

Normvervaging in het verkeer: de Brabantse aanpak.

Hermieke van Dijke – Provincie Noord-Brabant – HvDijke@brabant.nl

Else Lagerweij – Haskoning – else.lagerwei@haskoning.com

Esther Timmermans – Shift Gedrag – esther@shiftgedrag.nl

Samenvatting

De Provincie Noord-Brabant en de gemeenten Tilburg, Eindhoven en Helmond werken samen aan een integrale aanpak van normvervaging in het verkeer. De aanpak komt voort uit een gezamenlijke behoefte om normoverschrijdend gedrag terug te dringen. Met inzet van Haskoning en Shift Gedrag is, op basis van onderzoek, een gedragsstrategie ontwikkeld met name gericht op jonge, mannelijke bestuurders (18-24 jaar). De aanpak bestaat uit 4 sporen: campagne, interventies, handhaving en monitoring. De campagne, ontwikkeld met Fama Volat, is inmiddels gelanceerd. Tegelijkertijd wordt in de andere sporen gewerkt aan gerichte interventies, versterking van handhaving en het uitvoeren van monitoring en evaluatie. Deze voortgang wordt mogelijk gemaakt door voortdurende aandacht voor de organisatie van de samenwerking.

Inleiding

Normvervaging in het verkeer leidt tot zowel objectieve als subjectieve onveiligheid. In 2023 hebben de gemeenten Tilburg en Helmond en de provincie Noord-Brabant besloten hier gezamenlijk mee aan de slag te gaan; de gemeente Eindhoven heeft zich kort daarna aangesloten. Om dit vraagstuk effectief aan te pakken is deze projectgroep gestart met een onderzoek. Dit brengt in kaart wat onder normvervaging wordt verstaan, welk gedrag daaronder valt, welke doelgroepen oververtegenwoordigd zijn en aan welke voorwaarden een effectieve aanpak moet voldoen. De inzichten vormen de basis voor een integrale aanpak van normvervaging, bestaande uit vier sporen: campagne, interventies, handhaving en monitoring.

Onderzoek Normvervaging in het verkeer

Normvervaging wordt omschreven als “het minder duidelijk worden van de gemeenschappelijke waarden en normen en het makkelijker overtreden van de gemeenschappelijke waarden en normen die nog wel gelden”. Een belangrijk inzicht is dat normvervaging een sterke sociale component heeft: gebrek aan empathie, weinig inlevingsvermogen en moeite met impulscontrole spelen een grote rol. De aanpak van normvervaging en meer in het bijzonder de aanpak van het achterliggende gebrek aan sociaal-affectieve hogere-ordevaardigheden vragen om een brede insteek.

De analyse laat zien dat vooral jonge bestuurders, met name jonge automobilisten (18–24 jaar), een prioritaire doelgroep vormen. Zij vertonen relatief vaak bewust normoverschrijdend gedrag en zijn oververtegenwoordigd in ongevallen. Het gewenste gedrag richt zich op het verminderen van overtredingen zoals te hard rijden, bumperkleven, agressief rijgedrag en rijden onder invloed.

Op basis van het onderzoek wordt een vier-sporenaanpak aanbevolen:

1. **Campagne** – een brede normstellende campagne, gecombineerd met doelgroepgerichte communicatie die inzet op empathie en gewenst gedrag zichtbaar maakt.
2. **Interventies** – educatie en trainingen gericht op gevaarherkenning, empathie, impulscontrole en zelfreflectie, eventueel aangevuld met CBR-maatregelen of Halt-projecten.

3. **Handhaving** – zichtbare en consequente controles om de (subjectieve) pakkans te vergroten, bijvoorbeeld via MONOCam, gerichte politieacties en gesprekken bij staandhoudingen.
4. **Monitoring** – het vooraf bepalen van gedragsindicatoren en het volgen van proces en effecten, zodat de aanpak kan worden bijgestuurd en opgeschaald.

