

Evaluatie van een beloningsactie in het verkeer in Limburg

C.W.A.E. Duivenvoorden, MSc., A. Stelling, MSc., dr. Ch. Goldenbeld
& dr. M.P. Hagenzieker

R-2013-7

Evaluatie van een beloningsactie in het verkeer in Limburg

Onderzoek naar de effecten van een pilot met individuele en
collectieve wijkgerichte beloningen op het snelheidsgedrag binnen de
bebouwde kom

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2013-7
Titel:	Evaluatie van een beloningsactie in het verkeer in Limburg
Ondertitel:	Onderzoek naar de effecten van een pilot met individuele en collectieve wijkgerichte beloningen op het snelheidsgedrag binnen de bebouwde kom
Auteur(s):	C.W.A.E. Duivendoorn, MSc., A. Stelling, MSc., dr. Ch. Goldenbeld & dr. M.P. Hagenzieker
Projectleider:	Dr. M.P. Hagenzieker
Projectnummer SWOV:	C04.18
Trefwoord(en):	Reward (incentive); urban area; behaviour; traffic; prevention; speed limit; driver; driving (veh); behaviour; region; Limburg; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) heeft in 2012 een project <i>Belonen in het verkeer</i> opgezet. Daarbij werden campagnes gelanceerd om automobilisten op hun snelheidsgedrag te wijzen. Het doel van de pilot was om de effecten te evalueren van verschillende beloningsscenario's op het snelheidsgedrag van automobilisten. In totaal deden twaalf wijken in verschillende gemeenten in Limburg mee aan de pilot. In vier wijken werden collectieve beloningen uitgedeeld als automobilisten zich hielden aan de snelheidslimiet. In vier andere wijken kregen automobilisten een individuele beloning als zij de snelheidslimiet niet overtraden. De vier overige wijken vormden de controlewijken. In alle wijken zijn op meerdere plekken met wegkantraders continue snelheidsmetingen uitgevoerd. In dit rapport worden de resultaten van het onderzoek beschreven.
Aantal pagina's:	36 + 21
Prijs:	€ 11,25
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2013

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Uit onderzoek blijkt dat zowel de kans op een ongeval als de ernst van een ongeval gerelateerd is aan de gereden snelheid. Met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers (zoals fietsers) is het van belang dat snelheden van motorvoertuigen voldoende laag zijn, zodat zij bij een ongeval een hogere overlevingskans hebben. Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn niet door hun voertuig beschermd, zoals bijvoorbeeld automobilisten. Snelheids-overtreders worden traditioneel gestraft via boetes. Maar uit onderzoek blijkt dat het tegenovergestelde van straffen, namelijk belonen, ook effectief kan zijn. In dit onderzoek wordt in een pilot onderzocht of snelheids-overschrijdingen kunnen worden tegengegaan door automobilisten te belonen als zij zich houden aan de snelheidslimiet.

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) heeft in 2012 het project *Belonen in het verkeer* uitgevoerd. Dat het project na afloop wetenschappelijk geëvalueerd wordt is bijzonder, omdat dergelijke pilotprojecten niet standaard worden geëvalueerd. Het project bestond uit een pilot en een evaluatie van twee wijkgerichte beloningsscenario's. Het ROVL heeft de SWOV gevraagd om de evaluatie uit te voeren. Ook heeft de SWOV gedurende het project geadviseerd over de onderzoeksopzet en feedback gegeven op de vragen in de enquête. In het onderzoek zijn twee soorten beloningsstrategieën onderzocht: een collectieve beloning (verkeerseducatiepakket of -materialen voor de basisschool in de wijk) en een individuele beloning (een vlaai). In de provincie Limburg zijn twaalf verschillende wijken geselecteerd die werden ingedeeld in drie groepen: vier wijken in de collectieve-beloningsgroep, vier wijken in de individuele-beloningsgroep en vier wijken in de controlegroep. In elke wijk werden op vier plaatsen wegkantraders geplaatst om de feitelijk gereden snelheid te meten. Er werden metingen gedaan voor de pilot van start ging (eerste twee weken van oktober 2012) en tijdens de campagne (half oktober tot half december 2012). Deze snelheidsgegevens zijn gebruikt om drie variabelen te berekenen: de gemiddelde snelheid, het percentage voertuigen dat de snelheidslimiet overtrad en het percentage voertuigen met een kleine snelheidsovertreding (10 km/uur of minder).

Gedurende de pilot zijn verschillende campagnes ingezet om automobilisten op hun snelheidsgedrag te wijzen. Zo werden in de deelnemende wijken flyers uitgedeeld bij scholen en winkels. Daarnaast voerden de Verkeershandhavingsteams snelheidscontroles uit, waarbij bestuurders werden beloond als zij zich aan de snelheidslimiet hielden. In de pilot is er nadrukkelijk voor gekozen om meer gebruik te maken van de sociale media en minder van flyers, posters en spandoeken dan bij traditionele campagnes. Buurtbewoners konden de voortgang van de campagne volgen via Facebook en twee speciale campagnewebsites. Vervolgens werd een kleinschalige enquête gehouden onder de buurtbewoners om meningen en achtergrondgegevens van het gedrag te verzamelen.

Op sommige locaties werd een kleine afname in de gemiddelde rijsnelheid gevonden. In totaal werden er op 43 locaties (soms zeer kleine) afnamen in de gemiddelde snelheid gevonden; daartegenover staat dat er op 35 locaties

een toename in de gemiddelde snelheid werd gevonden. De gemeten snelheidsverschillen waren niet groot en statistisch niet significant. Er werden ook geen significante afnamen gevonden in het percentage voertuigen dat de snelheidslimiet overschreed. Uit de resultaten blijkt dat de verschillende beloningsscenario's geen effect hadden op het snelheidsgedrag. Dit geldt voor zowel het individuele- als het collectieve-beloningsscenario.

De resultaten laten verder zien dat de bewoners uit de wijken nauwelijks gebruik hebben gemaakt van de sociale media. Deze waren ingezet om een interactie tussen buurtbewoners teweeg te brengen, die vervolgens een positief effect zou kunnen hebben op het snelheidsgedrag.

De pilot voldeed al met al aan een aantal voorwaarden voor een succesvolle beloningsactie, maar voor een deel ook niet. Dat laatste heeft vermoedelijk te maken met de aantrekkelijkheid van de beloning en de zichtbaarheid van de actie. Vooral die zichtbaarheid is van belang: als een campagne onvoldoende bekend en zichtbaar is, heeft deze ook niet of nauwelijks effect op gedrag. De SWOV concludeert dan ook dat vermoedelijk om die reden een duidelijk effect op snelheidsgedrag is uitgebleven. Het is goed mogelijk dat de grote tijdsdruk waarmee de pilot moest worden uitgevoerd hierbij een rol heeft gespeeld.

Summary

Evaluation of an initiative to reward correct traffic behaviour in the Province of Limburg; Study into the effects of a pilot with individual and collective town area-related rewards for speed behaviour in urban areas

Research has shown that the risk of a crash as well as its severity is related to the speed driven. For vulnerable road users (e.g. cyclists) in particular, it is important that the speeds driven by motor vehicles are sufficiently slow in order to increase their chances of surviving if a crash were to occur. Vulnerable road users are not protected by their vehicle, like for example drivers of passenger cars. Traditionally, speed violators are punished with fines. But research indicates that the opposite of punishment, namely rewarding, can also be effective. The present pilot study has investigated whether speed violations can be discouraged by rewarding drivers when they obey the speed limit.

In 2012, the Regional Road Traffic Safety Authority Limburg (ROVL) carried out the project *Rewarding in traffic*. It is noteworthy that such a pilot project has been scientifically evaluated, since this is not common practice. The project consisted of a pilot and an evaluation of two town area-related reward scenarios. The ROVL asked SWOV to carry out the evaluation. During the project, SWOV also advised on the research design and provided feedback on the questions that were asked in the survey. The pilot study investigated two types of reward strategies: a collective reward (traffic education materials for a primary school in the area) and an individual reward (a fruit flan). Twelve town areas were selected in the Province of Limburg and were divided into three groups: in four areas a collective reward could be received, four areas were placed in the group receiving individual rewards, and four areas formed the control group. On four locations in each town area roadside radars were placed to measure the actual speed driven. Measurements were held before the pilot study began (the first two weeks of October 2012) and during the campaign (mid-October to mid-December 2012). This speed data was used to calculate three variables: the average speed, the percentage of vehicles that violated the speed limit and the percentage of vehicles that committed a small speed violation (10 km/h or less).

During the pilot study different campaigns were used to make drivers aware of their speed behaviour. In the participating areas, for instance, flyers were handed out in the immediate vicinity of schools and shops. Furthermore, the Traffic Enforcement Teams carried out speed checks in which drivers were rewarded when they obeyed the speed limit. In the pilot study the explicit choice was made to use the social media more than traditional materials such as flyers, posters, and banners. Inhabitants of the area could use Facebook and two special campaign websites to follow the progress of the campaign. Subsequently, a small-scale survey was held among the inhabitants of the area to make an inventory of the opinions and obtain background data concerning their behaviour.

At some of the locations a small decrease of the average speed driven was found. Overall, at 43 locations (sometimes very small) decreases of the average speed driven were found, as opposed to 35 locations at which the average speed driven increased. The speed differences measured were not substantial and not statistically significant. Neither were any significant decreases found in the number of vehicles that violated the speed limit. The results indicate that the different reward scenarios had no effect on speed behaviour. This is the case for the individual as well as for the collective reward scenario.

Furthermore, the results show that the social media were hardly used by the inhabitants of the areas. These had been applied to generate interaction between the inhabitants of the town areas and to thus result in a positive effect on speed behaviour.

Overall, the pilot met a number of the preconditions for a successful reward initiative, but also failed to agree with some. The latter may be related to the attractiveness of the reward and the conspicuity of the initiative. This conspicuity in particular is important: if a campaign is insufficiently known or visible, it has no, or only little, behavioural effect. Therefore, SWOV concludes that this is probably the reason that no clear effect on speed behaviour could be observed. It is indeed possible that the considerable time pressure under which the pilot had to be carried out played a role here.

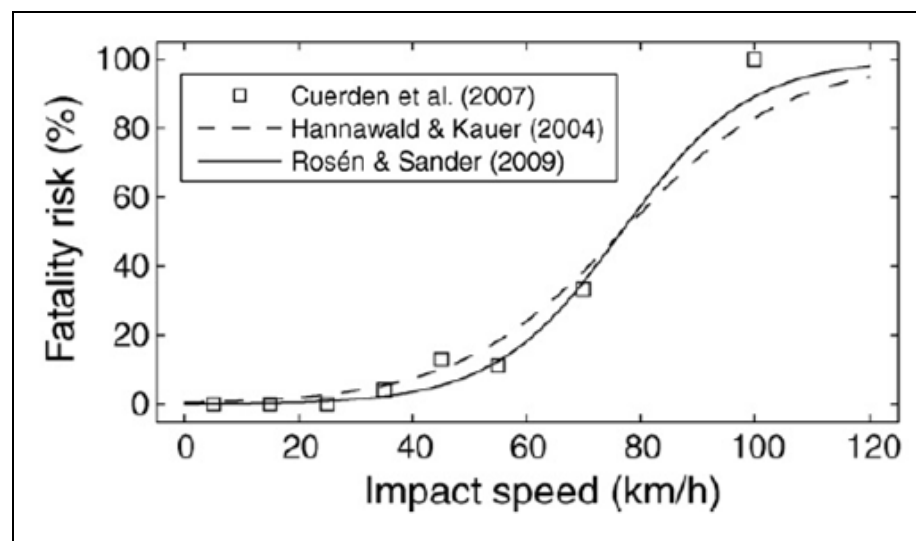
Inhoud

1. Inleiding	9	
1.1. Relatie tussen snelheid en verkeersveiligheid	9	
1.2. Effecten van belonen	10	
1.3. Doel en opzet van de beloningspilot	10	
1.4. Onderdelen van de beloningspilot	11	
1.5. Leeswijzer	12	
2. Methode	13	
2.1. Onderzoeksopzet	13	
2.2. Belonen van automobilisten	17	
2.3. Snelheidsmetingen	17	
2.4. Sociale media	18	
2.5. Enquête	18	
2.6. Databewerking en -analyse	19	
3. Resultaten	20	
3.1. Snelheidsgegevens	20	
3.1.1. Gemiddelde snelheid	20	
3.1.2. Overtredingen van de snelheidslimiet	21	
3.2. Meetlocaties nader beschouwd	22	
3.3. Sociale media	26	
3.4. Enquête	26	
4. Conclusie en discussie	31	
4.1. Conclusie	31	
4.2. Discussie	31	
Literatuur	34	
Bijlage 1	Overzicht gemiddelde snelheid per meetlocatie	37
Bijlage 2	Overzicht meetlocaties met snelheidsverlaging	39
Bijlage 3	Overzicht van het beeldmateriaal per meetlocatie	41
Bijlage 4	Overzicht van media-aandacht rondom de pilot	51
Bijlage 5	Voorwaarden voor het succesvol toepassen van beloningssystemen	57

1. Inleiding

1.1. Relatie tussen snelheid en verkeersveiligheid

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het belangrijk dat er niet te hard wordt gereden. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat er een relatie is tussen snelheid enerzijds en verkeersveiligheid anderzijds. Snelheid kent niet alleen een relatie met de kans op een ongeval, maar ook met de ernst van een ongeval (Aarts & Van Schagen, 2006). De kans op een ongeval neemt toe naarmate de snelheid toeneemt. Bij een bepaalde snelheidstoename stijgt de kans op een ongeval sneller op wegen binnen de bebouwde kom dan op wegen buiten de bebouwde kom. Daarbij beïnvloedt snelheid ook de ernst van een ongeval. Dat is vooral van belang voor de kwetsbare deelnemers in het verkeer, zoals fietsers en voetgangers, bromfietzers en motorrijders. In tegenstelling tot automobilisten worden deze kwetsbare verkeersdeelnemers bij een botsing niet beschermd door hun voertuig. Naarmate de snelheid waarmee verkeersdeelnemers botsen (de botssnelheid) toeneemt, neemt de overlevingskans af. Dit blijkt onder meer uit onderzoek van Rosén, Stigson & Sander (2011). De resultaten daarvan staan in *Afbeelding 1.1*. Wanneer de botssnelheid ongeveer 30 km/uur is, heeft een voetganger circa 95% kans om te overleven. Deze overlevingskans daalt naarmate de botssnelheid toeneemt, bijvoorbeeld 80% bij 60 km/uur en bijna 60% bij 80 km/uur. Het is dus belangrijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers dat de snelheden van het gemotoriseerd verkeer waar zij mee kunnen botsen laag zijn.



