

A group of children wearing helmets and high-visibility vests are riding bicycles on a street. The background shows parked cars and other people, suggesting a busy urban environment. The children are smiling and looking towards the camera.

Mobiliteitsatelier

7 september 2022



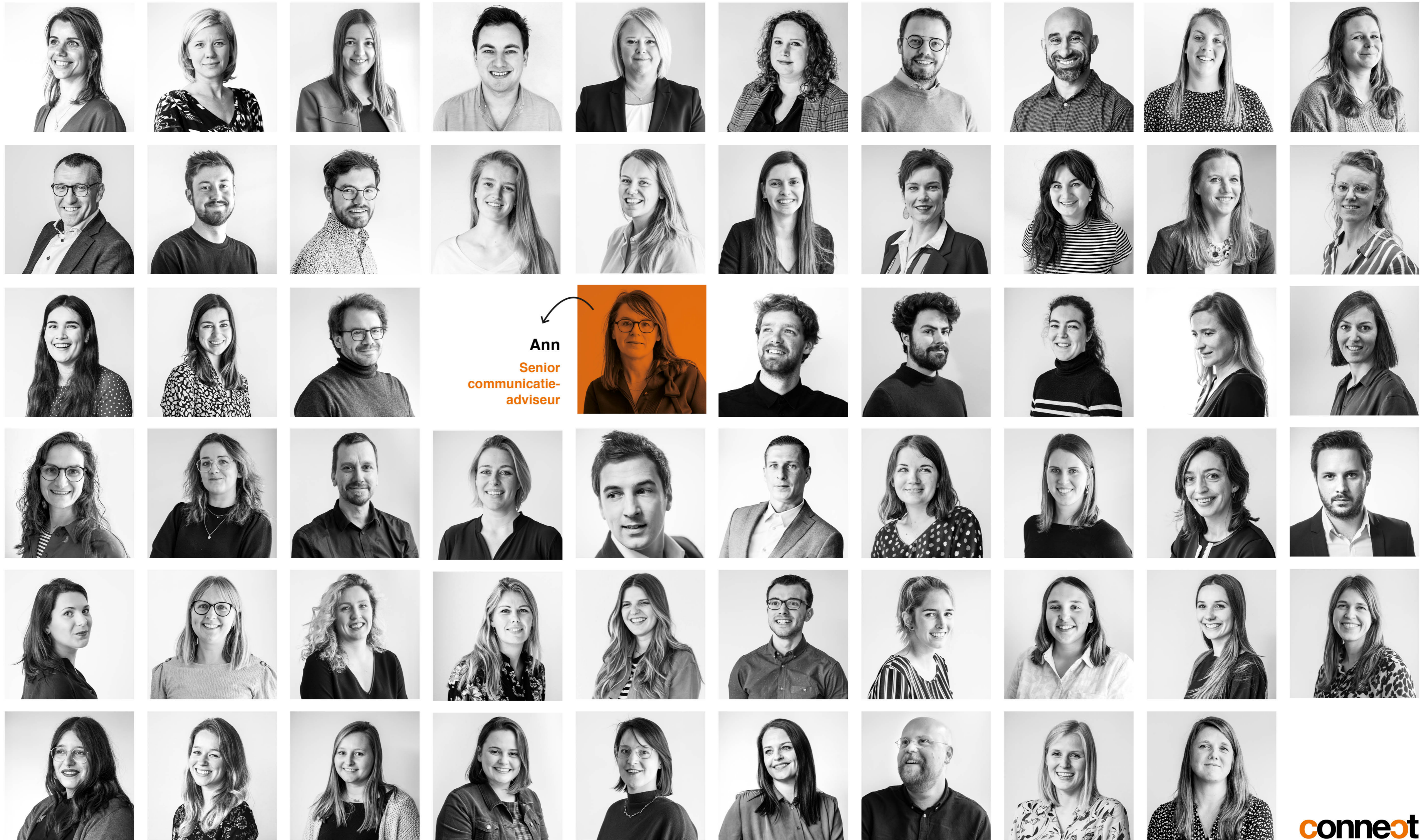
Vervoerregio
LIMBURG



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

#9





Ann
Senior
communicatie-
adviseur

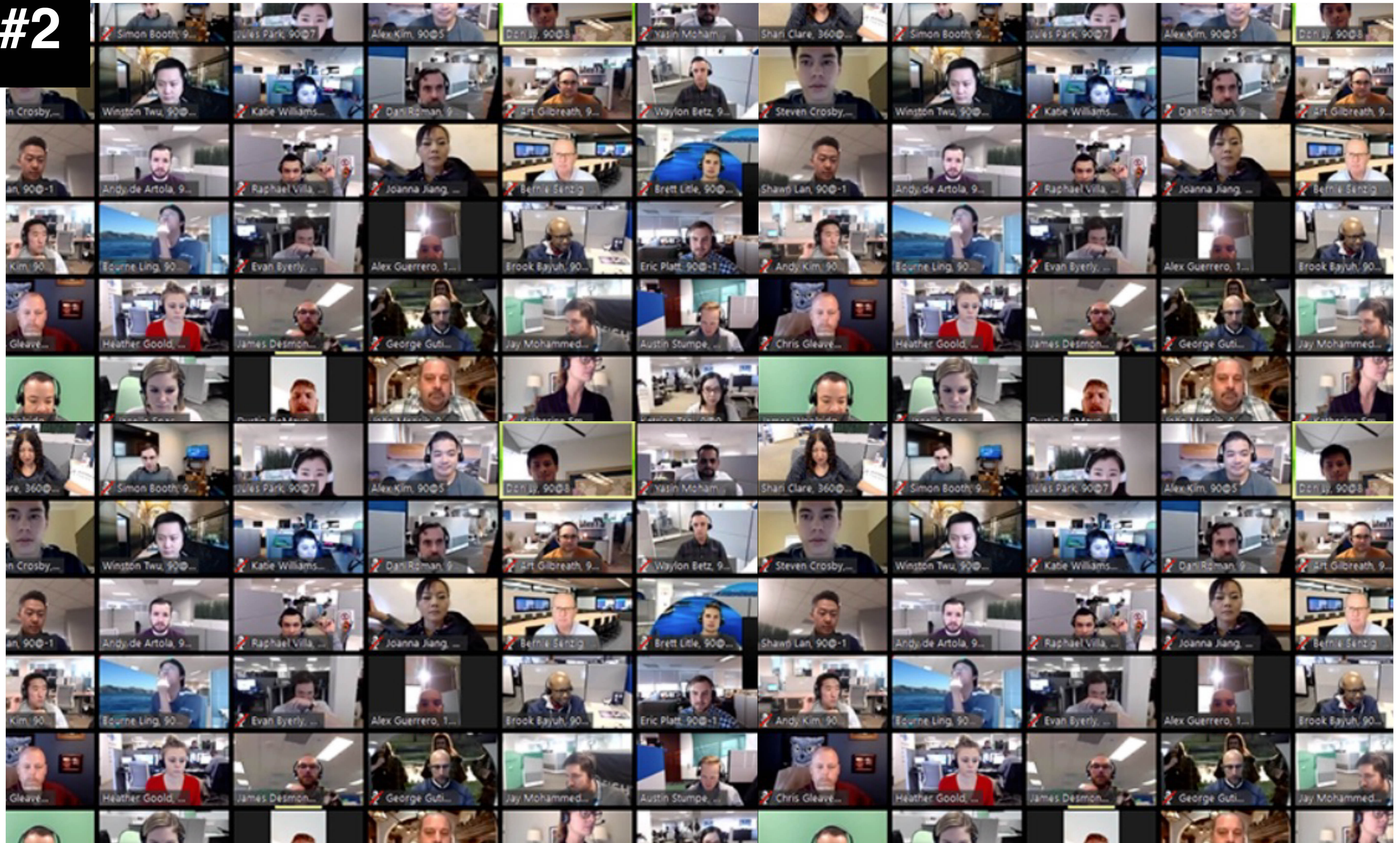
#1



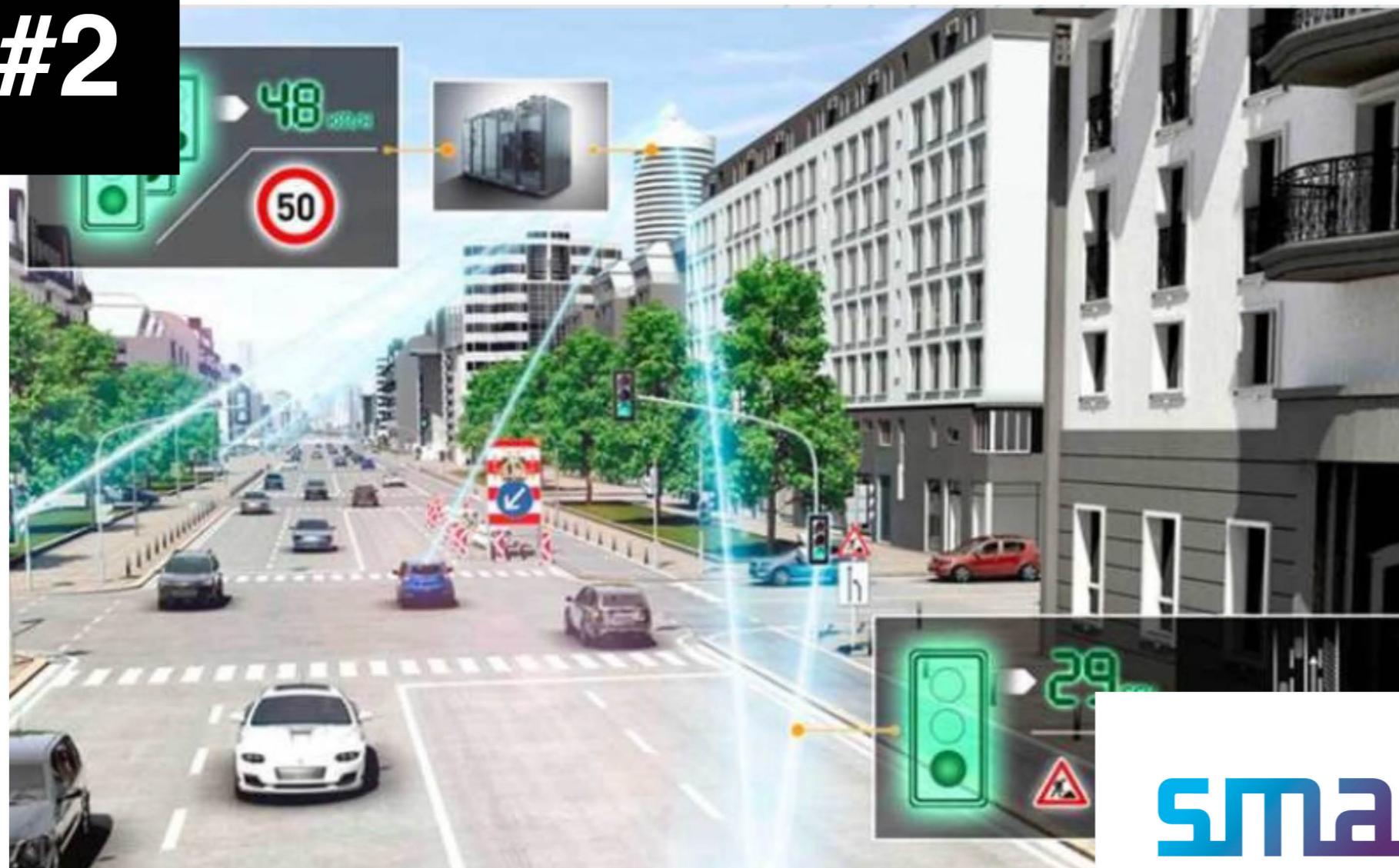
#1



#2



#2



smart
wayz.nl



#2



Groeten
uit 2040

#2







#3



#4



JOUW MENING TELT!

Kom meepraten en -denken van 22 tot en met 26 september!

26/9: Infomarkt - Greenville, Houthalen-Hechteren
Kom vanaf 19 u. de resultaten bekijken van de verschillende participatiesessies en stel je vragen aan het projectteam.

Meer info: www.noordzuidlimburg.be

Tot snel!

Team Noord-Zuid Limburg

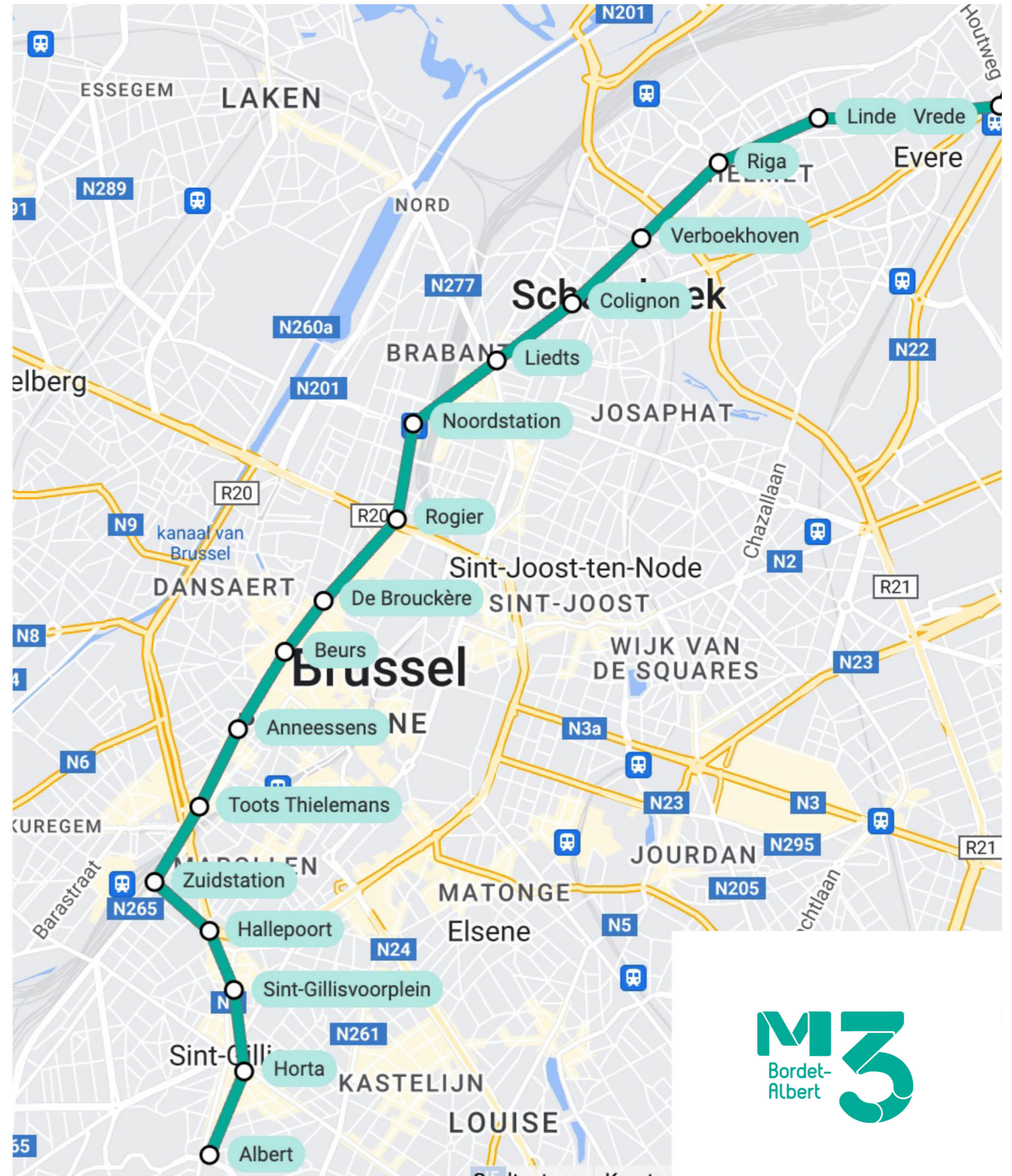
de bewoners van dit adres

www.noordzuidlimburg.be De NoordZuid

VU: Wouter Castels - Sint-Lacraslaan 4-10, 1210 Brussel
Niet op de openbare weg gooien



