

Stand up for your ride: Haalbaarheid van de implementatie van een Noors verkeerseducatieprogramma in Nederland

Branko Olij
VeiligheidNL¹

Karin Klein Wolt
VeiligheidNL²

Arjanne Molendijk
VeiligheidNL³

In 2011 is het programma 'Si ifra!' ontwikkeld door Bjørn Smith-Hald in Noorwegen. Si ifra! is een programma dat risicovol rijgedrag onder jonge automobilisten probeert te voorkomen. Dit wordt gedaan door de verantwoordelijkheid te leggen bij de bestuurder en passagier om veilig thuis te komen, onder andere door elkaar aan te spreken op onveilig gedrag. Het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) heeft VeiligheidNL gevraagd om te onderzoeken of het haalbaar is om Si ifra! ook in de Nederlandse provincie Friesland aan te bieden. Het haalbaarheidsonderzoek bestond onder andere uit een vergelijking tussen Noorwegen en Nederland, op het gebied van jonge automobilisten, demografische gegevens en onderwijssystemen. Daarnaast werden bestaande verkeerseducatieprogramma's voor jonge automobilisten in kaart gebracht, en werd er een pilot van het programma uitgevoerd in Nederland. De resultaten van het haalbaarheidsonderzoek tonen aan dat het zinvol is om het programma in Nederland aan te bieden, onder andere doordat de resultaten van de pilot positief waren. Tegenwoordig werkt VeiligheidNL samen met Bjørn Smith-Hald, om Si ifra! te implementeren in Nederland, onder de naam 'Stand up for your ride'. Stand up for your ride is in 2023 aangeboden in drie provincies (i.e. Friesland, Drenthe en Overijssel). Naar verwachting wordt het programma op korte termijn ook aangeboden in vier andere provincies (i.e. Gelderland, Groningen, Zuid-Holland en Noord-Brabant).

Trefwoorden: gedragsverandering, jonge automobilisten, verkeerseducatie, verkeersveiligheid.

¹ VeiligheidNL, E: b.oli@veiligheid.nl

² VeiligheidNL, E: k.kleinwolt@veiligheid.nl

³ VeiligheidNL, E: a.molendijk@veiligheid.nl

1. Inleiding

In Nederland krijgen met name 18- tot 24-jarigen een auto-ongeval (SWOV, 2021). Het risico op zo'n ongeval kan worden vergroot door alcoholgebruik, drugsgebruik, afleiding (door passagiers of telefoongebruik) of vermoeidheid (SWOV, 2021). Gedragsverandering is bij deze groep een uitdaging. In Noorwegen is sprake van dezelfde problematiek (Moe, 2007). Om ongevallen bij deze doelgroep te voorkomen, heeft Bjørn Smith-Hald in 2011 een programma ontwikkeld in Noorwegen, genaamd 'Si ifra!', vrij vertaald naar 'Spreek je uit!'. Het programma richt zich op de verantwoordelijkheid van zowel de bestuurder als de passagier om veilig thuis te komen. Het bestaat uit een workshop van 90 minuten, voor 30-60 leerlingen, begeleid door een sessieleider.

De doelstellingen van het programma zijn:

- Jonge autobestuurders zijn van plan minder risicovol rijgedrag te vertonen;
- Jonge autobestuurders zijn bereid hun risicovol rijgedrag aan te passen wanneer een passagier hen hierop aanspreekt;
- Passagiers zijn van plan risicovolle bestuurders op hun rijgedrag aan te spreken;
- Passagiers weten hoe ze risicovolle bestuurders het beste kunnen aanspreken op hun rijgedrag.

Binnen Si ifra! worden er meerdere methodieken ingezet. Door middel van verschillende oefeningen wordt hierbij gefocust op sociale cohesie (in hoeverre voel je je een groep), sociale norm (hoe denken wij als groep over bepaald gedrag) en taakcohesie (als we met elkaar in de auto zitten, hebben we hetzelfde doel: veilig op onze eindbestemming aankomen). Oefeningen die worden uitgevoerd zijn onder andere een rollenspel, mini-lezingen en discussies. De oefeningen richten zich op verschillen tussen mannelijke en vrouwelijke bestuurders, risicovol rijgedrag en de rol van passagiers (ten aanzien van zich uitspreken). Tijdens de workshop worden deelnemers ook geïnformeerd over onder andere het belang van het dragen van een gordel en over de gevaren van afgeleid worden (door o.a. telefoongebruik tijdens het rijden). Het is bij het programma belangrijk dat de sessieleider ervoor zorgt dat de deelnemers zich comfortabel en veilig voelen tijdens de oefeningen. Er worden namelijk emotioneel beladen onderwerpen besproken. Deelnemers worden bijvoorbeeld gevraagd om hun eigen ervaringen over (dodelijke) verkeersongevallen te delen met anderen.

