

Labo Snelheid – Verslag

Deelnemers

Sarah Klaps (VSV), Tom Viaene (AWV), Kris Peeters (onafh), Geert Popelier (VAB), Helmut Paris (VHV), Marc Nuyttemans (De Lijn), Koen Ricour (Federale politie), Bert Gilté (duurzame mobiliteit), Bart Van Thienen (PZ Aarschot), Johan Demol (UGent), Willy Miermans (specialist), Ludo Kluppels (VIAS), Sarie Devriezen (parket Dendermonde), Eddy Klynen (VSV), Hilde Vanhaevre (Groen), Koen De Blauwe (PZ Houtsche), Koen Van Wonterghem (OVK), Stijn Vancuyck (FEBIAC), Sophie Lodewyckx (Parket Leuven), Peter Wiels (Assuralia), Kris Brijs (UHasselt), Stijn Dhondt (VSV), Bert De Meyer (Rijschool Donkmeer), Pascal Lammar, Bieke Moelans, Koen Van Raemdonck, Dirk Verhoeven, Myriam Adriaensen, Peter De Smedt, Naomi Wauterickx, Sofie Nuyts, Nicolas Voskuilj.

Doelstelling

Met experts uit diverse vakgebieden denken we vanuit het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid na over nieuwe maatregelen die we kunnen invoeren of het beleid dat we moeten voeren om tot een gepast snelheidsgedrag te komen.

Gedragsinzichten

Onder begeleiding van het team gedragsinzichten gingen de deelnemers aan de slag met de “gedragswijzer”. Een hulpmiddel om op basis van theoretische gedragsinzichten in kleine werkgroepen concrete beleidsmaatregelen te formuleren. Beleid is pas succesvol als het erin slaagt het gedrag van burgers te beïnvloeden. Te vaak wordt ervan uitgegaan dat als je mensen informeert, ze met die kennis de juiste keuze maken. En dat is maar zelden het geval. In de meeste gevallen is de mens geen rationele beslisser, maar vertoont hij automatisch gedrag. Als je het gedrag van burgers met beleid wilt beïnvloeden, moet je dus goed weten wat werkt en wat niet. Met meer inzicht in de manier waarop mensen keuzes maken kan de overheid gericht en succesvoller beleid uitstippelen. Je kunt meer bereiken met dezelfde middelen.

Iedere werkgroep doorloopt drie rondes. In de eerste inleidende ronde beantwoordt iedere groep 6 ja/nee vragen:

- Weet de gemiddelde Vlaming dat er een probleem is?
- Weet de gemiddelde Vlaming wat ze eraan kunnen doen?
- Is het probleem maatschappelijk erkend?
- Voelen mensen zich aangesproken?
- Is de uitdaging obstakelvrij?
- Zijn er stimulansen?

De antwoorden vormen de basis voor een keuze van interventies in ronde twee. Interventies kunnen werken op 4 manieren: het gewenste gedrag makkelijker maken, dit gedrag aantrekkelijker maken, op sociale aspecten van dit gedrag werken of op het juiste moment geïmplementeerd of in een bepaald tijds kader gesteld worden. Met behulp van op kaarten geformuleerde concrete inzichten en

voorbeelden zoeken de deelnemers naar concrete maatregelen. In de laatste ronde krijgen enkele daarvan een concrete uitwerking (in de vorm van een proefproject) waarbij er ook aandacht moet zijn voor het meten van de resultaten of evalueren van de interventie.

De resultaten

Tijdens de tweede ronde noteerden we (naast de 10 ideeën die uitgewerkt werden in de 3^e ronde) deze ideeën/voorstellen tot maatregelen:

