



Samenvattingen De VerkeersgedragDag

Woensdag 1 april 2026 (#VGD26)

Weg van de brommobiel: van innovatie tot dilemma

Hélène de Bruine

[Vervoerregio Amsterdam](#)

Als het niet past, moet je kiezen - Waarom systeemverantwoordelijkheid boven gedragsverandering gaat

Johan Vos, Jan Theeuwes

[TU Delft](#) / [Rijkswaterstaat](#) / [VU](#)

Het debat over verkeersveiligheid lijkt de afgelopen jaren weer terug te vallen op een vertrouwde reflex: als ruimte schaars is of richtlijnen wringen, leggen we de verantwoordelijkheid bij de weggebruiker en verwachten we gedragsaanpassing. Dit is begrijpelijk, maar het strookt niet met het gedachtegoed van een safe road system, waarin ontwerp, inrichting en snelheidsregimes juist zijn afgestemd op de mogelijkheden en beperkingen van de mens. Het doel is niet alleen fouten op te vangen, maar ook te voorkomen dat weggebruikers zelf moeten interpreteren welk gedrag wenselijk is.

Tegelijkertijd groeit de complexiteit van het mobiliteitssysteem: meer voertuigtypen, hogere dichtheden, ruimtedruk in steden. De neiging om “alles te blijven faciliteren” leidt tot ontwerpcompromissen die onvoldoende voorspelbaar zijn en onvoldoende aansluiten bij kwetsbaarheid, massa of snelheid van gebruikers. In zulke situaties ontstaat onvermijdelijk gedragsadaptatie — mensen vinden hun weg, maar vaak op manieren die risico's vergroten. Verwachten dat weggebruikers hun gedrag blijven aanpassen aan een systeem dat structureel onvoldoende past, schuift verantwoordelijkheid weg van de plek waar die hoort.

Wij bepleiten daarom een herijking van het thema “wat als het niet past?”. Niet alles kán passen — en veiligheid vereist dat wegbeheerders expliciet keuzes maken. Dit werken wij uit in een drieluik:

- **Vertrekpunt:** een korte herformulering van wat een safe road system betekent voor ontwerp en beleid: voorspelbaarheid, conflictbeperking, snelheid als fundament en menselijke mogelijkheden en grenzen als randvoorwaarde.
- **Analyse van de reflex:** waarom alles willen accommoderen leidt tot inconsistent ontwerp en afhankelijkheid van gedragsaanpassing.
- **Handelingsperspectief:** Eerst expliciet bepalen welke typen weggebruikers in een bepaalde ruimte wél en níet worden toegelaten, en wie daar prioriteit krijgt. Ontwerp, inrichting en snelheid worden vervolgens consequent afgestemd op de meest kwetsbare gebruiker die men daar wil faciliteren. Gedragsbeïnvloeding kan pas daarna een ondersteunende rol spelen, niet als vervanging van systeemkeuzes.

Meer Hagenaren op de fiets: Doelgroepenonderzoek en interventieontwikkeling

Evita Goossens, Keya Hovens

[Behavioural Insights Group Rotterdam \(BIG'R\)](#), gemeente Den Haag

De gemeente Den Haag wil een fietsstad zijn voor iedereen, omdat fietsen bijdraagt aan gezondheid, duurzaamheid en bereikbaarheid. Samen met de Behavioural Insights Group Rotterdam deed de afdeling Mobiliteit onderzoek naar het stimuleren van fietsgebruik onder bewoners die (bijna) nooit fietsen.

Het doel van het project was om inzicht te krijgen in wie potentiële 'nieuwe fietsers' zijn, waar zij zich in Den Haag bevinden, welke factoren hen stimuleren of juist belemmeren om de fiets te gebruiken, en om tot onderbouwde ideeën te komen voor de aanpak hiervan. Het onderzoek leverde 6 interventierichtingen op.