Het huidige artikel beschrijft de opzet en resultaten van een haalbaarheidsonderzoek over Si ifra!. Het doel van het onderzoek was om de haalbaarheid te bepalen van de implementatie van Si ifra! in Nederland.

2. Haalbaarheidsonderzoek

In 2019 heeft het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) aan VeiligheidNL gevraagd om te onderzoeken of het haalbaar is om Si ifra! ook in de Nederlandse provincie Friesland aan te bieden. Een haalbaarheidsonderzoek is uitgevoerd, bestaande uit zeven onderdelen, waarvan de resultaten hierna zullen worden beschreven

2.1 Vertalen van Noorse onderzoeksrapporten

In Noorwegen zijn twee onderzoeksrapporten over Si ifra! verschenen. In 2007 toonde SINTEF aan dat deelname aan Si ifra! het rijgedrag positief beïnvloedde (Moe, 2007). Passagiers spraken zich vaker uit over het risicovol rijgedrag van bestuurders en bestuurders verbeterden hun rijgedrag.

SINTEF toonde in 2009 aan dat het aantal verkeersongevallen was gedaald in de Noorse regio Vestfold (Moe, 2009). Deze daling kan niet verklaard worden door verbeteringen aan de weg. Wellicht dat het aanbod van Si ifra! op de scholen in die regio hier een rol bij heeft gespeeld, maar dit is niet met zekerheid te zeggen. Dit kan hebben gezorgd voor een toename van het gordelgebruik en een afname van het rijden onder invloed. Om de Noorse onderzoeksrapporten te gebruiken in het Nederlandse haalbaarheidsonderzoek zijn ze vertaald naar het Nederlands.

2.2 Interview met Bjørn Smith-Hald

Een interview heeft met Bjørn Smith-Hald plaatsgevonden om meer gedetailleerde informatie over het programma te krijgen. Informatie werd uitgewisseld over de kernwaarden van het programma, de methoden die worden gebruikt, de opbouw van de workshop en de karakteristieken van de sessieleiders.

2.3 Vergelijking van het uitgangspunt

Om te bepalen of de positieve resultaten in Noorwegen – op het gebied van verkeersongevallen – gedupliceerd kunnen worden in de Nederlandse provincie Friesland, werden de uitgangspunten van beide landen vergeleken (Palma & Olij, 2019). Op basis van Noorse gegevens van SINTEF (Moe, 2009), Nederlandse gegevens van de politie (Bestand GeRegistreerde Ongevallen in Nederland, 2018) en van Spoedeisende Hulpafdelingen en ambulancediensten (LetseL Informatie Systeem, 2019; Verkeersongevallenregistratie Fryslân, 2019) zijn het aantal ernstige verkeersongevallen (per 10.000 inwoners) bij 18- tot 24-jarigen vergeleken. Over het algemeen zijn het aantal ongevallen vergelijkbaar tussen de Noorse regio Vestfold en de Nederlandse provincie Friesland. Doordat er verschillende (onvolledige) bronnen zijn gebruikt, moeten de resultaten met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

2.4 Vergelijking van demografische gegevens

Noorse en Nederlandse bronnen zijn gebruikt om demografische gegevens te vergelijken (Palma & Olij, 2019). Over het algemeen is de bevolkingssamenstelling in Nederland (IndexMundi, 2023a) en Noorwegen (IndexMundi, 2023b) vergelijkbaar. In beide landen zijn bijvoorbeeld mannen oververtegenwoordigd bij 18- tot 24-jarigen. Bevolkingsdichtheid is verschillend tussen de landen, want in Noorwegen is dat 30 keer lager dan in Nederland. Aangezien de provincie Friesland een lage bevolkingsdichtheid heeft (bestaande uit veel platteland), is het vrij goed te vergelijken met de situatie in Noorwegen. Doordat openbaar vervoer niet altijd beschikbaar is, maken inwoners in beide regio's meestal gebruik van hun eigen vervoer (en rijden ze lange afstanden). Dit kan ertoe leiden dat bijvoorbeeld in de weekenden, na het uitgaan, het risico op rijden onder invloed toeneemt. De koopkracht per hoofd bevolking was in 2016 in Noorwegen (\$69,300) hoger dan in Nederland (\$50,800). De werkloosheid onder Noorse jongeren lag in 2016 drie procent lager dan onder Nederlandse jongeren.