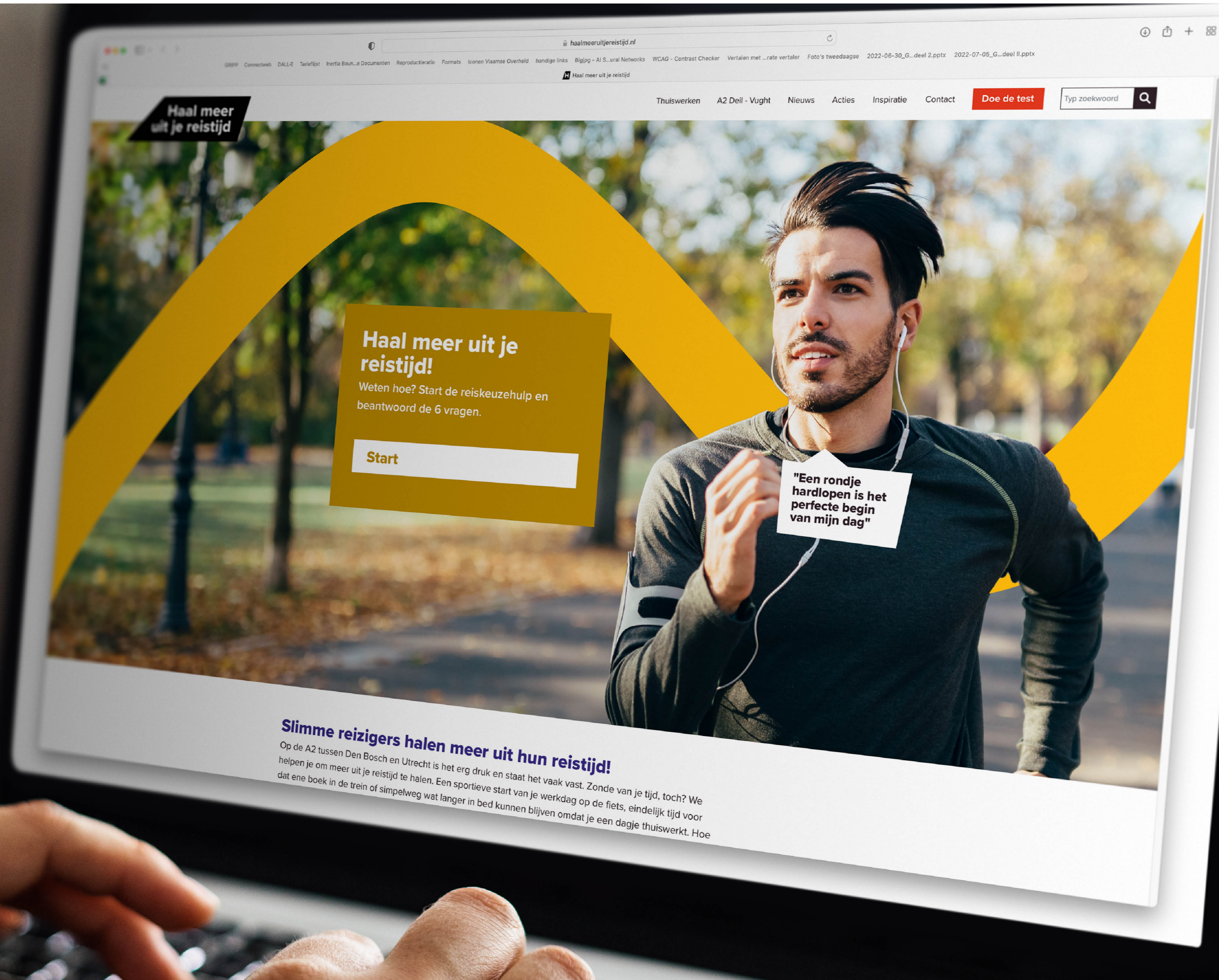
#5



#5







#7

“Mijn thuiswerkdagen
zijn ook voor Max
een feestje”

Haal meer
uit je reistijd

smart
wayz.nl

altercasting	sociale norm	handelingsperspectief	need for cognitive closure	testimonial
				
Weergaven 4.363	Weergaven 4.450	Weergaven 4.279	Weergaven 3.654	Weergaven 79.687
Klikken 13	Klikken 14	Klikken 14	Klikken 10	Klikken 468
CTR 0,30%	CTR 0,31%	CTR 0,33%	CTR 0,27%	CTR 0,59%



#10



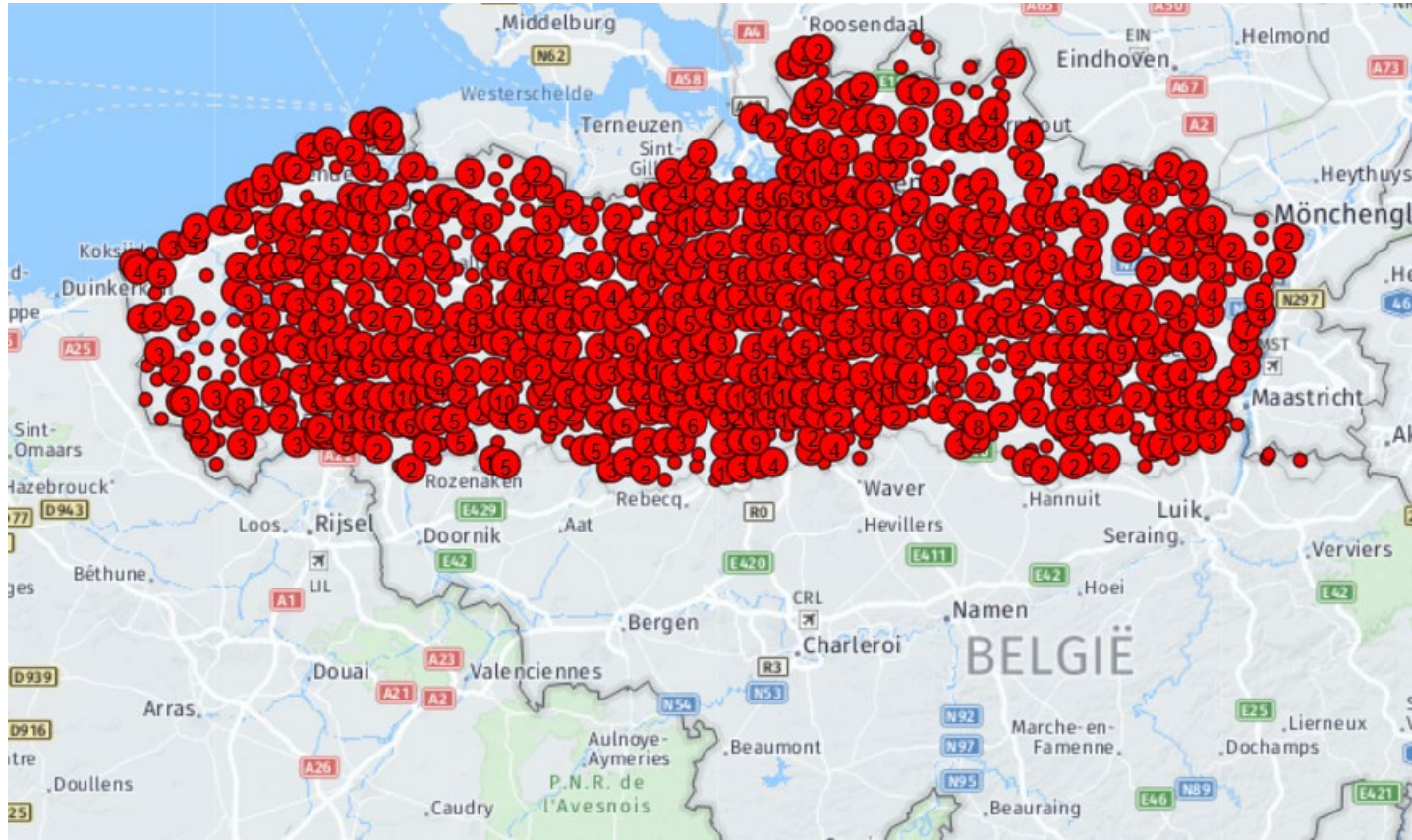
GERDELOO 2016



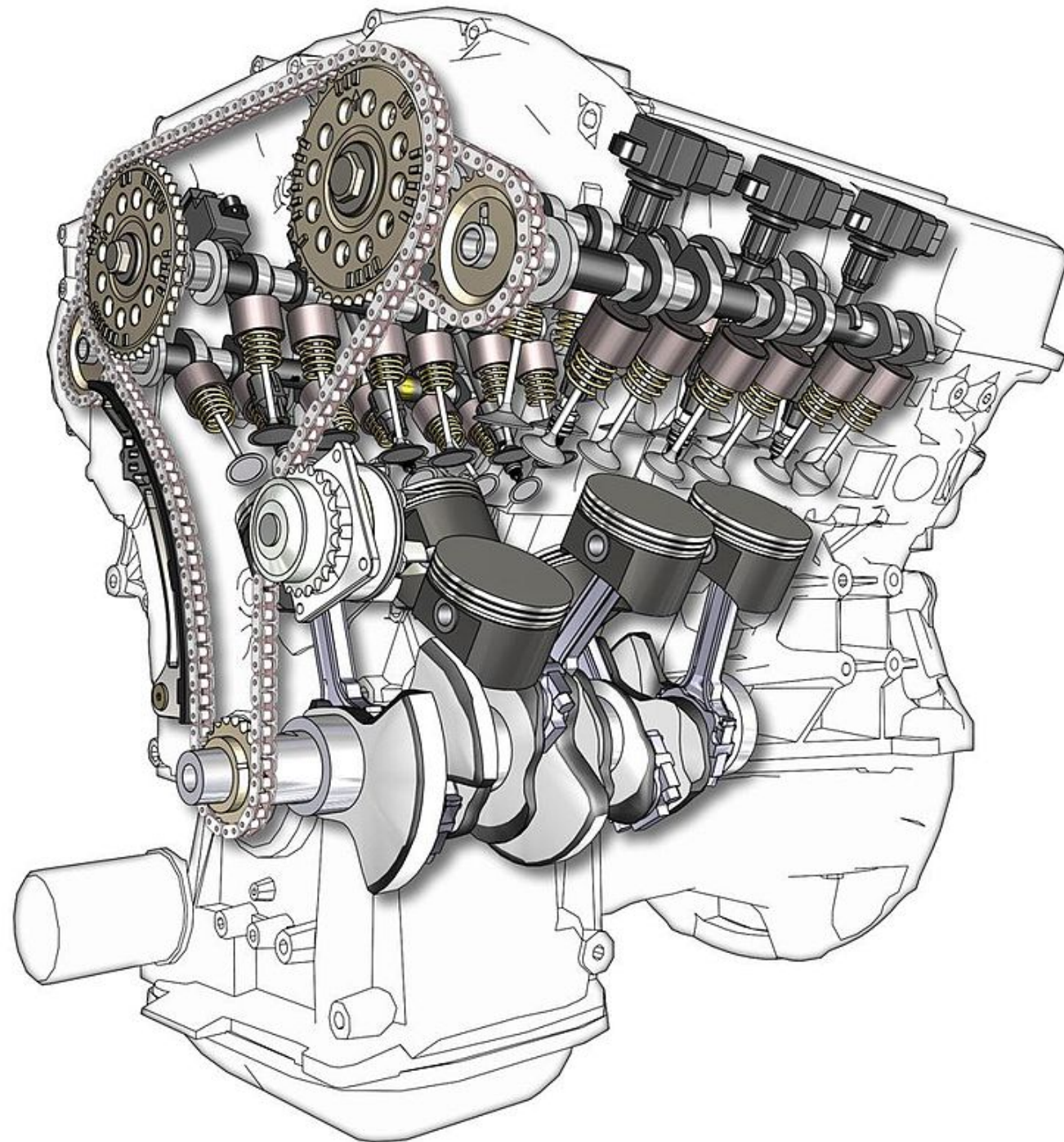
DE VLAAMSE VEERKRACHT
Een investering van
3 miljard in elke Vlaming