De targetwijken waar relatief weinig gefietst wordt werden geselecteerd op basis van verplaatsingsdata en demografische gegevens. In die wijken vulden meer dan 300 bewoners vragenlijsten in over hun fietsgebruik en hun drempels en drijfveren rondom fietsen. De respondenten werden met een clusteranalyse ingedeeld in tien groepen, gesplitst op basis van de door hen ervaren drempels en drijfveren. Uit deze tien groepen werden drie groepen geselecteerd die weinig fietsten en een hoog veranderpotentieel hadden. Voor elk van de drie doelgroepen werden 2 interventierichtingen ontwikkeld, namelijk voor de twee belangrijkste drempels (of afwezige drijfveren) in die groep.

De voorlopige resultaten laten zien dat deze aanpak leidt tot genuanceerde doelgroepen met duidelijke aanknopingspunten voor beleid. Per groep waren namelijk duidelijke drempels zichtbaar die aangepakt kunnen worden met interventies. Daarnaast leidden de verschillende drempels tot verschillende oplossingen: soms waren fysieke randvoorwaarden, zoals veilige fietsenstallingen, essentieel, terwijl in andere gevallen sociale en psychologische factoren centraal staan. Zo werd voor een doelgroep de fietssafari bedacht om angst tegen te gaan, maar werden ook buurtfietsenstallingen voorgesteld met leenfietsen voor degenen die geen fiets of fietsenstalling hadden. Deze aanpak onderstreept het belang van maatwerk en gedragsinzichten in de keuze of je ruimte maakt of niet.

Impactmodel Doortrappen

Rolf Tonckens

[Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat](#)

Programma Doortrappen zet zich sinds 2018 in voor bewustwording en gedragsverandering bij de seniore fietser. En met succes. Er zijn al meer dan 300 gemeenten aangehaakt (90%) en er worden jaarlijks duizenden senioren bereikt. Programma Doortrappen is gebouwd op praktijkkennis en ervaring. Na de fase van ontwikkeling en starten met de uitrol, komt aan de orde de vraag of het werkt. Dat is voor een meervoudig programma met het doel (veiliger fiets-) gedrag te realiseren geen eenvoudige opgave. De impactanalyse, opgesteld door Muconsult op basis van het Theory of Change model, laat zien hoe het kan. Het model en rapport zijn nu beschikbaar op [Rijksoverheid.nl](https://rijksoverheid.nl). Het effectmodel laat zien dat het programma ervoor zorgt dat ouderen technische aanpassingen doen aan hun fiets, fietsvaardigheden verkrijgen, hun fietsgedrag aanpassen en sociaal bezig zijn. Dit heeft vervolgens impact op fietsongevallen, zelfredzaamheid, maatschappelijke participatie, fysieke en mentale gezondheid en fietsgebruik bij seniore deelnemers. De effecten zijn gebaseerd op bestaande monitoringsrapporten, literatuur en interviews. Wij delen graag deze aanpak om deelnemers te inspireren en ze daarnaast mee te nemen in de positieve resultaten van Doortrappen.

Verkeersmaatregelen bij WIU: ruimtelijke inpassing én gedragsaanpassing

Mariëtte Pol, Ingeborg Haers, Anke Mulder

[KeuzeWeg](#)

Bij WIU worden verkeersmaatregelen getroffen om een veilige werkplek voor wegwerkers te creëren waarbij weggebruikers veilig kunnen passeren. Dit vraagt om ruimtelijke inpassing én gedragsaanpassing.

KeuzeWeg heeft in opdracht van Rijkswaterstaat een Human Factors rittenanalyse uitgevoerd naar het effect van verkeersmaatregelen bij WIU op het gedrag van weggebruikers. Bovendien heeft zij ontwerpers en uitvoerders van aannemers geïnterviewd om te achterhalen waarom en wanneer zij afwijken van de CROW-richtlijnen bij het tekenen van het ontwerp en bij het plaatsen van de maatregelen op de weg.

Op basis van het onderzoek naar zes casussen komt het beeld naar voren dat het ontwerpen én plaatsen van maatregelen bij WIU vaak maatwerk vraagt, omdat de maatregelen ingepast moeten worden in een complexe omgeving. Bovendien moet het ontwerp voldoen aan eisen vanuit meerdere belangen, zoals het borgen van de veiligheid van wegwerkers & weggebruikers, optimale doorstroming en minimale overlast voor andere betrokkenen en adequaat informeren van weggebruikers.