2.5 Vergelijking van onderwijssystemen

Tijdens het interview met Bjørn Smith-Hald werd duidelijk dat Noorse gemeenten aan hem opdracht geven om Si ifra! op scholen aan te bieden. Noorse gemeenten zijn (lokaal) verantwoordelijk voor de kwaliteit van het onderwijs en zij hebben inspraak in de inhoud van het curriculum (Regieringen, 2023). In Nederland zijn gemeenten 'slechts' verantwoordelijk voor de huisvesting van scholen. De individuele schoolbesturen zijn verantwoordelijk voor de kwaliteit van het onderwijs. De Nederlandse Rijksoverheid is (landelijk) verantwoordelijk voor het bewaken van de kwaliteit van het onderwijs. Aangezien verkeerseducatie niet verplicht is in het middelbaar beroepsonderwijs (mbo), hoger beroepsonderwijs (hbo) of op de universiteit, moeten scholen ervan

overtuigd worden dat het programma een meerwaarde heeft. Een Nederlandse provincie kan wel worden ingezet om het programma te financieren. Provincies hebben namelijk ook baat bij een vermindering van het aantal verkeersongevallen. Diverse docenten zijn geïnterviewd over de implementatie van Si ifra! op Nederlandse scholen (Palma & Olij, 2019). Zij gaven aan dat het programma goed zou kunnen passen binnen specifieke thema- of introductieweeken (over verkeersveiligheid).

2.6 Vergelijking van verkeerseducatieprogramma's

In Nederland is er een breed scala aan verkeerseducatieprogramma's beschikbaar voor jongeren. Het CROW bundelt en scoort verkeerseducatieprogramma's in de Toolkit Verkeerseducatie (CROW, 2023). Het CROW scoort de programma's op verschillende onderdelen, zoals de didactische uitgangspunten en het effect van het programma. Een programma kan maximaal 50 sterren behalen. In de huidige haalbaarheidsstudie is bepaald of Si ifra! samengevoegd kan worden met reeds bestaande verkeerseducatieprogramma's in Nederland (Palma & Olij, 2019). Hierbij zijn met name programma's bekeken die in de Toolkit Verkeerseducatie staan, met minimaal 40 sterren (n=14). Enkele programma's hebben een aanpak die vergelijkbaar is met Si ifra! (zoals 'Stand up in traffic' en 'Shotgun'). Daarentegen beschikt Si ifra! over unieke kenmerken (zoals sessieleiders met kwalificaties, focus op 18-24 jarigen en een groepsaanpak met een specifieke 'tone of voice'). Om die reden wordt geadviseerd om Si ifra! als losstaand programma aan te bieden.

2.7 Pilot

Eind 2019 gaf Bjørn Smith-Hald met een collega een Si ifra! sessie in Nederland (in het Engels) aan een groep van 42 leerlingen en drie docenten, aan een hbo-opleiding in Leeuwarden. Na de sessie werden deelnemers en docenten gevraagd een korte vragenlijst in te vullen. Leerlingen waren gemiddeld 19 jaar oud (Palma & Olij, 2019). Tabel 1 toont een overzicht van de leerlingen die deelnamen aan de sessie, naar type rijbewijs. Het toont aan dat ruim de helft (55%) van de leerlingen op dat moment een B-rijbewijs had en dat bijna een kwart (24%) lessen voor een B-rijbewijs aan het volgen was.

Tabel 1: Overzicht van leerlingen die deelnamen aan de Si ifra! sessie, naar type rijbewijs*

	Bromfiets (AM)	Trekker (T)	Auto (B)	Motor (A)	Overig (BE)
Ik les	0 (0%)	0 (0%)	10 (24%)	1 (2%)	0 (0%)
n.v.t.	30 (71%)	41 (98%)	9 (21%)	41 (98%)	41 (98%)
< 1 jaar	2 (5%)	0 (0%)	6 (14%)	0 (0%)	1 (2%)
1-2 jaar	5 (12%)	0 (0%)	11 (26%)	0 (0%)	0 (0%)
2-5 jaar	3 (7%)	1 (2%)	4 (10%)	0 (0%)	0 (0%)
≥ 5 jaar	2 (5%)	0 (0%)	2 (5%)	0 (0%)	0 (0%)
Totaal	42 (100%)	42 (100%)	42 (100%)	42 (100%)	42 (100%)

* Leerlingen hadden de mogelijkheid om voor elk vervoersmiddel aan te geven of ze les of een rijbewijs hadden.