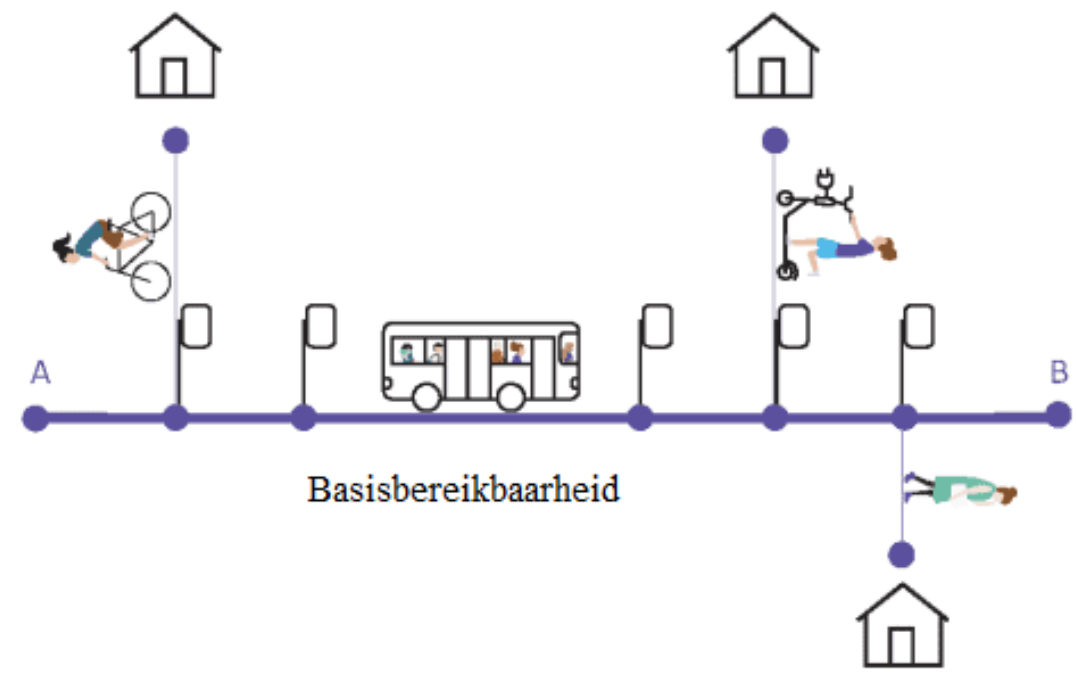
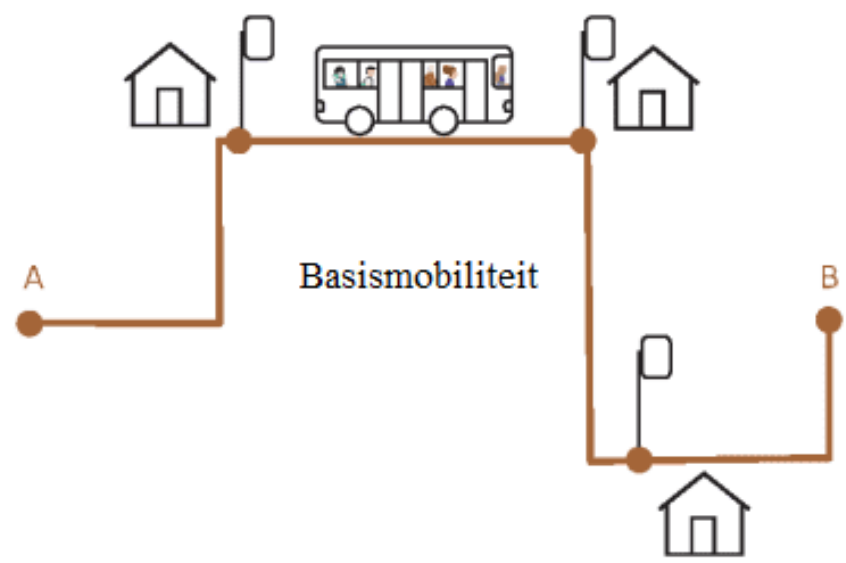
**DE VLAAMSE
VEERKRACHT**













	Verstedelijk	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

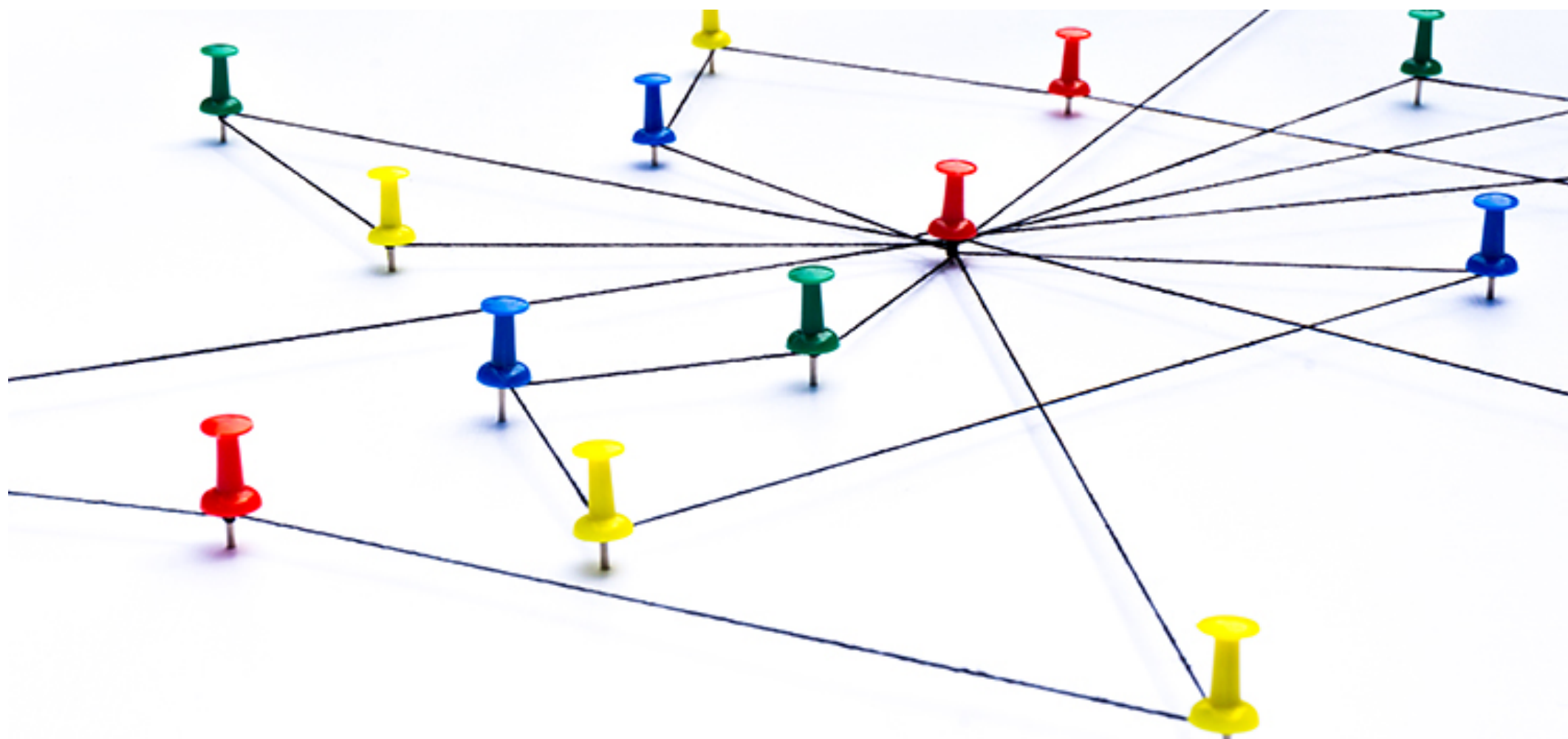
hoppin

~~hoppin~~

primaire kleuren niet omwisselen

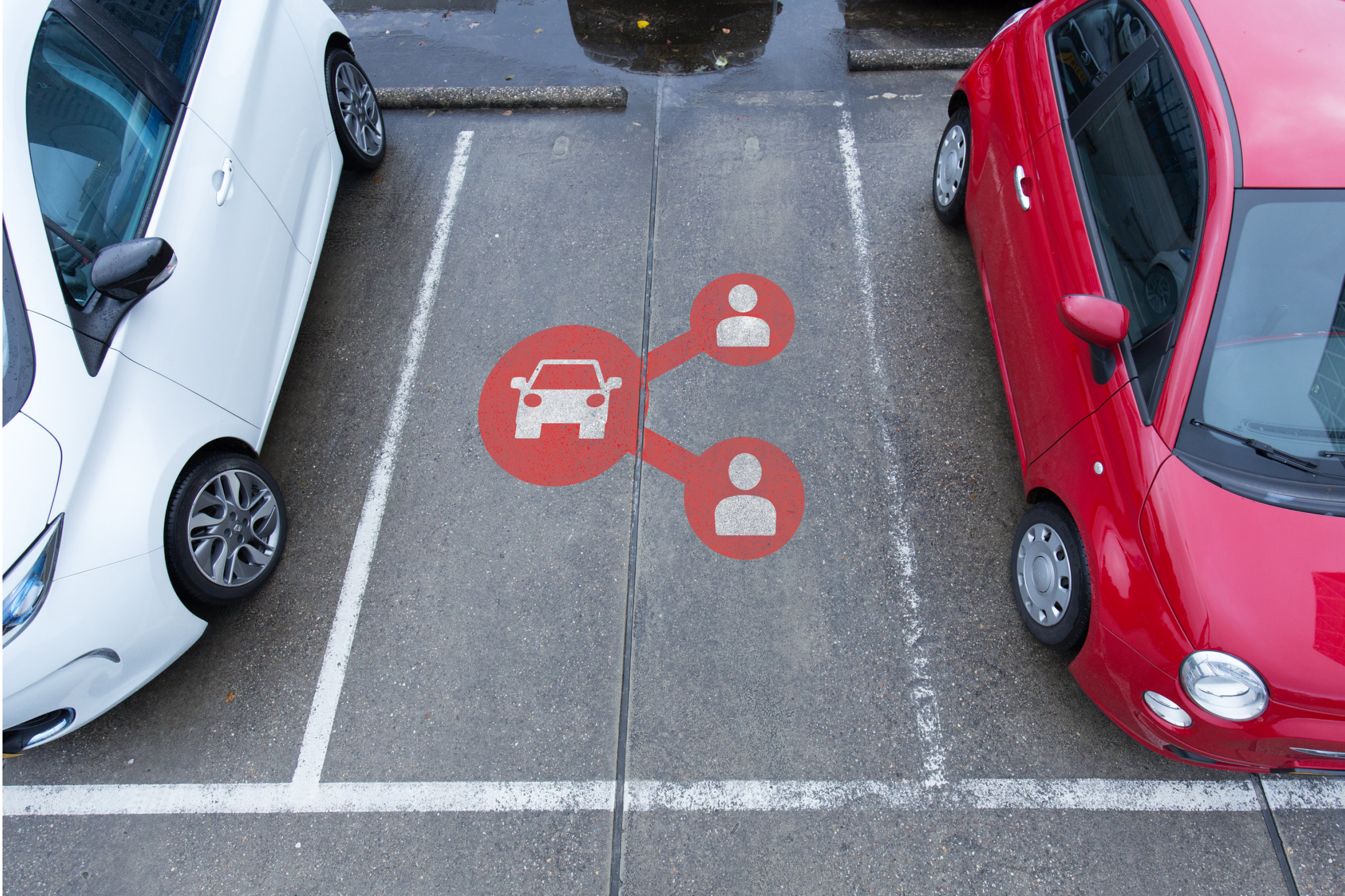
~~hoppin~~

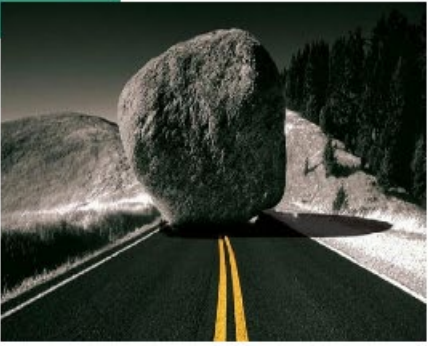
geen andere kleuren gebruiken













Strategic Objectives

KPI's

Process Indicators

Process Objectives

CONNECTING...

01010101100100
101111001110001010
01010101101011
101010001101001011
0101100110101101
1010110110111

01010101100100
101111001110001010
01010101101011
1010101101
1010110110111

LOADING...













Samen België schoner maken!



Rekeningrijden



EIRP

In Operation



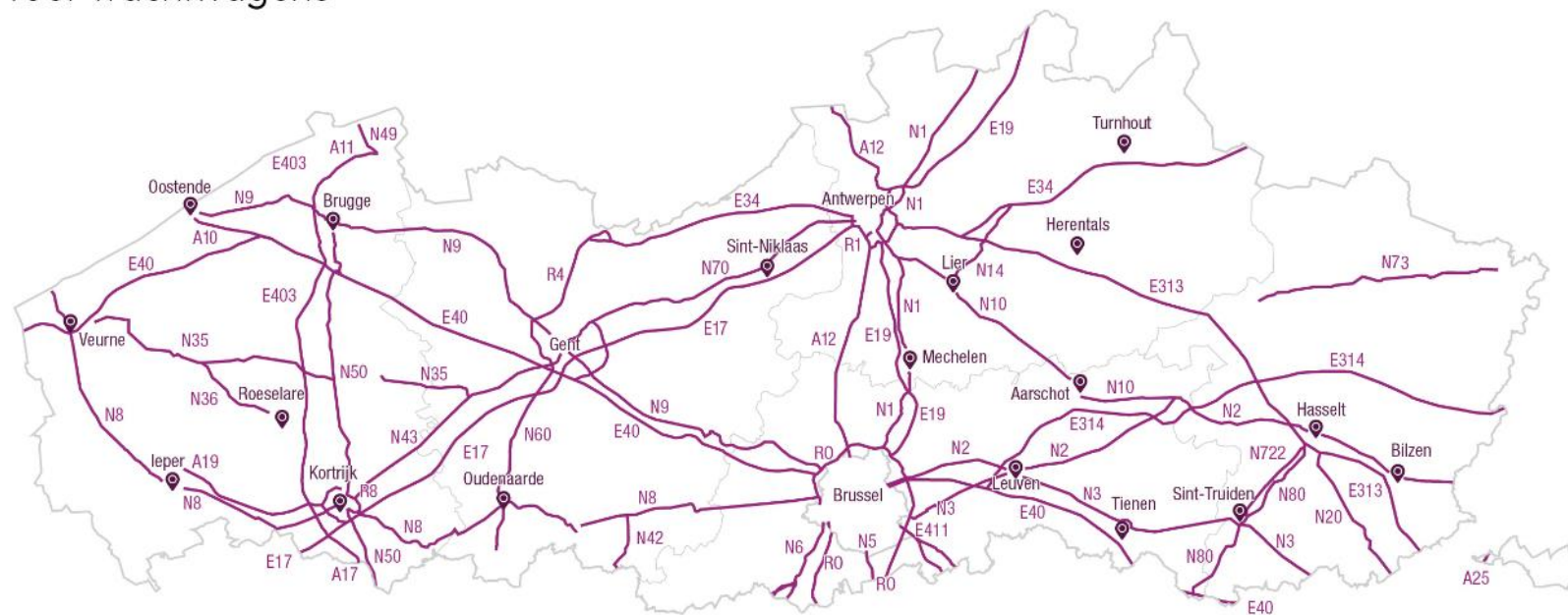


Vignette (Jahresvignette, Zweimonatsvignette, Zehntagesvignette) bzw. **GO-Box**
Streckenmaut bzw. **GO-Box**
 Gesamtlänge des Streckennetzes: ca. 2.199 km | Stand: Juli 2017