- Zorg voor communicatie dat het juiste gedrag stimuleert; Bijvoorbeeld door aan te geven dat x% van de weggebruikers zich aan de snelheid houden. Benadruk de gewenste sociale norm;
- Laat de GPS systemen zo afstellen dat ze de reistijd niet op basis van de maximumsnelheid bereken maar op basis van een iets lagere snelheid;
- Fileberichten spreken nu over “verliestijden” en werken zo mogelijk hogere snelheid bij de ontvanger van deze boodschap in de hand. Spreek af met de radiozenders dat ze dit anders formuleren. Feedback in de wagen mag geen verborgen versneller zijn (“te laat komen”);
- Moedig mensen aan om met het andere geslacht samen te rijden: (jonge) mannen rijden trager als er een vrouw in de wagen aanwezig is;
- Vermijd dat communicatie richten een specifieke doelgroep met de vinger wijst als ‘schuldige’;
- Zorg dat het beoogde gedrag niet teniet gedaan wordt door de reclame: we willen minder snelheid maar wagens worden nog altijd snel en sexy voorgesteld;
- Contextualiseer verkeersboetes door op PV’s informatie mee te geven naar de overtreeders;
- Verbind voordelen aan correct snelheidsgedrag door bijvoorbeeld een aanpassing van het bonus-malussysteem of een puntensysteem;
- Beloon op korte termijn en bestraf op lange termijn;
- Herhaal regelmatig de geldende snelheidslimiet;
- Leg voertuigen effectief aan de ketting bij snelheidsduivels;
- Zorg voor een cultuurverandering binnen rijopleidingscentra: laat in de rijopleiding werken rond “hoe omgaan met snelheid”;
- Pas de criteria van rijopleiders aan: leg de nadruk op pedagogische kennis en kwaliteiten van de instructeur;
- Geef bestuurders een vorm van ‘fitbit’ zodat ze inzichten krijgen in hun rijgedrag en beloon het positieve gedrag hierbij;

- Laat bedrijfswagens monitoren door de fleetmanager en ga hier positief mee aan de slag. Dit bijvoorbeeld door het belonen, prijzen de beste chauffeur van het bedrijf.
- Geef de reistijd aan bij een bepaalde snelheid en geef hier tevens bij aan wat de minieme tijdswinst is bij een hogere snelheid. Link dit eventueel aan het boetetarief (X euro voor een halve minuut tijdswinst).

Nadien werden per groep twee voorstellen (ook geformuleerd in de 2^e ronde) verder geconcretiseerd:

1/ ISA

Het idee is om vanuit de basis te starten om ISA in te voeren. We willen Bottom up werken door steden, gemeenten, bedrijven aan te moedigen hun wagenpark uit te rusten met ISA (en uiteindelijk werkt dat als een olievlek verder door op het particuliere wagenpark). Dit principe kan dan de testmarkt voor autoconstructeurs. Hierbij kan met LISA zones gewerkt worden voor voertuigen die uitgerust zijn met ISA. Eigenaars die rijden met een ISA-uitgerust voertuig krijgen extra voordelen doordat ze gelogd worden (privacy conform) waarna ze kunnen genieten van goedkopere taks, premie verzekeringen, boetes uitsparen,... Hierdoor verkopen we het als een comfortproduct.

2/ Snelheidsindicatie op de weg

Het idee is om een campagne op te starten met een positieve boodschap in plaats van negatieve boodschappen. We kiezen ervoor om zowel bewoners als passanten te informeren over de actie.

Het voornaamste doel is draagvlak creëren voor de aanpak van het snelheidsprobleem. Door snelheid te linken met ongevallen maken we duidelijk hoe we de verkeersveiligheid willen verhogen. Op basis van het aantal ongevallen en de beleving van de bewoners/passanten evalueren we de maatregelen.

Een positieve boodschap kan hierbij bijvoorbeeld zijn: "Nieuw record van "zoveel" dagen => "veiligste" baan van Vlaanderen."

3/ Inzet van positieve communicatie

Via positieve feedback op lokaal niveau willen we weggebruikers aanzetten tot positief rijgedrag. We maken geen gebruik van pancarten langs de weg!

Wijkbewoners maken creatieve en persoonlijke communicatieboodschappen om automobilisten aan te zetten tot minder snel en dus verkeersveiliger gedrag. Als bijvoorbeeld zien we iets vergelijkbaars aan "curieuzeneuzen", waarbij zelfs geïnvesteerd door deelnemers (er is immers een deelnameprijs van 10 euro).

Door middel van smileyborden geven we feedback over het gedrag. Een idee hierbij was om enerzijds het boetebedrag te vermelden -hoewel dit geen 'positieve communicatie' is- en anderzijds reacties van omwonenden, schoolkinderen,... mee te geven. Hierdoor is iedereen betrokken. Dit kan door bijvoorbeeld foto/boodschap van de kinderen om te bedanken voor aangepast gedrag (// bedankt-campagne Stad Antwerpen).

4/ “Lik op stuk met mobiele rode golf”

De mobiele rode golf is een vergelijkbaar systeem aan de bestaande “Rode golf-actie” zoals in Haacht toegepast wordt waarbij weggebruikers die te snel rijden voor een rood licht komen te staan, maar met dat verschil dat het nu mobiel inzetbaar zou zijn. De seconden tijdswinst die je zou behalen door sneller te rijden, moet je dubbel wachten aan het rode licht. Dit werkt dubbel, want andere weggebruikers worden mee gestraft en weten aan wie het ligt. Er hangt dus een vorm van sociale controle aan vast.

