraagprocedure door lokale besturen komen er 43 nieuwe trajectcontroles, 8 nieuwe roodlichtcamera's en 6 nieuwe snelheidscamera's langs Vlaamse gewestwegen. De installatie moet ten laatste in 2023 afgerond zijn. Lokale besturen dienden een aanvraag in bij AWW voor de plaatsing van handhavingsinstallaties. De aanvraag werd per locatie beoordeeld op basis van objectieve criteria zoals ongevallencijfers en de gereden snelheid. Onderzoek toont aan dat het

aantal ongevallen ter hoogte van een trajectcontrole daalt met 15 tot 30%. Voor ernstige ongevallen is het effect een daling van meer dan 50%.

Een overzicht van de nieuwe trajectcontroles vind je via [www.lydiapeeters.be/nieuws/vlaams-minister-peeters-rolt-43-nieuwe-trajectcontroles-uit](http://www.lydiapeeters.be/nieuws/vlaams-minister-peeters-rolt-43-nieuwe-trajectcontroles-uit).

Een overzicht van de huidige trajectcontroles langs gewestwegen vind je via [wegenvverkeer.be/trajectcontroles](http://wegenvverkeer.be/trajectcontroles).

Meer informatie over handhaving vind je via: [wegenvverkeer.be/lokale-besturen](http://wegenvverkeer.be/lokale-besturen).

## Sweep brengt Antwerpse jongeren in beweging

In april werd het project Sweep gelanceerd. Dat heeft als doel om jongeren tussen 12 en 18 jaar te inspireren, te motiveren, te activeren en samen te brengen om te bewegen én daarin plezier te vinden. Sweep is een platform waarop jongeren via enkele vragen een activiteitenaanbod krijgen dat aansluit bij hun interesses en kwam tot stand via een samenwerking met leerkrachten en jongeren. Het is een initiatief van het Vlaams Instituut Gezond Leven vzw en het Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, Sport Vlaanderen, MOEV en Departement Onderwijs en Vorming. Dit jaar loopt een testperiode voor de provincie Antwerpen. Ook voor leerkrachten is er een aanbod om beweging te bevorderen zoals actieboxen, lesmateriaal en gadgets die in te zetten zijn voor elk vak.



Wil jouw organisatie ook bijdragen aan het Sweep-verhaal? Heb je een aanbod dat jongeren in beweging brengt? Surf dan naar <https://sweep.be/>.

Vragen of opmerkingen over Sweep kun je mailen naar [femke.demeester@gezondleven.be](mailto:femke.demeester@gezondleven.be).

## Subsidieoproep voor groen-blauw dooraderingsproject



© Dep. Omgeving

Het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid selecteert ambitieuze steden en gemeenten in Vlaanderen die met quick-win-projecten uitvoering willen geven

aan het onthardingsbeleid van de Vlaamse Regering en de doelstellingen van de Blue Deal. De subsidie kan tot 70% van de kosten dekken en bedraagt maximaal 200.000 euro per quick-win en maximaal 600.000 euro in totaal. Projecten moeten op een structurele manier een antwoord bieden op de water- en droogteproblematiek in de bebouwde ruimte. Steden en gemeenten die een aanvraag indienen, maken kans op een subsidie en ondersteuning voor de uitvoering. Departement Omgeving wil grote én kleine steden en gemeenten warm maken om via ruimtelijke projecten verder te gaan dan de reguliere onthardingsaanpak en zich aan te passen aan de klimaatverandering. Indienen kan tot 8 augustus.

Bekijk de criteria en kom te weten hoe je kunt indienen via <https://omgeving.vlaanderen.be/oproep-20-naar-steden-en-gemeenten-dien-een-groenblauw-dooraderingsproject-in>. Parallel loopt ook een subsidieoproep rond ontharding en groen-blauwe inrichting van bebouwde omgeving.

Meer informatie vind je op <https://omgeving.vlaanderen.be/oproep-groenblauwe-parels>.

## Vlaamse Regering geeft groen licht voor vijf jaar verlenging Multimodaal.Vlaanderen

De Vlaamse Regering heeft de verlenging goedgekeurd van de overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de vzw VIL (Vlaamse innovatiecluster voor de logistiek) voor Multimodaal.Vlaanderen voor de periode 2022-2027. Het adviespunt Multimodaal.Vlaanderen werd opgericht in 2017 met als missie om een mental shift op gang te brengen waarbij bedrijven kiezen voor de juiste transportmodus voor elke goederenstroom. Deze missie wordt na vijf jaar en een positieve evaluatie verlengd voor vijf jaar. Multimodaal.Vlaanderen werd opgericht als adviespunt voor multimodaal goederenvervoer. De voorbije vijf jaar werden voor ruim 500 concrete goederenstromen alternatieven via waf of spoor gedetailleerd uitgewerkt. Meer dan 10 miljoen vrachtwagen kilometers over Vlaamse wegen werden overgeheveld naar binnenvaart of spoor.

Meer informatie over handhaving vind je via: [wegenvverkeer.be/lokale-besturen](http://wegenvverkeer.be/lokale-besturen). <https://multimodaal.vlaanderen/2022/05/vlaamse-regering-geeft-groen-licht-voor-vijf-jaar-verlenging-multimodaal-vlaanderen>.



© De Vlaamse Waterweg nv

## Agenda

### Juni

- 1** VSV: Communicatie, draagvlak en participatie in lokaal beleid
- 7** VSV: Beter communiceren over politieacties
- 10, 21** VSV: De basisprincipes van de Verkeerskunde (lente)
- 23** Evaluatie en monitoring van mobiliteitsprojecten
- 28** Fietsschool: Inclusieve fietseducatie – Betaalbare stallingen

### Save the date : 3 oktober

- 3** Themadag Toegankelijke Mobiliteit: Themadag | Vlaanderen.be

Zie ook de agenda op <https://mobiliteitsbrief.be/agenda>.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je vindt alle mobiliteitsbrieven terug via [www.mobiliteitsbrief.be](http://www.mobiliteitsbrief.be). Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kan je mailen naar [info@mobiliteitsbrief.be](mailto:info@mobiliteitsbrief.be).

Redactie: Departement MOW - Vormgeving: RCA.