



**Vlaanderen**  
is mobiliteit &  
openbare werken

# **De mens als essentiële schakel in de verkeersveiligheid**

Helmut Paris, VHV - Dept MOW

# VERKEERSVEILIGHEID = ONGEVALLENPREVENTIE

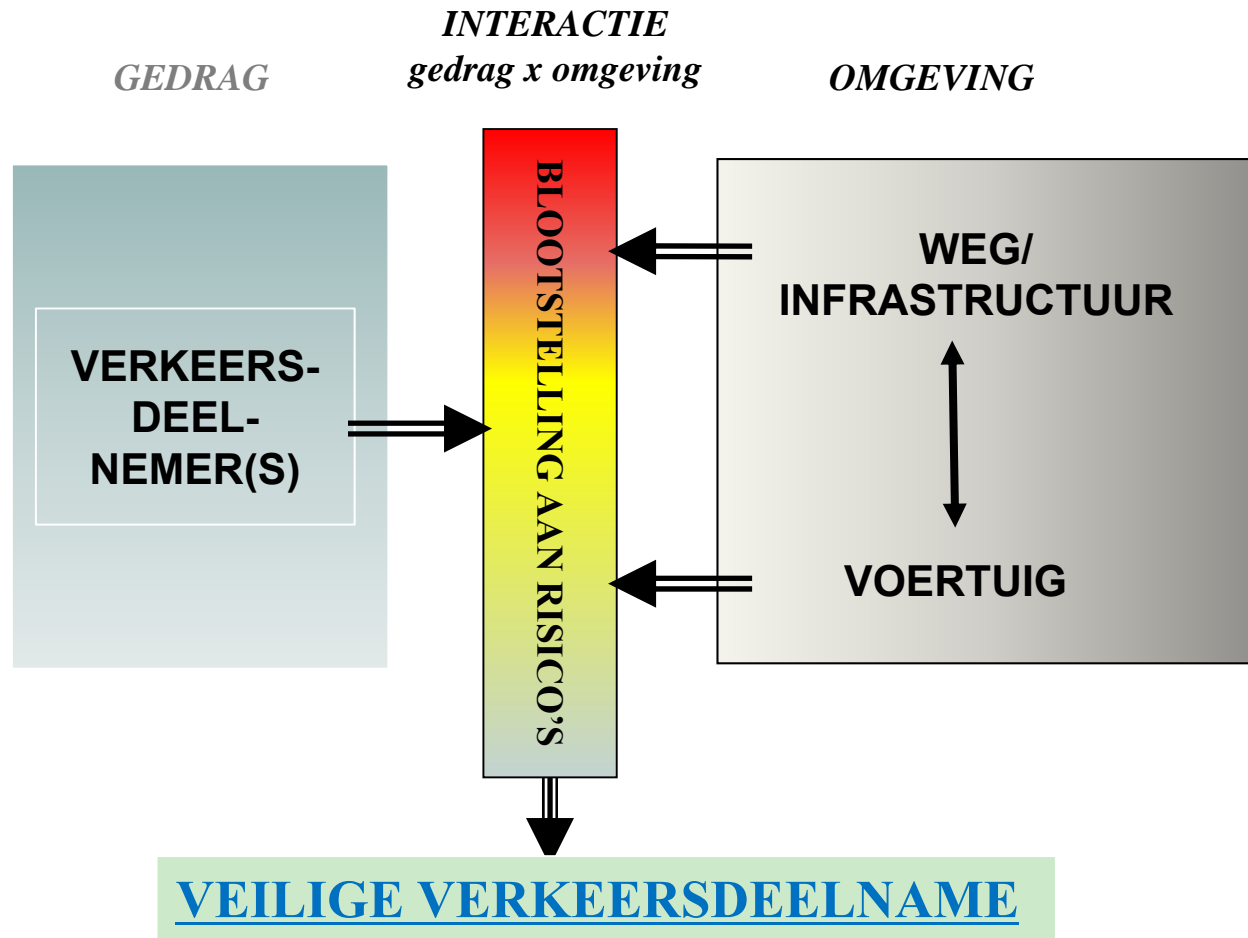
## Def. 'ongeval':

- **Snel optredende en ongewenste gebeurtenis**
- **Resultaat van het samenloop van meerdere ongunstige omstandigheden**
- **Schade en/of letsel (evtl. met dood als gevolg)**

**⇒ altijd het resultaat van een samenspel van drie factoren:**

- 1. eigen gedrag**
- 2. de omgeving**
- 3. het product 'gedrag x omgeving'**

# Theoretisch model 'verkeersveiligheid'



# APP+ in het verkeer

## ▶ Doel

real-time informatie verzamelen en deze zo snel mogelijk bij de gebruiker te krijgen, zodat hij/zij zijn/haar mobiliteitsgedrag snel kan bijsturen