Eventueel kan gedacht worden om de “strengheid” aan te passen aan het tijdstip. Zo kan er bijvoorbeeld “gespeeld” worden met tolerantie marges op specifieke tijdstippen (’s nachts versus overdag). Het gevaar schuilt er echter in dat hiermee een dubbel signaal gegeven wordt. Langs de andere kant zal er meer draagvlak zijn voor de maatregel. Het is immers aannemelijker en dus een makkelijker boodschap wanneer weggebruikers het nut zien van een maatregel. Een mogelijk alternatief voor het “spelen met tolerantie marges” is om ’s nachts een knipperlicht te gebruiken om de weggebruikers toch duidelijk te maken dat hun gedrag niet overeenstemt met het gedrag dat de buurt wenst.

Een belangrijke voorwaarde is het uitwerken van een duidende communicatiecampagne omtrent het project. Ook moet er goed nagedacht moet worden waar dit systeem toegepast kan worden. Een rood licht plaatsen waar het niet thuishoort, zal leiden tot niet naleving van de maatregel en niet automatisch gelinkt worden met onaangepast snelheidsgedrag, zeker niet als er geverbaliseerd zou worden op roodlichtnegatie.

5/ Belonen voor gepast snelheidsgedrag in groep

Met dit voorstel kijken we naar de bedrijven en dan meer specifiek de professionele bestuurders. Via een competitie tussen bedrijven of de verschillende afdelingen binnen eenzelfde bedrijf worden medewerkers aangemoedigd vooropgestelde verkeersveiligheidsdoelstellingen (snelheid, verbruik, verkeersgedrag in het algemeen,...) te behalen.

Als beloning kan onderzocht worden of het mogelijk is om bijvoorbeeld om extra verlofdagen te winnen door diegenen die het beste presteerde.

6/ Fiscaal voordeel op basis van ISA

Wanneer een weggebruiker bereid is een voertuig aan te komen dat uitgerust is met ISA, wordt er een inschrijvingsvoordeel toegekend. Hierbij denken we aan een halfopen ISA – systeem gekoppeld aan een volledig gesloten binnen bebouwde kom. Door de focus te beperken tot het gesloten systeem binnen de bebouwde kom zal er meer draagvlak zijn om ISA te gebruiken. Weggebruikers krijgen immers de mogelijkheid om buiten de bebouwde kom nog zelf te beslissen.

7/ Minder ongevallen / snelheidsovertredingen in de bedrijfscontext

De doelgroep vormt hierbij de bedrijfswagens (privé/professioneel). Goed gedrag gaan we stimuleren door een beloningssysteem voor de werknemers in te voeren dat gekoppeld is aan: x aantal snelheidsovertredingen en x aantal jaren geen ongevallen. Voorbeelden hiervan zijn:

- Beloning: mogelijke vormen -> comfortabelere wagen, extra vakantiedagen,...
- In te vullen door bedrijf (“in the picture” plaatsen, cadeaucheque,..)
- Individu tegenover de groep in het bedrijf -> voor imago bedrijf

Daarnaast stimuleren we ook het bedrijf door zowel beloningen als straffen te voorzien voor de bedrijven. Dit kan gaan om:

- Financieel afstraffen (afstraffen via fiscaliteit?)
- Gevolgen van arbeidsongevallen
- Soort “bonus-malus”-systeem (op niveau van de onderneming)

We gaan ook inzetten op het imago van het bedrijf door het open te trekken naar alle werknemers en een groepsgevoel te creëren. Op die manier worden alle werknemers geresponsabiliseerd en horen ze bij de groep/het bedrijf als ze de bedrijfscultuur volgen. Aangepast rijgedrag kan opgenomen worden binnen de bedrijfscultuur waardoor dit gedrag dan ook gestimuleerd wordt.

Dit kan gepaard gaan met het toekennen van een Label “Mobiël Veiligheid” of het uitroepen van “Manager van het jaar” waarbij investeren in verkeersveiligheid één van de criteria is voor het toekennen van deze titel.

Daarnaast gaan we de effecten meten waarbij we door middel van een dongle/blackbox kijken naar het rijgedrag. Op basis van het aantal overtredingen en het aantal ongevallen kan het algemeen effect gemeten worden.

8/Professionele bestuurders individueel begeleiden tot veiliger chauffeurs.