Kilometerheffing voor vrachtwagens

VLAANDEREN



— tolweg

ingeschakelde OBU verplicht op alle wegen in België

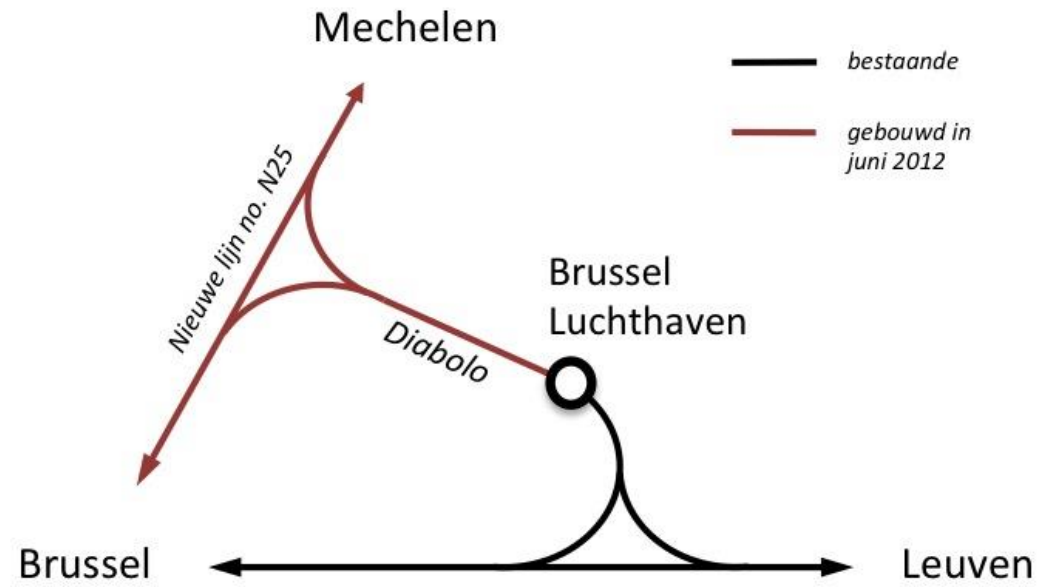


[€ / km]	WALLONIË (EX BTW)			VLAANDEREN			BRUSSEL AUTOSNELWEG			BRUSSEL BINNENSTEDELIJK GEBIED*		
	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON	3,5-12 TON	12-32 TON	> 32 TON
Euro 0	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 1	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 2	0,160	0,215	0,219	0,123	0,210	0,236	0,157	0,210	0,214	0,202	0,282	0,313
Euro 3	0,138	0,193	0,197	0,102	0,189	0,214	0,135	0,189	0,193	0,175	0,255	0,286
Euro 4	0,104	0,159	0,163	0,069	0,155	0,181	0,102	0,155	0,160	0,142	0,222	0,253
Euro 5	0,081	0,136	0,140	0,057	0,144	0,169	0,090	0,144	0,148	0,128	0,208	0,239
Euro 6	0,081	0,136	0,140	0,046	0,133	0,159	0,079	0,133	0,137	0,106	0,187	0,218

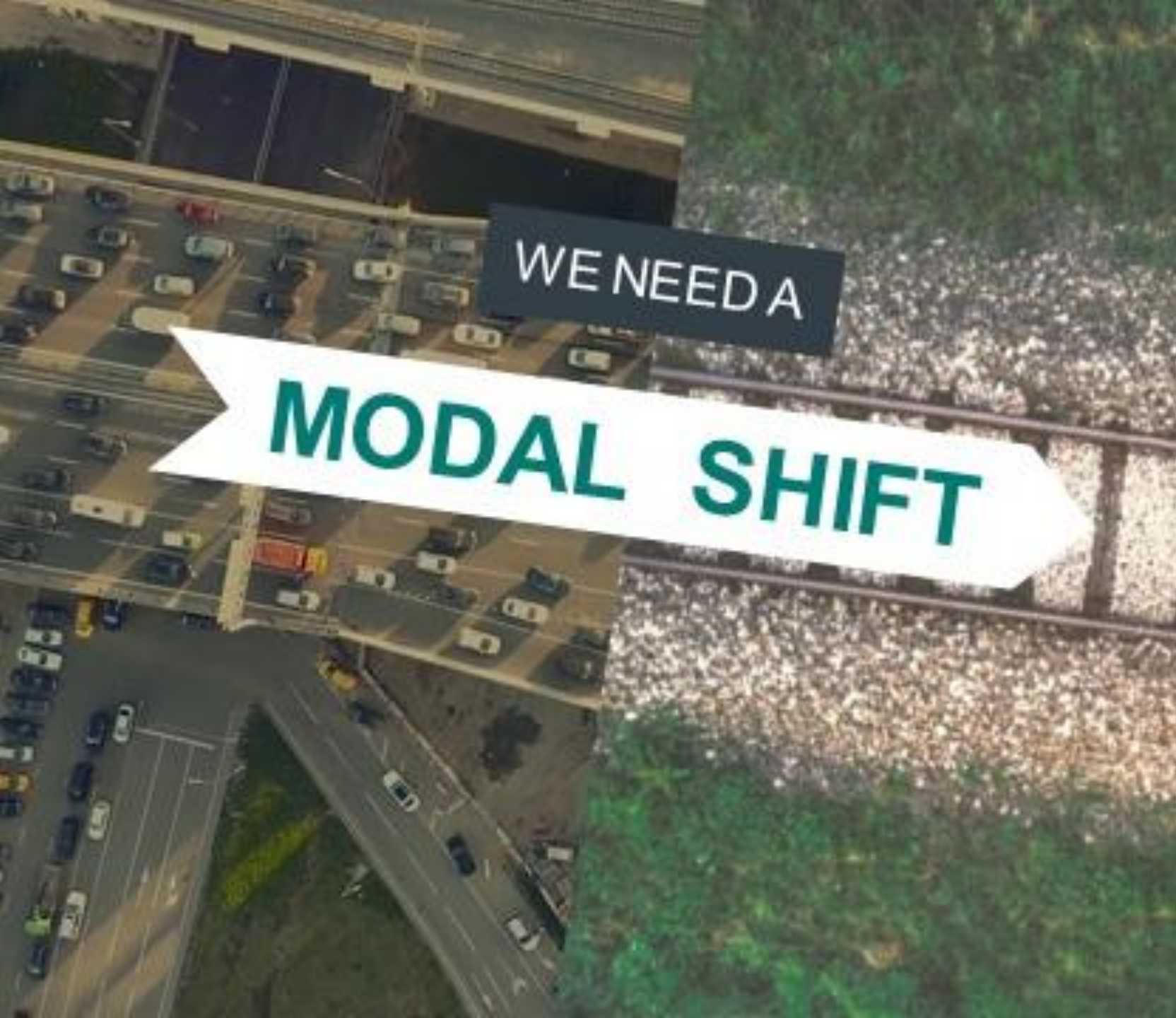
(*) Binnenstedelijk gebied: alle lokale en regionale wegen die geen autosnelweg zijn.

Viapass ed.1/1/2022





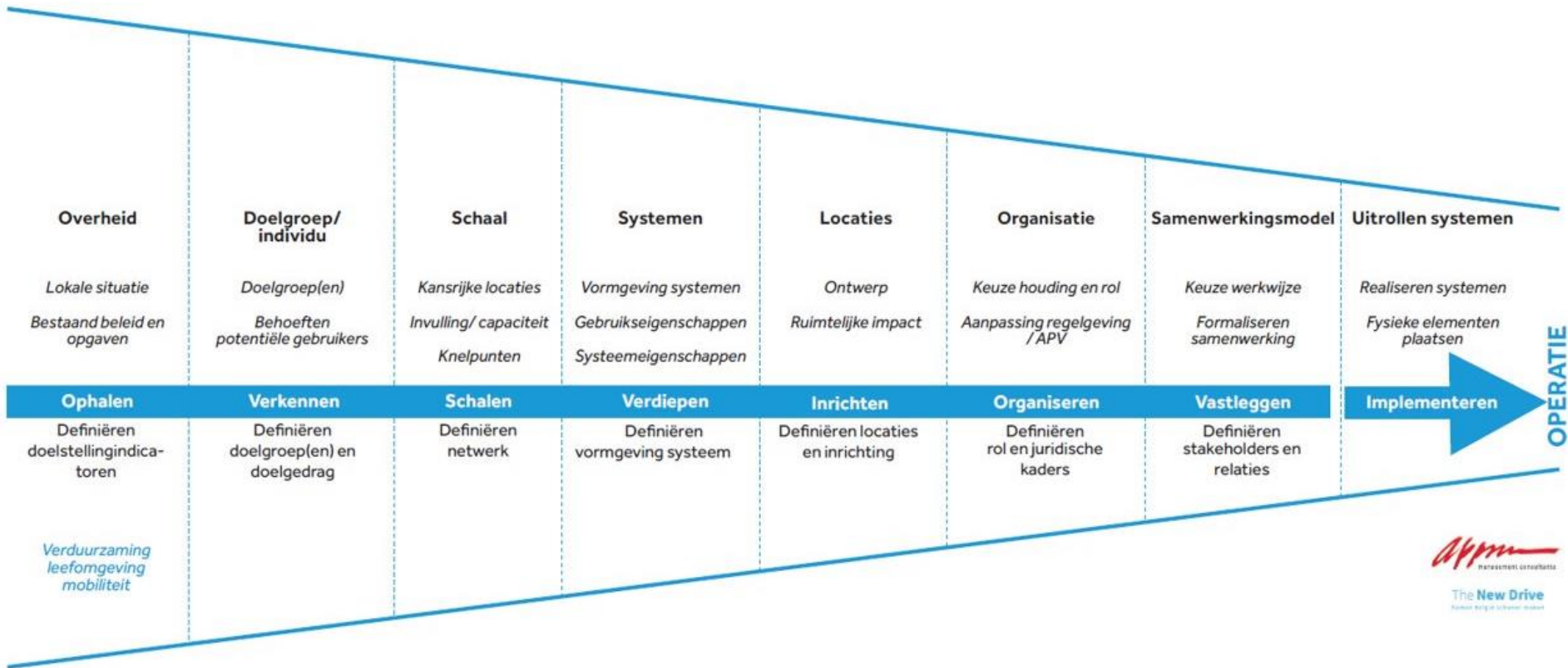


An aerial photograph of a city street scene. A black rectangular sign with white text is positioned in the upper middle. Below it, a white banner with a pointed right end contains the words 'MODAL SHIFT' in green. The background shows a multi-lane road with cars, a parking lot, and a grassy area.

