

# Pilot Veilig onderweg

Evaluatie na één jaar deelname aan Veilig Onderweg



veilig  onderweg

**Disclaimer**

Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht genomen. VeiligheidNL aanvaardt echter geen verantwoordelijkheid voor eventuele, in deze uitgave voorkomende, onjuistheden of onvolkomenheden.

Overname van tekst of gedeelten van tekst is toegestaan, mits met de juiste bronvermelding. Indien tekst gebruikt wordt voor commerciële doelstellingen dient altijd vooraf schriftelijke toestemming verkregen te zijn.

**Privacy en gegevensbescherming**

VeiligheidNL gaat zorgvuldig om met persoonsgegevens en behandelt deze vertrouwelijk. Zo worden persoonsgegevens alleen verwerkt door personen met een geheimhoudingsplicht en voor het doel waarvoor deze gegevens zijn verzameld. Daarbij zorgt VeiligheidNL voor passende beveiliging van persoonsgegevens.

VeiligheidNL behandelt uw persoonlijke gegevens conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zoals deze sinds 25 mei 2018 geldt. Lees meer over onze privacy verklaring op [www.veiligheid.nl/privacy](http://www.veiligheid.nl/privacy).



## **Pilot Veilig onderweg**

Evaluatie na één jaar deelname aan Veilig  
Onderweg

Rapport 765  
Projectnummer

Mariëlle Hermans  
Karin Klein Wolt  
Djorike Palma

Uitgegeven door  
VeiligheidNL  
Postbus 75169  
1070 AD Amsterdam  
[www.veiligheid.nl](http://www.veiligheid.nl)

januari 2019

## Samenvatting

Zowel het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) als VeiligheidNL heeft als doel om (onder andere) de verkeersveiligheid te verbeteren. Het ROF was in 2017 op zoek naar een nieuwe manier om de verkeersveiligheid aan te pakken via het bedrijfsleven. VeiligheidNL had een reeds bestaande aanpak voor werkgevers die ze graag wilde door ontwikkelen specifiek voor verkeersveiligheid. Beide partijen besloten gezamenlijk het programma Veilig Onderweg te testen onder werkgevers.

Veilig Onderweg is een innovatief programma van VeiligheidNL gericht op gedragsverandering. De basis van Veilig Onderweg ligt bij Protect, ook een programma van VeiligheidNL, om binnen bedrijven te werken aan onder andere arbeidsveiligheid. Veilig Onderweg is specifiek voor de aanpak van verkeers(on)veiligheid ontwikkeld, waarbij de focus ligt op het verbeteren van het kennisniveau van medewerkers en ze handvatten te bieden voor veilig gedrag.

VeiligheidNL en het ROF wilden door middel van een pilot bij een aantal bedrijven, waarvan de medewerkers veel op de weg en onderweg zijn, evalueren of er vanuit werkgevers interesse is in het werken met Veilig Onderweg. Tevens moet duidelijk worden of het programma geschikt is om binnen bedrijven uit te zetten. Er werd ook bekeken of er veranderingen zichtbaar zijn in het gedrag rondom verkeersveiligheid bij werknemers, die een jaar lang met Veilig Onderweg hebben gewerkt.

Er zijn in eerste instantie zeven bedrijven benaderd, waarbij de werknemers veel op de weg zijn. Vier bedrijven hebben uiteindelijk een jaar lang deelgenomen aan het programma Veilig Onderweg, met in totaal 84 deelnemers. Van deze 84 deelnemers hebben 51 deelnemers zowel meegedaan aan de voormeting als de nameting. Aan de hand van interviews en een vragenlijst is na een jaar onderzocht in hoeverre het programma Veilig Onderweg aansluit bij de bedrijven en in hoeverre het programma implementeerbaar is in de praktijk. Daarnaast is ook bekeken of het programma veranderingen laat zien op het gedrag in het verkeer en op de factoren kennis, bewustwording, attitude en de sociale norm.

Het programma Veilig Onderweg werd zeer positief ontvangen door de verschillende bedrijven die zijn benaderd voor deelname. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp voor de bedrijven en ze willen graag werknemers ondersteunen als het om verkeersveiligheid gaat. Zes van de zeven bedrijven wilden dan ook graag meedoen aan het programma. Bij één bedrijf melden te weinig medewerkers zich aan om mee te kunnen doen aan de pilot. Voor een ander bedrijf was de periode van een jaar te lang, omdat ze met korte (flex-)contracten werken.

Veilig Onderweg werd door de werknemers die hebben deelgenomen zeer positief gewaardeerd. De meeste deelnemers gaven aan dat het programma invloed heeft gehad op hun gedrag. Deelnemers gaven daarnaast aan dat ze van het programma hebben geleerd en dat ze zich meer bewust zijn geworden van de veiligheid op de weg. De onderwerpen die in de verschillende trainingen aan bod kwamen, lieten hen over deze situaties nadenken. Daarbij gaven deelnemers ook aan dat Veilig Onderweg ervoor heeft gezorgd om betere keuzes te maken in het verkeer. Niet alleen werknemers zijn enthousiast over het programma. Ook de deelnemende werkgevers (leidinggevend en/of bestuurders) zien veel potentie in het programma Veilig Onderweg. Afgaande op de evaluatie mag worden geconcludeerd dat het programma geschikt lijkt om geïmplementeerd te kunnen worden. Met wat aanpassingen in het programma, zoals keuze in het aantal trainingen dat aan bod komt en keuze in tijdstipmomenten van het versturen van de trainingen, vinden de

deelnemers het programma erg geschikt voor organisaties waarbij werknemers veel op de weg zijn.

Er is ook onderzocht of er veranderingen te vinden zijn in het gedrag en de onderliggende gedragsfactoren. Op veel vragen geven deelnemers zichzelf een hoge score. Zo zijn ze veilige rijders, vinden ze het belangrijk om stil te staan bij de verkeersveiligheid, zijn ze erg bewust van de risico's in het verkeer en vinden ze ook dat ze veel kennis hebben. Het maakt het hierdoor moeilijker om verschillen te kunnen vinden op deze factoren. Op de gestelde kennisvragen die ook tijdens de trainingen werden behandeld, is echter goed te zien dat niet alle deelnemers de kennis al hebben voorafgaand aan het programma. Op de meeste kennisvragen zien we dat meer deelnemers na deelname het juiste antwoord weten te geven. Namelijk bij afleiding in het verkeer, het voorkomen van bermongevallen, afleiding van de telefoon en het voorkomen van een fietsongeval. De kennisvraag over hoe te handelen als er een voorrangvoertuig nadert springt er hierbij uit. Hier zien we de meeste verbetering. Er is ook een verschuiving te zien in de sociale norm. Er zijn meer deelnemers die na een jaar aangeven wel eens met hun leidinggevende of met collega's over de verkeersveiligheid te praten.

Er zijn te weinig deelnemers in deze pilot om met behulp van toetsen statistische uitspraken te kunnen doen over de gedragsbeïnvloeding.

Uit de evaluatie kan geconcludeerd worden dat zowel werknemers als werkgevers erg enthousiast zijn over het programma. Werknemers zelf geven dan ook aan dat het programma een positief effect heeft gehad op de bewustwording over de risico's in het verkeer. Ondanks dat er geen wetenschappelijke effecten in termen van significantie kunnen worden aangetoond, mag worden geconcludeerd dat als er naar aantallen wordt bekeken, er wel sprake is van verbetering in het kennisniveau.

Gezien de zeer positieve reacties van de deelnemers, mag worden geconcludeerd dat Veilig Onderweg als aanpak voor de verkeersveiligheid via werkgevers potentie heeft. Om in de toekomst wel wetenschappelijke effecten van het programma te kunnen aantonen zouden wij de implementatie van Veilig Onderweg willen blijven volgen met onderzoek.

## Inhoudsopgave

Hoofdstuk		Pagina
<b>Samenvatting</b>		<b>4</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Achtergrond	7
1.2	Doel	7
1.3	Doelgroep	8
1.4	Programma Veilig Onderweg	8
<b>2</b>	<b>Methode</b>	<b>10</b>
2.1	Werving	10
2.2	Onderzoeksopzet	10
2.3	Meetinstrumenten	11
2.4	Data-analyse	12
<b>3</b>	<b>Resultaten procesevaluatie</b>	<b>13</b>
3.1	Werving bedrijven	13
3.2	Invloed Veilig Onderweg op gedrag	13
3.3	Mening programma Veilig Onderweg	14
3.4	Mogelijkheden Veilig Onderweg	15
3.5	Implementatie Veilig Onderweg	16
<b>4</b>	<b>Resultaten effectevaluatie</b>	<b>17</b>
4.1	Demografische gegevens	17
4.2	Trainingen bekeken	17
4.3	Gedrag	19
4.4	Factoren	23
<b>5</b>	<b>Discussie &amp; conclusie</b>	<b>28</b>
5.1	Discussie	28
5.2	Toekomst	29
5.3	Conclusie	30
<b>6</b>	<b>Referenties</b>	<b>32</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Teksten e-mailversturingen</b>	<b>33</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Vragenlijst + evaluatievragen</b>	<b>36</b>

# 1

## Inleiding

### 1.1

#### Achtergrond

Rijden onder invloed en te hard rijden vormen een groot risico in het verkeer. De exacte cijfers zijn niet bekend, maar de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schat dat jaarlijks 12%-23% van het aantal verkeersdoden in Nederland het gevolg is van alcohol (SWOV, 2016). Tevens is door de SWOV geconstateerd dat er een duidelijke relatie is tussen snelheid en ongevallen: naarmate men harder rijdt, neemt de kans op een ongeval toe (SWOV, 2012).