Afbeelding 1.1. De overlijdenskans van een voetganger bij botsing met een auto, afgezet tegen de botssnelheid (bron: Rosén, Stigson & Sander, 2011).

Een recent onderzoek geeft enige inzichten in het snelheidsgedrag van automobilisten op 30- en 50km/uur-wegen; deze typen wegen staan ook in de Limburgse pilot centraal. In 2010 is de landelijke snelheids campagne 'Hou je aan de snelheidslimiet' ingezet. In de provincie Zuid-Holland zijn rondom deze campagne metingen gehouden om het snelheidsgedrag te monitoren op tien 30km/uur-wegen en op tien 50km/uur-wegen (Van

Schagen et al., 2010). Uit de metingen op 30km/uur-wegen bleek dat de snelheidslimiet door ongeveer 70% van de bestuurders werd overtreden. Op sommige 30km/uur-wegen lag het percentage overtreders rond 30%, op andere wegen rond 90%. Vermoedelijk speelt de inrichting van de weg hierbij een rol: de snelheidslimiet is op deze wegen niet geloofwaardig. Mogelijk doet het wegbeeld een snelheidslimiet van 50 km/uur vermoeden, terwijl de werkelijke snelheidslimiet 30 km/uur is. Onbewust kunnen bestuurders dus een verkeerde en dus te hoge snelheid aanhouden. Andersom is natuurlijk ook mogelijk. Het zou daarom beter zijn om de snelheidslimiet en het wegbeeld met elkaar overeen te laten komen. Dit concept wordt ook wel aangeduid als 'veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten' (Aarts & Van Nes, 2007).

1.2. Effecten van belonen

Traditioneel worden snelheidscontroles uitgevoerd om het ongewenste gedrag van automobilisten, namelijk het overtreden van de snelheidslimiet, te bestraffen. Het uitdelen van beloningen – het tegenovergestelde van straffen – wordt nog weinig toegepast. Dit is opmerkelijk, want als het gaat om gedragsverandering, blijkt uit de psychologie dat belonen effectiever is dan straffen (SWOV, 2011).

Er is wel steeds meer aandacht voor belonen in het verkeer. Een voorbeeld daarvan zijn de projecten met het zogenoemde spitsmijden, waarbij automobilisten met een beloning worden verleid om buiten de spits te reizen. Hierdoor wordt het verkeer gelijkmatiger verdeeld rondom en in de spits, waardoor er minder (lange) files zijn. Bij de projecten Spitsmijden in Brabant en Spitsvrij (in de driehoek tussen Utrecht, Hilversum en Amersfoort) kregen deelnemers een budget toegekend op basis van hun oorspronkelijke reisgedrag. Elke keer als deelnemers tijdens de spits een rit maakten, ging er een bepaald bedrag van het budget af. Het budget dat aan het einde van de maand overbleef, werd uitgekeerd aan de deelnemers (zie www.spitsmijdeninbrabant.nl, www.spitsvrij.nl). Het blijkt dat belonen een effectief instrument is om bestuurders hun gedrag te laten wijzigen. Veel bestuurders meden de spits of reden om; zij kozen echter nauwelijks voor andere oplossingen, zoals een andere vervoerswijze of thuiswerken (Spitsmijden, 2009).

Een ander voorbeeld van een beloningsstrategie is een onderzoek uit 2011, waarin 150 jongeren een financiële beloning ontvingen als ze veilig reden (Bolderdijk, 2011). Deze jongeren konden een korting op hun verzekeringspremie verdienen door zich aan de snelheidslimiet te houden, minder kilometers te rijden en door niet op gevaarlijke tijdstippen te rijden (namelijk 's nachts in het weekend). Deze korting kon oplopen tot 50 euro per maand. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal snelheidsovertredingen door deze beloning afnam met ongeveer 14%. Er werd geen effect gevonden op het aantal kilometers en het tijdstip dat de jongeren reden.

1.3. Doel en opzet van de beloningspilot

Eerder onderzoek heeft dus laten zien dat beloningen effectief kunnen zijn om rijgedrag te veranderen. Tegelijkertijd blijkt dat beloningsacties niet altijd werken, en dat sommige effecten samenhangen met specifieke kenmerken van de actie zelf en de uitvoering ervan.

In het rapport *Kansrijkheid van beloningsscenario's in de provincie Limburg* is de haalbaarheid van verschillende beloningsscenario's onderzocht (Goldenbeld & Reurings, 2012). Hierbij ging het om een kwalitatief inhoudelijke beoordeling van vijf scenario's voor belonen. Daarnaast is een statistische beoordeling van de kans op succes uitgevoerd. Goldenbeld & Reurings concluderen dat het niet op voorhand te zeggen is welk scenario het meest effectief is. Ze merken ook op dat de effectiviteit afhangt van de uitvoering in de praktijk.

Op basis van deze overwegingen nam het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) in 2012 het initiatief om een pilot met beloningen uit te voeren. Daarmee wilde het ROVL onderzoeken welke effecten verschillende beloningsscenario's hebben op het snelheidsgedrag van automobilisten, en welke factoren daarbij een rol spelen. Het project bestond uit een pilot en een evaluatie van twee wijkgerichte beloningsscenario's: een aanpak met een collectieve beloning, en een aanpak met een individuele beloning.

- Een wijkgerichte aanpak met een individuele beloning: automobilisten bij wie goed snelheidsgedrag werd geconstateerd, werden beloond met een vlaai. Het beloningsconcept in deze wijken was getiteld 'Klaar Over'
- Een wijkgerichte aanpak met een collectieve beloning: automobilisten bij wie goed snelheidsgedrag werd geconstateerd, konden gezamenlijk een beloning verdienen. Deze collectieve beloning was een verkeerseducatiepakket of -materialen voor de basisschool (zoals 'Victor Veilig'). Daarnaast kregen ze ook een kleine attentie: een 'Like je wijk'-ijskrabber. Er waren drie criteria om te bepalen of een wijk een beloning verdiende. Ten eerste moesten er per week minimaal tien foto's van bestuurders met een 'Like je wijk'-ijskrabber op de speciale campagnewebsite zijn geplaatst. Ten tweede moest het aantal bestuurders dat zich aan de snelheidslimiet hield in het tweede deel van de pilot hoger zijn dan in het eerste deel. Het derde criterium was dat er een snelheidsafname van minimaal 5% werd geconstateerd.

Voor de pilot zijn in totaal twaalf verschillende wijken geselecteerd: vier wijken met individuele beloningen en vier wijken met collectieve beloningen. De overige vier wijken vormden de controlegroep. Om de snelheid te meten, zijn in elke wijk wegkantraders geplaatst op zowel 30- als 50km/uur-wegen binnen de bebouwde kom.

1.4. **Onderdelen van de beloningspilot**

De pilot bestond uit verschillende onderdelen. Ten eerste werden er continue snelheidsmetingen gedaan door wegkantraders. Aan de hand van de verkregen snelheidsgegevens werd bepaald of de beloningsscenario's effect hadden op de snelheid van de passerende voertuigen. Ten tweede werden de wijkbewoners bij de pilot betrokken via flyers, reguliere (lokale) media en via sociale media als Facebook, Twitter en speciale campagnewebsites. Het ROVL heeft er nadrukkelijk voor gekozen om gebruik te maken van de sociale media waardoor er relatief minder gebruik werd gemaakt van flyers, posters en spandoeken dan bij traditionele campagnes het geval is. Via de sociale media konden buurtbewoners elkaar ook complimenteren voor goed gedrag. Tot slot werd buurtbewoners gevraagd om een enquête in te vullen. De enquête werd ingezet om meningen en achtergronden van gedrag te achterhalen.

Het ROVL was de opdrachtgever van de pilot. Bij de uitvoering waren verschillende partners betrokken. Bureau Oranjewoud was als projectleider verantwoordelijk voor de aansturing van alle partners. Daarnaast heeft Oranjewoud de gehanteerde beloningsstrategieën uitgewerkt en de regie gevoerd over de sociale media. Grontmij verzorgde de snelheidsgegevens, inclusief het plaatsen van de wegkantraders en het uitlezen van de gegevens. Bureau Tabula Rasa heeft de afsluitende enquête opgesteld en online gezet. Daarnaast hebben veel vrijwilligers uit de betreffende wijken aan de pilot meegewerkt. Het ROVL heeft de SWOV gevraagd om de beloningsacties te evalueren. De SWOV voerde analyses uit van de ingewonnen snelheidsgegevens, de informatie van sociale media en de uitkomsten van de enquête. In dit rapport worden de resultaten van die analyses beschreven. Daarnaast heeft de SWOV gedurende het project geadviseerd over de onderzoeksopzet en feedback gegeven op de vragen in de enquête.

1.5. Leeswijzer

In *Hoofdstuk 2* bespreken we de onderzoeksopzet, waarbij we ook ingaan op de verschillende onderzoeksmethoden. In *Hoofdstuk 3* zijn de resultaten beschreven. De conclusie en discussie komen aan bod in *Hoofdstuk 4*.

2. Methode

2.1. Onderzoeksopzet

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) heeft in 2012 het initiatief genomen voor het project *Belonen in het verkeer*. Het project bestond uit een pilot met twee wijkgerichte beloningsscenario's. Aan de pilot konden twaalf Limburgse wijken deelnemen. Gemeenten droegen wijken, waar zich snelheidsproblemen zouden voordoen, aan. De wijken werden vervolgens onderverdeeld in drie groepen: een individuele-beloningsgroep, een collectieve-beloningsgroep en controlegroep. Op verzoek van het ROVL heeft de SWOV vier criteria opgesteld voor de selectie van wijken en een gelijkmatige verdeling over de drie groepen: inwoneraantal, oppervlakte, bevolkingsdichtheid en regio (noord, midden, zuid). Deze gegevens werden ingewonnen via de applicatie 'CBS in uw buurt' (www.cbsinuwbuurt.nl). Van alle aanmeldingen is een aantal wijken afgevallen, bijvoorbeeld vanwege een te klein inwoneraantal. Dit resulteerde in de volgende verdeling:

- individuele-beloningsgroep: Geleen (Kluis en Geleen-Zuid), Heerlen (Heerlerbaan Oost), Venlo (Op de Heide) en Voerendaal (Kunrade);
- collectieve-beloningsgroep: Weert (Boshoven Vrakker), Leudal (Ittervoort), Valkenburg (Berg) en Maastricht (Heugemerveld);
- controlegroep: Stein (Meers), Venlo (Tegelen), Voerendaal (Klimmen) en Weert (Leuken).

De wijken in de individuele en collectieve-beloningsgroep werden samen de campagnewijken genoemd. De overige controlewijken waren wat betreft criteria vergelijkbaar met de campagnewijken, maar er werden geen campagneactiviteiten georganiseerd. Door de campagnewijken te vergelijken met de controlewijken, kon worden vastgesteld of bepaalde resultaten het gevolg zijn van de campagne en niet van andere factoren (zoals winters weer, waardoor automobilisten mogelijk hun snelheid aanpassen).

Om snelheidsgegevens te verzamelen, werden in elke wijk vier wegkant-radars geplaatst op zowel 30- als 50km/uur-wegen. De vier meetlocaties binnen een wijk werden genummerd van 1 tot en met 4, bijvoorbeeld Geleen 1, Geleen 2, Geleen 3 en Geleen 4. Alle wegen in het onderzoek lagen binnen de bebouwde kom. In *Tabel 2.1* staat een overzicht van de gekozen indeling.

