

Veilig rijgedrag: Veilig rijden, minder lijden



Om dit proces te ondersteunen, bieden we **compacte samenvattingen** van onze bevindingen over **specifieke gedragsonderwerpen** aan. Deze samenvattingen kunnen u helpen bij het starten aan uw eigen casus of vragen. De rapporten waarop deze samenvattingen zijn gebaseerd, kunnen op de website worden gevonden of op aanvraag worden gedeeld.

BIG'R staat klaar om te helpen als u vragen heeft of meer input wilt. U kunt ook het 'GedragsDoeBoek' vinden op de website voor een stapsgewijze handleiding voor gedragsverandering of u kunt contact met ons opnemen via: info@bigrotterdam.nl

Bij BIG'R willen we **de kloof tussen gedragswetenschap en de praktijk** overbruggen.

De Unieke Uitdaging van Gedrag

Het veranderen van gedrag kan **complexer** zijn dan verwacht.

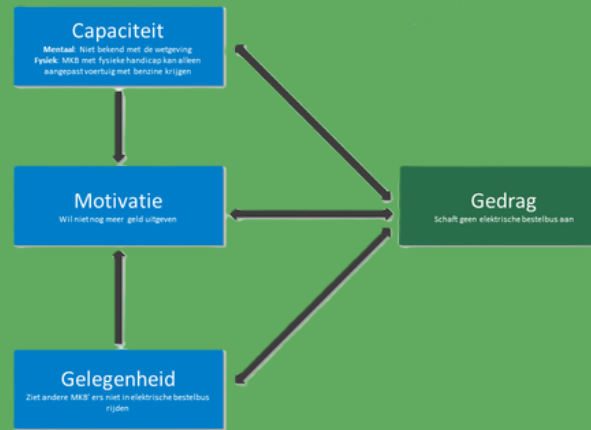
Wetenschappelijk bewijs heeft aangetoond dat de intentie om anders te handelen niet voldoende is voor daadwerkelijke gedragsverandering. Bestaande beleidsmaatregelen schieten vaak tekort doordat ze de intenties van mensen beïnvloeden in plaats van hun gedrag. In veel gevallen is het noodzakelijk om te **onderzoeken welke factoren een rol spelen** in specifieke situaties. Dit is mogelijk met behulp van **het COM-B model** dat drie componenten onderzoekt die gedrag beïnvloeden.

Verkeersgedrag

Bij het deelnemen aan verkeer is ons gedrag **zeer automatisch** en moeten we snel beslissingen maken. Dit betekent dat onze omgeving een grote invloed heeft op ons gedrag op de weg.

Belangrijke factoren zijn het voertuig en of de rijroute bekend en vaak gebruikt is.

De informatie die wordt besproken is voornamelijk gericht op **veilig rijgedrag van automobilisten**.



Het COM-B framework (Michie et al., 2011) is een kernonderdeel van de werk en onderzoeksmethode van BIG'R. Dit kader helpt bij het identificeren van **potentiële barrières** en het **op maat maken van interventies** om op effectieve wijze de gewenste gedragingen te bevorderen en **duurzame gedragsveranderingsinitiatieven** te faciliteren. Je kan meer informatie over het COM-B framework vinden in ons 'GedragsDoeBoek'

Competentie:

Fysieke competentie:

Waar ben je fysiek toe in staat?

Mentale competentie:

Waar ben je mentaal toe in staat?

Over welke kennis beschik je al?

Gelegenheid:

Sociale gelegenheid:

Op welke gedragingen en handelingen stuurt mijn sociale omgeving mij aan?

Fysieke gelegenheid:

Op welke gedragingen en handelingen stuurt mijn fysieke omgeving mij aan?

Motivatie:

Reflectieve motivatie:

Wat is belangrijk voor mij?

Wat wil ik zelf doen?

Automatische motivatie:

Wat ben ik gewend?

Wat doet dit mij voelen?

Competentie

Gelegenheid

Motivatie

Barrières

- *Informatiedruk, veroorzaakt door een **overvloed aan informatie**, belemmert veilig rijden. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een groot aantal verkeersborden zijn
- *Snelheidsovertredingen kunnen onbewust plaatsvinden
- *De gegeven informatie op de weg kan onvoldoende zijn
- ***Individuele verschillen in cognitieve capaciteiten** beïnvloeden de rijprestaties

- *Bepaalde **verkeerssituaties/-omstandigheden**: Inkomend verkeer vermindert bijvoorbeeld de aandacht voor verkeersborden
- ***Contaminatie-effect**: Bestuurders passen hun snelheid aan die van andere bestuurders aan. De snelheid van anderen wordt over het algemeen onderschat, wat de rijsnelheid verhoogt
- *Iets te hard rijden is een **sociale norm** in Nederland