Ook in Friesland speelt de problematiek van rijden onder invloed en te hard rijden. Het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) werkt continu aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, op diverse manieren. Via campagnes, educatie en monitoring van ongevallen. Het ROF heeft aangegeven dat ze op zoek zijn naar een methodiek om beide thema's aan te pakken en op een nieuwe manier bedrijven willen bereiken met het onderwerp verkeersveiligheid. Werkgevers zijn namelijk aansprakelijk voor de veiligheid van hun werknemers op de weg onder werktijd. De vraag was dan ook of werkgevers verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp vinden en of ze geïnteresseerd zijn in programma dat hierop inzet.

VeiligheidNL beschikt met het programma Veilig Onderweg over een innovatieve methodiek die geschikt is voor bedrijven en inzet op gedragsverandering op het gebied van verkeersveiligheid. Veilig Onderweg is een afgeleide variant van het programma Protect, een online training die VeiligheidNL binnen haar afdeling Arbeidsveiligheid voor bedrijven heeft ontwikkeld. Protect bestaat uit korte, interactieve trainingen over veilig gedrag (voor medewerkers over o.a. afleiding, elkaar aanspreken en werkdruk), coachend leidinggeven (voor leidinggevenden) en indien gewenst een 'toekomstgesprek' tussen werknemer en leidinggevende. Aan de hand van herkenbare praktijksituaties en het stellen van persoonlijke doelen ontwikkelen medewerkers veiliger routinegedrag. Het programma Protect is gebaseerd op de X-Learning methodiek. Deze methodiek is gebaseerd op wetenschappelijke inzichten over beïnvloeding en sturing van onbewust gedrag. Anders dan de bekendere E-learning methodiek, waar gericht wordt op kennisoverdracht, is X-learning ontwikkeld om het gedrag te beïnvloeden.

Veilig Onderweg bestaat uit de korte, interactieve online trainingen specifiek over verkeersveiligheid. Om Veilig Onderweg zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de wensen/speerpunten van het ROF is het programma doorontwikkeld met een training op het gebied van alcohol en verkeersveiligheid.

### 1.2

#### Doel

Het doel van de pilot is om te bekijken of het innovatieve programma Veilig Onderweg geschikt is voor bedrijven. De volgende drie vragen worden met de pilot onderzocht:

1. Willen bedrijven deelnemen aan een programma om de verkeersveiligheid te verbeteren bij hun werknemers?
2. Hoe wordt het programma Veilig Onderweg geëvalueerd? (procesevaluatie)
3. Zijn er veranderingen zichtbaar in het gedrag van de deelnemers na deelname aan Veilig Onderweg? (effectevaluatie)

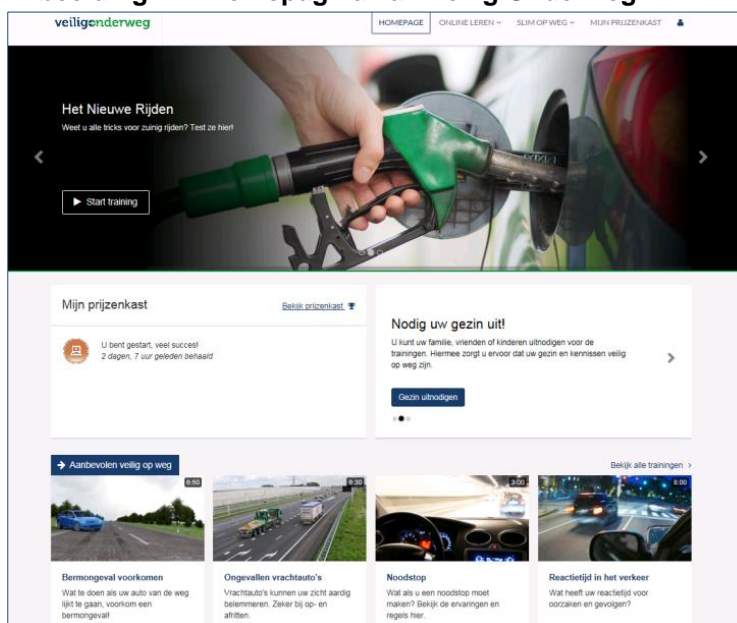
### 1.3 Doelgroep

Voor het onderzoek zijn bedrijven geworven in Friesland, waarvan werknemers voor het werk veel onderweg zijn.

### 1.4 Programma Veilig Onderweg

Veilig Onderweg is een online platform met trainingen die gaan over verschillende onderwerpen gericht op verkeersveiligheid (zie afbeelding 1.1).

**Afbeelding 1.1** Homepagina van Veilig Onderweg



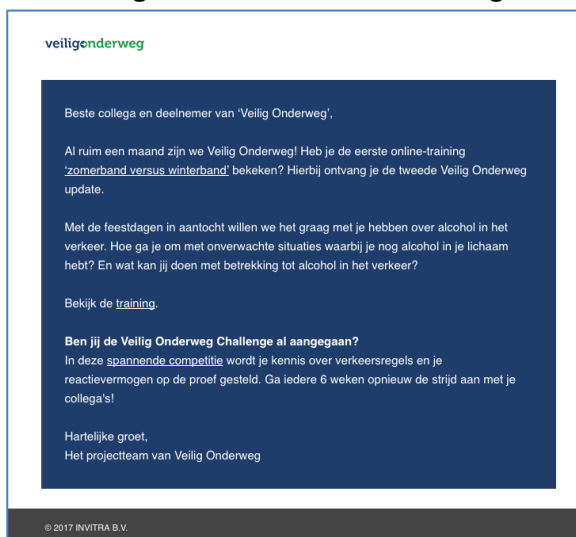
De trainingen zijn interactief. Deelnemers krijgen elke zes weken een training te zien over een bepaald onderwerp. Deze onderwerpen en de volgorde ervan zijn bepaald door het projectteam van Veilig Onderweg. De volgende trainingen (in chronologische volgorde) werden aangeboden tijdens Veilig Onderweg:

- Zomer/Winterbanden;
- Verkeer en alcohol;
- Afleiding in het verkeer;
- Bermongevallen voorkomen;
- Voorrangsvoertuigen;
- Afleiding: bellen/sms'en;
- Afstand houden;
- Auto te water;
- Voorkomen van een fietsongeval.

Deelnemers krijgen eerst per e-mail een uitnodiging voor de website van Veilig Onderweg. Door op de link in de uitnodigingsmail te klikken, wordt automatisch toegang verkregen tot de website en kunnen deelnemers alle trainingen inzien. Vervolgens wordt om de zes weken een e-mail gestuurd waarbij een nieuwe training wordt uitgelicht en de daarbij behorende challenge (zie afbeelding 1.2). Deelnemers krijgen vijf tot zes vragen, waarbij ze een score kunnen behalen wanneer ze het juiste antwoord geven. De snelheid van reageren wordt hierbij ook meegenomen. Op basis van de score zien deelnemers op het platform op welke plaats ze zijn geëindigd. Vanuit privacy overwegingen krijgen ze geen inzicht in de score van de andere deelnemers, maar zien ze alleen hun eigen plek.



## Afbeelding 1.2 Voorbeeldtekst training zomer/winterbanden



Deze teksten zijn opgesteld door het projectteam van Veilig Onderweg. Zie bijlage 1 voor de opzet van de e-mails die er per training zijn uitgestuurd.

Het ROF maakte het ten slotte nog mogelijk voor alle deelnemers om na één jaar te werken met Veilig Onderweg het af te sluiten met een rijvaardigheidstraining bij het Verkeerseducatie Centrum te Drachten. De rijvaardigheidstraining heeft geen onderdeel uitgemaakt van de evaluatie.

# 2

## Methode

### 2.1

#### Werving

Er zijn door het ROF en VeiligheidNL verschillende bedrijven benaderd voor deelname aan Veilig Onderweg. Vier bedrijven in de regio Friesland wilden graag meedoen aan deze pilot, te weten:

- Isis Kraamzorg;
- Kraamvogel;
- Van Smaak;
- Business Post (vestigingen in Leeuwarden, Heerenveen en Drachten).

De bedrijven mochten beslissen welke medewerkers deelnamen, waarbij een minimaal van 10 werknemers en een maximum van 30 deelnemers per organisatie werd gevraagd.