WE NEED A

MODAL SHIFT



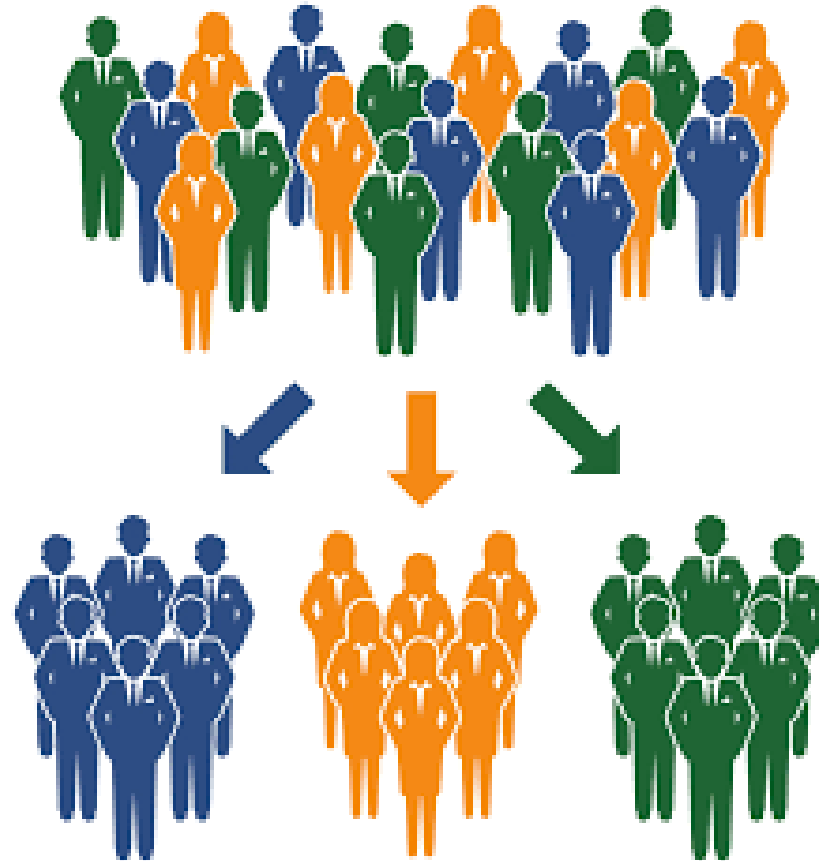




1. Geografische dekking



2. Doelgroep



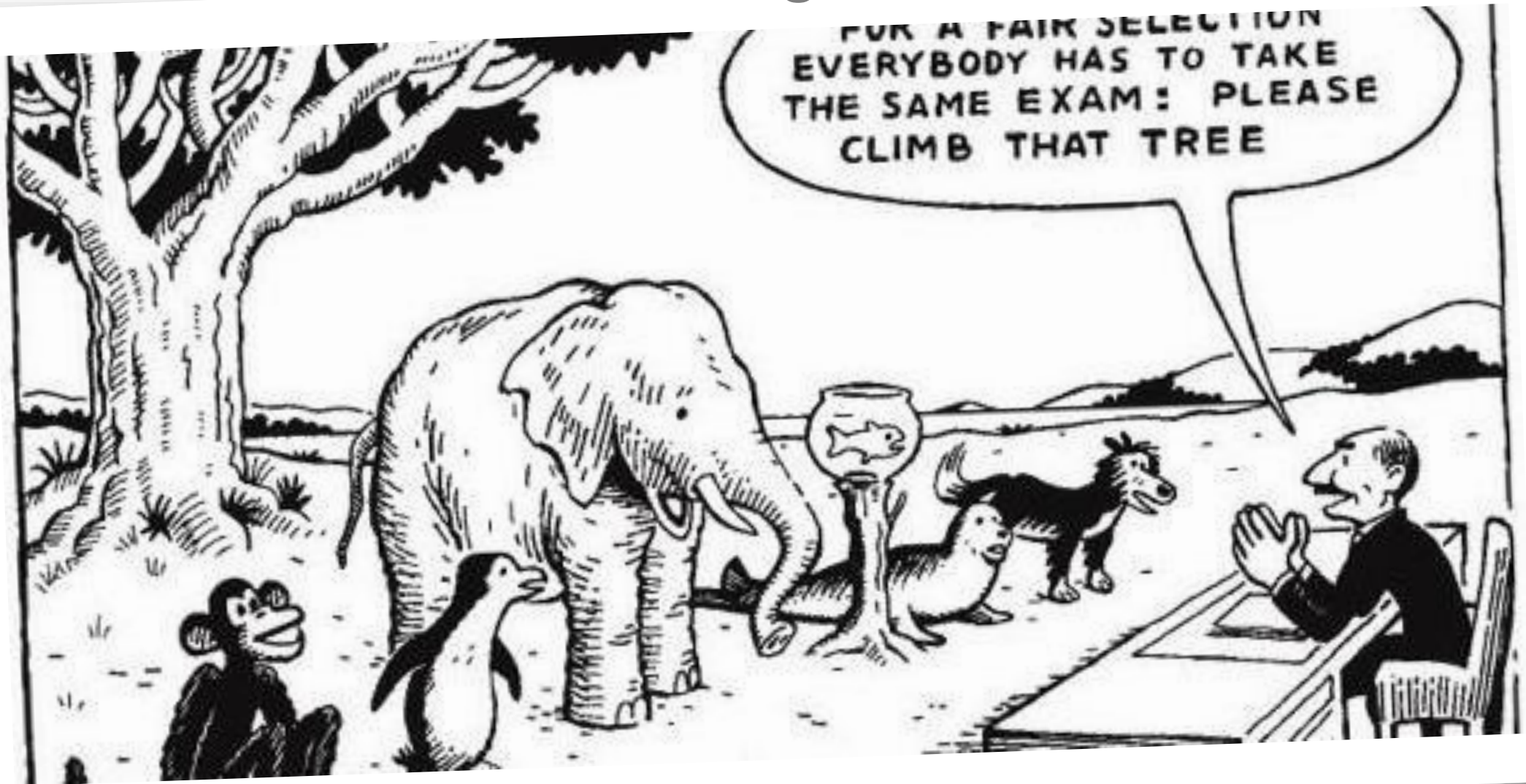
3. Grondslag van de heffing



4. Hoogte van de heffing



5. Differentiatie van de heffing



6. Opbrengsten



7. Technologie









Marjan
Frederix

STAD GENK





Onaangepaste
snelheid:

66 %

Agressief
verkeersgedrag:

48 %

Geluidshinder
veroorzaakt door
het verkeer:

40 %





Positief is
key
Negatief is
prijs



Van 87 % naar
99,6 %

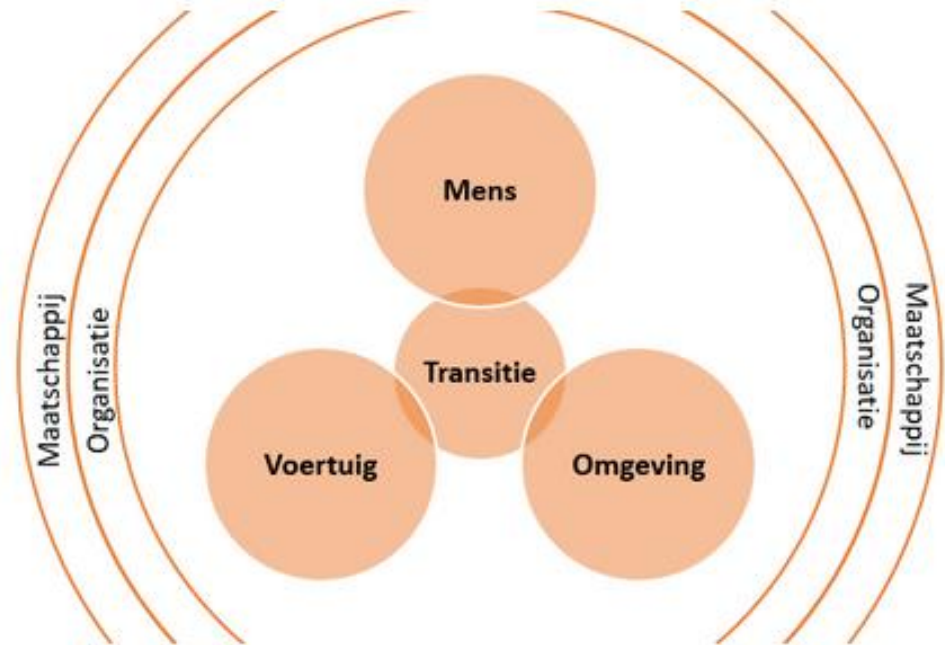
Van 13 % naar 0,40 %





Gebundelde
takken,
kunnen je niet
breken

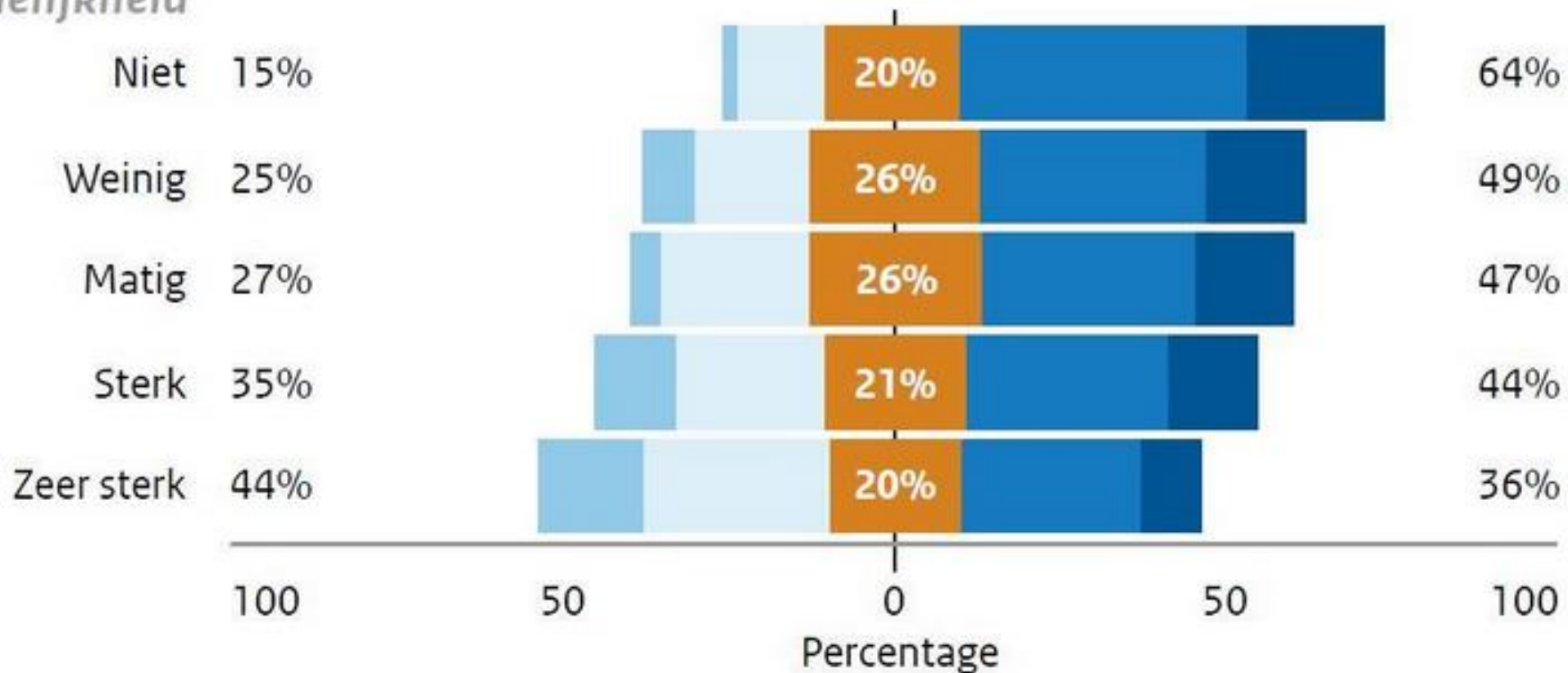
KENIAANS GEZEGDE



Modal shift

Stelling: "Ik ben steeds afhankelijker van de auto"

Stedelijkheid



Helemaal oneens Oneens Niet eens/niet oneens Eens Helemaal eens

Bron: "Het wijdverbreide autobezit in Nederland", KiM, 2022



Nieuw
parkeerbeleid
Genk – juni 2020





De juiste auto op de juiste plaats

INSTAGRAM VERSUS REALITY



VERORDENING





G5 - Parkeerbeleid

Stimuleren van transitie, zowel in het aantal van fietsparkeerplaatsen en bewonersparkeren als door een kader te maken voor het voorzien van combimobiliteit en een gecoördineerde parkeervisie.

De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:

Deelactie	Omschrijving	Trekker(s)	Partner(s)	Rol van de VVR	Prioriteit
G 5 . 1	Nood aan een gecoördineerde parkeervisie vanuit de vervoerregio zodat het gemeentelijk beleid verstevigd kan worden. Inzetten op kennisdeling en afstemming.	steden en gemeenten	VVR, S-Lim, Lokale handel	Aviserende rol	***
G 5 . 2	Nood aan juridische ondersteuning voor de opmaak van de parkeerverordening (richtlijnen nieuwe ontwikkelingen) vanuit de vervoerregio zodat het gemeentelijk beleid verstevigd kan worden. Inzetten op kennisdeling en afstemming.	steden en gemeenten	VVR	Aviserende rol	***
G 5 . 3	Opmaak van een regionale parkeerstrategie voor hoppinpunten	VVR / MOW	steden en gemeenten	Beslissende rol	*





h
Hoppin

7 DAGES FIETS

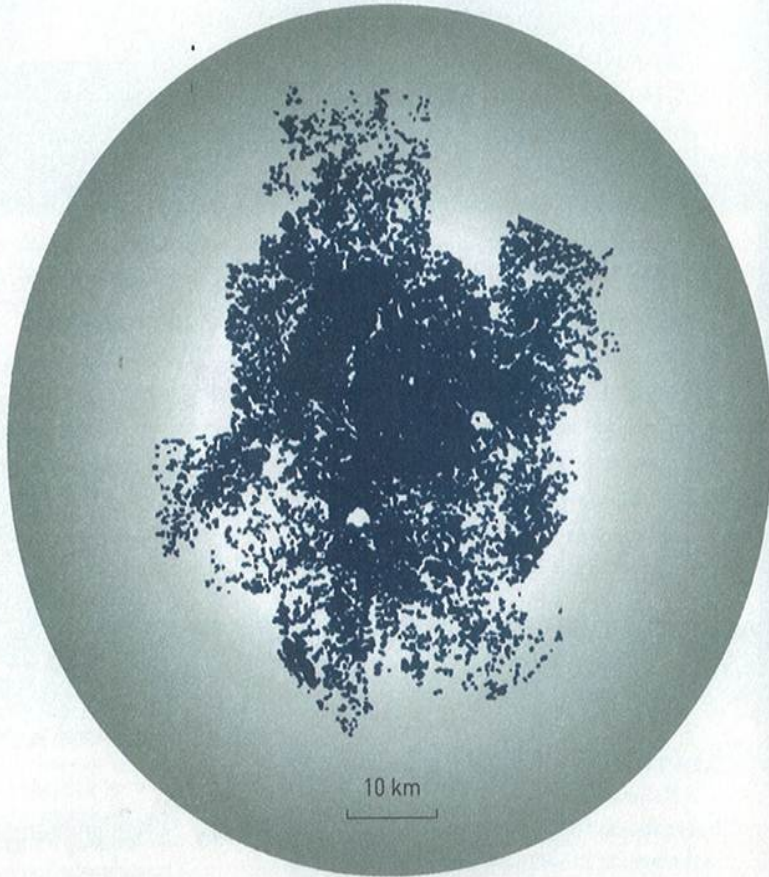
“Wie (auto)parking weggumt, maakt
plaats voor verbeelding” – Lize Spit



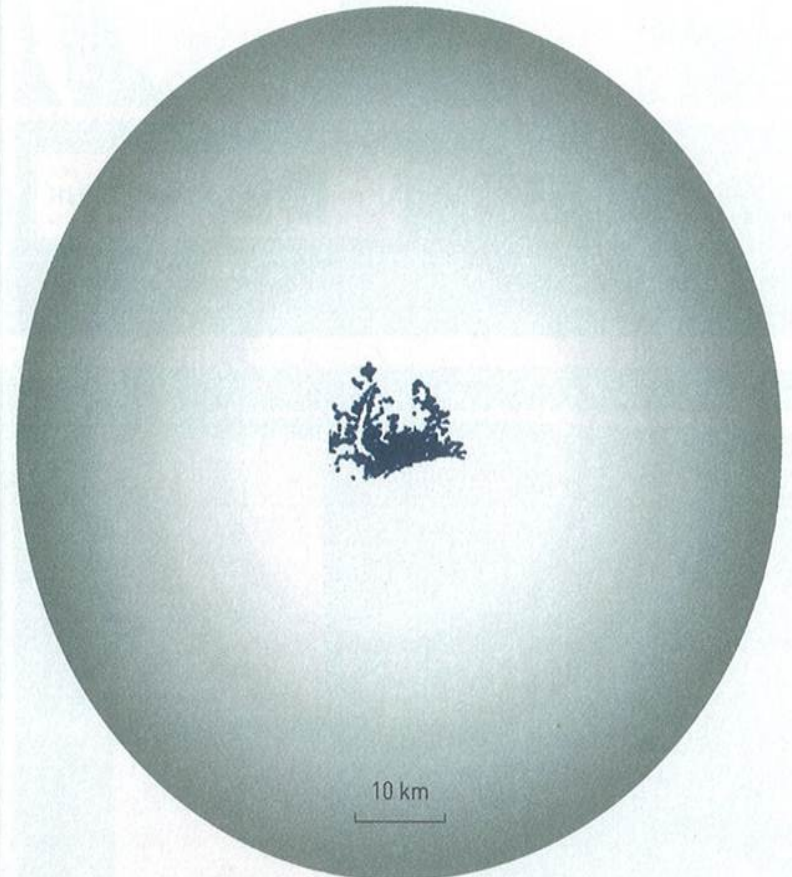




Atlanta, VS



Barcelona, Spanje







Prettig
arkeren

474

plaatsen

GRATIS

Cultuurcentrum



DAKP





DAKP



WEZEMAAL

RUIIME HOEKWONING MET 3 RUIIME SLAAPKAMERS, BUREAU, KELDER, ZOLDER,
GARAGE EN ONDERHOUDSVRIENDELIJKE TUIN. GEMAKKELIJKE VERBINDING VIA E-314 !