Snelheids- limiet	Groep	Meetlocatie	Straatnaam
30 km/uur	Individuele- beloningsgroep	Geleen 3	Lienaertsstraat
		Geleen 4	Van Akenstraat
		Heerlen 3	Keerweg
		Heerlen 4	Vullingsweg
		Venlo 3	Tiglienstraat
		Venlo 4	Brachterweg
		Voerendaal 3	Kunostraat
		Voerendaal 4	Kundergats
	Collectieve- beloningsgroep	Ittervoort 3	Bosserstraat
		Ittervoort 4	Begoniastraat
		Maastricht 1	Baron van Hovellstraat
		Maastricht 2	Heugemerweg
		Maastricht 3	Bloemenweg
		Maastricht 4	Baron van Hovellstraat
		Valkenburg 3	Langen Akker
		Valkenburg 4	Slakweg
		Weert 3	Vrakerstraat
		Weert 4	Boshovenweg
	Controlegroep	Stein 3	Meerser Eindstraat
		Stein 4	Kerkstraat
		Tegelen 3	Gasthuisstraat
		Tegelen 4	Spoorstraat
		Voerendaal 7	Pleinstraat
		Voerendaal 8	Achterbunderstraat
		Weert 5	Achtersestraat
		Weert 6	Middelstraat
		Weert 7	Voorstestraat
		Weert 8	Tromplaan
50 km/uur	Individuele- beloningsgroep	Geleen 1	Jos Klijnenlaan
		Geleen 2	Jos Klijnenlaan
		Heerlen 1	Palestinastraat
		Heerlen 2	Caumerweg
		Venlo 1	Glazenapstraat
		Venlo 2	Mulgauwsingel
		Voerendaal 1	Hongerbeekstraat
		Voerendaal 2	Lambrechtsstraat
	Collectieve- beloningsgroep	Ittervoort 1	Brigittastraat
		Ittervoort 2	Margarethstraat
		Valkenburg 1	Geulhemmerweg
		Valkenburg 2	Grote straat

Snelheids- limiet	Groep	Meetlocatie	Straatnaam
		Weert 1	De Burcht
		Weert 2	Floralaan
	Controlegroep	Stein 1	Kapelaan Berixstraat
		Stein 2	Weg van Elsloo naar Groot Meers
		Tegelen 1	Grotestraat
		Tegelen 2	Industriestraat
		Voerendaal 5	Klimmenderstraat
		Voerendaal 6	Schoolstraat

Tabel 2.1. *Overzicht van de indeling van de wijken in de collectieve-beloningsgroep, individuele-beloningsgroep en controlegroep.*

In het onderzoek werden snelheden gemeten gedurende twee perioden: de voormeting en de campagnemeting. De voormeting werd verricht in de eerste twee weken van oktober 2012, de campagnemeting liep van half oktober tot half december 2012. Gedurende de pilot zijn verschillende campagnes ingezet om automobilisten op hun snelheidsgedrag te wijzen. Zo werden in de deelnemende wijken flyers uitgedeeld bij scholen en winkels. Daarnaast voerden de Verkeershandhavingsteams snelheidscontroles uit, waarbij bestuurders werden beloond als zij zich aan de snelheidslimiet hielden. Via sociale media zoals Facebook en een speciale campagne-website konden buurtbewoners de voortgang van de campagne volgen.

In *Tabel 2.2* is een overzicht van de planning opgenomen. In de controle-wijken Stein 1 t/m 4, Tegelen 1 t/m 4, Voerendaal 5 t/m 8 en Weert 5 t/m 8 zijn geen snelheidscontroles gehouden en geen flyers uitgedeeld. Van twee data is niet bekend of er daadwerkelijk een snelheidscontrole heeft plaatsgevonden; deze data zijn gemarkeerd met een asterisk (*). De tabel is gebaseerd op informatie die is verstrekt door bureau Oranjewoud. In verband met de praktische uitvoerbaarheid (zoals de beschikbaarheid van vrijwilligers) bleek de daadwerkelijke uitvoering in een aantal gevallen af te wijken van onderstaande planning. Een aantal snelheidscontroles en flyeracties werd op een ander tijdstip of andere dag gehouden.

Wijk	Activiteit	Datum (in 2012)
Geleen 1 t/m 4	Uitdelen flyers	18, 24, 31 oktober 14, 21, 29 november 6 december
	Snelheidscontrole	22, 30 oktober 15, 23 november 1, 4, 7 december
Heerlen 1 t/m 4	Uitdelen flyers	17, 24, 30 oktober 15, 23, 30 november 3 december
	Snelheidscontrole	15, 23, 31 oktober 16, 24 november 2, 5 december
Ittervoort 1 t/m 4	Uitdelen flyers	18, 24, 29 oktober 12, 21, 29 november 3 december
	Snelheidscontrole	15, 26, 31 oktober 13, 22 november 1*, 6 december
Maastricht 1 t/m 4	Uitdelen flyers	16, 23, 30 oktober 13, 21, 29 november
	Snelheidscontrole	15, 24, 29 oktober 14, 22, 30 november 3 december
Valkenburg 1 t/m 4	Uitdelen flyers	26 oktober 2, 12, 20, 28 november 7 december
	Snelheidscontrole	19, 27 oktober 4, 13, 21, 29 november 9 december
Voerendaal 1 t/m 4	Uitdelen flyers	16, 22, 30 oktober 14, 21, 27 november 4 december
	Snelheidscontrole	18, 26 oktober 3, 12, 20, 28 november 8 december
Venlo 1 t/m 4	Uitdelen flyers	18, 23, 30 oktober 20, 29 november 6 december
	Snelheidscontrole	17, 25 oktober 2, 18*, 26, 27 november 7 december
Weert 1 t/m 4	Uitdelen flyers	15, 26 oktober 2, 13, 19, 28 november 4 december
	Snelheidscontrole	16, 24 oktober 1, 23, 26 november 5 december

Tabel 2.2. *Planning per wijk wanneer er flyers zijn uitgedeeld en snelheidscontroles werden gehouden.*

2.2. Belonen van automobilisten

In de pilot *Belonen in het verkeer* werden twee beloningsstrategieën toegepast die zijn ontwikkeld door Oranjewoud: een individuele beloning en een collectieve beloning. Voor de beschrijving van de beloningsstrategieën is gebruikgemaakt van de *Draaiboeken Pilot Belonen in het Verkeer* (ROVL, 2012).

Om te beoordelen of bestuurders een beloning verdiend hadden, voerde het Verkeershandhavingsteam snelheidscontroles uit met een lasergun. Als bleek dat bestuurders zich aan de snelheid hielden, werden zij staande gehouden door het Verkeershandhavingsteam. Vervolgens werden de bestuurders aangesproken door iemand van Veilig Verkeer Nederland of een vrijwilliger, die uitlegde waarom zij waren staande gehouden. Hierna werd de beloning uitgedeeld. Van elke staande gehouden automobilist is, nadat hij of zij daar toestemming voor had gegeven, een foto gemaakt die op de campagnewebsite werd gezet. Per wijk werden wekelijks gedurende drie uur snelheidscontroles gehouden, waarbij na elk uur een andere straat in de wijk werd gecontroleerd. Het doel was om in die drie uur ongeveer twintig automobilisten staande te houden. Alle snelheidscontroles vonden alleen plaats tijdens de campagneperiode en niet tijdens de voormeting.

De campagne in de individuele-beloningswijken heette 'Klaar Over'. Bestuurders die zich in deze wijken aan de snelheid hielden, kregen een vlaai als beloning. De beloningscampagne in de collectieve-beloningswijken was getiteld 'Like je Wijk'. Bestuurders die zich hier aan de snelheid hielden, maakten kans op een collectieve beloning. Ook kregen zij een kleine attentie, een 'Like je Wijk'-ijskrabber. Om te beoordelen of een wijk de collectieve beloning had verdiend, waren de volgende doelstellingen opgesteld:

- Per week zijn er op de campagnewebsite minimaal tien foto's geplaatst van mensen die een 'Like je Wijk'-ijskrabber hebben gekregen.
- Het aantal bestuurders dat zich aan de snelheid heeft gehouden in het tweede deel van de pilotperiode, is hoger dan in het eerste deel;
- Er is een afname van de gereden snelheden van minimaal 5% gemeten.

De collectieve beloning was erop gericht om de wijk veiliger te maken. De beloning bestond daarom uit een verkeerseducatiepakket of -materialen voor de basisschool in de wijk (zoals 'Victor Veilig', een fluorescerend-geel kunststof mannetje dat langs de weg wordt gezet om aan te geven dat er kinderen spelen, zie www.victorveilig.nl). Deze collectieve beloning was in overleg met de gemeenten bepaald en kortgesloten met de buurtverenigingen.

2.3. Snelheidsmetingen

De snelheidsmetingen werden uitgevoerd door Grontmij. Daarbij maakte Grontmij gebruik van wegkantraders, die hoog in lantaarnpalen werden gemonteerd zodat ze niet bereikbaar waren voor passanten. De wegkantaradar verzamelde van elk passerend voertuig het tijdstip en de datum van passeren, de gereden snelheid, de voertuiglengte en de rijrichting (heen- en terugrichting). Tussen begin oktober 2012 en half december 2012 werden alle passerende voertuigen gemeten.

2.4. Sociale media

Oranjewoud heeft gedurende de pilot sociale media ingezet om de campagne onder de aandacht te brengen. Op Facebook waren twee pagina's aangemaakt: een voor de individuele-beloningsactie 'Klaar Over' (www.facebook.com/klaarovernu) en een voor de collectieve-beloningsactie 'Like je Wijk' (www.facebook.com/likejewijknu). Naast deze twee Facebook-pagina's waren er ook twee websites van de campagne gelanceerd: www.klaar-over.nu en www.like-je-wijk.nl. De websites werden dagelijks bijgewerkt door het campagneteam. Via Twitter (@belonenverkeer) stuurde het campagneteam berichten (tweets).

De inzet van sociale media was enerzijds bedoeld om de campagne onder de aandacht te brengen van de wijkbewoners. Anderzijds was het de bedoeling dat buurtbewoners er zelf gebruik van maakten om elkaar te complimenteren bij goed gedrag. Het ROVL heeft nadrukkelijk voor dit gebruik van de sociale media gekozen. Er werd daarom relatief minder gebruikgemaakt van flyers, posters en spandoeken dan bij traditionele campagnes het geval is.

2.5. Enquête

Tabula Rasa heeft een online enquête uitgevoerd over de campagnes 'Like je Wijk' en 'Klaar Over'. Het doel van de enquête was om de achtergronden van gedrag en meningen over de pilot te achterhalen (zoals het gebruik van sociale media). De enquête werd onder de aandacht gebracht door op de campagnewebsites een link te plaatsen naar de vragenlijst en de bijbehorende Facebookpagina's. Ook is aan de deelnemende gemeenten en het ROVL gevraagd of zij de link naar de vragenlijst op hun website wilden plaatsen. Daarnaast informeerden de beloningsteams de inwoners van de wijken over de enquête. Ook zijn er Twitterberichten over de enquête verstuurd.

Naast de inventarisatie van algemene gegevens, zoals leeftijd en rijbewijsbezit, werden de respondenten verschillende onderwerpen voorgelegd. Er werd gevraagd naar het gebruik van sociale media, de manier waarop men met de campagne in aanraking was gekomen, de beoordeling van de campagnemiddelen (zoals flyer en website) en de waardering van de eventueel ontvangen beloning. Ook werd een aantal stellingen voorgelegd waarbij mensen moesten aangeven in welke mate zij het daarmee eens waren (bijvoorbeeld: 'Door deze campagne houd ik mij beter aan de snelheid').

Respondenten die aangaven dat zij niet bekend waren met de campagne, werden direct doorverwezen naar de afsluitende pagina. Dit gebeurde ook bij respondenten die niet in de campagnewijken woonden. Via een routing in de enquête kregen de mensen alleen vragen die relevant waren voor hun wijk (de individuele of collectieve campagne).

De enquête was beschikbaar in de laatste twee campagneweeken, zodat de bewoners eerst de tijd hadden om de campagne te leren kennen. De enquête werd opengesteld tussen 26 november 2012 en 7 januari 2013. Omdat de enquête niet onder een vooraf vastgesteld aantal potentiële respondenten is verspreid, is de non-respons onbekend.

2.6. Databewerking en -analyse

De SWOV heeft verschillende bewerkingen op de snelheidsgegevens uitgevoerd. Als eerste zijn alle voertuigen met een lengte kleiner dan 2,5 meter uit de data gefilterd. Het doel van deze bewerking was om niet-gemotoriseerd verkeer (zoals fietsers en bromfietzers) uit de data te halen. Het onderzoek richtte zich namelijk op het snelheidsgedrag van gemotoriseerd verkeer. Een nadeel van deze bewerking is dat motoren kunnen worden uitgesloten.

De andere bewerking had als doel om voertuigen met een voorligger uit de data te filteren. Het snelheidsgedrag van een bestuurder kan namelijk worden beïnvloed door de aanwezigheid van een voorligger. Daarom is besloten om alle voertuigen te verwijderen die een volgtijd van 6 seconden of minder tot hun voorligger hadden. De volgtijd kon worden bepaald doordat van ieder voertuig bekend is op welk tijdstip het de wegkantradar passeerde. Een vergelijkbare methode is toegepast in het onderzoek in Zuid-Holland naar het effect van voorlichtingscampagnes op snelheden (zie *Paragraaf 1.1* en Van Schagen et al., 2010). De ruwe data die de wegkantraders opleverden zijn gebruikt om drie variabelen te berekenen, namelijk:

- De gemiddelde snelheid; deze werd berekend over alle passerende voertuigen met inachtneming van de bovenstaande voorwaarden van lengte en volgtijd.
- Het percentage voertuigen dat de snelheid overtrad; het gaat hier om het percentage voertuigen dat harder reed dan 30 km/uur op 30km/uur-wegen en het percentage voertuigen dat harder reed dan 50 km/uur op 50km/uur-wegen.
- Het percentage voertuigen dat de snelheid met 10 km/uur of minder overtrad; dit betreft het percentage voertuigen dat tussen 30 km/uur en 40 km/uur reed op 30km/uur-wegen, en het percentage voertuigen dat tussen 50 en 60 km/uur reed op 50km/uur-wegen.

Voor ieder van deze drie afhankelijke variabelen is onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen de voormeting en de campagnemeting, uitgesplitst naar groep (individueel, collectief en controle) en snelheidslimiet (30 of 50 km/uur).

De analyse van de snelheidsgegevens is uitgevoerd met het softwarepakket voor statistische analyses SPSS, waarbij een significantieniveau van 0,05 werd gehanteerd. Dit significantieniveau houdt in dat de kans dat een gevonden verschil op toeval berust, kleiner is dan 5%. Er is een herhaalde metingen-analyse gedaan (repeated measures ANOVA).