Bij twee bedrijven, Isis Kraamzorg en de Kraamvogel, konden werknemers zich zelf opgeven voor deelname aan de pilot. Bij de andere twee organisaties, Van Smaak en Business Post, werden werknemers aangewezen door de leidinggevenden om deel te nemen aan de pilot. Bij Van Smaak waren de werknemers er niet van op de hoogte dat zij geselecteerd waren.

Het aantal deelnemers aan de start van de pilot was 84. Gedurende het jaar vielen er vier deelnemers uit doordat ze uit dienst waren gegaan en één deelnemer had het te druk voor deelname aan het programma. Na één jaar bleven er 79 deelnemers over (zie tabel 2.1).

**Tabel 2.1 Aantal deelnemers bij de start en aan het einde van de pilot, gesplitst per organisatie.**

Organisatie	Aantal deelnemers bij de start	Aantal deelnemers na één jaar
Isis Kraamzorg	24	24
Kraamvogel	14	12
Van Smaak	19	16
Business Post	27	27
<b>Totaal</b>	<b>84</b>	<b>79</b>

### 2.2

#### Onderzoeksopzet

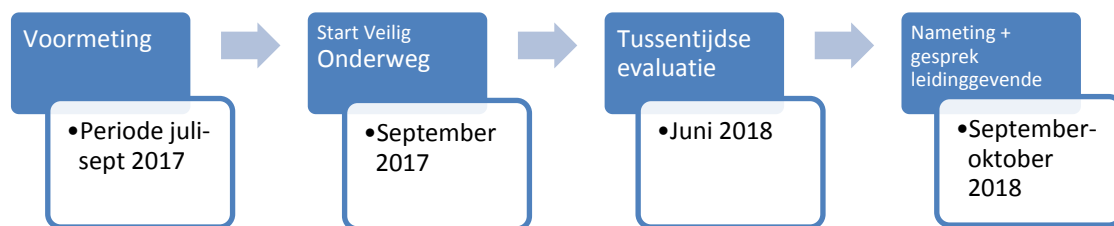
##### *Procesevaluatie*

Er werden vragen gesteld aan de deelnemers over hun ervaring met en waardering over Veilig Onderweg. Ook zijn er interviews gehouden met de leidinggevenden.

##### *Effectevaluatie*

Deelnemers aan Veilig Onderweg vulden aan de start (voormeting) en na één jaar (nameting) een digitale vragenlijst in. Voorafgaand aan het invullen van de eerste vragenlijst waren deelnemers nog niet op de website van Veilig Onderweg geweest.

Zie grafiek 2.1 voor het tijdschema van het onderzoek.

**Grafiek 2.1 Tijdschema pilot onderzoek Veilig Onderweg**

Medewerkers van Isis Kraamzorg, Kraamvogel en Van Smaak gebruikten een privé e-mailadres voor deelname aan Veilig Onderweg. Zij kregen op dit e-mailadres ook de digitale vragenlijst toegestuurd via het programma Survey Monkey. De vragenlijst kon op ieder gewenst moment ingevuld worden.

Medewerkers van Business Post gebruikten geen eigen e-mailadres. De leidinggevende van de medewerkers kreeg de link van de vragenlijst toegestuurd. De leidinggevende plande een moment in onder werktijd, waarop de medewerkers het (onder begeleiding van de leidinggevende) kon invullen. Voor de tweede vragenlijst was het lastiger om dit in te plannen in verband met de drukte op het werk. Deze medewerkers hebben toen de mogelijkheid gekregen om dezelfde vragenlijst op papier in te vullen, zodat ze dit bijvoorbeeld ook thuis konden doen.

## 2.3

### Meetinstrumenten

Om de procesevaluatie en de effectevaluatie uit te voeren zijn verschillende meetinstrumenten gebruikt.

#### ***Vragenlijst procesevaluatie***

Halverwege het jaar zijn er aan deelnemers enkele procesvragen voorgelegd over het programma Veilig Onderweg. Het doel hiervan was om tussentijds te kunnen polsen hoe het programma werd gebruikt en gewaardeerd en om, indien nodig, bij te kunnen sturen.

Na afloop van deelname aan Veilig Onderweg werden er vragen gesteld aan de deelnemers over de volgende componenten:

- Intrinsieke motivatie;
- Betrokkenheid;
- Plezier;
- Toelaatbaarheid van werk om veilige keuzes te maken in het verkeer;
- Invloed van Veilig Onderweg op bewustwording/gedrag;
- Gebruiksvriendelijkheid van Veilig Onderweg.

De procesvragen werden tijdens de nameting aan de vragenlijst van de effectevaluatie gekoppeld (zie bijlage 2).

#### ***Interviews procesevaluatie***

Het programma Veilig Onderweg werd eveneens door middel van interviews met de leidinggevendenden per organisatie geëvalueerd. Met behulp van deze input kan worden bekeken of en zo ja welke mogelijkheden er zijn voor implementatie van het programma Veilig Onderweg.

Ook tijdens de rijvaardigheidstrainingen, waar ROF en/of VeiligheidNL bij aanwezig zijn geweest, is met de deelnemers gesproken over het programma. Deze gesprekken hebben ook input geleverd voor de procesevaluatie.

**Vragenlijst effectevaluatie**

Het programma Veilig Onderweg heeft tot doel om veilig gedrag in het verkeer te bevorderen en richt zich daarbij op:

- Kennis;
- Bewustwording;
- Attitude;
- Sociale norm (praten over verkeersveiligheid met collega's, familieleden en vrienden).

Deze factoren en het algemene gedrag in het verkeer werden gemeten aan de hand van een vragenlijst. De vragen zijn uitgesplitst in de onderwerpen die tijdens de trainingen aan bod kwamen:

- Afleiding telefoon;
- Afleiding in het verkeer;
- Snelheid;
- Alcohol;
- Afstand houden.

Daarnaast werd ook gevraagd naar een aantal algemene kenmerken van de deelnemers (bijv. leeftijd, aantal jaren bezit rijbewijs). De volledige vragenlijst is opgenomen in bijlage 2.

**2.4****Data-analyse**

Voor de analyses werden de data op de voor- en nameting van de vragenlijst op deelnemersniveau gekoppeld en geanalyseerd met behulp van statistische software (SPSS versie 23). Er werden beschrijvende analyses gedraaid (aantallen en gemiddelden) en met behulp van statistische toetsen werd bekeken of er een verschil was tussen de voor- en nameting.

# 3

## Resultaten procesevaluatie

### 3.1

#### Werving bedrijven

In de maanden mei-augustus 2017 werden zeven bedrijven in Friesland benaderd voor deelname aan het project Veilig Onderweg.

Alle bedrijven vonden het onderwerp verkeersveiligheid erg belangrijk.

Drie van de zeven organisaties hebben niet deelgenomen. Hiervoor waren verschillende redenen:

- Een thuiszorgorganisatie gaf aan geen interesse te hebben om deel te nemen aan een programma gericht op verkeersveiligheid. Er is verder niet op ingegaan wat de reden hiervoor precies was.
- Een andere thuiszorgorganisatie wilde graag mee doen. Dit bedrijf had het project ook al geïntroduceerd bij de werknemers. Werknemers konden zichzelf aanmelden als deelnemer, maar helaas waren er te weinig werknemers die zich hadden opgegeven (7 werknemers). Dit bedrijf was later benaderd (juli) en had dus ook een kortere aanlooptijd naar de pilot. Als dit bedrijf een volgende keer eerder wordt benaderd en wervingsmateriaal wordt aangeleverd, is er een grote kans dat dit bedrijf dan wel deelneemt.
- Het derde bedrijf, een leverancier in automaterialen, dat uiteindelijk niet heeft deelgenomen, had erg veel interesse in het project. Zij hebben veel te maken met schade en jonge chauffeurs die zich lang niet altijd aan de verkeersregels houden. Daarnaast hebben zij zelf ook een eigen opleidingscentrum waar trainingen worden aangeboden. Het programma Veilig Onderweg zou hier goed ingebed kunnen worden. Er is echter in dit bedrijf sprake van veel verloop en hebben de meeste medewerkers kortlopende arbeidscontracten. Deelname van een jaar zou niet geschikt zijn. Dit bedrijf had meer de voorkeur voor deelname van drie maanden of maximaal een half jaar. De trainingen van Veilig Onderweg zijn effectief bevonden door de zes-wekelijkse herhalingen. Voor deze pilot wilden we nog niet afwijken van deze periode. Er is dan ook gezamenlijk besloten dat dit bedrijf niet kon deelnemen aan deze pilot. Bij een vervolg met Veilig Onderweg en mogelijk een kortere doorloop periode, zou dit bedrijf alsnog zeer geschikt zijn voor deelname.

De overige vier bedrijven die zijn benaderd wilden meteen deelnemen aan de pilot en er waren ook genoeg werknemers die mee konden doen.