Ondanks dat aannemers oog hebben voor de verkeersveiligheid van weggebruikers, zijn er diverse aandachtspunten geconstateerd in de Human Factors-analyse.

In onze presentatie geven we met concrete voorbeelden en beeldmateriaal een inkijk in de afwegingen die aannemers maken om maatregelen in de beschikbare ruimte in te passen enerzijds en de gevolgen ervan op het gedrag van weggebruikers anderzijds.

Spitsspreiden & -mijden: gedrag als sleutel voor bereikbaarheid

Loes Derikx, Gisa Vos

[Rijkswaterstaat](#)

In 2024 was het historisch druk op de Nederlandse wegen en in het openbaar vervoer: recordfiledruk en overvolle treinen en bussen. De belangrijkste oorzaak? Te veel mensen reizen tegelijk tijdens de spits. Met groot onderhoud aan wegen en spoor in het vooruitzicht dreigt deze drukte verder toe te nemen. Het programma Spitsspreiden & -mijden van het Ministerie van IenW stimuleert reizigers op andere momenten te reizen, zodat we de bestaande capaciteit optimaal benutten zonder mobiliteit of economie te beperken. De ambitie is groot: in tien jaar tijd op de tien drukste trajecten 10% minder spitsreizen en 8% verschuiving van treinreizen naar minder drukke dagen.

In deze presentatie laten we zien hoe de aanpak eruitziet en welke maatregelen worden ingezet – van werkgeversaanpak en deelfietsenpools tot creatieve pilots zoals beeldschermhangers en kamelenjachtsessies – en welke rol het Rijk als werkgever speelt. We delen de eerste resultaten van interne pilot en het perspectief voor opschaling. Maar ook: wat ging er minder goed en wat zouden we volgende keer anders doen?

Deze sessie sluit aan bij het thema “Wat als het niet past?": inzetten op gedragsverandering om efficiënter om te gaan met het hoofdwegennet en hoofdrailnet.

Fatbikes, e-bikes en veilig fietsen: hoe jongeren omgaan met snelheid en helmplicht

Sanne Haanen

[TeamAlert](#)

Relatie tot verkeersgedrag en thema

De elektrische fiets en fatbike zijn relatief nieuwe vervoersmiddelen die snel aan populariteit winnen onder jongeren. Ze gaan sneller dan de reguliere fiets, maar zijn wel op de reguliere fietspaden toegestaan. Fatbikes worden regelmatig illegaal opgevoerd, waardoor snelheidsverschillen verder toenemen. Dit zet druk op de al volle fietspaden en vraagt om aanpassingen in gedrag en beleid.

Aanleiding en relevantie

Het aantal ongevallen met elektrische fietsen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder jongeren van 12 tot 17 jaar is het aantal gevallen van hersenletsel door e-bike-ongevallen zelfs verviervoudigd. Opgevoerde fatbikes vergroten het risico op ernstig letsel aanzienlijk. Om hersenletsel tegen te gaan wil het kabinet vanaf 2027 een helmplicht invoeren voor jongeren onder de 18 op de elektrische fiets. Hoewel de meerderheid van de volwassenen deze maatregel steunt, bestaat de zorg dat een helmplicht het gebruik van de elektrische fiets zal ontmoedigen.

Doel, onderzoeksmethode en resultaten

Om gedrag op de fatbike te onderzoeken is een mixed-methods onderzoek uitgevoerd met interviews en een vragenlijst. We onderzochten welke factoren bijdragen aan risicogedrag op de fatbike en wat ervoor zorgt dat jongeren veiliger gaan rijden. Resultaten:

- Ongeveer een kwart van de jongeren rijdt harder dan toegestaan, vaak door opvoeren fatbike.
- Jongeren van wie ouders zich actief bemoeien met de fatbike voeren deze minder vaak op.
- Technische problemen, vooral met remmen, komen vaker voor bij intensief en snel gebruik en vergroten het risico op (bijna-)ongevallen.

