

Crowdsourcing verkeersveiligheid

Samenvatting

Wie op zijn gedrag aangesproken wordt kan zich daardoor beter gaan gedragen. Gemotoriseerde weggebruikers kunnen nu via Samen Veilig aangesproken worden. Daardoor worden ongevallen voorkomen, en kan de verkeershandhaving effectiever. De verhoudingen gecorrigeerd: de burger zelf weer aan het roer, de overheid alleen daar aan zet waar de samenleving het niet kan.

Titus Mars - Stichting Sociale Infrastructuur – www.SamenVeilig.nl

Inleiding

Anonimiteit maakt dat er te weinig positieve prikkels gevoeld worden die leiden tot veilig verkeersgedrag door gemotoriseerde verkeersdeelnemers¹. Stichting Sociale Infrastructuur stelt zich ten doel om de verkeersveiligheid te bevorderen door persoonlijke feedback in het verkeer beter mogelijk te maken en te stimuleren. We gebruiken daarvoor kennis over sociale netwerken (*communities*) die de afgelopen paar jaar sterk in ontwikkeling is door nieuwe ontwikkelingen op het internet: het sociale web of *Web 2.0*. Het systeem Samen Veilig is ontworpen op basis van crowdsourcing². Samen Veilig beschouwt weggebruik als een sociale activiteit van individuen die in principe gemotiveerd zijn tot wederzijdse aanpassing en samenwerking. Door inzet van ICT als doorbraaktechnologie³ wordt de bereidheid tot samenwerking door weggebruikers beter ondersteund met actuele en persoonlijk gerichte informatie.

Met de informatie die ontstaat als gevolg van grootschalig gebruik van het systeem Samen Veilig zijn omvangrijke kostenbesparingen mogelijk.

Globale werking van Samen Veilig

Samen Veilig stelt voor alle zeven miljoen Nederlandse motorvoertuig-kentekens een digitale brievenbus beschikbaar. Een weggebruiker kan via Samen Veilig door vermelding van het kenteken een bericht sturen aan de eigenaar of gebruiker van een motorvoertuig. Een motorvoertuig-eigenaar of gebruiker kan zich bij Samen Veilig aanmelden om deze berichten te ontvangen. Berichten worden door de afzender op verschillende gebieden gecategoriseerd en op een kaartlocatie geplaatst. Afzenders en ontvangers van berichten zijn bekend binnen Samen Veilig, maar blijven voor elkaar anoniem. Door aggregatie van berichten op basis van kaartlocatie, op basis van associatie met het Nationaal Wegenbestand (NWB) en/of op basis van (verzamelingen van) kenteken(s) ontstaan fundamenteel nieuwe informatiebronnen voor wegbeheerders, verkeersveiligheidsspecialisten en verkeershandhaving. De eerste versie van Samen Veilig is beschikbaar op www.SamenVeilig.nl⁴.



Strategische verbanden

“*Samen Werken, Samen Leven*”, Samen Veilig sluit al in de titel aan op het regeerakkoord Balkenende IV. In de laatste troonrede is, met het oog op de noodzaak 35 mrd of 20% te bezuinigen sprake van “*financieel verantwoorde mogelijkheden om publieke diensten voor burgers effectiever uit te voeren (...) en verantwoordelijkheden tussen overheden en burgers anders en beter vorm te geven.*” Samen Veilig past scherp in het beter vormgeven van de verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheden en burgers.

In Door met Duurzaam Veilig (2005) introduceerde de SWOV *sociale vergevingsgezindheid* als nieuw principe. De SWOV stelt⁵ dat nader onderzoek naar de effectiviteit van 0900-rijstijl, een voorloper van Samen Veilig, voor de verdere invulling van het begrip sociale vergevingsgezindheid gewenst is.

Doelen

Minder maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid

Samen Veilig wil de verkeersveiligheid bevorderen door persoonlijke feedback in het verkeer beter mogelijk te maken en te stimuleren. In de eerste plaats is van belang dat Samen Veilig gericht is op het terugdringen van de *maatschappelijke kosten* van verkeersonveiligheid. Amerikaans onderzoek⁶ suggereert dat 20 tot 53% van de verkeersongevallen voorkomen kan worden door het faciliteren van persoonlijke feedback. Bij de Nederlandse € 9 miljard maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zou dat gaan over bijna twee tot meer dan vier miljard euro per jaar. Zelfs bij een foutmarge één of twee *ordes van grootte* blijft de potentiële kostenbesparing indrukwekkend.