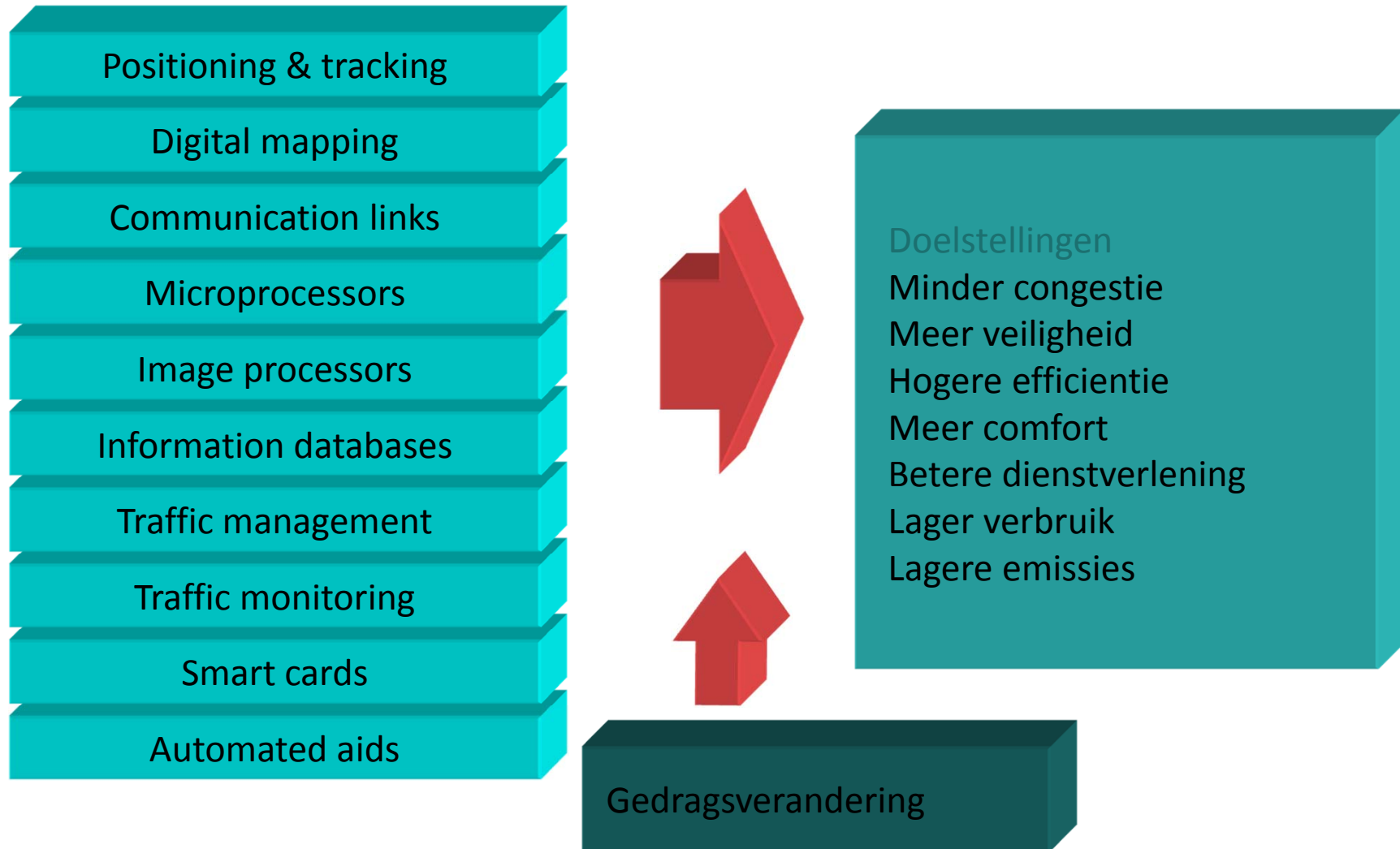
## ▶ Verwacht voordeel

mobiliteitsgedrag kan maximaal aangepast worden aan de specifieke wegomstandigheden

→ efficiënter

→ veiliger

# Toepassingen van telematica en APP's in verkeer



# Strategieën voor gedragsbeïnvloeding

## ➤ 3 soorten gedragsinterventies:

### → **Educatie**

= informeren en sensibiliseren

- bv. de informatie over actuele snelheidslimiet (adviserend ISA)

### → **Facilitatie**

= bevorderen van wenselijk gedrag of bemoeilijken van onwenselijk gedrag via voorzieningen in de omgeving