### 3.2

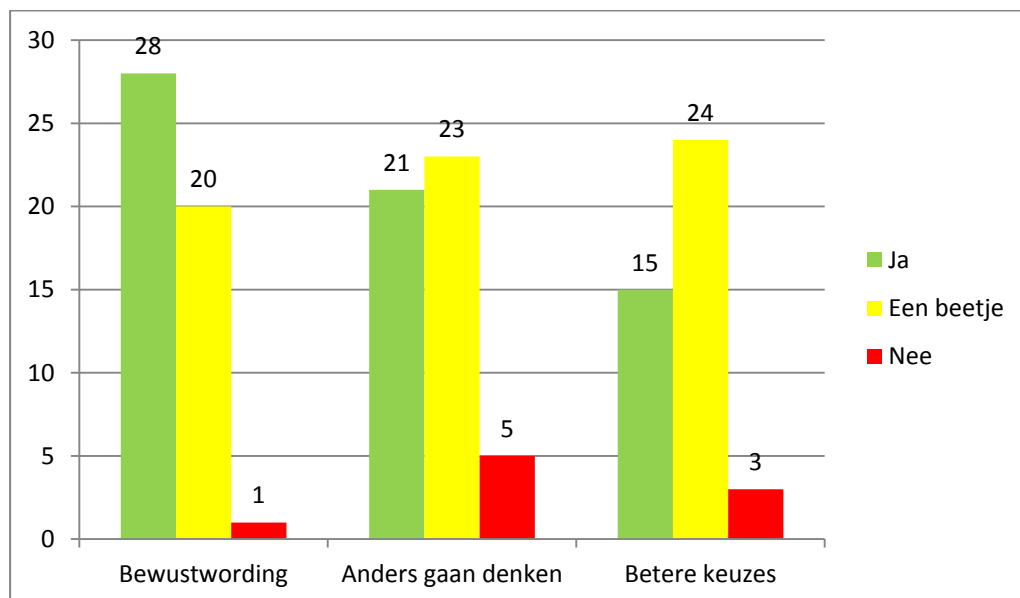
#### Invloed Veilig Onderweg op gedrag

*Deelnemer: "Ik doe de trainingen steeds opnieuw, omdat ik ze graag allemaal goed wil hebben. Laatst met de sneeuw kwam ik in de berm (door de sneeuw zag ik de wegrand niet. Door het geleerde in het filmpje kon ik mijn auto weer veilig op de weg krijgen. Dus super interessant en leerzaam."*

Er zijn vragen gesteld aan de deelnemers of zij zelf denken dat er wat veranderd is in hun gedrag en/of denken door het programma Veilig Onderweg (zie figuur 3.1). 48 van de 49 deelnemers (98%) geven aan dat ze (een beetje) meer bewust zijn geworden van de veiligheid op de weg. Ook gaven 44 deelnemers (93%) aan dat ze (een beetje) anders zijn gaan denken over de onderwerpen die aan bod kwamen tijdens de training. Ten slotte gaven 39 van de 42 deelnemers (93%) aan dat ze door

het programma Veilig Onderweg (een beetje) betere keuzes konden maken in het verkeer.

**Figuur 3.1** Aantallen op de vragen of deelnemers zelf denken dat er verandering is opgetreden in gedrag.



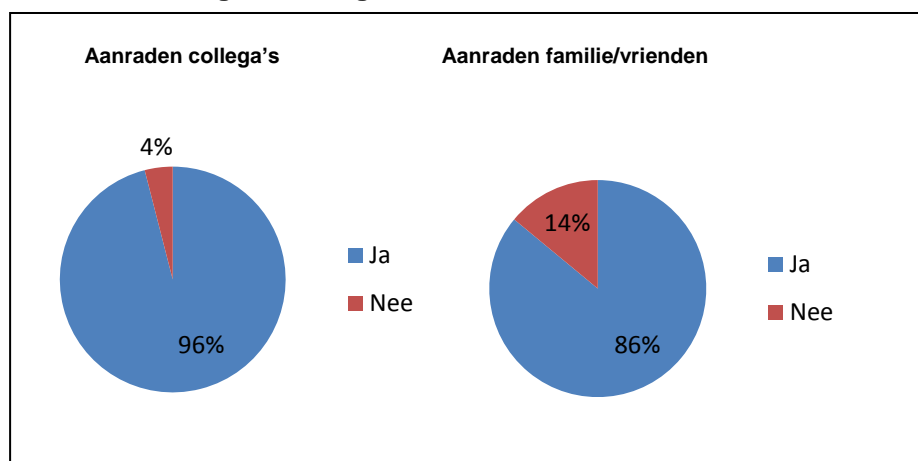
### 3.3

#### Mening programma Veilig Onderweg

*Deelnemer: "Eigenlijk zou elke bestuurder dit programma moeten volgen om up to date te blijven."*

Deelnemers zijn erg enthousiast over Veilig Onderweg. Er werd door 50 deelnemers een gemiddelde van 8,2 gegeven voor het werken met Veilig onderweg, waarbij het laagste cijfer dat gegeven werd een 6 was. Ook zouden bijna alle deelnemers (N= 50) het programma aanraden aan collega's of familie en vrienden (zie figuur 3.2).

**Figuur 3.2** Percentages op de vraag of deelnemers het programma Veilig Onderweg zouden aanraden aan anderen.



*Deelnemer: "Veilig onderweg is duidelijk, toegankelijk en overzichtelijk."*

Deelnemers (N=33) hebben ook een cijfer gegeven op een schaal van 1 tot en met 5 voor de trainingen. De trainingen bevatte volgens de deelnemers nieuwe informatie en kreeg een score van 3,7. Deelnemers vonden de trainingen leuk om te bekijken en gaven hiervoor een score van 4,4. Deelnemers vonden de trainingen vooral erg duidelijk. Op deze vraag werd het hoogst gescoord, namelijk een 4.8.

### **Verbeterpunten Veilig Onderweg**

*Deelnemer: "Wat mij betreft zou er wel iets vaker een onderwerp voorbij kunnen komen. De filmpjes en vragen zijn mooi kort en je hoeft er niet veel tijd aan te besteden. Hierdoor waren de tussenpozen wat te lang."*

Het merendeel van de deelnemers (90%) had geen verbeterpunten. De belangrijkste verbeterpunten die door de overige deelnemers werden opgenoemd waren:

- Het programma loopt vast op de computer;
- Het laatste half jaar waren er minder trainingen, dus dat viel tegen;
- Er mochten vaker trainingen worden verstuurd. De tussenpozen zijn nu te lang;
- De trainingen waren soms een beetje saai. De introducties duurden soms te lang.

### **Positieve punten Veilig Onderweg**

*Deelnemer: 'Je wordt weer even met je neus op de feiten gedrukt. Na je rijbewijs raakt theorie toch wel op de achtergrond'*

Er werden zeer veel positieve punten opgenoemd, vaak gingen deze punten over de bewustwording die was opgetreden en de kennis die (weer) was verkregen.

Samengevat werden de onderstaande punten het vaakst genoemd:

- Leerzaam/ kennis weer opgefrist;
- Bewustwording;
- Duidelijke korte filmpjes;
- Leuke onderwerpen;
- De website is overzichtelijk en duidelijk om mee te werken;
- Makkelijk te volgen in eigen tempo.

## **3.4**

### **Mogelijkheden Veilig Onderweg**

De helft (N=25) van de 50 deelnemers geeft aan dat hun organisatie ze niet of te weinig helpt om zo veilig mogelijk op de weg te zijn. Op de vraag wat deelnemers nodig zouden hebben van de organisatie werd goed materiaal genoemd, zoals een carkit of (vergoeding voor) winterbanden. De tijdsdruk verminderen werd ook genoemd, vooral bij de kraamzorg is deze aanwezig.

Maar ook werd genoemd dat trainingen zoals Veilig Onderweg nuttig zijn om aan deel te nemen. Daarbij werd ook aangegeven dat het fijn zou zijn als er tijdens werkoverleggen aandacht aan het onderwerp verkeersveiligheid wordt besteed.

Er werden door een paar deelnemers nog onderwerpen gemist in het programma van Veilig Onderweg. Rijden tijdens gladheid en wat te doen bij uitglijden werden genoemd. Ook elektrische fietsen/bakfietsen en het OV werd genoemd. En ten slotte gaf een deelnemer ook aan dat de besproken onderwerpen van Veilig Onderweg nog uitgebreid kunnen worden en deze ook vaker herhalen.

### 3.5 Implementatie Veilig Onderweg

*Leidinggevende: “De trainingen van Veilig Onderweg waren soms confronterend om te zien. Je merkt namelijk dat veel gedrag in het verkeer op de automatische piloot gaat. Veilig Onderweg laat je weer even stilstaan bij je gedrag in het verkeer. Het platform werkt intuïtief, dus het is gemakkelijk om er mee te werken.”*

De leidinggevenden zijn ook geïnterviewd om het programma Veilig Onderweg te evalueren.

De leidinggevenden waren erg positief over het programma Veilig Onderweg en de communicatie rondom het programma en het onderzoek, hier werd door allen een 8 voor gegeven.

De leidinggevenden vinden verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp en een online training leent zich er erg goed voor om de kennis van de werknemers op te frissen. Ze zouden er zeker ook weer meteen aan mee doen en vinden het ook erg belangrijk.