Minder kosten én betere effectiviteit van verkeershandhaving

De verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie richt zich op de zogenaamde HelmGRAS⁷ feiten. Vastgesteld kan worden dat deze focus van de verkeershandhaving slechts op plaats 9 en 10 een relatie heeft met de top-10 van ergernissen van weggebruikers⁸. Op ergernissen 1 t/m 8 is



verpakt in staal en glas: hoe krijg je dan feedback?

formele handhaving ook moeilijk te organiseren. Onderlinge feedback van weggebruikers, te realiseren via Samen Veilig, zal uit de aard van de systematiek vanzelf op de meest voorkomende ergernissen gericht zijn. Met correctieve actie door politiefunctiearissen op basis van burgermeldingen bestaat jarenlange ervaring bij Politie Limburg-Zuid en korps Midden en West-Brabant. Vanuit burgerperspectief betekent deze aanpak impliciete directe democratie in de aansturing van de verkeershandhaving: informatie over waar burgers zich zorgen over maken is direct beschikbaar voor de inzetplanning en operationele sturing van de handhavers⁹. Het is aannemelijk

dat de handhaving op deze wijze niet alleen objectief effectiever kan worden, ook de subjectieve verkeersveiligheid kan op deze manier waarschijnlijk sterk verbeteren. Ook is aannemelijk dat met aanzienlijk minder middelen dan het huidige budget van € 50 mln gelijke, of zelfs betere resultaten gehaald kunnen worden.

Minder kosten van investeringen in fysieke weginfrastructuur

De relatieve veiligheid van het Nederlandse verkeer kan in hoge mate in verband gebracht worden met de uitgebalanceerde manier waarop wegen worden ingericht, met *Shared Space*¹⁰ als een ultieme invulling van deze actierichting. Het (her)inrichten van delen van de openbare ruimte kost echter veel geld en heeft bijna uitsluitend daar waar heringericht is een plaatselijk effect. Gedragsaanpassing daarentegen, indien haalbaar, heeft overal effect. Het stimuleren van gedragsaanpassing via Samen Veilig kost, relatief in verhouding tot aanpassingen in fysieke infrastructuur, bijna niets.

Minder kosten en beter zicht op wegveiligheid

Een secundair effect van de brede introductie van Samen Veilig is dat er real-time inzicht ontstaat in de door weggebruikers gepercipieerde (on)veiligheid van wegvakken. Dit inzicht gaat veel verder dan de landelijke ongevallen database, omdat weggebruikers via Samen Veilig grote aantallen bijna-ongevallen zullen melden. Bijna-ongevallen is een categorie informatie waar wegbeheerders bij toenemende wegveiligheid ook toenemende behoefte aan hebben. Deze informatie kan, anders dan via Samen Veilig, slechts tegen prohibitief hoge kosten verzameld worden.

Overwogen kan worden om weggebruikers te stimuleren om ook waarnemingen van ongevallen via Samen Veilig te melden, mogelijk ook door een vorm van (niet financiële) beloning¹¹.

Verhogen van de duurzame effecten van verkeerseducatie

Communicatie en interactie: basisbehoefte en -routine voor ieder mens. Met name voor de huidige generatie 30-minners is gebruik van ICT daarbij *common sense*, en de uitstraling daarvan naar oudere generaties groeit. Met name voor deze jongere verkeersdeelnemers kan Samen Veilig ingezet worden als aanvulling op bestaande instrumenten voor verkeerseducatie. Lesprogramma's en voorlichtingscampagnes kunnen via Samen Veilig voorzien worden van een interactieve component waarmee ook voortdurende betrokkenheid gestimuleerd kan worden.

Verminderen van het gevoel van onmacht van burgers

Afwijkend verkeersgedrag leidt bij andere verkeersdeelnemers, veelal onbewust, tot agressieve reacties. De beschikbaarheid van een positief actie-alternatief, een melding aan Samen Veilig, zal bijdragen aan het verminderen van dit ketting-effect.

Rollen, relaties en contracten

Samen Veilig is een doorbraakinnovatie die consequenties heeft voor veel spelers in het verkeersveiligheidssysteem.