Vg/Wg/Gdv/Gvkr/Gvv

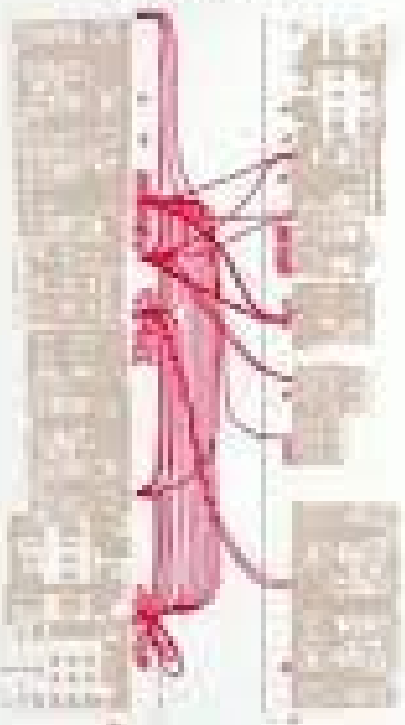
€ 280.000

BOUWJAAR	1964
OPPERVLAKTE	3a11ca
SLAAPKAMERS	3
BADKAMER	1
EPC (kWh/m ²)	383

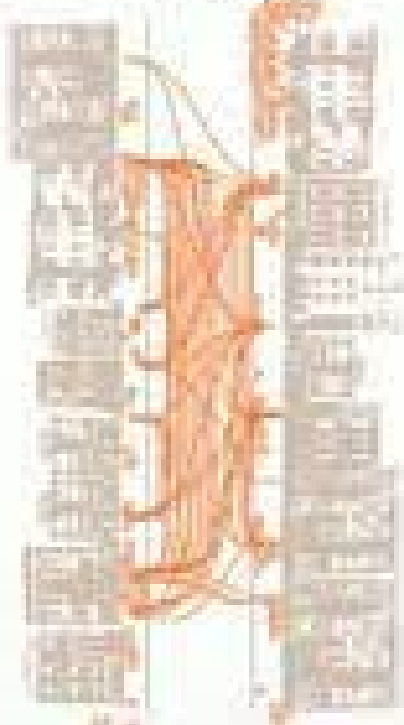


Social Interactions on Three Streets - Neighboring and Visiting

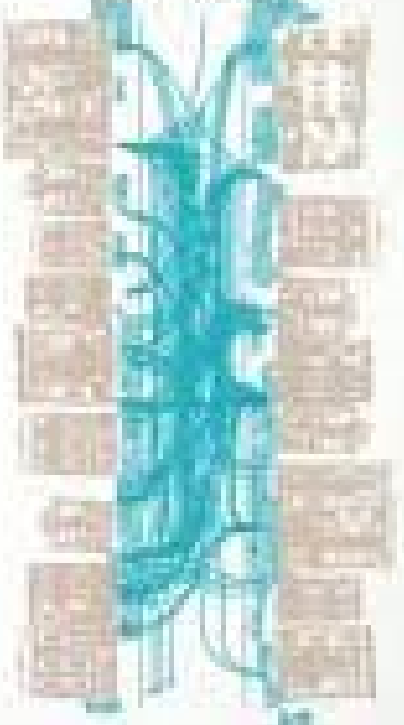
HEAVY TRAFFIC



MODERATE TRAFFIC

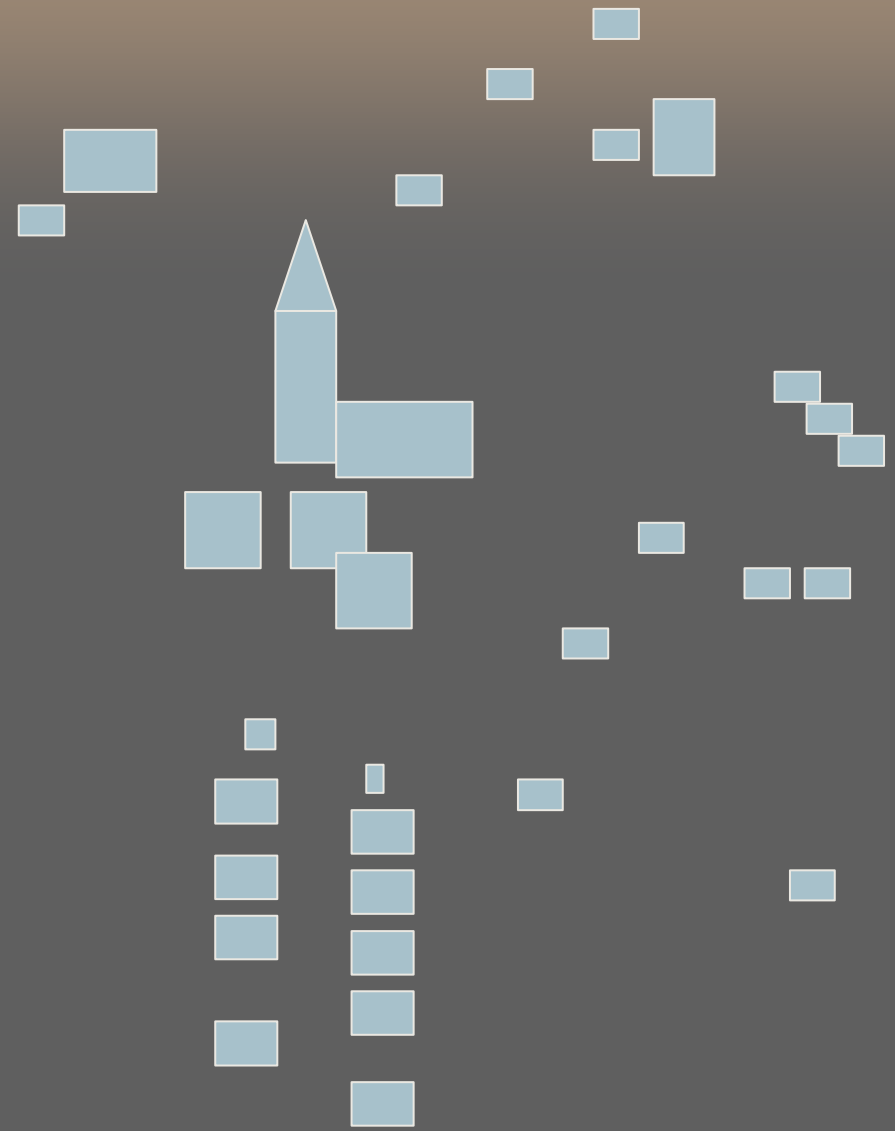
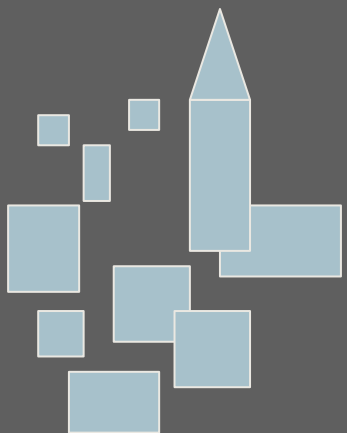


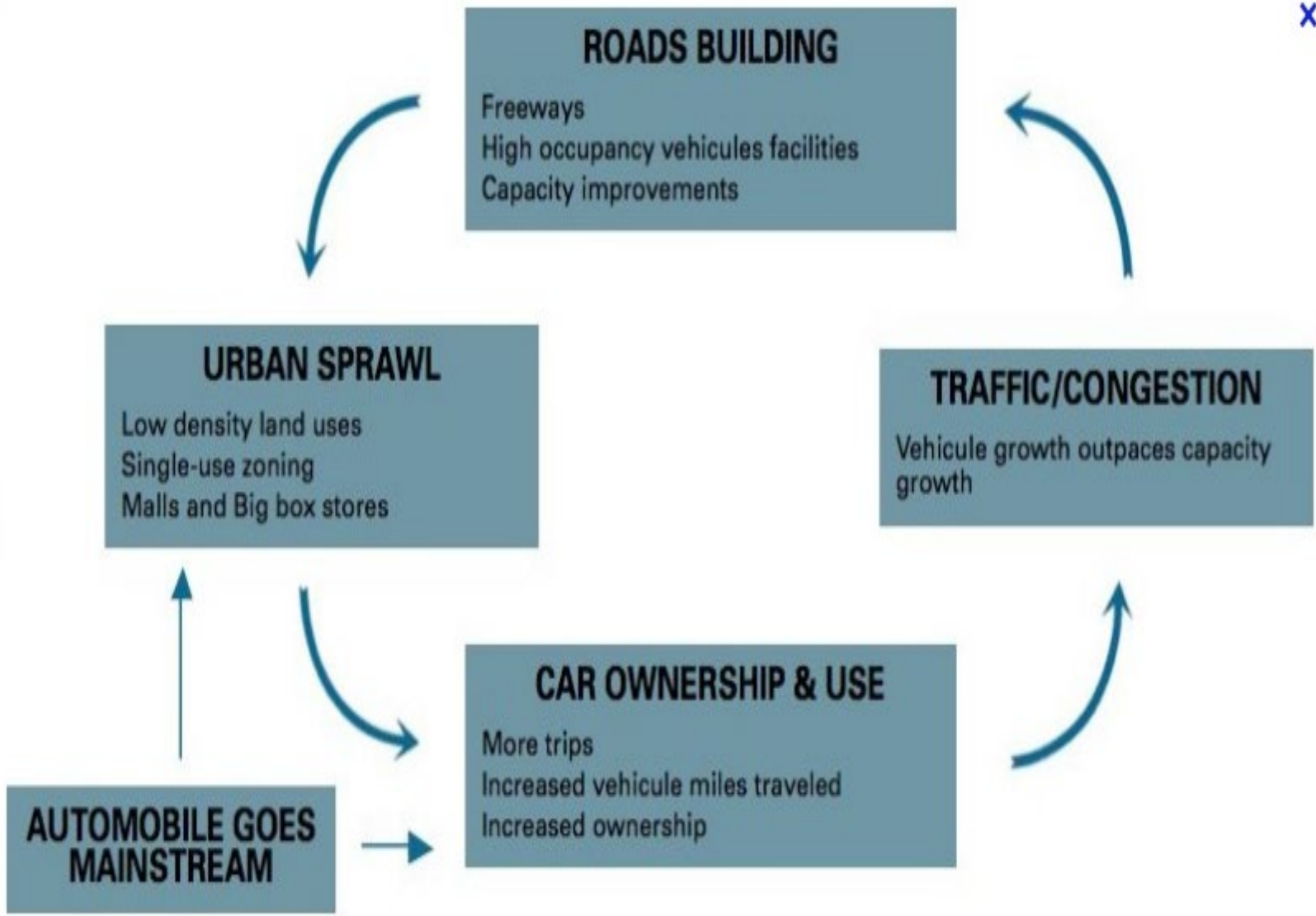
LIGHT TRAFFIC



=====
Where people
have friends

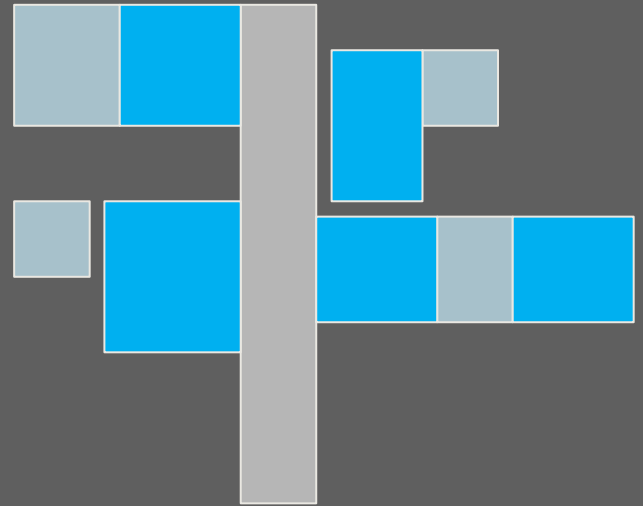
Where people
gather

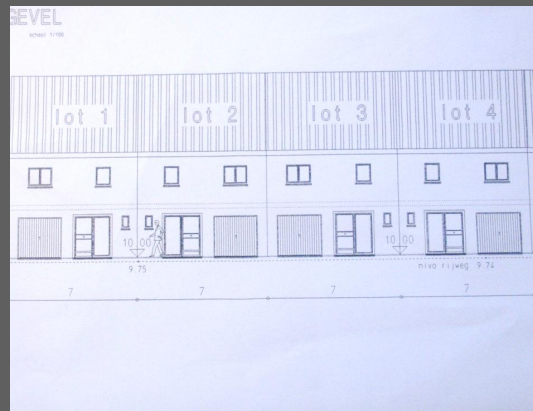
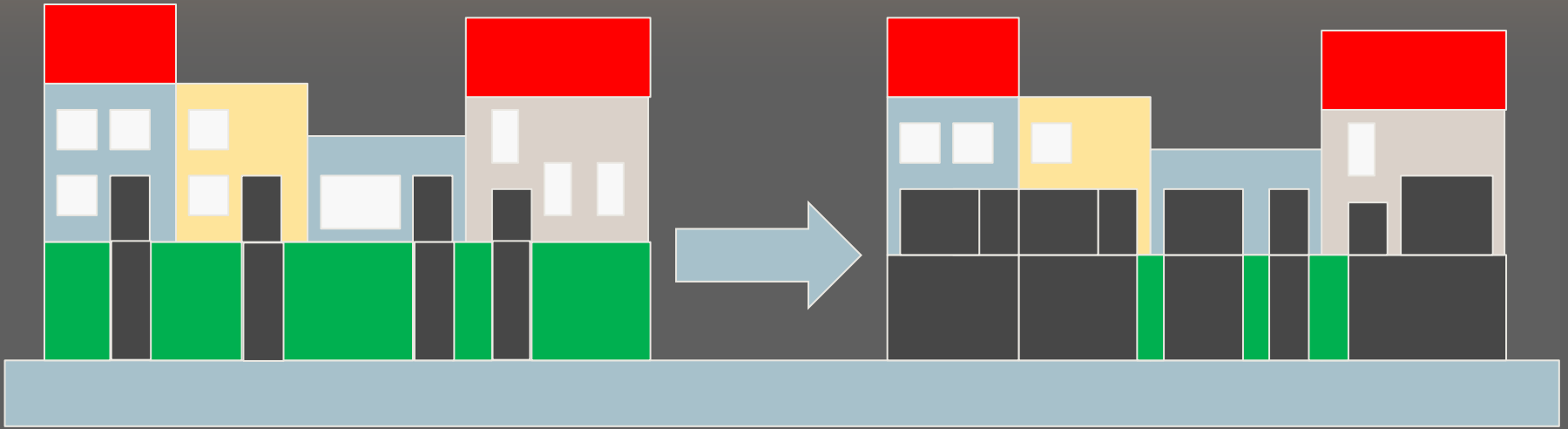






DAKP







DAKP



WONINGEN MET TUIN TE KOOP

1,5 ha PARK - AUTOVRIJ WONEN
3 TOT 5 SLPKS

Wonen in 't groen
midden in 't stad

info en verkoop:

03 289 02 89
...rtier.be

Bomenstad

Mobiliteitsatelier 'Basisbereikbaarheid' - Vervoersregio Limburg



▶ Helmut Paris
▶ - verkeerspsycholoog –
▶ Dep. Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
▶ Afdeling beleid
▶ Hasselt, 7 sept. 2022



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



Modal shift

De komende jaren willen we ons in Vlaanderen duurzamer verplaatsen. Maar om die gedragsverandering te realiseren, zullen we ook anders moeten leren denken. Hoe maken we werk van die modal en mental shift?