Ze zouden wel graag willen weten wat het effect van de trainingen is geweest.

Punten die belangrijk zijn om mee te nemen bij mogelijke implementatie:

- Sommige medewerkers zien het als een extra werkbelasting, omdat ze de mails op hun privé e-mailadres krijgen. Bij een organisatie als Business Post wordt er veel gedaan aan ontwikkeling en studie en daarom past Veilig Onderweg er ook zo goed bij. Bij andere organisaties zoals de kraamzorg zal dit juist als extra ‘werkbelasting’ voelen.
- Bij de kraamzorgorganisaties wordt er bijna nooit geld besteed aan trainingen zoals Veilig Onderweg. Zo konden zij ook niet de eigen bijdrage van € 30,- betalen voor deelname aan Veilig Onderweg. Als het programma op de markt komt en er moet voor worden betaald, is er weinig kans dat dit in dit type organisaties kan.
- Zoveel mogelijk digitaal houden.
- Meer levend houden binnen de organisatie door tools aan te leveren bij Veilig Onderweg. Denk aan standaardberichten voor intranet, gezamenlijke lessen over een onderwerp.
- Leidinggevenden willen graag zelf kunnen keuze welke trainingen zij naar hun medewerkers sturen. Ook willen zij graag kunnen bepalen op welke momenten ze de trainingen versturen. Sommigen trainingen zouden ze ook wat vaker willen herhalen.

*Leidinggevende: “De trainingen van Veilig Onderweg zijn gemakkelijk te begrijpen voor onze medewerkers. Wij waren dan ook erg enthousiast over het programma. In de toekomst zouden we nog graag zien dat Veilig Onderweg materiaal aanbiedt om de onderwerpen ook gezamenlijk te kunnen bespreken. Het gaat dan nog meer leven bij onze medewerkers.”*

- Bij een organisatie als Business Post worden werknemers begeleid bij het kijken van de trainingen. Hierbij is het noodzakelijk om te bepalen wanneer en welke trainingen er worden bekeken in verband met het inplannen van afspraken met de medewerkers. Dit kost wel wat tijd, maar dit onderwerp vinden ze zo belangrijk dat ze hier tijd voor willen investeren. Er is wel vaker sprake van kortere arbeidscontracten, daarom is een doorlooptijd van een jaar erg lang. Mogelijkheid tot inzicht wie trainingen heeft bekeken als je als organisatie ervoor gaat betalen.



# 4

## Resultaten effectevaluatie

In de effectevaluatie is gekeken naar eventuele verschillen op gedrag, kennis, bewustwording, attitude en sociale norm. Echter, doordat uiteindelijk niet alle deelnemers hebben meegedaan aan zowel de voormeting als de nameting, bleek het aantal respondenten te klein om statistisch significante verschillen te kunnen aantonen. Daarom zullen alleen de beschrijvende analyses (aantallen en percentages op de afzonderlijke vragen) worden weergegeven in deze rapportage.

### 4.1

#### Demografische gegevens

In totaal hebben 51 van de 84 deelnemers (61%) de voor- en nameting ingevuld. In tabel 4.1 is te zien dat van deze 51 deelnemers de meeste afkomstig zijn van de twee kraamzorgorganisaties. Er was minder respons vanuit de organisatie Van Smaak (36,8%). De meeste deelnemers hebben langer dan 10 jaar hun rijbewijs en 65% rijdt gemiddeld tussen de 5.000 en 15.000 kilometer onder werktijd.

**Tabel 4.1 Demografische gegevens deelnemers**

Totaal (N=51)	N (%)
<b>Organisatie</b>	
- Isis Kraamzorg	18 (75.0)
- Kraamvogel	10 (71.4)
- Van Smaak	7 (36.8)
- Business Post	16 (59.3)
<b>Geslacht</b>	
- Man	23 (45.1)
- Vrouw	28 (54.9)
Gemiddelde leeftijd (in jaren)	48.5 jaar (range 23-64)
<b>Aantal jaren rijbewijs</b>	
- Minder dan 5 jaar	1 (2.0)
- 5 tot 10 jaar	2 (3.9)
- 10 jaar of meer	48 (94.1)
<b>Aantal gereden kilometers tijdens werktijd</b>	
- 0-5.000 km per jaar	6 (11.8)
- 5-10.000 km per jaar	21 (41.2)
- 10-15.000 km per jaar	12 (23.5)
- 15-20.000 km per jaar	5 (9.8)
- 20-50.000 km per jaar	7 (13.7)
<b>Aantal gereden kilometers buiten werktijd</b>	
- 0-5.000 km per jaar	19 (37.3)
- 5-10.000 km per jaar	19 (37.3)
- 10-15.000 km per jaar	6 (11.8)
- 15-20.000 km per jaar	4 (7.8)
- 20-50.000 km per jaar	3 (5.9)

### 4.2

#### Trainingen bekeken

Zoals eerder aangegeven gebruikten de 57 deelnemers van Van Smaak, Kraamvogel en Isis Kraamzorg hun privé e-mailadres om de trainingen te volgen. Van deze organisaties is bekend hoeveel trainingen zij bekeken hebben. In tabel 4.2 is te zien hoeveel deelnemers per organisatie de trainingen hebben bekeken. Als deelnemers vaker dezelfde training hebben bekeken is dit niet meegenomen in deze tabel. In tabel 4.3 is dit wel meegenomen en is dus het totale aantal views te zien.

Te zien is dat bijna alle trainingen meer dan één keer bekeken zijn door dezelfde deelnemers. Alleen training 8 'Auto te water' is door de deelnemers maar één keer bekeken en nooit dubbel.

Uit de unieke views (tabel 4.2) blijkt dat ongeveer 60% van de deelnemers de trainingen heeft gezien. Vanaf training 5 is een daling te zien in de aantallen en vooral training 7 en 8 zijn slechter bekeken: maar 30%. Een mogelijke verklaring is dat deze trainingen in de zomermaanden zijn verstuurd. De training over het voorkomen van bermongevallen is het meest bekeken door de deelnemers van de drie organisaties. (63%).

De deelnemers van Van Smaak hebben minder vaak de trainingen bekeken in vergelijking met de andere twee organisaties.

Doordat de 27 medewerkers van Business Post geen eigen e-mailadres hebben, is het voor die groep niet mogelijk om inzicht te krijgen in de afzonderlijke gegevens van de deelnemers. Volgens de leidinggevenden van Business Post hebben zij ervoor gezorgd dat vrijwel alle trainingen door de deelnemers bekeken zijn.

**Tabel 4.2 Het aantal en percentage deelnemers dat een training heeft bekeken, gesplitst per organisatie. In deze tabel zijn de unieke views meegenomen**

	Isis Kraamzorg (N=24)		Kraamvogel (N=14)		Van Smaak (N=19)		Totaal (N=84)	
	N	%	N	%	N	%	N	%
1. Zomer/Winterbanden (okt)	18	75,0	9	64,3	8	42,1	35	61,4
2. Verkeer en alcohol (nov)	16	66,7	9	64,3	8	42,1	33	57,9
3. Afleiding in het verkeer (jan)	17	70,8	11	78,6	6	31,6	34	59,6
4. Bermongevallen voorkomen (mrt)	16	66,7	10	71,4	10	52,6	36	63,2
5. Voorrangsvoertuigen (apr)	14	58,3	8	57,1	10	52,6	32	56,1
6. Afleiding: bellen/sms'en (jun)	14	58,3	9	64,3	7	36,8	30	52,6
7. Afstand houden (jul)	8	33,3	9	64,3	4	21,1	21	36,8
8. Auto te water (jul)	11	45,8	8	57,1	2	10,5	21	36,8
9. Voorkomen van een fietsongeval (sept)	13	54,2	10	71,4	7	36,8	30	52,6

**Tabel 4.3 Het aantal en percentage deelnemers dat een training heeft bekeken, gesplitst per organisatie. In deze tabel zijn de totaal aantal views meegenomen, dus ook als een deelnemer een training vaker heeft bekeken**

	Isis Kraamzorg (N=24)		Kraamvogel (N=14)		Van Smaak (N=19)		Totaal (N=84)	
	N	%	N	%	N	%	N	%
1. Zomer/Winterbanden	32	133,3	22	157,1	10	52,6	64	112,3
2. Verkeer en alcohol	22	91,7	18	128,6	9	47,4	49	86,0
3. Afleiding in het verkeer	32	133,3	24	171,4	9	47,4	65	114,0
4. Bermongevallen voorkomen	28	116,7	19	135,7	12	63,2	59	103,5
5. Voorrangsvoertuigen	22	91,7	15	107,1	14	73,7	51	89,5
6. Afleiding: bellen/sms'en	23	95,8	13	92,9	11	57,9	47	82,5
7. Afstand houden	10	41,7	9	64,3	4	21,1	23	40,4
8. Auto te water	11	45,8	8	57,1	2	10,5	21	36,8
9. Voorkomen van een fietsongeval	19	79,2	14	100,0	7	36,8	40	70,2

## 4.3

**Gedrag**

Er zijn meerdere gedragingen gemeten in de vragenlijst. Het gaat over het algemeen risicogedrag, het rijgedrag en het gedrag in het verkeer gebaseerd op de onderwerpen die tijdens de training aan bod kwamen.