De burger of weggebruiker is bij Samen Veilig aan zet. Burgers zullen elkaar moeten stimuleren en motiveren om waargenomen verkeersgedrag te melden via Samen Veilig. Om kosten te minimaliseren stimuleert Samen Veilig burgers om meldingen zo veel mogelijk te doen via onpersoonlijke middelen, maar melden is ook in persoonlijk contact mogelijk door inzet van een callcenter. De melder wordt door Samen Veilig via e-mail op de hoogte gehouden van de resultaten of effecten van zijn meldingen.

De particuliere motorvoertuigeigenaar zal zich, uit de aard van het systeem en gegeven de wettelijke regelingen over persoonsgegevens (WBP), zelf moeten aanmelden bij het systeem. Door de aanmelding wordt een link gelegd tussen kenteken en e-mail adres.

De zakelijke motorvoertuigeigenaar is zeer belanghebbend bij veilig weggedrag door zijn medewerkers, zowel vanuit het perspectief van maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) als ook vanuit de de Arbo-verantwoordelijkheid en vanuit de bedrijfseconomische noodzaak productiviteitsverlies te voorkomen. Samen Veilig biedt zakelijke gebruikers diensten aan tegen een kleine betaling. De baten van de zakelijke klanten zijn aanmerkelijk hoger dan de bijdrage die aan Samen Veilig betaald moet worden. De business case van Samen Veilig op de langere termijn is gebaseerd op inkomsten van zakelijke wagenparkbeheerders.

Vergelijk met de autogordel

De invoering en acceptatie van Samen Veilig door gebruikers van motorvoertuigen kan als volgt vergeleken worden met de invoering van de veiligheidsgordel.

Veel eenvoudiger: omdat de aanmelding bij Samen Veilig slechts éénmalig nodig is terwijl gordelgebruik in de persoonlijke instaproutine opgenomen moet worden.

Makkelijker te stimuleren: omdat de meetbaarheid van aanmeldingen eenvoudig en kosteloos is terwijl meten van gordel dragen veel manuren voor kleine hoeveelheden meting-resultaat oplevert.

Lagere drempel: want Samen Veilig vereist geen investeringen in materieel (iedere motorvoertuigeigenaar kan geacht worden een telefoonnummer te hebben en op zijn minst een relatie te hebben met iemand met toegang tot het internet).

Wegbeheerders zijn nu al verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van hun wegen. Door gebruik te maken van data uit de meldingen van Samen Veilig kan de (on)veiligheid van wegen beter vastgesteld worden en kan meer adequaat opgetreden worden. De beheerder van weginfrastructuur is belanghebbend om weggebruikers te stimuleren om meldingen te doen: meer en sterkere *sociale* infrastructuur maakt investeringen in fysieke infrastructuur effectiever en soms onnodig.

Justitie en Verkeershandhavingsteams Politie

Justitie kan, door gebruik te maken van Samen Veilig, scherper en effectiever sturen op de prioriteiten en activiteiten van de Verkeershandhavingsteams van de politiekorpsen. De grote hoeveelheid en de actualiteit van de verkeersveiligheidsinformatie die via Samen Veilig ontstaat maakt het veel meer dan nu mogelijk om de handhavingsprioriteiten in lijn te brengen met de belangrijkste ergernissen van verkeersdeelnemers.

Politiekorpsen kunnen zich als gevolg van de introductie van Samen Veilig gedeeltelijk terugtrekken uit de verkeershandhaving: burgers doen immers een groot deel van het werk dat eerder bij de politie terecht kwam. Deze verandering van politie-prioriteiten sluit aan op een strategische beweging die door de korpsen al geruime tijd is ingezet. Vanuit Samen Veilig zal ook informatie ontstaan over personen die weggedrag vertonen dat repressieve handavingsaandacht vraagt. Daarmee sluit Samen Veilig aan op de landelijk vastgestelde strategie Intelligence Gestuurd Politiewerk (IGP)¹².

Betaalbaar

Omdat het business model van Samen Veilig gebaseerd is op inkomsten uit toegevoegde waarde diensten aan het bedrijfsleven zijn de gewenste investeringen in het systeem door overheden erg laag, bijna te verwaarlozen.

Haalbaar

Het stimuleren en faciliteren van persoonlijke feedback in het verkeer in de vorm zoals Samen Veilig die implementeert bestaat nog niet elders ter wereld en levert alleen al om die reden risico's op. We belichten hier kort de belangrijkste risico's en de beheersmaatregelen en gaan vervolgens in op de kansen die het systeem biedt.