"Als je een modal shift wilt realiseren, moet je ook inzetten op een mental shift", zegt Helmut Paris, verkeerspsycholoog van het Departement MOW. "Als we willen dat mensen hun gedrag veranderen en nieuwe mobiliteitsoplossingen gebruiken, zullen ze ook anders moeten leren denken. En daarvoor is het nodig dat mensen op de hoogte zijn van duurzame alternatieven en ze er vervolgens ook de voordelen van inzien."



Verkeerspsycholoog Helmut Paris: "Een sensibiliseringsactie waarbij je eerst informatie krijgt over deelfietsen en daarna een testrit maakt, kan het proces van een mental shift in gang zetten."

'Wil je een modal shift realiseren? Zet dan ook in op een mental shift'

interview

Hoe zit menselijk gedrag in elkaar wat betreft mobiliteit?

"Verkeersgedrag is altijd het resultaat van de interactie tussen een weggebruiker en de specifieke lokale omstandigheden van de verkeersomgeving. Onze vervoerkeuze wordt dus bepaald door de wisselwerking tussen mens en omgeving; enerzijds is er de individuele verplaatsingsbehoefte, inclusief het denken en voelen rond de verplaatsing, anderzijds zijn er de mogelijkheden van het vervoersnet en -aanbod. Zo kan bijvoorbeeld de intentie om met de fiets naar het stadscentrum te gaan lager liggen wanneer je een drukke weg zonder fietspad moet gebruiken. Eveneens zal je geen bus kunnen nemen, indien er geen bus op dit traject rijdt."

Mensen zijn gewoontedieren, ook voor hun verplaatsingen. Hoe komt dat?

"Het gebruik van vervoermiddelen is doorgaans een middel en geen doel op zich. Mobiliteit is meestal ondergeschikt aan andere zaken, zoals werken, naar school gaan, winkelen of sporten. Mensen maken meestal functionele keuzes voor hun vervoer en verplaatsingen. Eens die keuze gemaakt is, kan ze een automatische worden. Dat proces verloopt onbewust en helpt ons te functioneren in het dagdagelijks leven. Mensen hebben gewoon niet de tijd om alles in vraag te stellen en door te denken. Automatismen besparen ons tijd en zorgen ervoor dat er energie vrijkomt voor andere zaken. Net dat maakt

het zo moeilijk om van een gewoonte af te raken."

Wat is het verschil tussen mental en modal shift?

"Als we willen dat mensen regelmatig gebruik zullen maken van andere vervoermodi, dan is ook een mental shift nodig. Pas als mensen de veranderingen echt willen, zullen ze zelf bereid zijn om de organisatie van hun werk en privéleven af te stemmen op deze nieuwe vervoermogelijkheden, met alle voor- en nadelen daarvan. Ook al is de filedruk op veel plaatsen enorm hoog, toch is voor velen de auto een vervoermiddel dat meestal redelijk goed werkt. Die gewoonte zullen we dus moeten doorbreken."

Hoe speelt de overheid daar op in?

"Vandaag moet een overheid veel meer dan vroeger rekening houden met het draagvlak van beslissingen en inzetten op participatie, inspraak én heldere communicatie. Het is noodzakelijk om burgers te betrekken bij het gevoerde beleid. In Vlaanderen wordt voor de nieuwe mobiliteitsvisie basisbereikbaarheid hard gewerkt aan een efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer. Het is de bedoeling om de komende jaren in te zetten op een modal shift en het aandeel duurzame verplaatsingen te laten groeien tot minstens 40%. Om die shift te realiseren is het belangrijk om mensen goed te informeren over duurzame

alternatieven. Wanneer mensen er vervolgens ook de voordelen van inzien, zullen ze veranderingen in hun gewoontes beginnen te overwegen. Daarnaast moeten mensen zich in staat voelen om het gewenste gedrag ook te kunnen uitvoeren. Dat is bijvoorbeeld voor mensen met een mobiliteitsbeperking niet evident. Daarom moet er steeds aandacht zijn voor doelgroepen. Ten slotte moet het beleid van de overheid ook trachten om wenselijk gedrag zo goed mogelijk te stimuleren en onwenselijk gedrag te bemoeilijken."

Hoe kunnen lokale besturen mee werk maken van deze mental shift?

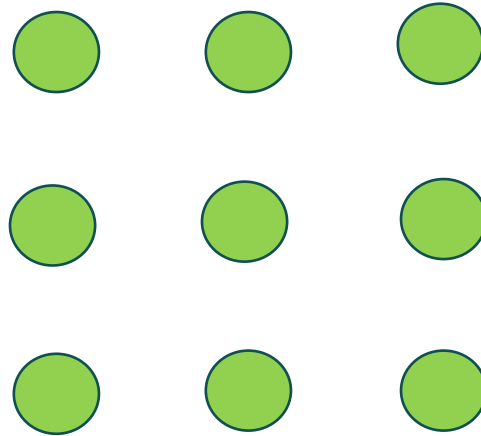
"Een lokale sensibiliseringsactie waarbij burgers eerst informatie krijgen over bijvoorbeeld de werking van deelfietsen en daarna een testrit kunnen maken is een stap in de goede richting. Je verspreidt informatie, vangt vragen op en neemt mogelijke angsten of weerstanden weg. Dit kan het proces van een mental shift in gang zetten. Naast het voorzien van een aanbod van deelsystemen, kan een stad ook een bepaald gedrag belemmeren door bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen voor auto's aan te bieden. Dergelijke maatregelen werken het best wanneer ze niet één op één, maar als een pakket van maatregelen worden geïmplementeerd. Onderschat daarbij zeker ook niet de kracht van de sociale omgeving. Hoe meer mensen de auto laten staan, hoe meer ingespeelde denkpatronen en automatismen afbrokkelen."

Helmut Paris:

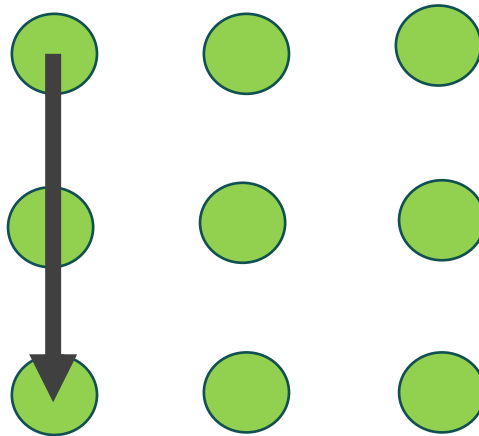
- ▶ Geb. 1966 in Dillingen/Saar (Duitsland)
- ▶ Master in de psychologie - Universiteit Trier (2000)
- ▶ Woont sinds 2001 in Blankenberge, vader van 3 kinderen
- ▶ Sinds 2002: adviseur Vlaamse overheid, Dep. MOW
- ▶ 2003 t/m 2007: wetenschappelijk medewerker KU Leuven (halftijds) - Onderzoeksceel voor gezondheid, welzijn en stress
- ▶ Lid van TPI (Traffic Psychologists International)



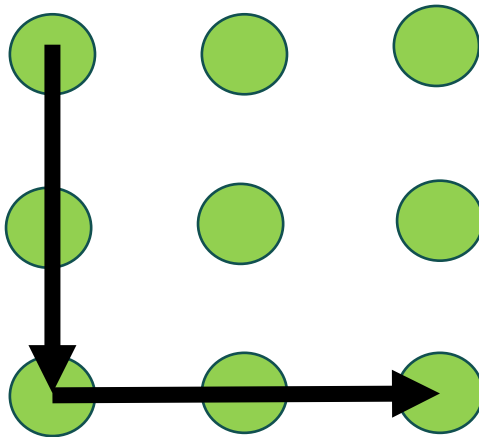
**Verbind deze 9 punten met 4 rechte
lijnen...zonder de pen van het papier te halen...**



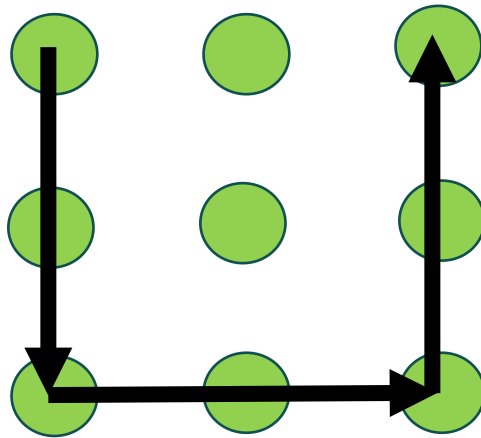
Eerste pogingen...



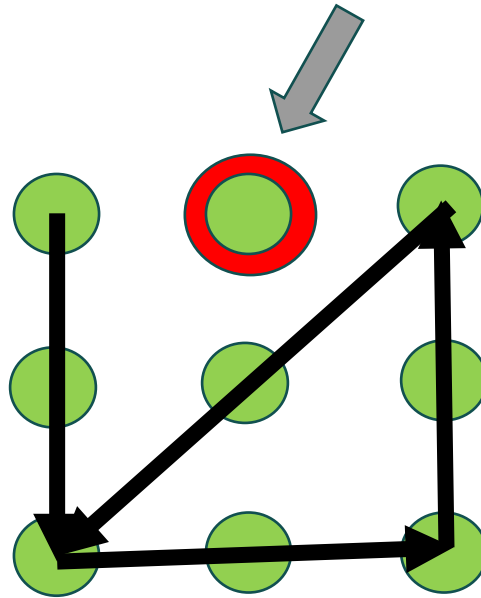
Eerste pogingen...



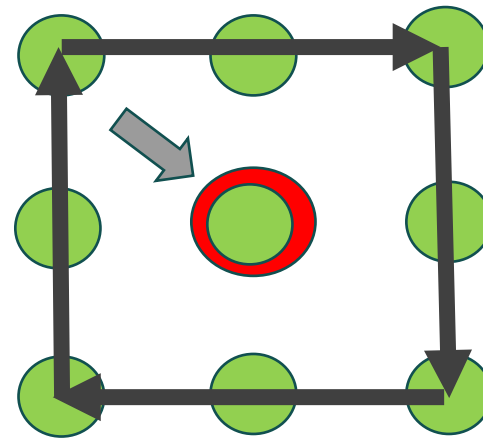
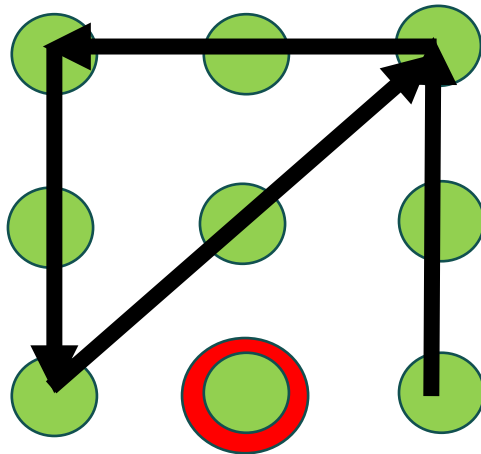
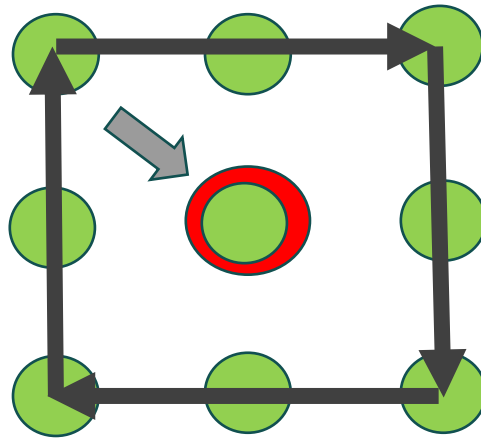
Eerste pogingen...



Eerste pogingen...

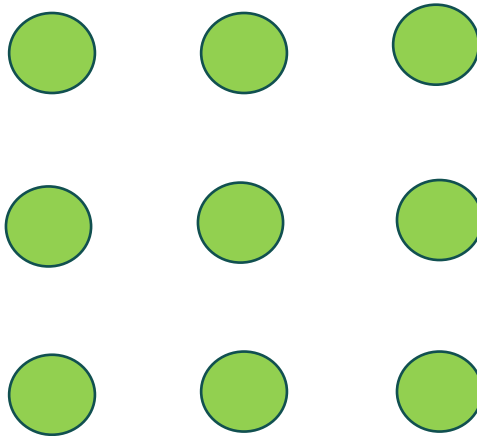


Eerste pogingen...