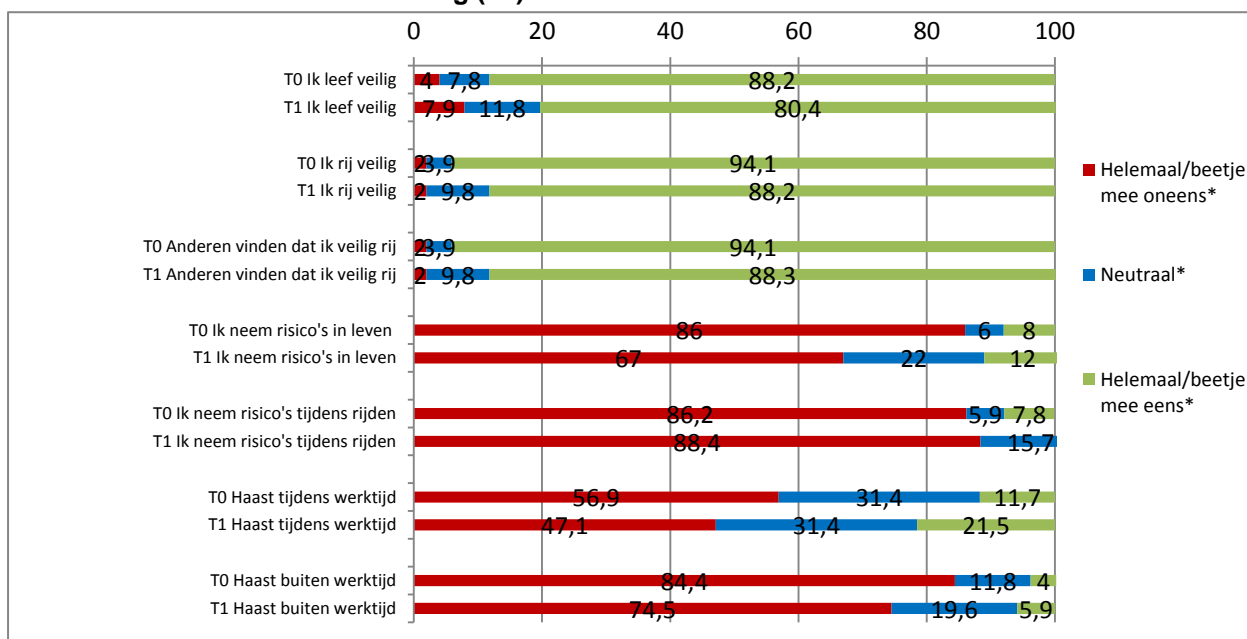
**Algemeen risicogedrag**

Er zijn enkele vragen gesteld aan deelnemers over hun risicogedrag in het algemeen. In tabel 4.4 zijn de percentages te zien van de antwoorden op deze vragen. In tabel 4.5 zijn de gemiddelden en standaarddeviaties te zien op deze antwoorden.

Zichtbaar is dat de meeste deelnemers zich over het algemeen veilige rijders vinden en ze weinig risico's nemen tijdens het rijden.

Verder valt op dat bij de nameting ruim één op de vijf deelnemers aangeeft zich gehaast te voelen als ze moeten rijden onder werktijd. In vergelijking met het rijden buiten werktijd geeft bijna 6% aan zich gehaast te voelen.

**Tabel 4.4 Percentages per vraag op de factor risicogedrag op de voor (T0)- en nameting (T1)\***



\*Antwoorden konden aangegeven worden op een schaal van 1 t/m 5, waarbij in de tabel de antwoordcategorieën helemaal mee oneens en beetje mee oneens zijn samengenomen en de antwoordcategorieën helemaal mee eens en beetje mee eens

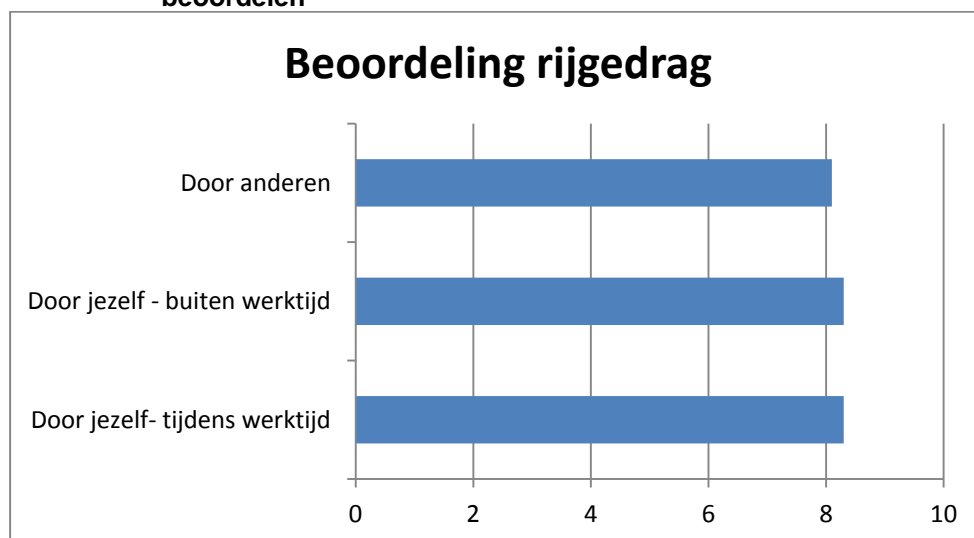
**Tabel 4.5 Gemiddelden en standaarddeviaties op de factor risicogedrag op de voor- (T0) en nameting (T1)\***

	Voormeting	Nameting
	M (SD)	M (SD)
Totaal (N=51)		
1. Ik probeer zo veilig mogelijk te leven	4.2 (.81)	4.0 (.94)
2. Ik vind dat ik veilig rijd	4.1 (.63)	4.0 (.65)
3. Familie/vrinden vinden over het algemeen dat ik veilig rijd	4.1 (.65)	4.1 (.70)
4. Ik neem vaak risico's in het leven	1.8 (.87)	2.3 (.97)
5. Ik neem vaak risico's als ik rijd	1.9 (.96)	1.9 (.93)
6. Ik voel me vaak gehaast als ik rijd tijdens werktijd	2.4 (.98)	2.7 (1.1)
7. Ik voel me vaak gehaast als ik rijd buiten werktijd	1.9 (.81)	2.1 (.88)

\* Antwoorden konden aangegeven worden op een schaal van 1 t/m 5.

### **Rijgedrag**

Deelnemers beoordeelden over het algemeen hun rijgedrag als erg goed. Zowel tijdens werktijd als buiten werktijd gaven deelnemers gemiddeld een 8,3 op een schaal van 1 t/m 10. Ook gaven deelnemers aan dat anderen hun rijgedrag in het verkeer met een 8,1 zouden beoordelen op een schaal van 1 t/m 10, zie tabel 4.6.

**Tabel 4.6 Het gemiddelde cijfer op de vraag hoe deelnemers hun eigen rijgedrag beoordelen onder en buiten werktijd en hoe anderen hen beoordelen**

### Gedrag in het verkeer

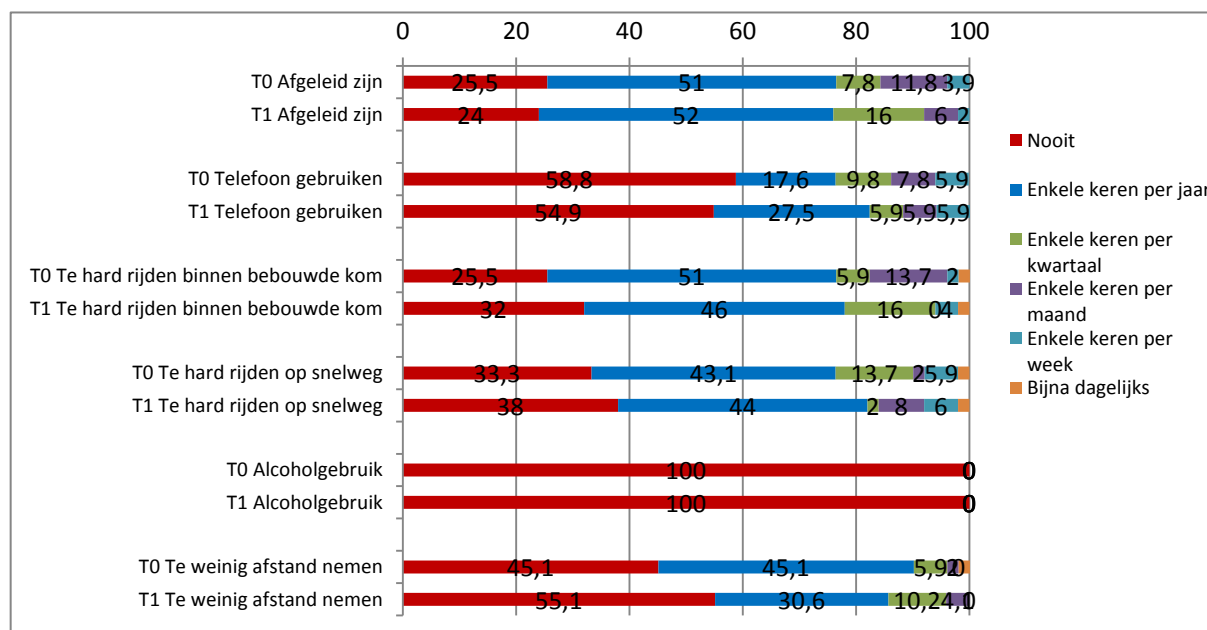
Er zijn vragen gesteld aan de deelnemers over hun gedrag in het verkeer specifiek gericht op de onderwerpen die aan bod kwamen tijdens de trainingen. Dit is zowel voor gedrag tijdens werktijd als buiten werktijd gevraagd.