Van onderzoek naar start brede aanpak Normvervaging

Het onderzoek maakt duidelijk dat normvervaging in het verkeer niet met een eenmalige actie kan worden aangepakt. Dit vraagt om een structurele en integrale benadering. De drie gemeenten en de provincie richten daarom een projectgroep op voor de ontwikkeling en uitvoering van een aanpak normvervaging, bestaande uit vier sporen: campagne, interventies, handhaving en monitoring.

Spoor 1 – campagne

Op basis van het onderzoek is een campagne-opdracht geformuleerd. In dit proces is een gedragsstrategie ontwikkeld die richting geeft aan de campagne, maar ook als fundament dient voor de andere sporen. Campagnes, interventies en handhaving zijn middelen om gedrag te beïnvloeden, terwijl monitoring en evaluatie inzicht geven in de mate waarin dit leidt tot gedragsverandering. De gedragsstrategie vormt daarmee de verbindende basis voor een samenhangende aanpak.

De gedragsstrategie geeft inzicht in de drijfveren van de doelgroep en in kansrijke beïnvloedingsstrategieën. Op basis van onderzoek van onder andere Haskoning¹ en TeamAlert² blijkt dat jonge, mannelijke bestuurders (18–24 jaar) oververtegenwoordigd zijn in normoverschrijdend gedrag, maar nog te beïnvloeden zijn met preventieve maatregelen, omdat hun gedrag nog niet structureel of extreem is. Daarom is deze groep als primaire doelgroep gekozen. Op basis van o.a. ongevalsrisico en aanvullende criteria zijn drie prioritaire doelgedragingen bepaald: snelheid aanpassen, afstand houden en rustig reageren.

De gedragsstrategie³ laat zien dat gedragsverandering bij deze doelgroep vraagt om meer dan bewustwording alleen. Kansrijke strategieën zijn het inspelen op sociale normen (sociale correctie vanuit de omgeving), het aanspreken van het zelfbeeld (het confronteren met de discrepantie tussen hoe zij zichzelf zien als ‘goede bestuurder’ en hun feitelijke gedrag), en het bieden van een concreet handelingsperspectief. Daarnaast is het belangrijk om weerstand te verminderen, bijvoorbeeld door inzet van een rolmodel als boodschapper, gezien de aanwezige aversie (‘ik bepaal zelf wel wat ik doe’).

Fama Volat heeft deze inzichten vertaald naar een campagneconcept, ontwikkeld in co-creatie met de doelgroep en in afstemming met de politie. De campagne (“Van doodgewoon naar gewoon dood”) zet in op een confronterende boodschap (*fear appeal*), waarin de gevolgen van risicogedrag direct en persoonlijk worden gemaakt. Hoewel deze techniek in de literatuur kritisch wordt besproken, is hier bewust voor deze gedurfde aanpak gekozen. Uit gesprekken met de doelgroep en de politie blijkt dat traditionele, informatieve campagnes onvoldoende opvallen en dat juist een indringende aanpak nodig is om door te dringen tot de jongeren.

¹ Royal Haskoning DHV (december, 2023). Normvervaging Noord-Brabant - [Brabant gaat voor NUL - rapportages normvervaging](#)

² Stichting TeamAlert (mei, 2024). Jongeren en normoverschrijdend gedrag in het verkeer. Factsheet. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/factsheets/jongeren-en-normoverschrijdend-gedrag-in-het-verkeer/>

³ Shift Gedrag (augustus, 2024). Gedragsstrategie campagnevoorstel normvervaging - [Brabant gaat voor NUL - rapportages normvervaging](#)

De campagne wordt versterkt door samenwerking met influencer Joël Borelli. Hiermee wordt aangesloten bij de sociale leefwereld van jongeren en wordt het sociale normmechanisme verder benut. De campagne is gelanceerd met een persmoment rondom een opvallende mupi in de publieke ruimte (vormgegeven alsof deze is aangereden), en wordt verspreid via kanalen zoals Instagram, Snapchat en YouTube. Eerste resultaten laten zien dat de campagne goed wordt gezien en aandacht trekt binnen de doelgroep. De effecten op gedrag worden gemonitord; hierover meer bij spoor 4 (monitoring en evaluatie).