- ***Negatieve houding** ten opzichte van lagere snelheidslimieten
- *Wanneer iemands **verwachtingen** over de locatie van borden worden **verstoord**, neemt het aantal rijfouten toe
- *Te hard rijden kan een **gewoonte** worden als men geen negatieve consequenties ervaart (bijvoorbeeld een boete)

Motivatoren/Facilitatoren

- *Individuele verschillen, zoals sociaal-demografische factoren (bijv. leeftijd, opleiding)
- *Overeenstemming tussen **hoeveelheid informatie** en **verwerkingscapaciteiten**, een mismatch zou een belemmering vormen voor veilig gedrag in het verkeer
- *Minimale tijdsdruk, aangezien tijdsdruk snelheidsovertredingen stimuleert

- *Individuele verschillen: . Meer risicogedrag kan het geloof in de legitimiteit van de snelheidslimiet verminderen. Wanneer mensen minder geneigd zijn risico's te nemen, is dit **niet** het geval
- ***Wegkenmerken**: Lagere snelheidslimieten verbeteren de waarneming van verkeersborden

- *Je **verantwoordelijk** voelen voor de veiligheid van passagiers
- *Verwachten **spijt** te krijgen bij het ontvangen van een boete
- *De rijsnelheid afstemmen op het snelheidslimiet kan zorgen voor een meer ontspannen en **aangename** autorit (veilig rijden kost meer moeite wanneer je te hard rijdt)

Best Practices

- *Er is geen bewijs voor bevordering van veilig rijgedrag door middel van het toepassen van **educatie**
- ***Communicatiecampagnes** lijken veelbelovender
- ***Aanpassingen aan de weg en/of de auto-omgeving**, zoals het wijzigen van het snelheidslimiet op borden naar 49 km/u in plaats van 50 km/u

- ***Stem het snelheidslimiet af** op de weg en de omgeving om de geloofwaardigheid te bevorderen
- *Vergroot de **afstand** tussen verkeersborden, het aantal borden moet **laag** zijn
- *Ontwerp van borden: Moeten **opvallen**, de boodschap en de bijbehorende actie moeten direct begrepen worden en bij voorkeur **via symbolen** worden gecommuniceerd

- *Het **interieur** van de auto veranderen om de ontwikkeling van **veilige rijgewoonten** te ondersteunen
- ***Verplaatsbare flitspalen** plaatsen op wegen

Verkeersgedrag

Bij BIG'R streven we ernaar de kloof tussen gedragswetenschap en dagelijkse praktijk te **overbruggen**.

Om dit proces te ondersteunen, bieden we **compacte samenvattingen** van onze bevindingen over **specifieke gedragsgerelateerde onderwerpen**. Deze samenvattingen kunnen u helpen bij het starten met uw eigen casus of vragen. De rapporten waarop deze samenvattingen zijn gebaseerd, zijn te vinden op de website of kunnen op verzoek worden gedeeld.

Het COM-B framework

(Michie et al., 2011) is een kernonderdeel van BIG'R's benadering voor het onderzoeken en werken aan gedragscasussen. Dit framework helpt bij het identificeren van **mogelijke barrières** voor het tot stand brengen van het gewenste gedrag in de praktijk. Het wiel bestaat uit drie hoofdcategorieën, elk met twee subcategorieën:



Competentie:

- **Fysieke competentie:**

Waar ben je fysiek toe in staat?

- **Mentale competentie:**

Waar ben je mentaal toe in staat? Over welke kennis beschik je al?

Gelegenheid:

- **Social gelegenheid:**

What behaviors or actions does my social environment steer me towards?

- **Fysieke gelegenheid:**

What behaviors or actions does my physical environment steer me towards?

Motivation:

- **Reflective motivation:**

What is important to me? What do I want myself?

- **Automatic motivation:**

What am I used to? How does that make me feel?

It should be emphasized that changing behavior can be challenging and **more complex** than expected. Scientific evidence has shown that intending to act in a certain way is not sufficient for actual changes in behavior. In many instances it is still necessary to **investigate which factors come into play** in a specific situation. Luckily, BIG'R is available to help. If you have questions or would like more input, you could reference our 'GedragsDoeBoek' on the website for a step by step guide to behaviour change or you can contact us at: ...

Behavior in traffic

Participating in traffic is a unique situation in which our behavior is highly automatic, and we have to make quick decisions. This means that our environment has a big impact on our behavior on the road. Important factors to keep in mind are the vehicle that is used and whether the route is familiar and used frequently. This summary is mainly focused on safe driving (behavior) by car users.