In tabel 4.7 en 4.8 zijn de percentages en de gemiddelden te vinden op de vragen die het gedrag meten onder werktijd. In tabel 4.9 en 4.10 zijn de percentages en de gemiddelden te vinden op de vragen die het gedrag meten buiten werktijd.

Te zien is dat veel deelnemers (75% of meer) op zowel het gedrag buiten als onder werktijd aangeven het gedrag nooit of enkele keren per jaar te vertonen. Deelnemers geven dus zelf aan weinig risicogedrag te vertonen in het verkeer.

Alle deelnemers geven daarbij aan dat ze het afgelopen jaar nooit hebben gereden met teveel alcohol in het bloed. Dit geldt zowel voor rijden buiten als onder werktijd.

**Tabel 4.7 Percentages per gedragsonderwerp op de voor (T0)- en nameting (T1), deze gedragsvragen gaan over het gedrag onder werktijd**

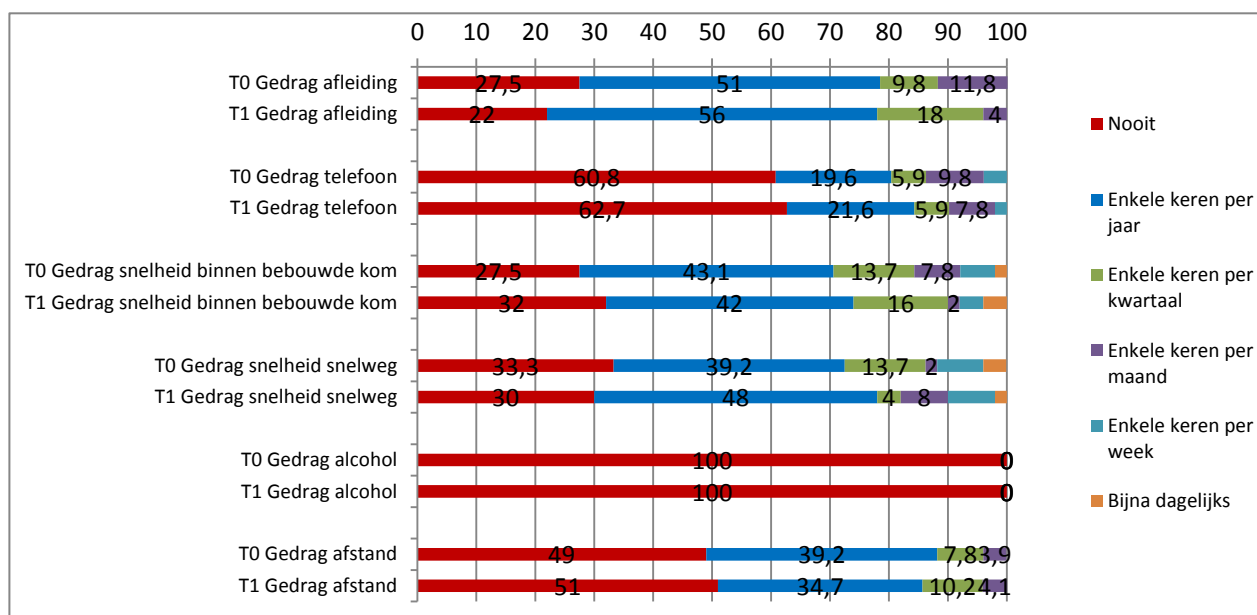


**Tabel 4.8 Gemiddelden (M) en standaarddeviaties (SD) op gedragsonderwerpen tijdens werktijd op de voor- (T0) en nameting (T1)\***

	N	Voormeting M (SD)	Nameting M (SD)
Hoe vaak heeft u het afgelopen jaar tijdens het rijden tijdens werktijd het gevoel gehad dat u afgeleid was (bijvoorbeeld door een gesprek, u was in gedachte enz.)	50	2.2 (1.07)	2.1 (0.91)
Heeft u het afgelopen jaar tijdens het rijden tijdens werktijd gebruik gemaakt van uw telefoon (dit wil zeggen, appen, handheld bellen, iets opzoeken enz.)?	51	1.8 (1.24)	1.8 (1.17)
Heeft u het afgelopen jaar tijdens werktijd wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een weg binnen de bebouwde kom?	50	2.2 (1.17)	2.0 (1.09)
Heeft u het afgelopen jaar tijdens werktijd wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een autosnelweg?	50	2.1 (1.2)	2.1 (1.3)
Bent u het afgelopen jaar tijdens werktijd wel eens gaan rijden terwijl u teveel alcohol in uw bloed had?	49	1.0 (.00)	1.0 (.00)
Heeft u het afgelopen jaar tijdens werktijd wel eens te weinig afstand genomen van een andere weggebruiker dan veilig was?	49	1.7 (.94)	1.6 (.83)

\*Antwoorden konden aangegeven worden op een schaal van 1 t/m 6

**Tabel 4.9 Percentages per gedragsonderwerp op de voor (T0)- en nameting (T1), deze gedragsvragen gaan over het gedrag buiten werktijd**



**Tabel 4.10 Gemiddelden (M) en standaarddeviaties (SD) op gedrags- onderwerpen buiten werktijd op de voor- (T0) en nameting (T1)\***

	N	Voormeting M (SD)	Nameting M (SD)
Hoe vaak heeft u het afgelopen jaar tijdens het rijden buiten werktijd het gevoel gehad dat u afgeleid was (bijvoorbeeld door kinderen op de achterbank, een gesprek, u was in gedachte enz.).	50	2.1 (.92)	2.0 (.75)
Heeft u het afgelopen jaar tijdens het rijden buiten werktijd gebruik gemaakt van uw telefoon (dit wil zeggen, appen, handheld bellen, iets opzoeken enz.)?	51	1.7 (1.2)	1.6 (1.04)
Heeft u het afgelopen jaar buiten werktijd wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een weg binnen de bebouwde kom?	50	2.3 (1.25)	2.16 (1.25)
Heeft u het afgelopen jaar buiten werktijd wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een autosnelweg?	50	2.2 (1,4)	2.2 (1.30)
Bent u het afgelopen jaar buiten werktijd wel eens gaan rijden terwijl u teveel alcohol in uw bloed had?	49	1.0 (.00)	1.0 (.00)
Heeft u het afgelopen jaar buiten werktijd wel eens te weinig afstand genomen van een andere weggebruiker dan veilig was?	49	1.7 (0.80)	1.7 (.83)

\*Antwoorden konden aangegeven worden op een schaal van 1 t/m 6 (1= nooit en 6 is bijna dagelijks).

## 4.4

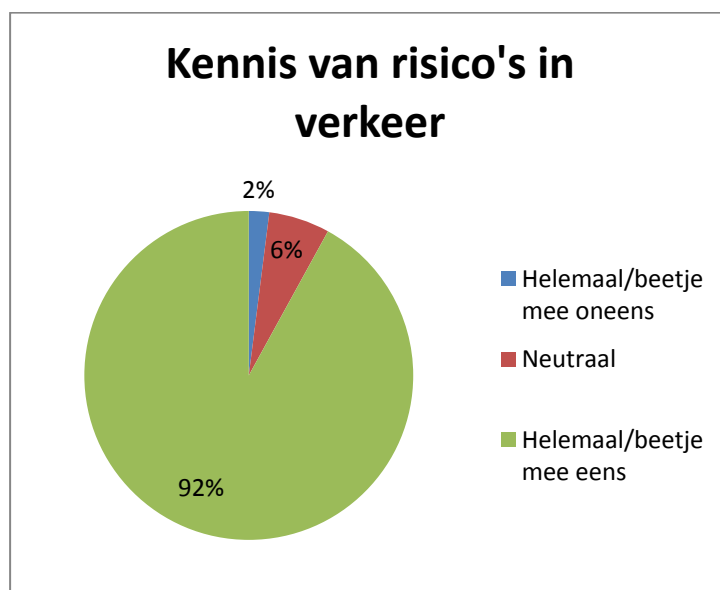
### Factoren

Er is in de effectevaluatie gekeken naar verandering op de factoren kennis, bewustwording, attitude en sociale norm.