- bv. een waarschuwingstoon bij overtreden van de snelheidslimiet

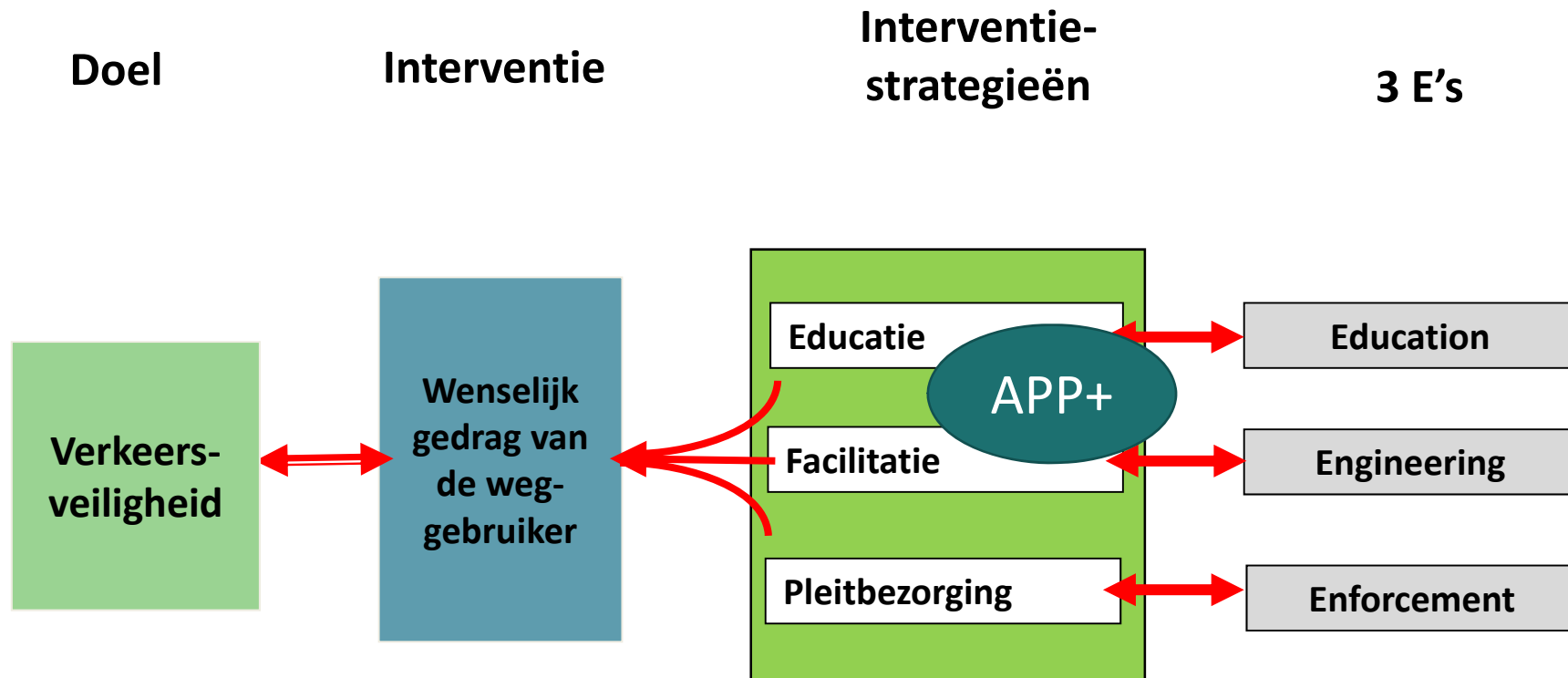
### → **Pleitbezorging (- handhaving)**

= creëren van een omgeving die onwenselijk gedrag onmogelijk maakt (=> Enforcement)

- bv. gesloten ISA => snelheidsbeperking wordt technisch van buiten af gerealiseerd