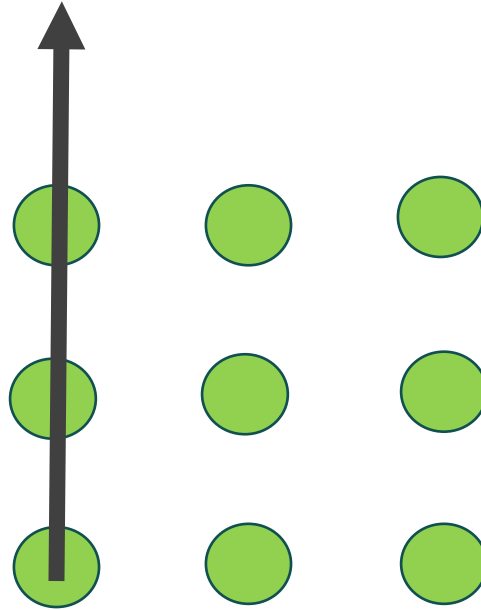
De oplossing...

=> durf het traditioneel denkkader te doorbreken !!



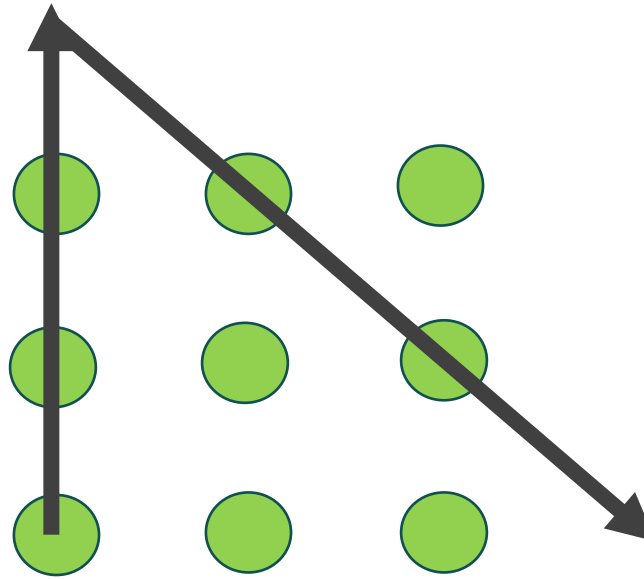
De oplossing...

=> mensen oriënteren zich - vaak onbewust - aan principes van een 'goede gestalte' (zog. Gestaltprincipies - bv. wet van de gelijkheid of wet van de nabijheid)

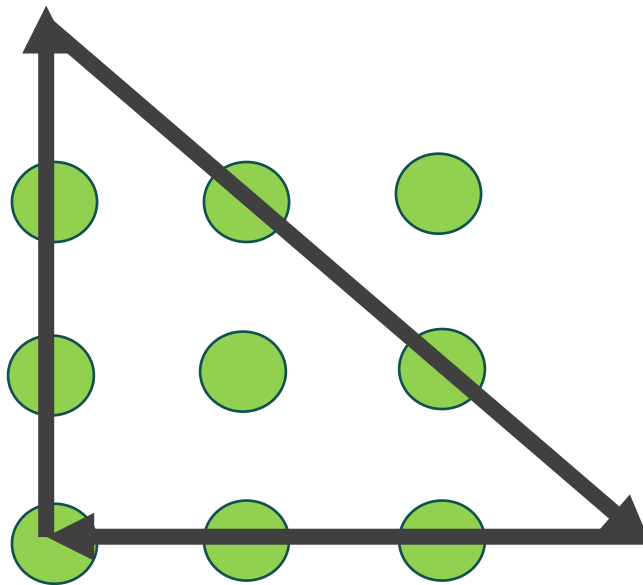


De oplossing...

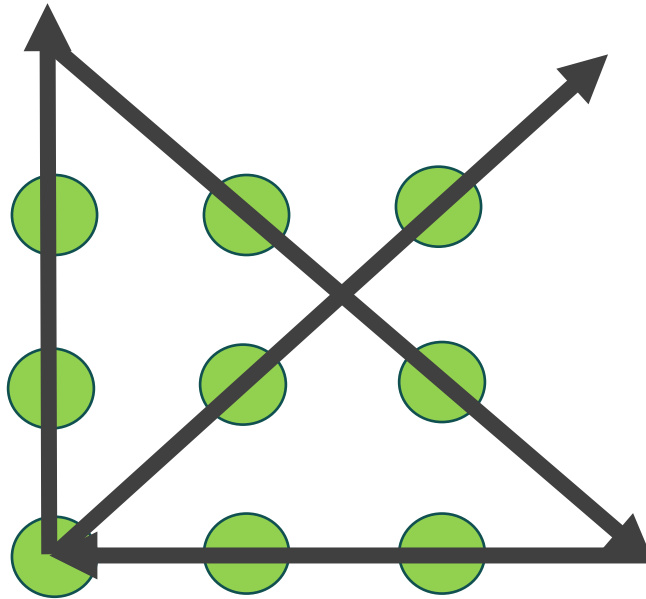
Wet van gelijkheid => Objecten die sterk op elkaar lijken zullen als één groep gezien worden => er zijn wel geen randen! Het menselijke brein vult die zelf aan...



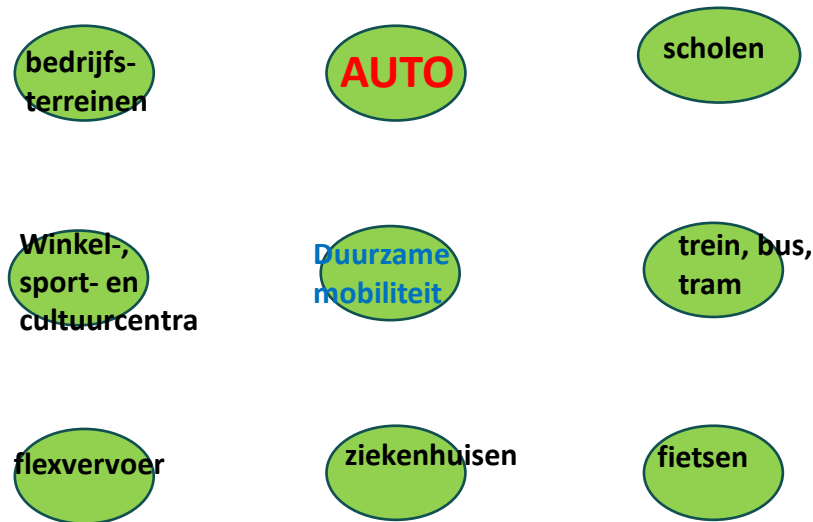
De oplossing...



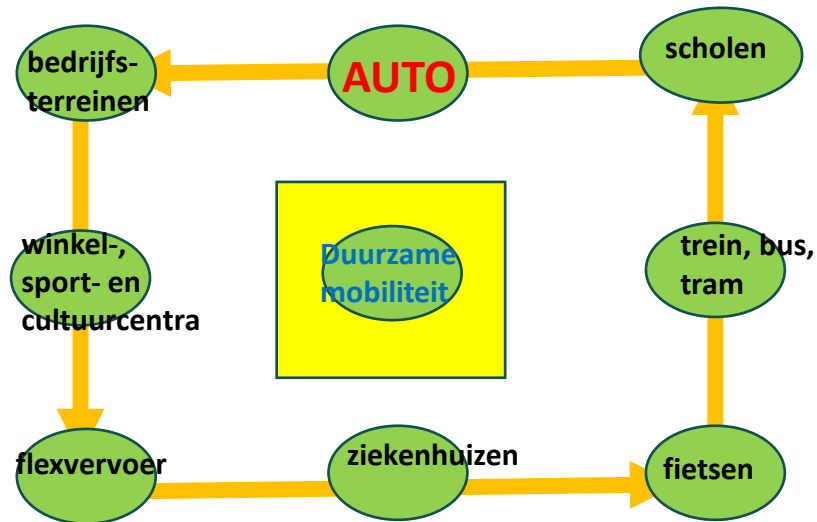
et voilà...



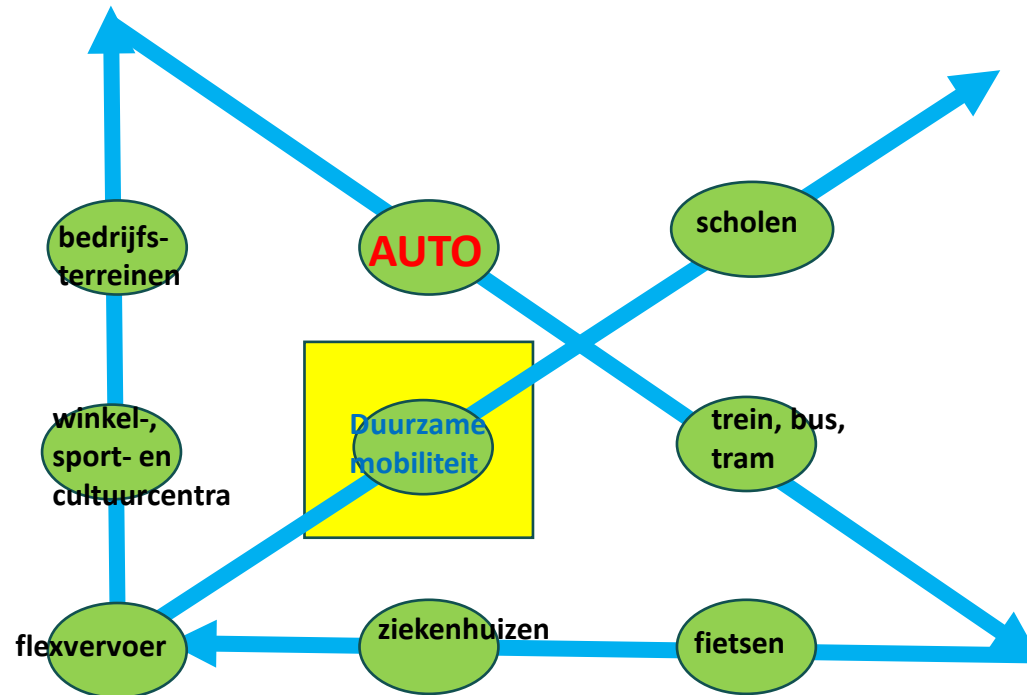
Analogie met basisbereikbaarheid...



Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid...



Integratie van de ontbrekende schakelaar 'Duurzame mobiliteit'



Geen angst voor verandering...

Streefdoel 'basisbereikbaarheid': 40% meer duurzaam vervoer in 2030

'95/5 principe' => verandering van 40 procent niet in één jaar maar
5% over een periode van 8 jaar heen:

95 % => verplaatsingen zoals gewoon!

5 % => 'inruilactie' vervanging door duurzame vervoersmodi

Geen angst voor verandering...

Streefdoel 'basisbereikbaarheid': 40% meer duurzaam vervoer in 2030

bv. mijn rijprestatie/auto per jaar: 20.000 km

95 % => verplaatsingen zoals gewoon!

2022-2023: 19.000 km

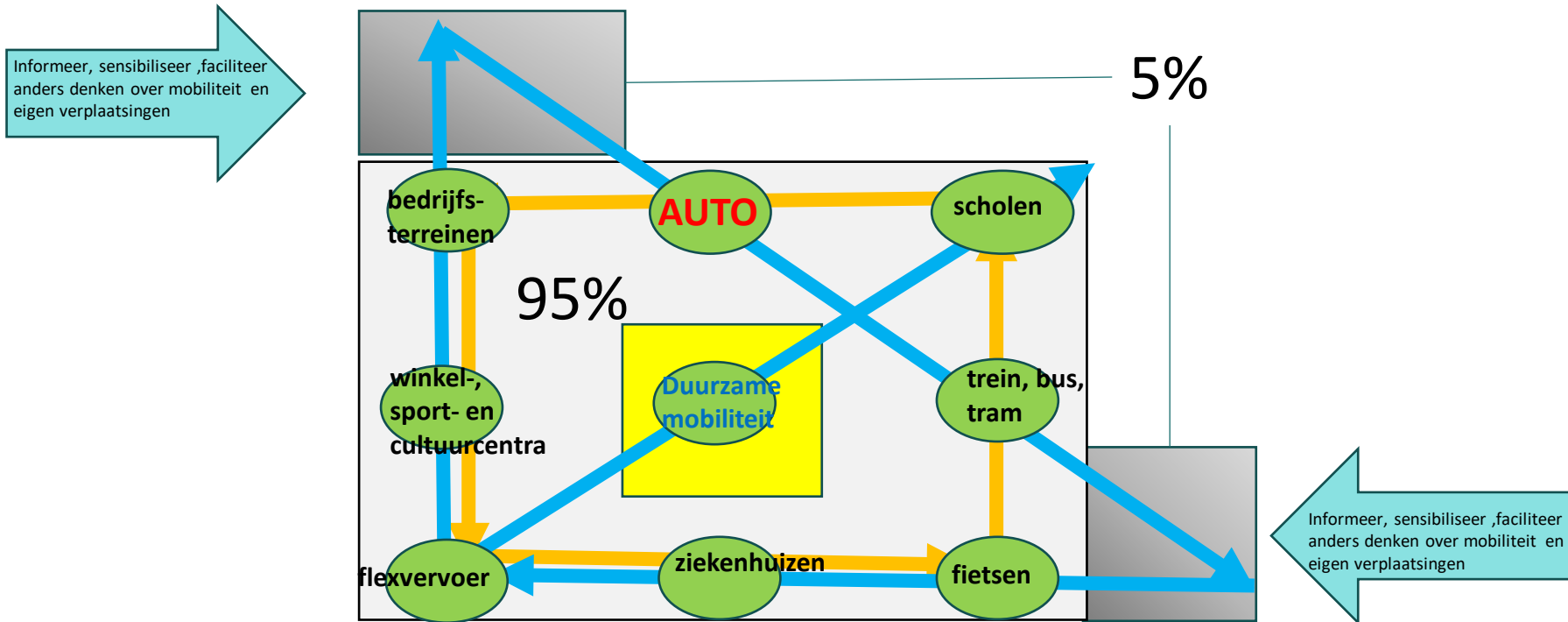
5 % => 'inruilactie' vervanging door duurzame vervoersmodi

2022-2023: 1.000 km

5 % 'inruilactie' per jaar = 40% na 8 jaren!

...als iedereen meedoet!

Basisbereikbaarheid: De basis blijft, enkel relaties en gewichten worden herschikt...



Factoren die de adaptatie van nieuw gedrag beïnvloeden

- ▶ **Relatiever voordeel** ('relative advantage')
- ▶ **Compatibiliteit**
- ▶ **Observeerbaarheid** ('observability')
- ▶ **Eenvoud** ('simplicity')
- ▶ **Opportuniteit om het uit te proberen** ('opportunity to try out')



Bedankt!

Helmut Paris

- verkeerspsycholoog –

Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20 bus 2

1000 Brussel

tel: 02/553.14.86

fax: 02/553.71.08

e-mail: helmut.paris@mow.vlaanderen.be