Daarnaast is met een vragenlijst onderzocht hoe jongeren aankijken tegen mogelijke maatregelen, zoals invoering van de helmplicht en minimumleeftijd. Resultaten:

- Hoewel jongeren erkennen dat een fietshelm beschermt, vormt de heersende sociale norm een belangrijke drempel om er een te dragen.
- De helft van de jongeren verwacht de elektrische fiets evenveel te blijven gebruiken bij een helmplicht.

Fietssnelheid: variatie en stabiliteit

Hong Yan, **Kees Maat**, Bert van Wee

[TU Delft](#)

Relatie tot verkeersgedrag en thema. Volle steden, waaronder diversiteit aan micromobiliteit, leiden tot snelheidsverschillen en congestie. Dit project onderzoekt welke factoren variatie en instabiliteit in fietssnelheid veroorzaken en daarmee een vlotte doorstroming hinderen.

Aanleiding en maatschappelijke relevantie. Vanuit duurzaamheid, gezondheid, ruimtebeslag en stedelijke bereikbaarheid is de fiets aantrekkelijk. Een sterke concurrentiepositie vraagt, naast veiligheid, om directe en vlotte doorstroming, waarbij fietsers hun tempo behouden. Hoogwaardige fietsinfrastructuur, van slimme verkeerslichten tot doorfietsroutes, ondersteunt dit.

Doelstelling en vraagstelling. Dit onderzoek draagt bij aan kennis voor het zodanig inrichten van de gebouwde omgeving dat fietsers optimaal kunnen doorstromen, in het bijzonder de factoren die (1) de variatie in fietssnelheid tijdens de rit en (2) snelheids(in)stabiliteit veroorzaken. Hierover is nog weinig gepubliceerd.

Methode van gegevensverzameling. GPS biedt exacte locaties en tijdstippen (trackpunten) ter bepaling van de fietssnelheid over de volledige rit. Een eigen dataset bevat details over fietser, fiets, rit, omgeving en infrastructuur. De omvangrijke Utrechtse Snuffelfiets-dataset is gebruikt over drie jaren. Analyse met change point detection en multilevel modellen.

Resultaat. Snelheidsvariatie bij fietsers blijkt nauwelijks samen te hangen met gender of leeftijd (dankzij compenserend keuzegedrag), maar vooral met attitude ten aanzien van snelheid en veiligheid. Tussen ritten ontstaan verschillen door type fiets, spitsmomenten en weersomstandigheden, terwijl ongeveer de helft van de variatie wordt veroorzaakt door routekenmerken: kruispunten, bochten en hellingen verlagen snelheid, en opvallend genoeg wordt op fysiek gescheiden paden langzamer gefietst dan op fietsstraten en fietsstroken. Stabiele snelheden beslaan gemiddeld slechts de helft van de reistijd; de rest bestaat uit afremmen en versnellen. Fietsstraten en fietsstroken bieden meer stabiliteit dan gescheiden paden, terwijl snelle fietsers vaker instabiliteit ervaren. Tenslotte vertonen stabiele patronen een hogere snelheid. Voor planning van een stabielere snelheid zijn intelligente verkeerslichten, bredere paden of fietsstroken en aandacht voor snelheidsverschillen essentieel.

Gedragsobservaties vóór en na actie tonen effect op de veiligheid op rotondes

Marieke Van Daal, Diede Vendrig

[ROV Zuid-Holland, Unravel Behavior](#)

Relatie tot verkeersgedrag en tot het thema

Dit project raakt de kern van het thema 'Inpassing in de ruimte versus aanpassing van gedrag'. Op de onderzochte rotondes was fysieke aanpassing van de ruimte niet gewenst, waardoor de veiligheidswinst volledig moest komen uit de aanpassing van menselijk gedrag. Het onderzoek maakt de spanning zichtbaar tussen de opties binnen infrastructuur en de dynamiek van verkeersdeelnemers: de uitdaging: met communicatie het gedrag 'passend' te maken in een gelijkblijvende omgeving.

Aanleiding en maatschappelijke relevantie

Campagnes worden vaak ontwikkeld op basis van goede intenties, maar het daadwerkelijke effect op straat blijft vaak onzichtbaar. De samenwerking tussen ROVZH en Unravel Behavior toont aan dat investeren in objectieve metingen cruciaal is om verkeersveiligheid niet alleen te beloven, maar ook te bewijzen en te verbeteren.