Op vrijwillige basis spreken we professionele bestuurders die openstaan voor gedragsverandering persoonlijk aan. Dit kan via een bevraging of een gesprek (bvb. zoals bij de “Beloofd!-CAMPAGNE”). We kiezen voor een individuele aanpak binnen bedrijven met een professionele vloot (vrachtwagenbestuurders, pakjesbedrijven, ...)

Op basis van een eerste individueel gesprek proberen we te achterhalen wanneer de deelnemers te snel rijden en waarom. Zo komen we hun motivatie te weten, de moeilijkheden waarmee ze te kampen hebben om hun gedrag te conformeren.

Met deze achtergrondinformatie gaan we aan de slag en wordt een coachingstraject opgezet. Dit kan kaderen binnen de professionele nascholing (code 95). Het traject koppelen we aan een intentie waarvan de opvolging gebeurt via een dongle of blackbox.

Binnen de groep deelnemers werken we naar een sociaal engagement met het gewenste gedrag als uitgangspunt. Ieder zijn ervaring wordt nadien gedeeld in groep.

Door deze aanpak zorgen we ervoor dat de deelnemers enerzijds persoonlijk succes ervaren en anderzijds de nodige erkenning krijgen van hun leidinggevend en hun collega's. Bovendien ontvangen ze zowel door de individuele aanpak als de terugkoppeling in de groep tips om situaties waar gewenst gedrag “moeilijk” bleef anders aan te pakken.

De opzet is het rijgedrag aan te passen van zowel de deelnemers aan het coachingstraject als de andere collega's.

Indien dit werkt voor snelheid kan dit uitgebreid worden naar andere verkeersveiligheidstopics.

9/ Invoeren van ISA

De Vlaamse overheid rust tegen 2028 het volledige wagenpark van de Vlaamse overheid (inclusief de bussen van de Lijn / wagens parlementsleden / ...) uit met een perfect werkend gesloten ISA systeem. We starten met een prémeting van de huidige situatie: aantal voertuigen, leeftijd voertuigen, wanneer worden ze vervangen, # ongevallen, # bekeuringen. Op deze manier krijgen we een zicht van het wagenpark en hoe ermee omgegaan wordt. Voertuigen die worden vervangen krijgen het ISA systeem ingebouwd.

We zorgen voor monitoring en we mikken op een eerste effectmeting in 2021. We proberen hiermee ook op Europees niveau andere lidstaten mee te krijgen.

10/ De algemene norm binnen de bebouwde kom wordt 30 km/u

De Vlaamse overheid past het geldende snelheidsregime in de bebouwde kom aan. De nieuwe norm wordt hierbij 30 km/u in de bebouwde kom. Uitzonderingen blijven mogelijk, maar enkel onder duidelijk gedefinieerde voorwaarden waarbij de veiligheid van de kwetsbare weggebruiker de graadmeter vormt. Een voorbeeld van een uitzondering zou kunnen zijn dat er veilige voet- en fietspaden aanwezig zijn.

De invoering kan gelijkaardig verlopen zoals de aanpassing van de 90 km/u -> 70 km/u op de gewestwegen.

We meten door de ongevals cijfers te vergelijken. Dit naar analogie met Gent waarbij men een daling van het aantal letselgevallen na het invoeren van het circulatieplan en de zone 30 vaststelde. We voeren hierbij zo weinig mogelijk infrastructuur werken uit, en link met circulatieplannen kan wel belangrijk zijn.

De evaluatie

16 deelnemers vulden het feedbackformulier in. Allen waren positief over de gehanteerde werkmethode die afweek van het klassieke vergadersysteem. Men vond het een bijzondere werkwijze waarbij het een beetje zoeken was en soms nogal vaag bleef, maar anderzijds was dit niet slecht om op die manier eens te pogen buiten de vastgestelde patronen te denken. Daarnaast bleek het een productieve werkmethode, met een duidelijk doel en resultaatgericht, een gestructureerde vorm van brainstormen. De methode dient vooral als communicatieplatform om samen een gesprek over snelheid aan te gaan en ze helpt de focus op de vraagstelling vast te houden. Werken door het gebruiken van gedragsinzichten is een alternatief voor een klassieke brainstorm waarbij een eerste stap gezet kan worden voor verdere concretisering. Het is geen eindproces, maar een begin.

Het vervolgtraject

Vanuit het team verkeersveiligheidsbeleid zullen we samen met de partners op zoek gaan naar een concrete vertaling van enkele ideeën en maatregelen in nieuwe proefprojecten. De deelnemers aan het labo en het team gedragsinzichten zullen we hierover informeren en eventueel betrekken – afhankelijk van de inhoud van het project.