De data van de sociale media en de enquête zijn bestudeerd om een indruk te krijgen van de rol van de sociale media, de bekendheid van de campagne en de aantrekkelijkheid van de beloningen. Op deze data zijn geen bewerkingen uitgevoerd.

3. Resultaten

3.1. Snelheidsgegevens

Uit de snelheidsgegevens bleek dat zes locaties een afwijkend datapatroon hadden. Gedurende de meetperiode steeg of daalde het aantal passerende voertuigen per dag zodanig en zonder aannemelijke verklaring, dat besloten werd om deze zes locaties buiten beschouwing te laten. Het gaat om Heerlen 1, Stein 3, Tegelen 4, Valkenburg 2, Voerendaal 7 en Weert 7. Van de locaties Geleen 1 en Stein 4 waren geen snelheidsgegevens van de voormeting beschikbaar. Omdat de herhaalde metingen-analyse minimaal twee meetperiodes vereist (voor- en campagnemeting), zijn deze locaties ook buiten beschouwing gelaten. Van twee andere locaties waren slechts drie dagen voormeting beschikbaar (Maastricht 3 en Tegelen 1). Omdat er voldoende voertuigen passeerden, zijn deze locaties wel in de analyse meegenomen. Van de locatie Voerendaal 4 was er maar één dag aan snelheidsgegevens gedurende de campagnemeting beschikbaar. Daarom is deze wel buiten de analyse gelaten. In totaal zijn 39 van de 48 meetlocaties geanalyseerd. Van elk van deze 39 meetlocaties zijn beide rijrichtingen apart bestudeerd, zodat het uiteindelijk ging om een totaal van 78 cases.

In de komende paragrafen worden de resultaten van de analyses beschreven.

3.1.1. Gemiddelde snelheid

Tabel 3.1 geeft een overzicht van de gemeten snelheden in de verschillende groepen en op de verschillende meetmomenten. De tabel laat zien dat de snelheden in de voor- en campagnemeting heel dicht bij elkaar liggen. Dat geldt voor de verschillende belonings- en controlegroepen en voor zowel de 30- als de 50km/uur-wegen. Deze kleine verschillen zijn dan ook statistisch niet significant.

Naast de snelheidsmetingen zijn er ook extra analyses uitgevoerd op de gegevens van de campagneperiode. De campagneperiode werd daarvoor opgedeeld in twee delen: de eerste helft (15 oktober tot en met 11 november 2012) en de tweede helft (12 november tot en met 9 december 2012). Het doel van deze analyses was om te onderzoeken of de gemiddelde snelheid in de tweede helft van de campagne was veranderd ten opzichte van de eerste helft (omdat de campagne misschien eerst nog op gang moest komen voordat resultaten zichtbaar zouden worden). Dit bleek niet het geval, en ook hier waren de verschillen erg klein; er waren geen statistisch significante verschillen tussen de resultaten van de eerste en tweede helft van de campagneperiode.

Snelheidslimiet	Groep	Voormeting	Campagnemeting	1 ^e helft campagnemeting	2 ^e helft campagnemeting
30 km/uur	Collectief	34,42	35,25	35,36	35,23
	Individueel	33,15	33,58	33,58	33,59
	Controle	39,88	39,73	40,08	39,32
50 km/uur	Collectief	46,82	46,52	46,63	46,32
	Individueel	37,14	36,95	37,18	36,76
	Controle	41,07	41,27	41,29	41,27

Tabel 3.1. *Overzicht van de gemiddelde snelheid (km/uur) per belonings- en controlegroep, gemeten in de voormeting, de campagnemeting, de eerste helft van de campagnemeting en de tweede helft van de campagnemeting.*

3.1.2. Overtredingen van de snelheidslimiet

Tabel 3.2 geeft een overzicht van het percentage voertuigen dat de snelheidslimiet overtrad in de verschillende perioden en voor de verschillen groepen. De tabel laat zien dat de verschillen klein zijn tussen voor- en nameting en tussen de verschillende groepen.

Snelheidslimiet	Groep	Voormeting	Campagnemeting	1 ^e helft campagnemeting	2 ^e helft campagnemeting
30 km/uur	Collectief	60,95	60,77	61,34	60,44
	Individueel	58,36	59,63	59,27	60,04
	Controle	85,79	85,97	87,33	84,41
50 km/uur	Collectief	35,70	31,97	32,56	31,23
	Individueel	11,39	9,42	9,91	9,08
	Controle	19,32	19,57	19,75	19,47

Tabel 3.2. *Overzicht van het percentage voertuigen dat de snelheidslimiet overtrad, gemeten in de voormeting, de campagnemeting, de eerste helft van de campagnemeting en de tweede helft van de campagnemeting. Er is een uitsplitsing gemaakt naar de collectieve-beloningsgroep, de individuele-beloningsgroep en controlegroep en de snelheidslimiet (30 km/uur of 50 km/uur).*

Op de 30km/uur-wegen lag het percentage voertuigen dat de snelheid overtrad rond 60% in de collectieve groep, rond 58% in de individuele groep en rond 85% in de controlegroep. Op 50km/uur-wegen lag het percentage voertuigen dat de snelheid overtrad, respectievelijk rond 33%, 10% en 19%.

Bij alle groepen is er geen verschil tussen voor- en campagnemeting op de 30km/uur-wegen. Hoewel de twee beloningsgroepen op de 50km/uur-wegen tijdens de campagnemeting een wat lagere snelheid te zien geven dan tijdens de voormeting, zijn deze verschillen statistisch niet significant.

Ook als we alleen kijken naar de overtredingen van 10 km/uur of minder, ontstaat hetzelfde beeld (zie Tabel 3.3). De verschillen tussen de snelheden

tussen voor- en campagnemeting zijn klein voor de diverse groepen en statistisch niet significant.

Snelheidslimiet	Groep	Voormeting	Campagnemeting	1 ^o helft campagnemeting	2 ^o helft campagnemeting
30 km/uur	Collectief	34,14	34,10	34,38	33,75
	Individueel	37,35	39,21	38,68	39,76
	Controle	36,52	37,45	37,26	37,65
50 km/uur	Collectief	24,95	23,58	23,97	23,00
	Individueel	9,61	8,05	8,42	7,80
	Controle	16,02	16,02	16,51	15,88

Tabel 3.3. *Overzicht van het percentage voertuigen dat de snelheid met 10 km/uur of minder overtrad, gemeten in de voormeting, de campagnemeting, de eerste helft van de campagnemeting en de tweede helft van de campagnemeting. Er is een uitsplitsing gemaakt naar de collectieve-beloningsgroep, de individuele-beloningsgroep en controlegroep en de snelheidslimiet (30 km/uur of 50 km/uur).*

3.2. Meetlocaties nader beschouwd

In *Paragraaf 3.1* zagen we dat er in totaal 78 cases zijn bestudeerd. Daarbij is een vergelijking gemaakt van de gemiddelde snelheden tijdens de campagneperiode en de voorperiode. Hieruit bleek dat in 44 van de 78 meetlocaties de gereden snelheid in de campagneperiode was gedaald ten opzichte van de voormeting. Bij 34 locaties was de gemiddelde snelheid gestegen. In *Bijlage 1* is een overzicht opgenomen van de gemeten gemiddelde snelheden per locatie. Op locaties waar sprake was van een snelheidsstijging ten opzichte van de voormeting, bleek dat dit in 21 van de 34 gevallen een stijging was van minder dan 1 km/uur. Op 13 locaties werd een stijging gevonden variërend tussen de 1 en 11 km/uur. Als we kijken naar de meetlocaties waar een daling werd gevonden, dan zien we bij 32 locaties een gemiddelde snelheidsverlaging van minder dan 1 km/uur. Bij 12 locaties was de gemiddelde snelheid gedaald met 1 km/uur of meer.

In *Bijlage 2* staat een overzicht van die locaties waar in de campagneperiode een lagere gemiddelde snelheid werd gemeten dan tijdens de voormeting. De maximale daling was 4,4 km/uur en werd gemeten op locatie Weert 4. Uit de vergelijking tussen de campagne- en de voormetingen, is geen systematisch verband gevonden tussen belonen en snelheidsverschillen. Daarom kunnen we niet concluderen dat de daling op deze locaties het gevolg was van de campagne: de statistische analyses wezen namelijk op toeval. Bovendien behoorden twee van deze twaalf locaties tot de controlegroep; de gevonden verlaging kan dus niet toegeschreven worden aan de actie. Het is niet bekend of de snelheidsafnamen op deze locaties werden veroorzaakt door andere factoren.

Op een aantal wegen lag de gereden gemiddelde snelheid veel hoger dan de snelheidslimiet, zowel voor als tijdens de campagne. Dit was vooral het geval op 30km/uur-wegen. Het meest extreme voorbeeld is locatie Weert 2. In de voormeting lag de gemiddelde snelheid ongeveer 25 km/uur hoger dan

de limiet, en in de campagnemeting was de gemiddelde snelheid zelfs twee keer zo hoog als de limiet (namelijk hoger dan 65 km/uur). De betreffende meetlocaties staan afgebeeld in *Afbeelding 3.1* en *Afbeelding 3.2*. Als we daar kijken naar de inrichting van de weg, kan worden getwijfeld aan de juistheid van de toegekende snelheidslimiet van 30 km/uur. Omdat er echter geen informatie beschikbaar is over bijvoorbeeld het dwarsprofiel (zoals de breedte van de weg), kan het bestaande wegontwerp niet worden getoetst aan de ontwerprichtlijnen (zie CROW, 2004). Foto's van alle meetlocaties staan in *Bijlage 3*.



Afbeelding 3.1. Foto van meetlocatie Weert 2, rijrichting 1 met een snelheidslimiet van 30 km/uur.



Afbeelding 3.2. Foto van meetlocatie Weert 2, rijrichting 2 met een snelheidslimiet van 30 km/uur

Ook bij locaties Geleen 4, Ittervoort 3, Weert 5, Weert 6 en Weert 8 lag de gemiddelde snelheid flink boven de limiet, namelijk met 10 km/uur of meer. Bij deze locaties lijkt het erop dat de weginrichting automobilisten gemakkelijk in staat stelt om de snelheidslimiet fors te overschrijden. De gehanteerde snelheidslimieten lijken dus niet overeen te komen met een geloofwaardige snelheidslimiet. Dat is overigens een voorzichtige conclusie, omdat op de foto's maar een klein deel van de straten is te zien.

Naast forse snelheidsovertredingen was er ook een aantal locaties waar de gereden snelheid circa 10 km/uur lager lag dan de snelheidslimiet. Al deze locaties hadden 50 km/uur als snelheidslimiet. Twee voorbeelden zijn Venlo1 en Venlo 2. Op meetlocatie Venlo 1 naderden passerende automobilisten een asverspringing in rijrichting 2 (zie *Afbeelding 3.3*). Dit zien we terug in de lagere snelheid (ongeveer 10 km/uur lager dan de snelheidslimiet, zowel in de voor- als in de campagnemeting). Ook op locatie Venlo 2 (rijrichting 1) werd de gereden snelheid beïnvloed door een snelheidsremmer, namelijk een drempel (zie *Afbeelding 3.4*). Andere locaties waar de gemiddelde snelheid mogelijk werd beïnvloed door de inrichting van de weg, zijn Ittervoort 2 (bochtige weg), Stein 1 (asverspringing, kruispunt), Voerendaal 1 (bochtige weg), Voerendaal 2 (kruispunt) en Voerendaal 6 (heuvel op, kruispunt)..



Afbeelding 3.3. Foto van meetlocatie Venlo 1, rijrichting 2 met een snelheidslimiet van 50 km/uur.



Afbeelding 3.4. Foto van meetlocatie Venlo 2, rijrichting 1 met een snelheidslimiet van 50 km/uur.

3.3. Sociale media

In het project zijn ook sociale media ingezet; dit werd uitgevoerd door bureau Oranjewoud. Via Facebook, Twitter en twee speciale campagne-websites konden buurtbewoners de voortgang van de campagne volgen. Daarnaast konden zij elkaar via de sociale media complimenteren bij goed gedrag. Het campagneteam stuurde in totaal 48 berichten (tweets) via Twitter. Het account Belonen in Verkeer (@belonenverkeer) had 22 volgers. De berichten werden door de volgers geretweet, zodat er meer mensen bereikt konden worden. Het is echter niet duidelijk hoeveel mensen er daadwerkelijk bereikt zijn.

Op Facebook waren twee pagina's aangemaakt: een voor de individuele-beloningsactie 'Klaar Over' (www.facebook.com/klaarovernu) en een voor de collectieve-beloningsactie 'Like je Wijk' (www.facebook.com/likejewijknu). Het campagneteam heeft minimaal één keer per dag gereageerd op Facebook. Ook werden foto's geplaatst van mensen die een beloning hadden ontvangen. De Klaar Over-campagne kreeg in totaal 46 Likes, 'Like je Wijk' kreeg er 64. De interactie met wijkbewoners via berichtjes op Facebook bleek beperkt: slechts een klein aantal mensen liet een bericht achter.

Naast Twitter en Facebook waren er ook twee campagnewebsites gemaakt: www.klaar-over.nu en www.like-je-wijk.nl. Deze werden dagelijks bijgewerkt door het campagneteam. Op de website werden onder meer nieuwsberichten geplaatst, achtergrondinformatie en foto's van mensen die een beloning hadden gekregen. Ook het resultaat van de snelheidscontroles stond online: bij de Klaar Over-campagne hielden 1.074 automobilisten zich aan de snelheid, 1.227 automobilisten deden dat niet. Bij 'Like je Wijk' hielden 662 automobilisten zich wel aan de snelheid en 973 niet.