Doelstelling en vraagstelling

Doel: Het objectief in kaart brengen van het veiligheidseffect van de campagne op rotondes en deze inzichten gebruiken voor optimalisatie. Centrale vragen: Leidt de campagne daadwerkelijk tot ander gedrag bij automobilisten en fietsers? En hoe vertalen we onverwachte resultaten naar betere interventies?

Methode van gegevensverzameling

Er is gekozen voor een gedragswetenschappelijke onderzoeksopzet met een 0-meting (voor de campagne) en een 1-meting (na de campagne). Hierbij is gebruikgemaakt van directe observatie van gedrag op rotondes, waarbij specifiek is gekeken naar indicatoren zoals oogcontact, remgedrag van fietsers en conflicten.

Resultaat

De metingen tonen significante gedragsveranderingen: een opvallende toename van oogcontact bij automobilisten en een daling van het aantal remmende fietsers (wat duidt op meer verleende voorrang). Tegelijkertijd leverde de data onverwachte inzichten op, zoals een lichte toename van conflicten, wat het team scherpe lessen heeft geleerd voor de doorontwikkeling van de campagne. Deze delen we graag tijdens de dag.

Rotondes die niet passen: wanneer is afwijken van de richtlijn gevaarlijk en wanneer kan pragmatisch faciliteren juist veiliger zijn?

Alina Prey, Matthijs Dicke-Ogenia

Goudappel

In de praktijk van verkeersontwerp zien we steeds vaker dat de standaard simpelweg niet voldoet. In historische binnensteden, bij beperkte ruimte en met groeiende snelheidsverschillen door e-bikes: situaties waarbij CROW-richtlijnen voor rotondes onmogelijk of onwenselijk lijken. Dit roept een fundamentele vraag op die perfect aansluit bij het thema van deze VerkeersGedragDag: passen we de ruimte aan (zodat fietsers op hogere snelheid veilig over een rotonde kunnen), of verwachten we dat weggebruikers hun gedrag aanpassen (hun snelheid aanpassen aan de veiligheid van het ontwerp)? En sterker nog: is soms bewust afwijken van de richtlijn veiliger dan krampachtig vasthouden aan standaarden die niet werkbaar zijn?

In onze projecten komen we regelmatig rotondes tegen met afwijkende elementen: te smalle oversteekplaatsen waar fietsers met grote snelheidsverschillen moeten oversteken, voorrangssituaties die afwijken van wat de vormgeving suggereert, of lay-outs die eruitzien als standaard maar zich niet-standaard gedragen. Deze afwijkingen kunnen leiden tot verkeerde mentale modellen bij weggebruikers: ze denken te weten hoe het werkt, maar de werkelijkheid is anders. Dat leidt tot gevaarlijke situaties.

Maar blind vasthouden aan richtlijnen (die helpen het juiste mentale model op te roepen) is ook niet altijd het antwoord. Soms is gedrag dat officieel 'niet mag' in de praktijk juist veiliger dan de bedoelde oplossing. Een verbod dat massaal genegeerd wordt, creëert onduidelijkheid en dubbel gevaar. De vraag is dus: wanneer moet je meebewegen met praktijk en gedrag faciliteren, en wanneer juist strikt standaardiseren?

In deze presentatie lopen we aan de hand van concrete voorbeelden uit onze praktijk langs verschillende typen afwijkingen. We bespreken welke ontwerpkeuzes welke gedragseffecten kunnen oproepen en welke elementen werkelijk kritiek zijn voor veiligheid: herkenbaarheid, voorspelbaarheid, mentale modellen, en homogene snelheden. We eindigen met een aanzet voor een praktisch afwegingskader voor ontwerpers en beleidsmakers die worstelen met de vraag: wat als de standaard niet past?