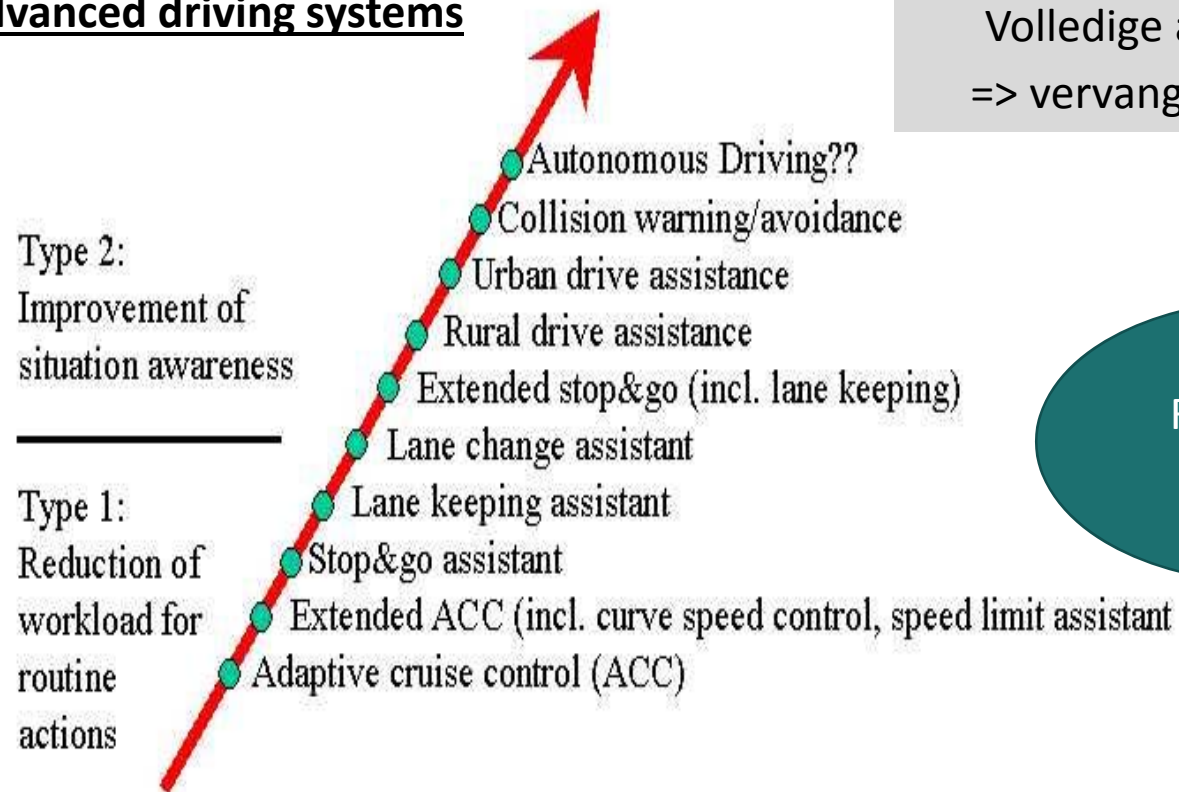
(bron: Scheerder, Vandenbroucke & Saan, 2003)

# Gedragbeïnvloeding via de 3 E'S



# De mens tussen voertuigassistentie en automatisatie

## Advanced driving systems



Volledige automatisatie  
=> vervanging bestuurder

Rol van de  
mens?

Bestuurder assistentie  
= informerend, sensibiliserend, faciliterend, ...



# APP+ en Veiligheidsrisico's

## Direct

- ▶ **verstrooiing**
- ▶ **overload**
- ▶ **verwarring**
- ▶ **verminderde awareness**
- ▶ **minder vertrouwen op info bij vals alarm of ruis**
- ▶ **minder comfort**
- ▶ **stress**

## Indirect

- ▶ **aanpassing**
- ▶ **meer verplaatsingen (prettiger)**
- ▶ **verminderde rijvaardigheid**
- ▶ **verkeerde verwachtingen**
- ▶ **verschuiving van onveiligheid naar andere weggebruikers**

# Conclusies

- ▶ **APP+ in het voertuig = technisch realiseerbaar, maar dienen ook getoetst te worden op gedragsrelevantie**
  - rekening met de beperkingen van de « human factor » (ergonomie, informatieverwerkingscapaciteit)
  - enkel « awareness » verhogen weinig zinvol
  - rekening houden met automatisen en belang van contextfactoren voor verkeersgedrag
- ▶ **APP+ dragen (in beperkte mate) bij tot betere mobiliteit en verkeersveiligheid**
  - Effectiviteit te bekijken in geheel pakket van maatregelen (beleidsrelevantie)
  - Effectiviteit dient men na te gaan op niveau van verandering dat wordt nagestreefd
- ▶ **Draagvlak voor telematicatoepassingen in verkeer is aanwezig, maar kan vergroot worden**
  - Vergt aandacht voor praktische, juridische en sociale aanvaarding
  - Innovatie doorvoeren is een proces dat tijd vraagt

# Bedankt!

Helmut Paris

Verkeerspsycholoog

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

T 02 553 14 86 GSM +32 496 38 43 97

[helmut.paris@mow.vlaanderen.be](mailto:helmut.paris@mow.vlaanderen.be)

Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel

[www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be)

[www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be](http://www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be)