Spoor 2 – interventies

Gerichte interventies zijn een kansrijke manier om gedrag te beïnvloeden. XTNT heeft een overzicht opgesteld van interventies tegen normoverschrijdend verkeersgedrag, specifiek voor jonge mannen (18–24 jaar). Hieruit is een selectie gemaakt van effectieve, direct inzetbare interventies. Dit heeft geleid tot een tussentijds resultaat: twee interventies op de provinciale menukaart mensgerichte maatregelen (waarvoor gemeenten een provinciale bijdrage kunnen aanvragen), één interventie binnen verkeerseducatie op scholen en één uitgewerkte productbeschrijving voor gemeenten. We blijven investeren in dit spoor met als doel de beschikbaarheid en inzet van gerichte interventies op normoverschrijdend gedrag.

Spoor 3 – verkeershandhaving

Geïnspireerd door de Verkeersaso Aanpak Rotterdam is in Tilburg in 2025 de pilot HarT (Handhaving Asociaal Rijgedrag Tilburg) uitgevoerd. De pilot is succesvol gebleken en wordt inmiddels structureel ingezet, met vier gerichte controles per jaar. Momenteel wordt verkend hoe de campagne aan deze controles kan worden gekoppeld en hoe de communicatie hierover kan worden versterkt. Ook wordt gekeken naar uitbreiding naar andere steden. Daarnaast worden mogelijkheden onderzocht om het spoor handhaving verder te versterken, bijvoorbeeld door gerichte controles te organiseren en hierover actief te communiceren, waar mogelijk in samenwerking met de pers.

Spoor 4 – monitoring en evaluatie

We monitoren de effecten van de aanpak door bereik en effect van de campagne te meten. Daarnaast worden KPI's voor normvervaging opgenomen in het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP).

Samen met TeamAlert wordt een effectmeting uitgevoerd onder jonge mannelijke automobilisten (18–24 jaar) in Eindhoven, Tilburg en Helmond. Deze bestaat uit een voor- en nameting met een korte, situatieve vragenlijst, gericht op de drie doelgedragingen en op veranderingen in sociale norm, risicobewustzijn, zelfeffectiviteit en houding ten aanzien van risicogedrag.

De voormeting heeft al plaatsgevonden vóór de aftrap van de campagne. Deelnemers zijn geworven op locaties waar de doelgroep samenkomt, zoals uitgaanscentra en voetbalwedstrijden. Daarnaast is de vragenlijst ook online uitgezet om het bereik te vergroten. In de praktijk blijkt deze doelgroep echter lastig te bereiken en minder bereid om deel te nemen aan vragenlijstonderzoek. Ondanks alle inspanning blijft de respons achter, zowel offline (n=50) als online (N=1), waardoor de streefomvang van 100 respondenten niet is gehaald (n=51).

Deze ervaring onderstreept dat het bereiken van de doelgroep voor onderzoek een uitdaging is. Voor de nameting wordt wel dezelfde methodiek gehanteerd om vergelijkbaarheid te waarborgen. Waar

mogelijk wordt het meetinstrument geoptimaliseerd, zonder afbreuk te doen aan deze vergelijkbaarheid. Parallel hieraan wordt gezocht naar aanvullende en innovatieve manieren om de doelgroep beter te bereiken en hun gedrag in kaart te brengen.

Proces: opbouwende samenwerking

Over het proces van de aanpak normvervaging is veel te zeggen. Om het overzichtelijk te houden, benoemen we enkele succesfactoren en leerpunten.