De student als (spits)reiziger

Lizet Krabbenborg, Iris Roeleven, Marije Hamersma

[Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid \(KiM\)](#)

De 1,3 miljoen studenten op het MBO, HBO en WO vormen een grote diverse groep reizigers waarvan het reisgedrag de afgelopen jaren is veranderd. Ook in de spits vormen studenten een belangrijk deel van de reizigers, zeker in het ov en op de fiets. Er ontbreekt nu een integraal en actueel beeld van hoe studenten reizen. Het KiM heeft daarom onderzoek gedaan naar het reisgedrag, achterliggende factoren, en welke (beleids)uitdagingen en handelingsperspectieven dit oplevert.

Het onderzoek combineert kwantitatieve en kwalitatieve methoden. Voor inzicht in reisgedrag en trends is gebruikgemaakt van het nationaal verplaatsingsonderzoek (ODiN). Achterliggende factoren, uitdagingen en mogelijke beleidsopties zijn onderzocht via focusgroepen met studenten en interviews met stakeholders (onderwijsinstellingen, overheden, bereikbaarheidsorganisaties en vervoerders).

Uit de analyse blijken duidelijke verschillen tussen onderwijstypen: zo reizen MBO-studenten gemiddeld minder en gebruiken daarbij relatief vaak de auto; HBO-studenten leggen de langste afstanden af; WO-studenten maken relatief veel gebruik van het ov en reizen meer gespreid over de dag. Onder studenten bestaat een duidelijke reizigerspiek in de ochtend- en avondspits. Ook het bezit van een studenten-OV en de woonsituatie (thuis- of uitwonend) hebben grote invloed op vervoermiddelkeuze en reispatronen. Tussen 2018/'19 en 2022/'23 is de gemiddelde totale reisafstand van studenten met 10–15% afgenomen. Het ov-gebruik daalde, terwijl het autogebruik toenam. Het gebruik van de e-fiets nam toe, met name onder MBO-studenten.

Het onderzoek wijst meerdere uitdagingen aan, waarbij spitsdrukke een (zowel door studenten als andere stakeholders) veelgenoemd probleem is. Studenten die in de spits reizen voelen zich daartoe vaak genoodzaakt vanwege hun onderwijstijden, maar hebben vanwege hun gratis ov-kaart ook geen sterke prikkel tot gedragsverandering. Maatregelen ter bevordering van spitsspreiden, fietsstimulering en auto-ontmoediging worden besproken. Bij een wens om het (spits)reisgedrag van studenten te beïnvloeden is samenwerking van IenW met OCW, decentrale overheden, bereikbaarheidsorganisaties en onderwijsinstellingen cruciaal, met daarin aandacht voor maatwerk.

Hoe behouden we jongvolwassenen in het ov?

Jerom Götz Femke Philipsen, **Tibor Rongen**

[MuConsult](#)

Het project richt zich op het vasthouden van ov-gebruik bij jongvolwassenen. In steden neemt de druk op de openbare ruimte toe; verschillende vervoersmiddelen vragen om dezelfde beperkte ruimte. Dit vergroot het belang om jongeren en jongvolwassenen als ov-gebruikers te behouden en zo verdere groei van het wagenpark te temperen. Wanneer zij in deze fase ov blijven gebruiken, kan dat op langere termijn veel autokilometers besparen. Voor jongvolwassenen kan dit, met gerichte maatregelen, een flinke reductie in het aantal autokilometers opleveren. Dat is waardevol in een tijd waarin files toenemen en de ruimte voor extra wegcapaciteit beperkt blijft.

Jongvolwassenen bevinden zich in een levensfase waarin veel verandert. Rondom een verhuizing, een nieuwe baan of gezinsuitbreiding maken veel jongeren de overstap van het ov naar de auto. Het project sluit aan bij het thema doordat het onderzoekt hoe ov-gebruik aantrekkelijk blijft rondom levensgebeurtenissen, en de overstap naar de auto voorkomen kan worden. Daarbij wordt gekeken naar welke kenmerken van de omgeving, motivatie en capaciteit van invloed zijn op het mobiliteitsgedrag.

Het onderzoek richtte zich op twee hoofdvragen: welke overwegingen leiden tot een overstap naar de auto, en welke interventies kunnen helpen om ov-gebruik te behouden of versterkt te ondersteunen. De aanpak bestond uit een literatuurstudie, een enquête onder jongvolwassenen (n=1.266) en een co-creatiesessie met verschillende betrokken partijen.