De meerderheid van de leerlingen vond Si ifra! nuttig (88%), dacht dat het tot minder ongevallen zou leiden (80%) en zou het aanbevelen aan leeftijdsgenoten (85%, Tabel 2). Daarnaast gaf twee derde van de leerlingen aan dat ze eerder een bestuurder met risicovol rijgedrag zouden aanspreken (69%) en dat ze meer aandacht zouden besteden aan hun eigen passagiers (67%). Ruim 40 procent van de leerlingen zei dat ze hun rijstijl zouden aanpassen als een passagier daarom vroeg. De leerlingen gaven ook aan meer te letten op het dragen van een gordel, minder agressief te rijden en zich uit te spreken tegen bestuurders met risicovol rijgedrag. Leerlingen beoordeelden de Si ifra! sessie met een 8,2 (min. 5,5; max. 10,0).

Tabel 2: Mening van leerlingen over de Si ifra! sessie

	Volledig oneens	Oneens	Neutraal	Eens	Volledig eens
Het bijwonen van Si ifra! was nuttig voor mij	0	3	3	26	10
Si ifra! zorgt voor minder verkeersongevallen	0	2	7	27	6
Ik zou Si ifra! aanraden aan leeftijdsgenoten	1	0	6	21	14

Alle drie de docenten vonden Si ifra! nuttig, dachten dat het tot minder ongevallen zou leiden, en zouden het interessant vinden voor andere leerlingen en docenten. Daarnaast dachten ze dat de leerlingen sneller een bestuurder met risicovol rijgedrag zouden aanspreken en dat de leerlingen meer aandacht zouden besteden aan hun passagiers. De docenten beoordeelden de Si ifra! sessie met een 8,7 (min. 8,0; max. 9,0). De meerderheid van de leerlingen (81%) en alle docenten waren van mening dat de beste plek om Si ifra! in Nederland aan te bieden het mbo, hbo of de universiteit is. Andere mogelijkheden zijn rij scholen en sportverenigingen.

3. Implementatie

Het haalbaarheidsonderzoek toonde aan dat Si ifra! in Nederland succesvol aangeboden kan worden. Om die reden heeft het ROF aan VeiligheidNL gevraagd om het programma in Nederland uit te gaan voeren. Ten eerste moest er een nieuwe titel voor het programma bedacht worden. Het moest een titel zijn die de doelgroep aanspreekt, en die bestuurders en passagiers activeert en in hun kracht zet. In samenwerking met een creatief marketingbureau is een nieuwe titel voor het programma bedacht: 'Stand up for your ride'. Ten tweede moest er op zoek worden gegaan naar Nederlandse sessieleiders. Samen met Bjørn Smith-Hald is een functieomschrijving en vacaturetekst (voor een sessieleider verkeerseducatieprogramma) opgesteld die op meerdere websites is gedeeld en waarop kandidaten hebben gereageerd. Uiteindelijk zijn er drie kandidaten gekozen. Zij kregen een driedaagse training, verzorgd door Bjørn en Gard Smith-Hald, in Nederland. Toen er een nieuwe titel was bedacht en de sessieleiders waren opgeleid, werden verschillende instellingen benaderd over het aanbieden van een Stand up for your ride sessie. Instellingen die benaderd werden, waren mbo's, hbo's, universiteiten, rij scholen en sportverenigingen, in drie verschillende provincies. De implementatie van Stand up for your ride in Nederland (sinds 2022) heeft de volgende financiële en praktische uitdagingen met zich meegebracht:

- Elk van de twaalf Nederlandse provincies heeft een unieke aanpak voor het aanbieden van educatieve programma's gericht op verkeersveiligheid. Om die reden is er niet één plan van aanpak die voor iedereen werkt.
- Elke school is verantwoordelijk voor haar eigen curriculum. Voor mbo's, hbo's en universiteiten is het niet verplicht om verkeerseducatie op te nemen in het curriculum. Elke school moet dus afzonderlijk benaderd worden, waarbij men ervan overtuigd moet worden dat het programma een meerwaarde heeft. Dit is een zeer arbeidsintensief proces, omdat een eenvoudige e-mail niet volstaat. Er moet een persoonlijk netwerk opgebouwd worden, bestaande uit de juiste contacten, nadat (onder andere) meerdere telefoontjes en digitale overleggen hebben plaatsgevonden.
- Ook al is een instelling bereid om aan een sessie deel te nemen, dan nog is het een uitdaging om grote groepen 18-24 jarigen (van 30-60 leerlingen) op één plek samen te brengen.