1. 'Gewoon' van start gaan – vanuit een stevige basis werkenderweg ontwikkelen
De stevige basis wordt gevormd door vier partijen die aan de slag willen met normvervaging in het verkeer en een onderzoek naar dit gedrag met conclusies en aanbevelingen. Vanuit deze basis is de aanpak op vier sporen gestart. Het einddoel is duidelijk: minder normoverschrijdend gedrag in het verkeer. De weg ernaartoe wordt al doende bepaald en uitgevoerd. Elke stap is doordacht en wordt gezet wanneer deze zich aandient.
2. Een flexibel en dynamisch proces – kansen, compromissen en actie
Om succesvol werkenderweg aan de slag te gaan, moeten alle betrokkenen flexibel zijn en kunnen omgaan met een dynamisch proces. In elk overleg wordt besproken waar we staan en wat de volgende stap is. Dit biedt ruimte voor nieuwe ideeën en het benutten van kansen. Dit vraagt ook om bereidheid tot actie, besluitvorming binnen de eigen organisatie, beschikbare tijd en het sluiten van compromissen.
3. Projectleiding - belangen, sturing en tijd
Een voorwaarde voor succes is gelijkwaardigheid tussen partijen en sturing door één projectleider op koers, voortgang en besluitvorming. De provincie is daarvoor de meest geschikte partij gebleken, gezien haar regierol op de Brabantse aanpak verkeersveiligheid, het overkoepelende belang en de mogelijkheid van Brabantbrede uitrol.
4. Onverwachte opbrengsten
Vooraf was dit niet voorzien, maar deze werkwijze heeft laten zien dat meer mogelijk is dan vooraf in een projectplan is opgenomen. Een paar voorbeelden:
 - Verhoging van de budgetten na positieve ontvangst van het campagneconcept.
 - Brede waardering voor het gedurfde campagneconcept, ondanks spanning met communicatie-richtlijnen (zoals fear appeal).
 - Het communiceren vanuit een gezamenlijke afzender Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers in plaats vanuit de eigen organisatie.
 - Ambtelijke en bestuurlijke interesse bij andere partners om aan te haken, zoals politie, Openbaar Ministerie, Rijkswaterstaat en andere Brabantse gemeenten.

Conclusies en aanbevelingen

De Brabantse aanpak laat zien dat normvervaging in het verkeer vraagt om een integrale en gedragsgerichte benadering. Door te starten met onderzoek en een gedragsstrategie is een stevige basis gelegd voor een samenhangende inzet van campagne, interventies, handhaving en monitoring. Juist deze combinatie maakt het mogelijk om gedrag vanuit meerdere invalshoeken te beïnvloeden en de effectiviteit van de aanpak te vergroten.

Een belangrijke les is dat het helpt om te werken vanuit een helder doel, maar de weg ernaartoe flexibel en iteratief vorm te geven. Door 'gewoon' te starten en al doende te ontwikkelen, ontstaat ruimte om in te spelen op kansen, nieuwe inzichten en samenwerking met partners. Dit vraagt tegelijkertijd om duidelijke regie (in dit geval vanuit de provincie) en betrokkenheid van alle partijen. Daarnaast laat de aanpak zien dat het waardevol kan zijn om ruimte te nemen voor experiment en het maken van onderscheidende en soms confronterende keuzes, zoals de inzet van fear appeal in de campagne. Hoewel deze aanpak kan schuren met bestaande communicatie-uitgangspunten, sluit deze aan bij inzichten uit de doelgroep en biedt het kansen om te leren wat wel en niet werkt. In hoeverre dit ook leidt tot gedragsverandering wordt bepaald in de effectmeting.

Tot slot blijkt dat het bereiken en beïnvloeden van de doelgroep, zowel in communicatie als in onderzoek, uitdagend is en blijvende aandacht vraagt. Dit onderstreept het belang van doorontwikkeling, zowel in campagnes en interventies als in monitoringmethoden.

De aanpak biedt daarmee niet alleen perspectief voor verdere uitrol binnen Brabant, maar ook waardevolle lessen voor andere regio's die normoverschrijdend gedrag in het verkeer willen aanpakken.