Uit de resultaten komt naar voren dat levensgebeurtenissen belangrijke aanleidingen vormen voor veranderingen in reisgedrag. Kosten, reistijd en betrouwbaarheid wegen zwaar in de uiteindelijke vervoerskeuze. Opvallend is dat een aanzienlijk deel (21%) van de jongvolwassenen aangeeft geen duidelijk beeld te hebben van de werkelijke autokosten. De meest kansrijke interventierichtingen: transparante informatie over reiskosten (vergelijking), aantrekkelijke werkgeversregelingen (en ondersteuning voor werkgevers), kindvriendelijke voorzieningen en betere ov-bereikbaarheid.

Veilig naar school in Pijnacker-Nootdorp: een kwestie van beter oppassen, infra aanpassen of gedragsverandering toepassen?

Tanja van Kooten Varsha Beun, Linda Blankensteijn

&Morgen

Iedere ouder wil hetzelfde: zijn kind veilig naar school brengen. Toch voelt de chaotische verkeerssituatie rond veel scholen vaak onveilig tijdens de haal- en brengspits. Onder andere door de vele auto's, gehaast rijgedrag en foutgeparkeerde auto's. Verkeersveiligheid is in veel gemeenten een urgent punt van aandacht, want dit alles leidt tot gevaarlijke situaties in een omgeving waar kinderen zich vrij en veilig moeten kunnen bewegen. Maar hoe onveilig zijn schoolomgevingen nu echt? In een grootschalig gedragsonderzoek bij 20 basisscholen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp, namen we deze vraag onder de loep. Wat kunnen we zeggen over zowel de objectieve als subjectieve veiligheid? Kan het beter? En zo ja, hoe?

We deden data-onderzoek, een enquête, observaties, expertsessies en diepte-interviews. De objectieve veiligheid rondom scholen bracht een data-bureau in kaart met gegevens over onder andere verkeerssnelheid, infrastructuur en ongelukken. En de subjectieve veiligheid aan de hand van de ervaringen en overtuigingen van ouders, schoolmedewerkers en omwonenden. Wat blijkt: de meeste schoolomgevingen zijn verkeerskundig best goed ingericht, tóch ervaart een meerderheid van de ouders de schoolomgeving als onveilig. Ligt de sleutel tot veilige schoolomgevingen dan vooral in gedrag? En zo ja: hoe kun je dit als gemeente beïnvloeden? Dat vertellen we je in deze presentatie.

We zoomen in en belichten specifiek het gedrag en de subjectieve inzichten uit ons onderzoek en nemen deelnemers mee in de opzet, aanpak én uitkomsten. We bekijken en vergelijken twee basisscholen, waar we een gedragsdiagnose formuleerden met behulp van aanvullende diepte-interviews met ouders. Deze diagnose gebruikten we om onderbouwde gedragsinterventies te ontwerpen die helpt om doelgericht het gevoel van verkeersveiligheid rond deze scholen te verbeteren.

Tot slot zoomen we uit en laten we zien hoe andere gemeenten deze onderzoeksresultaten kunnen gebruiken om slim in te spelen op ander gedrag van ouders. We delen concrete aanbevelingen en quick wins.

Veilig Gedrag Rond Scholen: Analyse, Activatie en Aanpak

Luke Somerwill, Paolo Ruffino

Haskoning

Relatie tot verkeersgedrag en thema:

Hoe betrek je jongeren bij verkeersveiligheid en maak je maatregelen effectief? Wij laten zien hoe een integrale aanpak werkt in twee schoolomgevingen (Heerlen, en Ivrea, Italië). Centraal staat het activeren van leerlingen om na te denken over hun eigen verkeersgedrag en om eigenaarschap te nemen in het bedenken van oplossingen. Door participatie creëren we maatregelen die aansluiten bij de beleving van de doelgroep en worden geaccepteerd.