Ook is er aandacht besteed aan de campagne in verschillende regionale kranten en op allerlei regionale websites (zie *Bijlage 4*). Zo publiceerde de regionale radio- en televisiezender L1 op 23 oktober een [artikel op internet](#) over de campagne (L1 Nieuws, 2012).

3.4. Enquête

Tabula Rasa heeft een kleinschalige enquête gehouden onder de buurtbewoners om meningen en achtergrondgegevens van het gedrag te verzamelen. In totaal hebben 62 personen de enquête ingevuld. Hiervan woonden er 51 daadwerkelijk in de campagnewijken. Uit de enquête blijkt dat 35 van deze 51 buurtbewoners bekend waren met de campagne; 12 buurtbewoners waren er niet mee bekend en werden in de enquête meteen verwezen naar de afsluitende pagina. Op deze eerste vraag vulden 4 personen geen antwoord in. Van de 35 buurtbewoners rondde 10 personen de enquête niet af, zodat er uiteindelijk 25 enquêtes overbleven voor de analyse. Om die reden zijn er geen statistische analyses verricht.

Vanwege het geringe aantal respondenten moeten de resultaten van de enquête voorzichtig worden geïnterpreteerd. Om deze reden zullen de resultaten van de enquête ook niet worden gebruikt bij de interpretatie van de resultaten in *Hoofdstuk 4*. Omdat de enquête niet onder een vooraf vastgesteld aantal potentiële respondenten is verspreid, is de non-respons onbekend.

De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 54 jaar (minimum 24 jaar, maximum 77 jaar, standaarddeviatie 13 jaar). Van vier personen was geen leeftijd bekend. In *Tabel 3.4* staan de gegevens over geslacht, leeftijd, rijbewijsbezit en autogebruik van de respondenten. De meesten waren mannen. Alle mensen hadden een rijbewijs en de meesten maakten dagelijks gebruik van de auto. Negen woonden in wijken waar individuele beloningen werden uitgedeeld en zestien in wijken met een collectieve beloning.

Variabele	Frequentie
Geslacht	
Man	19
Vrouw	6
Rijbewijsbezit	
Ja	25
Nee	0
Autogebruik	
Dagelijks	19
Wekelijks	5
Minder dan 1 keer per maand	1

Tabel 3.4. Een beknopt overzicht van de variabelen geslacht, leeftijd, rijbewijsbezit en autogebruik van de 25 respondenten.

Aan de respondenten is onder meer gevraagd hoe zij in aanraking waren gekomen met de campagne. Daarbij konden ze meer dan één antwoord geven. Zeven van hen gaven aan zelf een beloning te hebben ontvangen. Negen mensen waren in aanraking gekomen via de reguliere (lokale) media en vijf via de sociale media (zie *Tabel 3.5*).

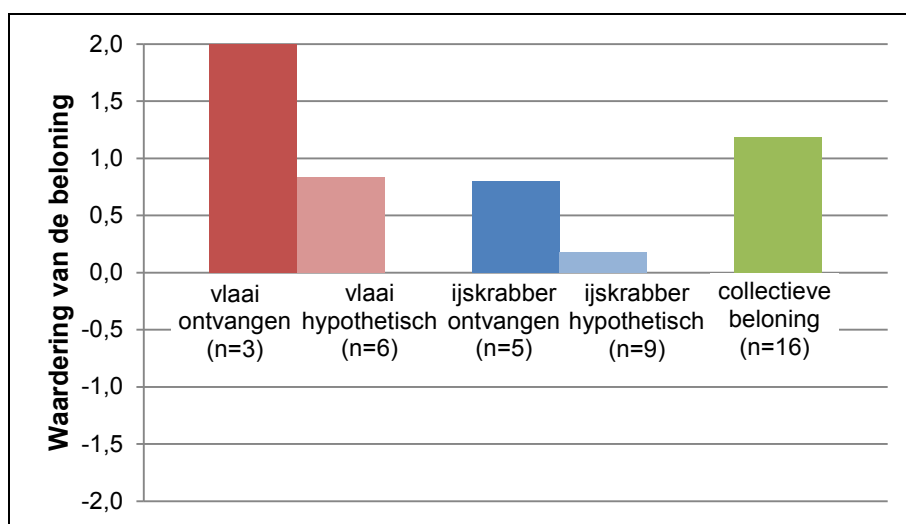
Manier in aanraking gekomen	Frequentie	
	Nee	Ja
Flyer ontvangen	20	5
Poster zien hangen	19	6
Via sociale media	20	5
Via (lokale) media	16	9
Zelf beloning ontvangen	18	7
Via familielid, kennis, etc.	24	1
Familielid, kennis, etc. heeft beloning ontvangen	24	1
Was passagier bij bestuurder die werd beloond	23	2
Anders* (open vraag)	19	6

* Antwoorden waren onder andere 'via de wijkraad', 'ik heb de personen zien staan' of 'via internet'.

Tabel 3.5. De frequentie van de verschillende manieren waarop de 25 respondenten met de campagne in aanraking zijn gekomen. Bij deze vraag konden meerdere opties worden gekozen.

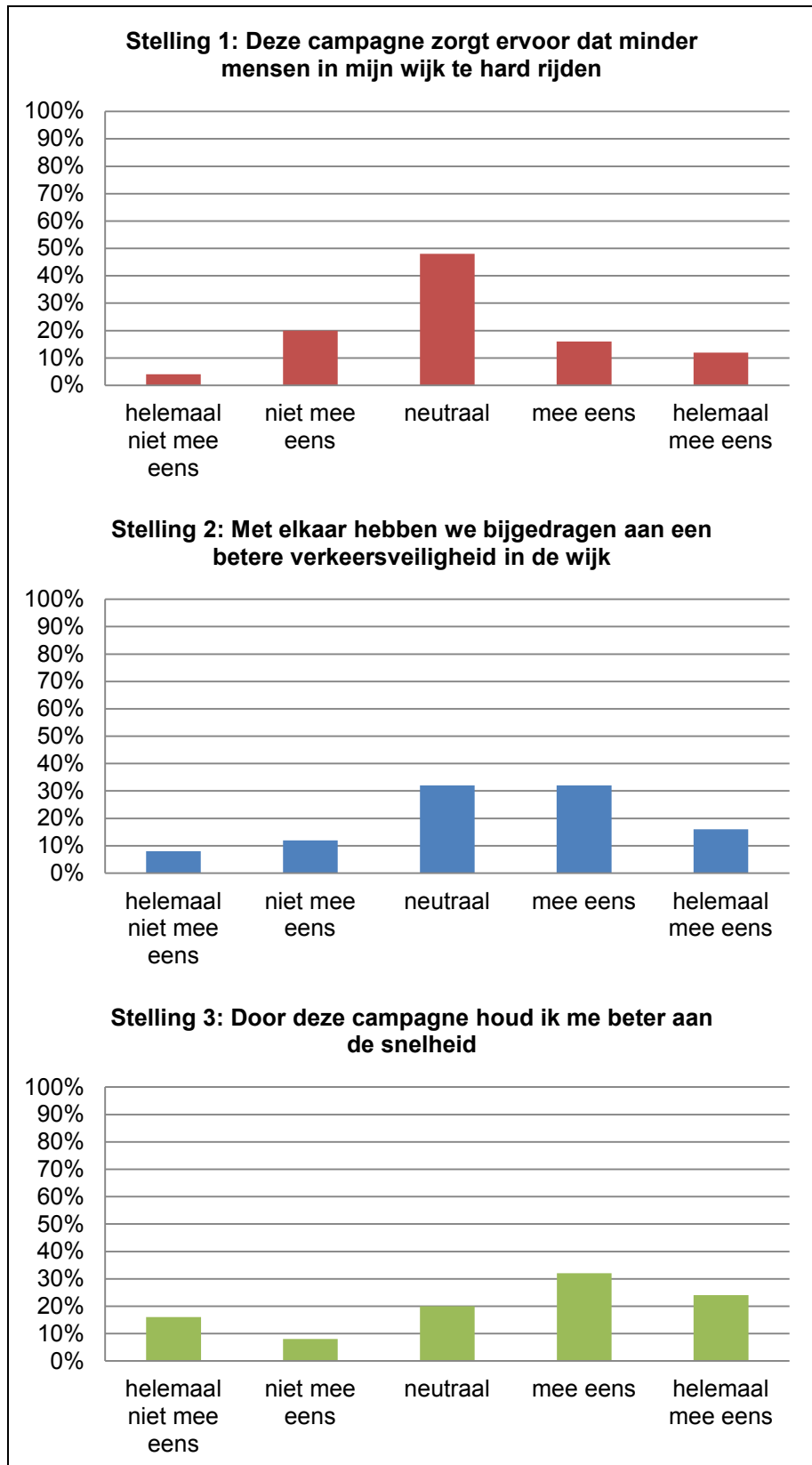
Drie respondenten hadden tijdens de campagne een vlaai ontvangen en vijf een ijskrabber. In totaal zijn dus acht respondenten beloond. Uit *Tabel 3.5* blijkt echter dat maar zeven mensen een beloning hebben ontvangen. Mogelijk bleek uit de vraagstelling niet duidelijk dat met de beloning de vlaai of ijskrabber bedoeld was.

De drie personen die waren beloond met een vlaai, bleken daarover erg enthousiast. Mensen die werden beloond met een ijskrabber, waren iets minder enthousiast (zie *Afbeelding 3.5*). Op een vijfpuntschaal kon men aangeven of men de gekregen beloning 'helemaal niet leuk', 'niet leuk', 'neutraal', 'leuk' of 'heel erg leuk' vonden. Diegenen die tijdens de campagne niet waren beloond, werd ook gevraagd naar de waardering van een vlaai of ijskrabber als beloning. Zij waarden de hypothetische beloning ook positief, maar waren beduidend minder enthousiast dan de diegenen die wel zijn beloond. De zestien respondenten uit de collectieve-beloningswijken is ook gevraagd naar hun mening over de collectieve beloning (een verkeerseducatiepakket of verkeerseducatiematerialen voor de basisschool in de wijk).



Afbeelding 3.5. De waardering van de ontvangen beloning. Respondenten die tijdens de campagne zelf niet waren beloond, werd de vraag voorgelegd wat zij vonden van een vlaai/ ijskrabber als beloning voor goed rijgedrag. Deze waardering is weergegeven met de twee kolommen ' vlaai hypothetisch' en 'ijskrabber hypothetisch'. 'Collectieve beloning' staat voor het verkeerseducatiepakket of -materialen voor de basisschool in de wijk. Op de y-as staat de waarde 2,0 voor 'heel erg leuk', 1,0 voor 'leuk', 0 voor 'neutraal', -1,0 voor 'niet leuk' en -2,0 voor 'helemaal niet leuk'.

Vervolgens kregen de respondenten een aantal stellingen voorgelegd over belonen in het verkeer en verkeersveiligheid. In *Afbeelding 3.6* is weergegeven in hoeverre zij het eens waren met de stellingen. Ongeveer een kwart van deze mensen dacht niet dat de campagne ervoor heeft gezorgd dat minder mensen te hard rijden, terwijl ongeveer 30% dacht van wel. Ook vond bijna de helft dat gezamenlijk is bijgedragen aan een betere verkeersveiligheid in de wijk. Iets meer dan de helft gaf aan zich beter aan de snelheid te houden als gevolg van de campagne.



Afbeelding 3.6. De drie stellingen die aan alle respondenten zijn voorgelegd (N = 25).

Tot slot ging de enquête in op de inzet van sociale media in de campagne. Uit de antwoorden bleek dat 11 respondenten geen gebruikmaken van sociale media, 14 mensen doen dat dagelijks of regelmatig, namelijk Facebook (13), Twitter (9), LinkedIn (9) en Hyves (1). Het merendeel (10) maakt er dagelijks gebruik van. Geen van de personen had echter gebruikgemaakt van de sociale media om zelf iets over de campagne te melden.

4. Conclusie en discussie

4.1. Conclusie

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) heeft in 2012 het initiatief genomen voor het pilotproject *Belonen in het verkeer*. Dat het project na afloop wetenschappelijk geëvalueerd wordt is bijzonder, omdat dergelijke pilotprojecten niet standaard worden geëvalueerd. Resultaten uit dit onderzoek kunnen gebruikt worden bij het vormgeven van een vervolg.

In de Limburgse pilot *Belonen in het verkeer* werden automobilisten beloond als zij zich hielden aan de geldende snelheidslimiet.

Verkeershandhavingsteams voerden snelheidscontroles uit, waarbij bestuurders werden beloond als zij zich aan de snelheidslimiet hielden. De pilot werd uitgevoerd in twaalf wijken: in vier wijken werd een individuele beloning (een vlaai) uitgedeeld, in vier wijken een collectieve beloning (een verkeerseducatiepakket of -materialen voor de basisschool in de wijk). Daarnaast waren er vier wijken waar niets werd uitgedeeld: de controle-groep. De campagne werd ondersteund door de sociale media: op Twitter en Facebook konden berichten worden geplaatst om de campagne onder de aandacht te brengen. Ook zijn er twee campagnewebsites gemaakt. Tijdens de campagneperiode werden in de campagnewijken flyers uitgedeeld bij onder andere scholen en winkels. Gedurende de pilot werden snelheidsmetingen gehouden. Voorafgaand aan de campagneperiode (half oktober 2012 tot half december 2012) is ook een voormeting gehouden. Na afloop werd een kleinschalige enquête uitgevoerd om de achtergronden van gedrag en meningen over de pilot te achterhalen.