Onjuiste feedback en onterechte beschuldigingen in meldingen zullen zeker voorkomen. Samen Veilig kan opgevat worden als kliklijn. Niet alleen bestaat er een risico op bewuste misleiding door melders, meldingen kunnen ook zonder dat de melder zich daarvan bewust is meer gebaseerd zijn op bijvoorbeeld vooroordelen dan feiten. Samen Veilig pakt dit risico aan door geen anonieme meldingen te accepteren en zowel van melders ook bestuurders een *reputatie* berekenen. Een andere mogelijke omgangswijze is om het mogen afgeven van meldingen te beperken tot personen die vooraf expliciet gescreend zijn¹³.

Telefoneren in de auto is gevaarlijk, door verspreiding van het systeem van Samen Veilig zou bellen in de auto gestimuleerd kunnen worden. De erkenning van dit risico heeft er al toe geleid dat Samen Veilig zich, mede op advies van Veilig Verkeer Nederland, vooral richt op de bebouwde kom en vooral voetgangers en fietsers wil stimuleren tot het doen van meldingen.

Op gebied van persoonsgegevens en privacy is de uitwerking van Samen Veilig op dit moment correct, maar de invulling behoeft nog nadere uitwerking. Dit geldt met name voor de omgang met grotere aantallen meldingen en de informatie die daaruit ontstaat.

Kansen

Ervaring in verschillende buitenlanden¹⁴ maakt aannemelijk dat beperkte adoptie van persoonlijke feedback in het verkeer, met name voor herkenbare bedrijfswagens, autonoom tot stand kan (en vermoedelijk zal) komen. Om te komen tot massale adoptie, met de daaraan te relateren massale gevolgen voor de verkeersveiligheid, is politiek-bestuurlijke ondersteuning gewenst en waarschijnlijk noodzakelijk.

Conclusie

De voordelen van brede toepassing en stimulering van persoonlijke feedback zijn evident, de kosten marginaal en de te verwachten baten enorm. Dat geldt voor vrijwel alle actoren in het verkeerssysteem. De systematiek komt er dus aan, profiteer er van.

- 1 http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Emoties_en_verkeer.pdf : “anonimiteit en het gebrek aan directe communicatiemogelijkheden van autobestuurders [blijken] bij te dragen aan verkeersagressie.”
- 2 Crowdsourcing <http://nl.wikipedia.org/wiki/Crowdsourcing>
- 3 Doorbraaktechnologie en economische groei, G.M. Linders (2002), http://staff.feweb.vu.nl/glinders/research/ESB_website.pdf
- 4 De op dit moment beschikbare versie van het IT systeem voor Samen Veilig voorziet nog niet in alle functionaliteit die verder in deze tekst beschreven wordt. Verdere stapsgewijze ontwikkeling is voorzien parallel aan operationeel gebruik.
- 5 Sociale vergevingsgezindheid, SWOV, M. Houtenbos (2009), <http://www.swov.nl/rapport/R-2009-08.pdf>
- 6 “How’s My Driving?” For Everyone (And Everything?), Lior Jacob Strahilevitz (2006) <http://www1.law.nyu.edu/journals/lawreview/issues/vol81/no5/NYU504.pdf>
- 7 Helm, Gordel, Rood licht, Alcohol, Snelheid
- 8 De Ergernis Top-10 Weggebruikers, BVOM (2009) http://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/overtredingen/ergernis_top_10/
- 9 Vergelijk: Informatie Gestuurd Verkeerstoezicht, politie Drenthe, maar dan met veel actuelere informatie.
- 10 Shared Space http://en.wikipedia.org/wiki/Shared_space
- 11 Foursquare (www.FourSquare.com) is een goed geslaagd voorbeeld (op heel ander gebied) van het inzetten van niet-financiële beloningen om gewenste acties van gebruikers van het systeem te stimuleren.
- 12 Eerder bekend als Informatie Gestuurde Politiezorg. <http://www.politieacademie.nl/Kennis/Lectoraten/Documents/Politieacademie%20-%20Intelligencegestuurd%20politiewerk%20-%202009.pdf>
- 13 Zo kent het Zuid-Afrikaanse *Arrive Alive* licht gescreende *Public Transport Reporters*.
- 14 Zie voor voorbeelden vooral Strahilevitz (2006) en bijvoorbeeld <http://www.arrivealive.co.za/> en <http://www.howsmy.co.uk/>.