- Het is mogelijk dat Stand up for your ride bij mbo-leerlingen op een andere manier aangeboden dient te worden dan bij hbo-leerlingen. Uit een sessie die aan mbo-leerlingen is aangeboden, bleek namelijk dat de leerlingen moeite hadden met de hoeveelheid kennisoverdracht en de lengte van de sessie. Er wordt momenteel onderzocht hoe de sessies verkort kunnen worden en hoe de kennisoverdracht interactiever kan worden gemaakt. Daarnaast wordt bepaald vanaf welke leeftijd het beste een sessie aan leerlingen kan worden aangeboden, om zo het meeste effect te krijgen.
- Tijdens het programma worden de verschillen tussen jongens en meisjes in oefeningen bediscussieerd. Het gaat hierbij onder andere over waarom jongens meer vertegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken dan meisjes, en wat voor rol de puberteit daarbij heeft. De huidige generatie 18- tot 24-jarigen ervaart deze verschillen zelf niet altijd, waardoor de oefeningen beledigend over kunnen komen. Er wordt momenteel door VeiligheidNL (op eigen initiatief) onderzocht hoe oefeningen meer genderneutraal kunnen worden gemaakt.

4. Toekomst van Stand up for your ride in Nederland

Stand up for your ride is in 2023 aangeboden in drie provincies (i.e. Friesland, Drenthe en Overijssel). Naar verwachting wordt het programma op korte termijn ook aangeboden in vier andere provincies (i.e. Gelderland, Groningen, Zuid-Holland en Noord-Brabant). Het doel van het programma is om het aantal slachtoffers van verkeersongevallen bij 18- tot 24-jarigen te verminderen, door gedragsverandering bij de doelgroep te realiseren. Momenteel wordt in Nederland een onderzoek over het programma uitgevoerd om te achterhalen of gedragsdeterminanten veranderen. Het onderzoek bestaat uit een effect- en procesevaluatie bij een interventie- en controlegroep. De interventiegroep krijgt een Stand up for your ride sessie aangeboden, terwijl de controlegroep dat niet krijgt. Beide groepen krijgen bij aanvang van het onderzoek en na vier weken een vragenlijst om het effect van het programma te bepalen. Daarnaast wordt een procesevaluatie bij leerlingen en (gast)docenten van de interventiegroep uitgevoerd. Nadat het onderzoek is afgerond, zal het CROW het programma scoren voor de Toolkit Verkeerseducatie. Zodra het programma is opgenomen in de toolkit, wordt het voor verschillende instellingen (zoals scholen die verkeerseducatie in hun curriculum willen opnemen) nog interessanter.

Referenties

Bestand GeRegistreerde Ongevallen in Nederland (2018). Rijkswaterstaat, Utrecht.

CROW (2023). Toolkit Verkeerseducatie. Geraadpleegd op 11 januari 2023, van <https://www.crow.nl/kennis/tools-mobiliteit-en-gedrag/toolkit-verkeerseducatie>.

Indexmundi (2023a). Nederland. Geraadpleegd op 11 januari 2023, van <https://www.indexmundi.com/nl/nederland/>.

Indexmundi (2023b). Noorwegen. Geraadpleegd op 11 januari 2023, van <https://www.indexmundi.com/nl/noorwegen/>.

Moe, D. (2007). Evaluering av kampanjen "Si ifra" i Vestfold og Aust- og Vest Agder (STF50 A3827). SINTEF, Trondheim (*niet openbaar toegankelijk*).

Moe, D. (2009). Utviklingen i antall drepte og skadde trafikanter i Vestfold sammenlignet med landet for øvrig. SINTEF, Trondheim (*niet openbaar toegankelijk*).

Letsel Informatie Systeem (2019). VeiligheidNL, Amsterdam.

Palma, D., Olij, B. (2019). Si ifra! - Verkenning Noorse gedragsinterventies jonge automobilisten (Rapport 838). VeiligheidNL, Amsterdam (*niet openbaar toegankelijk*).

Palma, D., Olij, B. (2020). Stand up for your ride - Onderbouwing (Rapport 876). VeiligheidNL, Amsterdam (*niet openbaar toegankelijk*).

Regjeringen (2023). The Norwegian Education System. Geraadpleegd op 11 januari 2023, van <https://www.regjeringen.no/en/topics/education/school/the-norwegian-education-system/id445118/>.

SWOV (2021). Jonge automobilisten. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

Verkeersongevallenregistratie Fryslân (2019). VeiligheidNL, Amsterdam.