De analyses van de snelheidsmetingen lieten zien dat er geen statistisch significante afname in gemiddelde gereden snelheid was als de voor- en campagnemeting met elkaar worden vergeleken. Ook het percentage voertuigen dat de snelheidslimiet overtrad, is niet afgenomen. Verder zijn er geen significante verschillen als de resultaten van de eerste en tweede helft van de campagne met elkaar vergeleken worden. De sociale media zijn nauwelijks gebruikt door de bewoners van de deelnemende wijken.

Gezien deze resultaten concluderen we dat de beloningsacties – anders dan verwacht – geen effecten op het snelheidsgedrag hebben gehad. De vraag is of en hoe dit tegenvallende resultaat te verklaren is.

4.2. Discussie

Tegen de verwachting in lieten de resultaten van de pilot *Belonen in het verkeer* zien dat er tijdens de beloningscampagne in geen van de wijken snelheidsverlagingen zijn geconstateerd. In deze paragraaf gaan we in op mogelijke verklaringen voor deze constatering. Dat doen we aan de hand van richtlijnen die zijn beschreven in de haalbaarheidsstudie *Kansrijkheid van beloningsscenario's in de provincie Limburg* (Goldenbeld & Reurings, 2012). Deze richtlijnen zijn op basis van onderzoek geformuleerd door Hagenzieker (1999; 2005). Een overzicht van deze richtlijnen staat in *Bijlage 5*. De richtlijnen hoeven niet allemaal tegelijk te worden toegepast, maar zijn

te gebruiken als handvatten om een succesvol beloningssysteem uit te werken.

Als we de elementen uit de campagne van deze pilot naast de eerder genoemde richtlijnen voor een succesvol beloningssysteem leggen, dan zien we bijvoorbeeld dat bestuurders, die tijdens de snelheidscontroles het gewenste snelheidsgedrag vertoonden, direct werden beloond. Daarbij werd ook verteld waarom zij werden beloond. Dit is conform een van de richtlijnen. Aan de andere kant kan het zijn dat de collectieve beloning (een verkeerseducatiepakket of verkeerseducatiematerialen voor de basisschool) mogelijk niet iedereen evenveel aansprak. Niet iedere buurtbewoner heeft kinderen, en niet iedereen heeft kinderen op de betreffende school. Daardoor werden de buurtbewoners dus niet zelf (collectief) beloond. Omdat bestuurders die zich aan de snelheidslimiet hielden in de collectieve-beloningswijk ook individueel beloond werden (met een ijskrabber), is het onderscheid tussen de beide campagnes (individueel vs. collectief) mogelijk enigszins vervaagd. Verder zien we dat het gewenste gedrag specifiek en goed meetbaar was, hetgeen ook een van de richtlijnen is. Ook is het van belang dat het gewenste gedrag haalbaar is: iemand die bij eerste poging geen beloning krijgt, moet toch gemotiveerd blijven om een tweede poging te doen. Doordat achteraf bleek dat de kans op een beloning klein was, is hier mogelijk niet aan voldaan. Kortom, de pilot voldeed aan een aantal voorwaarden voor een succesvol beloningssysteem, maar aan een aantal ook niet. Mogelijk ligt hier een deel van de verklaring voor het uitblijven van effecten op het snelheidsgedrag.

Het ROVL heeft er nadrukkelijk voor gekozen om de sociale media in te zetten om wijkbewoners in de campagnewijken te attenderen op de campagne. Er werd relatief minder gebruikgemaakt van de media die bij traditionele campagnes regulier zijn. Uit onderzoek blijkt dat het belangrijk is dat zo'n campagne een grote bekendheid heeft wil deze effect sorteren. De resultaten laten echter zien dat de bewoners uit de wijken nauwelijks gebruik hebben gemaakt van de sociale media. Verder is er in de regionale media regelmatig aandacht geweest voor de campagne. Het is niet bekend hoeveel mensen dit daadwerkelijk heeft bereikt. Het was in de wijk zelf niet duidelijk te zien dat er een beloningcampagne gaande was (bijvoorbeeld door het gebruik van spandoeken boven de weg). Vooral die zichtbaarheid is van belang: als een campagne onvoldoende bekend en zichtbaar is, heeft deze ook niet of nauwelijks effect op gedrag. Op grond van de beschikbare informatie denken wij dat om die reden een duidelijk effect op het snelheidsgedrag is uitgebleven.

Bij de praktische uitvoering kunnen enkele kanttekeningen geplaatst worden die in een vervolgproject verbeterd kunnen worden. Het is goed mogelijk dat een aantal meetlocaties waarschijnlijk wat ongelukkig is gekozen. De precieze locatie kan van invloed zijn geweest op de snelheidsmetingen. Het blijkt dat bestuurders zich op een aantal locaties al aan de snelheidslimiet hielden tijdens de voormeting. Op een aantal meetlocaties zijn bijvoorbeeld erg lage rijsnelheden gemeten (minder dan gemiddeld 30 km/uur op een 50km/uur-weg). In dat geval kon op die betreffende locatie geen effect van een beloning worden gevonden, omdat het gewenste gedrag al vertoond werd. Aan de andere kant zien we ook dat er locaties zijn waar de gemiddelde rijsnelheden hoger lagen dan de snelheidslimiet. Zo werden op een aantal meetlocaties relatief hoge rijsnelheden gevonden (meer dan 40

km/uur op een weg met een snelheidslimiet van 30 km/uur zowel in de voor- als nameting). Dit wijst erop dat de snelheidslimieten op sommige meetlocaties mogelijk erg ongeloofwaardig zijn. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de weginrichting en het wegbeeld van invloed zijn op het (snelheids)gedrag van automobilisten (SWOV, 2012). Het is belangrijk dat de snelheidslimiet op een weg geloofwaardig is; dat wil zeggen dat de snelheidslimiet overeenkomt met het beeld dat de omgeving en de weg oproepen. Als een snelheidslimiet ongeloofwaardig is, wordt het moeilijk om toch het gewenste gedrag te bewerkstelligen (bijvoorbeeld als een weg eruitziet als een 50km/uur-weg, maar in werkelijkheid een snelheidslimiet heeft van 30 km/uur). In die gevallen is het niet realistisch te verwachten dat een beloningsactie effect sorteert. Iets vergelijkbaars blijkt ook uit eerder onderzoek in Zuid-Holland (zie *Paragraaf 1.1* en Van Schagen et al., 2010). Hoewel is geprobeerd meetlocaties te selecteren met weinig doorgaand verkeer, kon niet worden bepaald hoeveel lokaal verkeer de meetlocaties passeerde.

Ten slotte is het goed mogelijk dat de grote tijdsdruk waarmee de pilot moest worden uitgevoerd een rol heeft gespeeld. Daarbij ging het ook nog eens om een nieuwe campagneaanpak waarbij veel verschillende partijen betrokken waren, waaronder een flink aantal enthousiaste vrijwilligers. Al met al was dit een ambitieuze en bepaald complexe pilot.

Literatuur

Aarts, L. & Schagen, I. van (2006). *Driving speed and the risk of road crashes: A review*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 38, nr. 2, p. 215-224.

Aarts, L.T. & Nes, C.N. van (2007). *Een helpende hand bij snelhedenbeleid gericht op veiligheid en geloofwaardigheid; Eerste aanzet voor een beslissingsondersteunend instrument voor veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten*. D-2007-2. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Bolderdijk, J.W. (2011). *Buying people; The persuasive power of money*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen, Groningen.

CROW (2004). *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV) 2004*. Publicatie 110. CROW Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur, Ede.

Goldenbeld, C. & Reurings, M.C.B. (2012). *Kansrijkheid van beloningsscenario's in de provincie Limburg*. D-2012-2. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Hagenzieker, M.P. (1999). *Rewards and road user behaviour. An investigation of the effects of reward programs on safety belt use*. Proefschrift Rijksuniversiteit Leiden, Leiden.

Hagenzieker, M.P. (2005). *Beloning voor veilig rijden*. In: Het Tijdschrift voor de Politie, vol. 66, nr. 10, p. 29-32.

L1 Nieuws (2012). *'Belonen van goed verkeersgedrag slaat aan'*. Geraadpleegd 22 april 2013 op <http://www.l1.nl/nieuws/194335-belonen-van-goed-verkeersgedrag-slaat-aan#.UXe1OMrDB3s>.

Rosén, E., Stigson, H. & Sander, U. (2011). *Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 1, p. 25-33.

ROVL (2012). *Draaiboeken Pilot Belonen in het Verkeer*. Versie 10 oktober 2012.

Samenwerkingsverband Spitsmijden. (2009). *Effecten van belonen in Spitsmijden 2*. Projectbureau Spitsmijden, Leidschendam.

SWOV (2011). *Beloningen voor verkeersveilig gedrag*. Factsheet, februari 2011. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2012). *Naar geloofwaardige snelheidslimieten*. Factsheet, november 2012. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Schagen, I.N.L.G. van, Commandeur, J.J.F., Stipdonk, H.L., Goldenbeld, Ch. et al. (2010). *Snelheidsmetingen tijdens de voorlichtingscampagne 'Hou je aan de snelheidslimiet'*. D-2010-9. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Bijlage 1

Overzicht gemiddelde snelheid per meetlocatie

De gemiddelde snelheid gemeten tijdens de campagneperiode en tijdens de voormeting per locatie per rijrichting.

Locatie	Straatnaam	Limiet (km/uur)	Groep	Rijrichting	Gemiddelde snelheid (km/uur)	
					Campagne	Voormeting
GELEEN 1	Jos Klijnenlaan	50	Individueel	1	52,03	-
GELEEN 1	Jos Klijnenlaan	50	Individueel	2	51,09	-
GELEEN 2	Jos Klijnenlaan	50	Individueel	1	44,64	46,27
GELEEN 2	Jos Klijnenlaan	50	Individueel	2	45,61	46,71
GELEEN 3	Lienaertsstraat	30	Individueel	1	31,79	31,94
GELEEN 3	Lienaertsstraat	30	Individueel	2	25,59	25,89
GELEEN 4	Van Akenstraat	30	Individueel	1	49,62	49,88
GELEEN 4	Van Akenstraat	30	Individueel	2	48,74	47,53
HEERLEN 2	Caumerweg	50	Individueel	1	46,02	46,37
HEERLEN 2	Caumerweg	50	Individueel	2	41,41	41,75
HEERLEN 3	Keerweg	30	Individueel	1	37,57	37,97
HEERLEN 3	Keerweg	30	Individueel	2	33,69	34,14
HEERLEN 4	Vullingsweg	30	Individueel	1	30,20	29,82
HEERLEN 4	Vullingsweg	30	Individueel	2	26,35	25,01
ITTERVOORT 1	Brigittastraat	50	Collectief	1	48,35	48,56
ITTERVOORT 1	Brigittastraat	50	Collectief	2	46,27	44,59
ITTERVOORT 2	Margarethastraat	50	Collectief	1	39,57	40,13
ITTERVOORT 2	Margarethastraat	50	Collectief	2	38,34	38,25
ITTERVOORT 3	Bosserstraat	30	Collectief	1	42,21	42,35
ITTERVOORT 3	Bosserstraat	30	Collectief	2	41,65	41,28
ITTERVOORT 4	Begoniastraat	30	Collectief	1	34,75	34,98
ITTERVOORT 4	Begoniastraat	30	Collectief	2	30,61	29,63
MAASTRICHT 1	Baron van Hovellstraat	30	Collectief	1	34,61	34,84
MAASTRICHT 1	Baron van Hovellstraat	30	Collectief	2	31,77	31,25
MAASTRICHT 2	Heugemerweg	30	Collectief	1	31,18	31,94
MAASTRICHT 2	Heugemerweg	30	Collectief	2	27,17	28,14
MAASTRICHT 3	Bloemenweg	30	Collectief	1	38,67	40,53
MAASTRICHT 3	Bloemenweg	30	Collectief	2	28,80	32,41
MAASTRICHT 4	Baron van Hovellstraat	30	Collectief	1	27,79	28,57
MAASTRICHT 4	Baron van Hovellstraat	30	Collectief	2	21,79	22,45
STEIN 1	Kapelaan Berixstraat	50	Controle	1	41,62	41,92
STEIN 1	Kapelaan Berixstraat	50	Controle	2	34,46	33,97
STEIN 2	Weg van Elsloo naar Groot Meers	50	Controle	1	47,51	47,08
STEIN 2	Weg van Elsloo naar Groot Meers	50	Controle	2	41,20	40,02
STEIN 4	Kerkstraat	30	Controle	1	31,83	-
STEIN 4	Kerkstraat	30	Controle	2	27,75	-
TEGELEN 1	Grotestraat	50	Controle	1	44,46	43,68
TEGELEN 1	Grotestraat	50	Controle	2	45,45	44,06