Aanleiding en maatschappelijke relevantie:

Schoolomgevingen zijn drukke verkeersknooppunten waar kwetsbare verkeersdeelnemers samenkomen. Traditionele infrastructurele ingrepen alleen volstaan niet; gedragsaspecten zijn cruciaal om risico's te verminderen. Door jongeren te betrekken, vergroten we bewustwording en stimuleren we veilig gedrag, terwijl we draagvlak creëren voor ruimtelijke ingrepen.

Doelstelling en vraagstelling:

Hoe kunnen we gedragsknelpunten in schoolomgevingen identificeren en leerlingen activeren om mee te denken over verkeersveiligheid? Hoe combineren we participatie met een effectbeoordeling, zodat interventies gedragen en effectief zijn?

Methode van gegevensverzameling

Onze aanpak combineert twee pijlers: gedragsanalyse en participatieve ontwerpprincipes. In beide cases starten we met een Human Factor analyse en observaties om gedragsknelpunten te identificeren. Vervolgens organiseren we sessies met leerlingen, waarin ideeën voor oplossingen worden co-creëert. In Ivrea is dit aangevuld met stadsexperimenten en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) om de meerwaarde inzichtelijk te maken en attitudes richting lopen en fietsen te beïnvloeden. Deze MKBA fungeert als beslisinstrument, maar ook als communicatiemiddel om het nut van interventies zichtbaar te maken.

(Voorlopig) resultaat:

Het project in Heerlen loopt nog; eerste analyses en gesprekken leveren inzichten op voor gedragsgerichte maatregelen. In Ivrea leidde de aanpak tot een herinrichting van de schoolstraat, gedragen door leerlingen en ouders. De MKBA onderbouwde effecten zoals meer lopen en fietsen, minder conflicten en vergroening, en hielp bij het verkrijgen van regionale subsidie. Het project werd bekroond vanwege het participatieve proces en de koppeling van gedrag en infrastructuur.

Jouw snelheid, onze veiligheid

Stijn Dhondt

VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)

Willen we verschillende weggebruikers veilig de weg laten delen, is 30 km/u de enige veilige snelheid. In de evolutie naar veiligere, leefbare steden kiezen steeds meer gemeenten daarom voor de invoering van zone 30. Toch botsen deze snelheidsregimes vaak op weerstand van weggebruikers. Veel automobilisten ervaren snelheidslimieten niet als veiligheidsmaatregel, maar als bron van frustratie en boetes. 35% van de Vlaamse autobestuurders ervaart deze als betuttelend. En wanneer we aan Vlamingen vragen wat hen het eerst te binnen schiet bij het woord 'snelheidslimiet', antwoorden ze: 'boetes'. Dat is geen goede evolutie.

Deze associatie ondermijnt het draagvlak én de effectiviteit van snelheidsmaatregelen. Vooral wanneer, zoals heel vaak, het wegbeeld niet overeenstemt met de snelheidslimiet, ontstaat nog meer weerstand ("waarom hier 30?") en verwarring ("ik had het niet door").

Ons werk onderzoekt hoe we deze negatieve perceptie kunnen doorbreken door empathie op te wekken voor wie beschermd wordt door de maatregel. In grootschalige communicatiecampagnes (online, affiches, lokale acties) testten we empathiegerichte boodschappen, met kinderen en kwetsbare weggebruikers. Voor- en nametingen tonen dat zulke boodschappen de attitudeverschuiving ondersteunen: zowel de aanvaarding van een zone 30 als de bereidheid om zich er aan te houden stijgen na de campagne.

Ook objectief gedrag veranderde. Bij een snelheidsinformatiebord werd een afbeelding van een jong meisje toegevoegd. Via een verborgen snelheidsradar zagen we (tijdelijk) een duidelijke daling in snelheidsovertredingen.

Tot slot testten we experimenteel de impact van een brief bij snelheidsboetes. Deze brief, gericht op het erkennen van frustratie én het benadrukken van de beschermende functie van snelheidslimieten, had een gematigd positief effect op de weerstand en het draagvlak.

Empathie was al langer een manier om polarisering tegen te gaan, maar blijkt nu dus een krachtige motor voor acceptatie van snelheidslimieten. Wanneer mensen zich verbonden voelen met wie beschermd wordt, stijgt het draagvlak voor verkeersmaatregelen.