Locatie	Straatnaam	Limiet (km/uur)	Groep	Rijrichting	Gemiddelde snelheid (km/uur)	
					Campagne	Voormeting
TEGELEN 2	Industriestraat	50	Controle	1	43,46	44,12
TEGELEN 2	Industriestraat	50	Controle	2	41,14	41,89
TEGELEN 3	Gasthuistraat	30	Controle	1	39,60	40,44
TEGELEN 3	Gasthuistraat	30	Controle	2	37,12	38,52
VALKENBURG 1	Geulhemmerweg	50	Collectief	1	56,15	55,89
VALKENBURG 1	Geulhemmerweg	50	Collectief	2	52,91	52,23
VALKENBURG 3	Langen Akker	30	Collectief	1	32,01	32,24
VALKENBURG 3	Langen Akker	30	Collectief	2	25,87	25,24
VALKENBURG 4	Slakweg	30	Collectief	1	29,97	30,03
VALKENBURG 4	Slakweg	30	Collectief	2	27,68	27,07
VENLO 1	Glazenapstraat	50	Individueel	1	48,32	49,74
VENLO 1	Glazenapstraat	50	Individueel	2	38,81	40,32
VENLO 2	Mulgauwsingel	50	Individueel	1	35,94	36,57
VENLO 2	Mulgauwsingel	50	Individueel	2	29,24	25,55
VENLO 3	Tiglienstraat	30	Individueel	1	35,40	36,27
VENLO 3	Tiglienstraat	30	Individueel	2	32,83	32,76
VENLO 4	Brachterweg	30	Individueel	1	31,88	32,82
VENLO 4	Brachterweg	30	Individueel	2	28,87	24,39
VOERENDAAL 1	Hongerbeekstraat	50	Individueel	1	32,14	31,85
VOERENDAAL 1	Hongerbeekstraat	50	Individueel	2	17,71	17,72
VOERENDAAL 2	Lambrechtsstraat	50	Individueel	1	35,03	35,27
VOERENDAAL 2	Lambrechtsstraat	50	Individueel	2	28,48	27,55
VOERENDAAL 3	Kunostraat	30	Individueel	1	29,23	28,53
VOERENDAAL 3	Kunostraat	30	Individueel	2	28,30	27,17
VOERENDAAL 5	Klimmenderstraat	50	Controle	1	48,95	49,56
VOERENDAAL 5	Klimmenderstraat	50	Controle	2	50,21	50,46
VOERENDAAL 6	Schoolstraat	50	Controle	1	28,80	28,66
VOERENDAAL 6	Schoolstraat	50	Controle	2	27,95	27,36
VOERENDAAL 8	Achterbunderstraat	30	Controle	1	37,54	36,81
VOERENDAAL 8	Achterbunderstraat	30	Controle	2	36,29	34,95
WEERT 1	De Burcht	50	Collectief	1	45,85	48,84
WEERT 1	De Burcht	50	Collectief	2	44,17	46,10
WEERT 2	Floralaan	30	Collectief	1	66,49	55,09
WEERT 2	Floralaan	30	Collectief	2	66,40	54,70
WEERT 3	Vrakkerstraat	30	Collectief	1	37,51	33,06
WEERT 3	Vrakkerstraat	30	Collectief	2	36,42	30,95
WEERT 4	Boshovenweg	30	Collectief	1	33,00	36,87
WEERT 4	Boshovenweg	30	Collectief	2	29,15	33,55
WEERT 5	Achtersestraat	30	Controle	1	41,44	42,40
WEERT 5	Achtersestraat	30	Controle	2	38,05	39,17
WEERT 6	Middelstraat	30	Controle	1	41,76	41,88
WEERT 6	Middelstraat	30	Controle	2	37,97	37,69
WEERT 8	Tromplaan	30	Controle	1	43,63	43,70
WEERT 8	Tromplaan	30	Controle	2	43,84	43,24

Bijlage 2

Overzicht meetlocaties met snelheidsverlaging

Onderstaande tabel presenteert alleen de meetlocaties waarin een afname in gemiddelde snelheid werd gevonden. Zoals te zien is, varieert de afname in snelheid. Op locatie Weert 4 is een afname te zien van wel 10 tot 13%, terwijl op locatie Heerlen 3 de afname ongeveer 1 tot 1,3% is.

Locatie	Straatnaam	Limiet (km/uur)	Groep	Rij-richting	Gemiddelde snelheid (km/uur)		Snelheidsverschil t.o.v. voormeting	
					Campagne	Voormeting	km/uur	%
WEERT 4	Boshovenweg	30	Collectief	2	29,2	33,6	-4,40	-13,11
WEERT 4	Boshovenweg	30	Collectief	1	33,0	36,9	-3,87	-10,50
MAASTRICHT 3	Bloemenweg	30	Collectief	2	28,8	32,4	-3,61	-11,14
WEERT 1	De Burcht	50	Collectief	1	45,9	48,8	-2,99	-6,12
WEERT 1	De Burcht	50	Collectief	2	44,2	46,1	-1,93	-4,19
MAASTRICHT 3	Bloemenweg	30	Collectief	1	38,7	40,5	-1,86	-4,59
GELEEN 2	Jos Klijnenlaan	50	Individueel	1	44,6	46,3	-1,63	-3,52
VENLO 1	Glazenapstraat	50	Individueel	2	38,8	40,3	-1,52	-3,77
VENLO 1	Glazenapstraat	50	Individueel	1	48,3	49,7	-1,42	-2,85
TEGELEN 3	Gasthuistraat	30	Controle	2	37,1	38,5	-1,40	-3,63
WEERT 5	Achtersestraat	30	Controle	2	38,1	39,2	-1,12	-2,86
GELEEN 2	Jos Klijnenlaan	50	Individueel	2	45,6	46,7	-1,10	-2,35
MAASTRICHT 2	Heugemerweg	30	Collectief	2	27,2	28,1	-0,98	-3,48
WEERT 5	Achtersestraat	30	Controle	1	41,4	42,4	-0,95	-2,24
VENLO 4	Brachterweg	30	Individueel	1	31,9	32,8	-0,94	-2,86
VENLO 3	Tiglienstraat	30	Individueel	1	35,4	36,3	-0,87	-2,40
TEGELEN 3	Gasthuistraat	30	Controle	1	39,6	40,4	-0,84	-2,08
MAASTRICHT 4	Baron van Hovellstraat	30	Collectief	1	27,8	28,6	-0,78	-2,73
TEGELEN 2	Industriestraat	50	Controle	2	41,1	41,9	-0,75	-1,79
MAASTRICHT 2	Heugemerweg	30	Collectief	1	31,2	31,9	-0,75	-2,35
TEGELEN 2	Industriestraat	50	Controle	1	43,5	44,1	-0,66	-1,50
MAASTRICHT 4	Baron van Hovellstraat	30	Collectief	2	21,8	22,5	-0,66	-2,94
VENLO 2	Mulgauwsingel	50	Individueel	1	35,9	36,6	-0,63	-1,72
VOERENDAAL 5	Klimmenderstraat	50	Controle	1	49,0	49,6	-0,61	-1,23
ITTERVOORT 2	Margarethastraat	50	Collectief	1	39,6	40,1	-0,55	-1,37
HEERLEN 3	Keerweg	30	Individueel	2	33,7	34,1	-0,45	-1,32
HEERLEN 3	Keerweg	30	Individueel	1	37,6	38,0	-0,40	-1,05
HEERLEN 2	Caumerweg	50	Individueel	1	46,0	46,4	-0,35	-0,75
HEERLEN 2	Caumerweg	50	Individueel	2	41,4	41,8	-0,34	-0,81
STEIN 1	Kapelaan Berixstraat	50	Controle	1	41,6	41,9	-0,30	-0,72

Locatie	Straatnaam	Limiet (km/uur)	Groep	Rij- richting	Gemiddelde snelheid (km/uur)		Snelheidsverschil t.o.v. voormeting	
					Campagne	Voormeting	km/uur	%
GELEEN 3	Lienaertsstraat	30	Individueel	2	25,6	25,9	-0,29	-1,12
GELEEN 4	Van Akenstraat	30	Individueel	1	49,6	49,9	-0,26	-0,52
VOERENDAAL 5	Klimmenderstraat	50	Controle	2	50,2	50,5	-0,25	-0,50
VOERENDAAL 2	Lambrechtsstraat	50	Individueel	1	35,0	35,3	-0,25	-0,71
MAASTRICHT 1	Baron van Hovellstraat	30	Collectief	1	34,6	34,8	-0,24	-0,69
VALKENBURG 3	Langen Akker	30	Collectief	1	32,0	32,2	-0,24	-0,74
ITTERVOORT 4	Begoniastraat	30	Collectief	1	34,8	35,0	-0,23	-0,66
ITTERVOORT 1	Brigittastraat	50	Collectief	1	48,4	48,6	-0,21	-0,43
GELEEN 3	Lienaertsstraat	30	Individueel	1	31,8	31,9	-0,16	-0,50
ITTERVOORT 3	Bosserstraat	30	Collectief	1	42,2	42,4	-0,15	-0,35
WEERT 6	Middelstraat	30	Controle	1	41,8	41,9	-0,12	-0,29
WEERT 8	Tromplaan	30	Controle	1	43,6	43,7	-0,07	-0,16
VALKENBURG 4	Slakweg	30	Collectief	1	30,0	30,0	-0,06	-0,20
VOERENDAAL 1	Hongerbeekstraat	50	Individueel	2	17,7	17,7	0,00	0,00

Bijlage 3

Overzicht van het beeldmateriaal per meetlocatie

Hieronder is een overzicht opgenomen van het beeldmateriaal per meetlocatie. Van elke meetlocatie is een foto per rijrichting gegeven. De foto's zijn gemaakt door Grontmij.

Meetlocatie

GELEEN 1

Rijrichting 1



Rijrichting 2



GELEEN 2



GELEEN 3



GELEEN 4



Meetlocatie

HEERLEN 1

Rijrichting 1



Rijrichting 2



HEERLEN 2



HEERLEN 3



HEERLEN



ITTERVOORT 1



Meetlocatie

Rijrichting 1

Rijrichting 2

ITTERVOORT 2



ITTERVOORT 3



ITTERVOORT 4



MAASTRICHT 1



MAASTRICHT 2



Meetlocatie

MAASTRICHT 3

Rijrichting 1



Rijrichting 2



MAASTRICHT 4



STEIN 1



STEIN 2



STEIN 3



Meetlocatie

STEIN 4

Rijrichting 1



Rijrichting 2



TEGELEN 1



TEGELEN 2



TEGELEN 3



TEGELEN 4



Meetlocatie

VALKENBURG 1

Rijrichting 1



Rijrichting 2



VALKENBURG 2



VALKENBURG 3



VALKENBURG 4



VENLO 1



Meetlocatie

VENLO 2

Rijrichting 1



Rijrichting 2



VENLO 3



VENLO 4



VOERENDAAL 1



VOERENDAAL 2



Meetlocatie

Rijrichting 1

Rijrichting 2

VOERENDAAL 3



VOERENDAAL 4



VOERENDAAL 5



VOERENDAAL 6



VOERENDAAL 7



Meetlocatie

VOERENDAAL 8

Rijrichting 1



Rijrichting 2



WEERT 1



WEERT 2



WEERT 3



WEERT 4



Meetlocatie

Rijrichting 1

Rijrichting 2

WEERT 5



WEERT 6



WEERT 7



WEERT 8



Bijlage 4

Overzicht van media-aandacht rondom de pilot

Hieronder is een zo volledig mogelijk overzicht opgenomen van allerlei media-aandacht rondom het pilotproject *Belonen in het verkeer* inclusief een aantal voorbeelden van deze media-aandacht. Het overzicht bevat media-activiteiten uitgesplitst per gemeente alsook artikelen en interviews in regionale en landelijke media. De gegevens in het overzicht zijn aangeleverd door het ROVL.

Voorbeelden van media-aandacht

Berichtgeving op de website van de regionale radio- en televisiezender L1.
Bron: <http://www.l1.nl/nieuws/194335-belonen-van-goed-verkeersgedrag-slaat-aan#.UXe1OMrDB3s>; geraadpleegd 22 april 2013.



23 oktober 2012 ————— stuur door: 



'Belonen van goed verkeersgedrag slaat aan'

Het experiment om goede automobilisten te belonen, in plaats van alleen slechte automobilisten te bestraffen, slaat aan.

De meeste autobestuurders reageren positief en blij verrast op de beloning. Dat meldt de provincie over een campagne van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg.

In 8 Limburgse gemeenten is vorige week het proefproject 'Belonen in het verkeer' van start gegaan. Daarbij worden automobilisten in 30 km-zones acht weken lang gecontroleerd. Ze worden ter plekke beloond als ze zich aan de snelheid houden.

Gedeputeerde Erik Koppe en het campagneteam delen woensdag vlaaien uit aan automobilisten in de Maastrichtse wijk Heugemerveld. Dan worden ook de eerste resultaten van het experiment bekendgemaakt.

Berichtgeving op de website van de gemeente Voerendaal. Bron:
<http://www.voerendaal.nl/sitemap/page.asp?action=cnewsdet&pageid=&nid=4955&page=%20-%20Archief>; geraadpleegd 22 april 2013.

Home Actueel Het Loket Ontdek Voerendaal Bestuur & Organisatie Visie 2018 Contact

voerendaal

gemeente
voerendaal



Lees voor

\ 25/10/2012 - Automobilisten niet beboeten, maar belonen

Op 15 oktober startte in 8 Limburgse gemeentes de pilot Belonen in het verkeer. Door middel van 2 verschillende campagnes worden automobilisten in 30 km-zones 8 weken lang gecontroleerd en ter plekke beloond als ze zich aan de juiste snelheid houden. Bij 4 wijken verdienen de bewoners van de wijk samen een beloning als de snelheid in de wijk daalt. Bij 4 andere wijken verdienen automobilisten een vlaai als ze bij controle niet te hard rijden. Met de pilots wordt onderzocht in hoeverre het belonen kansen biedt om de gereden snelheden in de wijk te laten dalen. Om het effect in beeld te brengen, worden de snelheden in de wijken en in een aantal controlewijken gemeten.

Inhoud pilot

Het ROVL heeft een studie laten uitvoeren naar de kansen die belonen in het verkeer biedt om het gewenste gedrag (het houden aan de snelheidslimiet) te bereiken in plaats van het uitdelen van straffen. Uit deze studie blijkt dat belonen vanuit een wijkgerichte aanpak kansen biedt. Reden om dit in een pilot in de praktijk te onderzoeken. Er zijn twee verschillende campagnes ontwikkeld. De campagne 'Like je wijk' gaat voor 4 wijken uit van een collectieve beloning die de hele wijk kan verdienen als doelen ten aanzien van de gereden snelheid in de wijk gehaald worden. In hoeverre de doelen behaald zijn, wordt wekelijks via een eigen website teruggekoppeld. De campagne 'Klaar Over' richt zich op een individuele beloning voor automobilisten die zich aan de snelheid houden. Zij ontvangen na een staandhouding een vlaai. Om de mensen in de wijken op de campagnes te attenderen wordt gebruik gemaakt van de twee campagnewebsites, Twitter en Facebook. De campagnes worden ook onder de aandacht gebracht door de medewerking van vrijwilligers, wijk- en buurtorganisaties en VVN-ers.

De deelnemende wijken

Kluis & Geleen-Zuid (Geleen), Op de Heide (Venlo), Kunrade (Voerendaal), Heerlerbaan-Oost (Heerlen), Boshoven (Weert), Ittervoort (Leudal), Berg (Valkenburg) en Heugemerveld (Maastricht).

Initiatief

Het ROVL (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg) is een onafhankelijk bestuursorgaan dat in opdracht van de Provincie Limburg werkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid in Limburg. Het ROVL streeft naar nul slachtoffers in het verkeer en heeft dit streven omvat in een nieuwe kijk op verkeersveiligheid: Maak van de Nul een Punt (zie maakvandenuleenpunt.nl). De standaardinstrumenten om verkeersveiligheid te bevorderen zijn meestal gerelateerd aan regel- en wetgeving. Het gewenst gedrag wordt min of meer afgedwongen. Het ROVL ziet veel meer heil in verleiden. Hoe kunnen we elkaar verleiden tot vriendelijk verkeersgedrag en hoe kunnen we dat ook belonen? Met de pilot wil het ROVL bereiken dat weggebruikers door goed gedrag een leuke beloning kunnen verdienen.

Informatie

De campagnesites:

www.klaar-over.nu en www.like-je-wijk.nu

www.facebook.com/likejewijknu

www.facebook.com/klaarovernu

twitter #likejewijk #klaarover

Berichtgeving op de website van Dagblad De Limburger. Bron:
<http://www.limburger.nl/article/20121110/REGIONIEUWS06/121119463/1030>; geraadpleegd 23 april 2013.

The screenshot shows the website 'De Limburger' with a navigation bar at the top containing links for 'ABONNEREN', 'DIGITAAL', 'VASTELAOVEND', 'UITAGENDA', 'REIZEN', and 'VACATURES'. Below the navigation bar is the website's logo and a sub-header 'Limburgs Dagblad'. A secondary navigation bar includes 'Voorpagina', 'Regio', 'Sport Regio', 'Sport Algemeen', 'Algemeen', 'Column', and 'Cultu'. A third navigation bar lists 'Digitale Krant', 'Mobiel', 'RSS', 'Nieuwsbrief', 'Tip ons!', 'Lezersservice', 'Abonneren', and 'Sitema'. The main content area features the article title 'Ijskrabber voor 'brave' automobilisten' with a sub-headline: 'Bij snelheidscontroles in Berg en Terblijt worden hardrijders niet bekeurd, maar krijgen automobilisten die zich aan de regels houden juist een ijskrabber cadeau.' The article is attributed to 'Berg en Terblijt' and 'Van onze verslaggever'. A short text snippet follows, describing a provincial project to reward good driving behavior. At the bottom of the article snippet, it states 'Gepubliceerd op: 10.11.12 12:00, laatste update: 10.11.12 12:04'. To the right of the article title are options to 'Print' and 'Tip een vriend', and a social media sharing section with icons for various platforms.

Overzicht van media-activiteiten

Voerendaal

- 18-10-2012: mail van buurtvereniging Kundesjheem aan leden buurtvereniging
- 25-10-2012: artikel op website Gemeente Voerendaal, zie <http://www.voerendaal.nl/sitemap/page.asp?action=cnewsdet&pageid=&nid=4955&page=-> - Archief
- 25-10-2012: plaatsing artikel in Heraldt, digitale nieuwsbrief Brede school Cortemich
- Nieuwsberichten op de website van de buurtvereniging Kundesjheem: <http://www.kundesjheem.nl/nieuws.html>
- Artikel in OnderOns (huis-aan-huisblad voor de gemeente Voerendaal) jaargang 51 nummer 603 november 2012
- Artikel in Magazine van Voerendaal nummer 16 december 2012
- 26-11-2012: artikel Limburg-Parkstad Dichtbij

Heerlen

- 30-10-2012: plaatsing artikel in Courier, wijkblad Heerlerbaan, pagina 21

- 26-11-2012: bericht website gemeente Heerlen
<http://www.heerlen.nl/Pub/Home/Home-Nieuwsberichten/Home-Nieuwsberichten-BenO/nieuwsberichten-BO-2012/Pilot-Heerlerbaan-Belonen-in-het-verkeer.html>

Sittard-Geleen

- 16-10-2012: artikel op Sittard dichtbij
<http://www.dichtbij.nl/sittard/112/artikel/2510564/geen-boete-maar-vlaai.aspx>
- 16-10-2012: artikel op Sittard-Geleen nieuws http://sittard-geleen.nieuws.nl/89582/automobilisten_geen_boete_maar_een_vlaai
- 19-10-2012: bericht op Buurtlink
<http://www.buurtlink.nl/6166GX/geleen/Reuverbeek/5051483/Belonen++in+hets+verkeer+!!!!>
- 24-10-2012: artikel op Sittard-Geleen nieuws <http://sittard-geleen.nieuws.nl/90793>
- Artikel op website VVN Sittard-Geleen-Born <http://www.vvn-sgb.com/90859741>
- December 2012 artikel in wijkblad "t Platform (Geleen Zuid en De Kluis)
<http://www.geleenzuid.nl/PDF/Wijkkrantdec2012%20nr%2016.pdf>

Maastricht

- 23-10-2012, 11-12-2012: artikel op website buurtraad Heugemerveld:
<http://www.heugemerveld.nl/category/alle-berichten/verkeer/>
- 02-11-2012: artikel Maastricht aktueel
<http://www.maastrichtaktueel.nl/automobilist-blij-met-beloning-plaats-van-straf/>
- Tekenwedstrijd basisschool de Poort

Leudal

- 16-10-2012: artikel website gemeente Leudal
<http://www.leudal.nl/index.php?pagid=400&stukid=30807>
- 16-10-2012: artikel Limburg-midden dichtbij
<http://www.dichtbij.nl/limburg-midden/regio/artikel/2868816/pilot-belonen-in-het-verkeer-in-ittervoort.aspx>
- 18-10-2012: artikel website drimble
<http://drimble.nl/regio/limburg/roermond/11276272/pilot-belonen-in-het-verkeer-in-ittervoort.html>
- 16-11-2012: aandacht op 3ML (lokale TV zender)
<http://www.3ml.nl/gemist.php?id=2495>. Het fragment start bij 27.59 minuten
- 28-11-2012: artikel website gemeente leudal
<http://www.leudal.nl/index.php?mediumid=1&pagid=400&stukid=31583>
- 29-11-2012: artikel website Drimble
<http://drimble.nl/regio/limburg/roermond/12139872/enquete-belonen-in-het-verkeer-like-je-wijk.html>
- Tekenwedstrijd Basisschool de Schakel

Valkenburg

- 11-10-2012: besproken in Kernteamoverleg Berg en Terblijt
- 26-10-2012: artikel kernoverleg Berg en Terblijt
- november 2012: artikel website gemeente Valkenburg
http://www.valkenburg.nl/actueel/nieuws_41411/item/verkeersveiligheids-campagne-alike-je-wijka_16745.html
- 10-11-2012: artikel Dagblad de Limburger
<http://www.limburger.nl/article/20121110/REGIONIEUWS06/121119463/1030>

Venlo

- 26-10-2012: opnames omroep Venlo
<http://www.youtube.com/watch?v=jKEI8991gaA>

Weert

- 16-10-12: website Weertdegekste artikel
<http://www.weertdegekste.nl/blog/2012/10/vlaai-voor-non-snelheidsovertreders/>
- Berichten op facebookpagina mijnstraatjouwstraat.nl
www.facebook.com/msjsweert/timeline?filter=1
- 16-10-2012: artikel AD
<http://www.ad.nl/ad/nl/1006/Auto/article/detail/3332570/2012/10/16/Rustige-Limburgse-rijder-beloond-met-stukje-vlaai.dhtml>
- 31-10-2012: artikel in Gemeentewijzer Weert
<http://www.weert.nl/Downloads/Gemeentewijzer/Gemeentewijzer%202012%20nr.%20791%20-%2031%20okt.pdf>

Websites

- VVN: <http://www.veiligverkeernederland.nl/limburg/node/191027>
- Socialned: <http://www.socialned.nl/let-the-games-begin-4/>
- Letselschade: <http://www.letselschade.nl/verkeersveiligheid/aantal-letselschade-zaken-door-verkeersongevallen-verminderen-door-het-geven-van-een-vlaai/>
- Nujj.nl: <http://www.nujj.nl/verkeer/rustige-limburgse-rijder-beloond-met-stukje-vlaai.19533497.lynkx>
- Foknieuws: <http://frontpage.fok.nl/nieuws/567820/1/1/50/vlaai-voor-rustige-rijders-limburg.html>
- Regionieuws Zuid-Limburg: <http://nieuws.zuidlimburg.nl/blog/vlaai-voor-trage-automobilisten.html>
- Provincie Limburg:
http://www.limburg.nl/Actueel/Nieuws_en_persberichten/2012/Oktober_2012/Automobilist_blij_met_beloning_in_plaats_van_straf
- ROVL diversen in archief

Artikelen

- 16-10-2012: L1.nl <http://www.l1.nl/nieuws/193578-vlaai-voor-trage-automobilisten>
- 16-10-2012: Telegraaf papier en online

- 16-10-2012: Volkskrant papier en online <http://www.letselschade.nl/verkeersveiligheid/aantal-letselschade-zaken-door-verkeersongevallen-verminderen-door-het-geven-van-een-vlaai/>
- 16-10-2012: Verkeerskunde <http://verkeerskunde.nl/limburg-deelt-vlaaien-uit-voor-verkeersveilig.29749.lynkx>
- 16-10-2012: artikel verkeersnet
- 16-10-2012: BNR <http://www.bnr.nl/radio/bnr-nationale-autoshow/862048-1210/lekkernij-voor-rustige-automobilist-in-limburg>
- 16-10-2012: artikel Spitsnieuws <http://www.spitsnieuws.nl/archives/binnenland/2012/10/vlaai-voor-netjes-rijden>
- 16-10-2012: artikel Metronieuws
- 17-10-2012: Dagblad de Limburger/ Limburgs Dagblad
- 18-10-2012: Dagblad de Limburger/Limburgs Dagblad
- 22-10-2012: artikel in verkeersnet
- 23-10-2012: L1 website <http://www.l1.nl/nieuws/194335-belonen-van-goed-verkeersgedrag-slaat-aan>
- 26-10-2012: Binnenlands Bestuur
- 10-11-2012: Limburgs Dagblad
- 04-12-2012: kwartaalblad #mvd01.

Interviews

- 16-10-2012: NOS, Radio2, ANP
- 17-10-2012: L1 <http://www.youtube.com/watch?v=Auk9ESbzR0w>
- 23-10-2012: TV Weert
- 24-10-2012: TV Maastricht http://www.youtube.com/watch?v=8rEia_E1sNA
- 26-10-2012: Omroep Venlo

Bijlage 5

Voorwaarden voor het succesvol toepassen van beloningssystemen

De tekst hieronder is afkomstig uit het rapport van Goldenbeld & Reurings (2012) en is gebaseerd op Hagenzieker (1999; 2005).

- Men moet het gevoel hebben dat de beloning afhankelijk is van het eigen vertoonde gedrag.
- Gebruik directe, onmiddellijke beloningen; deze kunnen worden aangevuld met een loterijstelsel met een kans op een beloning.
- Zorg dat de te verkrijgen beloningen door de deelnemers aantrekkelijk gevonden worden.
- Beloningen hoeven niet heel groot te zijn om effect te sorteren. Ze moeten groot genoeg zijn om een gedragsverandering te induceren, maar niet zo groot dat dit de enige 'motivator' is voor het gewenste gedrag.
- De kans op een beloning moet voor iedereen gelijk zijn (of als gelijk worden beschouwd). Degenen die geen beloning krijgen moeten dit niet oneerlijk vinden, en degene die het wel krijgen, moeten vinden dat zij dit rechtmatig verkregen hebben.
- De beloning hoeft niet steeds gegeven te worden.
- Het moet duidelijk zijn waarom, wanneer en hoe men een beloning kan krijgen.
- Het gewenste gedrag moet specifiek en goed meetbaar zijn.
- Het gewenste gedrag moet haalbaar zijn. Indien men bij een eerste poging geen beloning krijgt, moet toch de motivatie blijven bestaan om bij de tweede poging een beloning te verkrijgen.
- Het beloningssysteem moet progressief zijn, dus indien men meer successen behaalt, krijgt men een grotere beloning.
- Informatie over het beloningsprogramma moet niet enkel gaan over de beloning, maar ook over de persoonlijke relevantie ('winst') voor de persoon zelf, zoals zijn eigen veiligheid.
- Het is belangrijk dat men ziet dat anderen beloond worden.
- Het gedrag moet regelmatig gecontroleerd worden.
- Geef snelle en duidelijke terugkoppeling over het gedrag en de vorderingen ten opzichte van gestelde doelen. Dit versterkt de effecten.
- De beloning hoeft niet groot te zijn; een reële beloningskans is belangrijker.
- De beloning moet goed passen naast handhaving door de politie.
- Het beloningsprogramma heeft herhaling nodig als het gaat om langetermijneffecten.