#### **Kennis**

Bijna alle deelnemers gaven bij de voormeting aan goed op de hoogte te zijn van de mogelijke risico's in het verkeer (zie figuur 4.1). Echter, als er gekeken wordt naar de antwoorden op de verschillende kennisvragen (zie tabel 4.11), is te zien dat niet alle deelnemers op de vragen het juiste antwoord geven. Ze zijn dus toch nog niet allemaal op de hoogte van deze mogelijke risico's in het verkeer.

**Figuur 4.1** Percentages op de vraag 'Ik vind dat ik goed op de hoogte ben van de mogelijke risico's in het verkeer.'



Er zijn verschillende kennisvragen gesteld over de onderwerpen die tijdens de trainingen aan bod kwamen (zie tabel 4.11).

Op twee vragen na is er op elke kennisvraag te zien dat een hoger percentage deelnemers de vraag goed beantwoordde op de nameting. Alleen op de vraag over *snelheid* en de vraag over *auto te water* is te zien dat het percentage deelnemers dat de vraag goed beantwoordde lager is op de nameting dan op de voormeting. Beide trainingen waar deze kennisvraag in voorkomt zijn in juli eruit gestuurd en zijn ook minder bekeken door de deelnemers. De vraag over *afstand houden* is ook in de zomer eruit gestuurd en dus minder bekeken. Op deze kennisvraag is wel weer te zien dat op de nameting deelnemers vaker het juiste antwoord geven (16.3%) dan op de voormeting (5.9%). Aangezien het percentage op de voormeting al erg laag ligt, lijkt het erop dat dit een lastige vraag is. De moeilijkheid kan komen doordat het een soort rekenvraag is.

Op de overige vragen *afleiding in het verkeer*, *bermongevallen voorkomen*, *voorrangsvoertuig*, *afleiding telefoon* en *voorkomen van een fietsongeval* is te zien dat het percentage deelnemers dat de vraag goed heeft op de nameting hoger ligt dan op de voormeting. De vraag over *voorrangsvoertuigen* springt er hierbij uit. Zo wist eerst 53,1% van de deelnemers het juiste antwoord te geven. Na een jaar wist 83,3% het juiste antwoord te geven.

Verder valt op dat op de vragen over *bermongevallen voorkomen*, *auto te water* en het *voorkomen van een fietsongeval* meer dan 60% van de deelnemers op de voormeting al het juiste antwoord wisten te geven.

**Tabel 4.11** Antwoorden in aantallen en percentages op alle kennisvragen

Totaal (N=51)	Voormeting N (%)	Nameting N (%)
<i>Kennisvraag Snelheid (N=49)</i>		
– Goed	29 (56.9%)	22 (44.9%)
– Fout	22 (43.1%)	27 (55.1%)
<i>Kennisvraag Afleiding in het verkeer (N=49)</i>		
– Goed	21 (41.%)	28 (57.1%)
– Fout	30 (58.8%)	21 (42.9%)
<i>Kennisvraag Bermongevallen voorkomen (N=48)</i>		
– Goed	37 (74%)	43 (87.8%)
– Fout	13 (26%)	6 (12.2%)
<i>Kennisvraag Voorrangsvoertuig (N=49)</i>		
– Goed	26 (53.1%)	40 (83.3%)
– Fout	23 (46.9%)	8 (16.7%)
<i>Kennisvraag Afleiding telefoon (N=49)</i>		
– Goed	29 (56.9%)	32 (65,3%)
– Fout	22 (43.1%)	17 (34,7%)
<i>Kennisvraag Afstand houden (=49)</i>		
– Goed	3 (5.9%)	8 (16.3%)
– Fout	48 (94.1%)	41 (16.3%)
<i>Kennisvraag Auto te water (N=47)</i>		
– Goed	39 (79%)	34 (70.8%)
– Fout	11 (21.6%)	14 (29.2%)
<i>Kennisvraag Voorkomen van een fietsongeval (N=47)</i>		
– Goed	33 (66%)	36 (75%)
– Fout	17 (34%)	12 (25%)

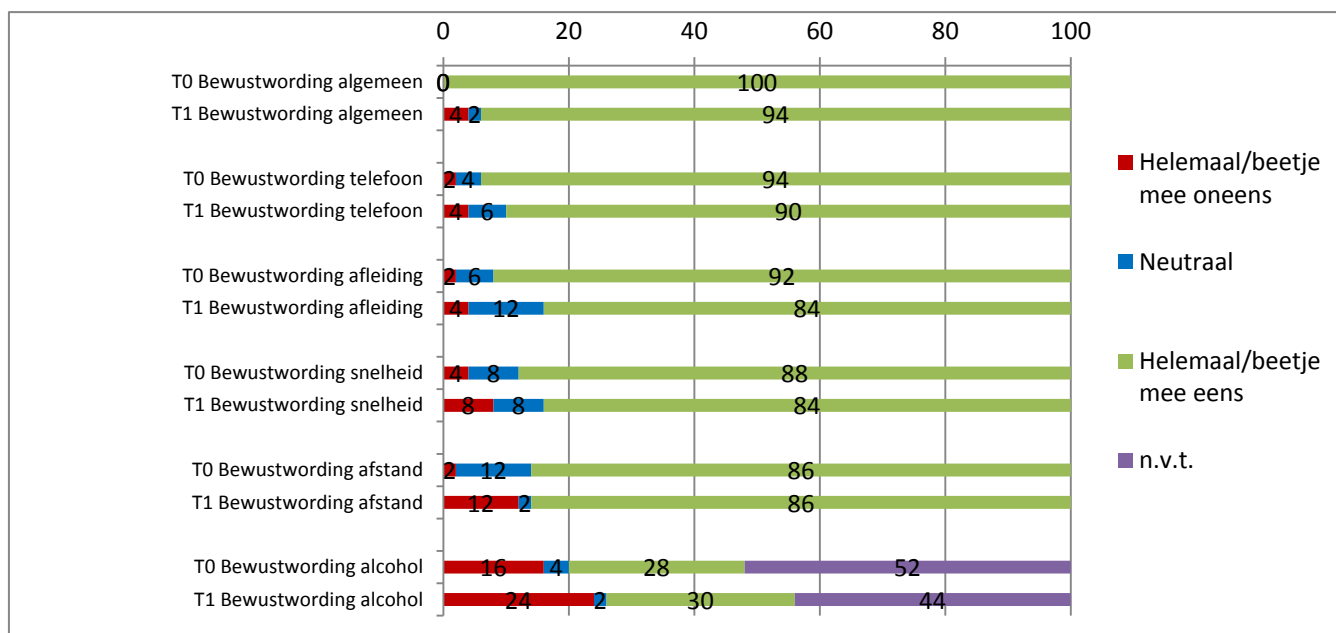
### **Bewustwording**

In het onderzoek is ook gekeken naar de mate waarin deelnemers zich bewust zijn van de in het programma behandelde onderwerpen en risico's.

In tabel 4.12 zijn de percentages te vinden op de vragen die de bewustwording meten. In tabel 4.13 staan de gemiddelden en standaarddeviaties. Te zien is dat bijna alle deelnemers al zeer hoog scoren op de bewustwording. Deze vragen laten zien dat bijna alle deelnemers zelf al aangeven erg bewust te zijn van de risico's in het verkeer.



**Tabel 4.12 Percentages per onderwerp op de factor bewustwording op de voor (T0)- en nameting (T1) voor N=50 deelnemers\***



\* Antwoorden konden aangegeven worden op een schaal van 1 t/m 5, waarbij de antwoordcategorieën helemaal mee oneens en beetje mee oneens zijn samengenomen en de antwoordcategorieën helemaal mee eens en beetje mee eens.

**Tabel 4.13 Gemiddelden (M) en standaarddeviaties (SD) op de voor- en nameting op de factor bewustwording**

Totaal (N=49)	Voormeting	Nameting
	M (SD)	M (SD)
Ik probeer zo veilig mogelijk te rijden in het verkeer	4.6 (.50)	4.4 (.89)
Als ik rijd zorg ik ervoor dat ik mijn telefoon niet gebruik (navigatie en handsfree bellen horen hier niet bij)	4.5 (.68)	4.3 (0.92)
Tijdens het rijden ligt mijn focus geheel op het verkeer	4.1 (.61)	4.0 (0.88)
Ik ben me altijd bewust van mijn snelheid in het verkeer	4.1 (.67)	4.0 (0.91)
Ik ben me bewust van de afstand die ik neem ten opzichte van een andere weggebruiker	4.1 (.70)	(1.1)

\* Antwoorden op een schaal van 1 t/m 5, waarbij 1 = helemaal mee oneens en 5= helemaal mee eens)

### **Attitude**

De attitude is gemeten voor ieder onderwerp dat tijdens het programma aan bod is gekomen. Hierbij werd gemeten wat hoe deelnemers dachten over bepaalde onderwerpen.

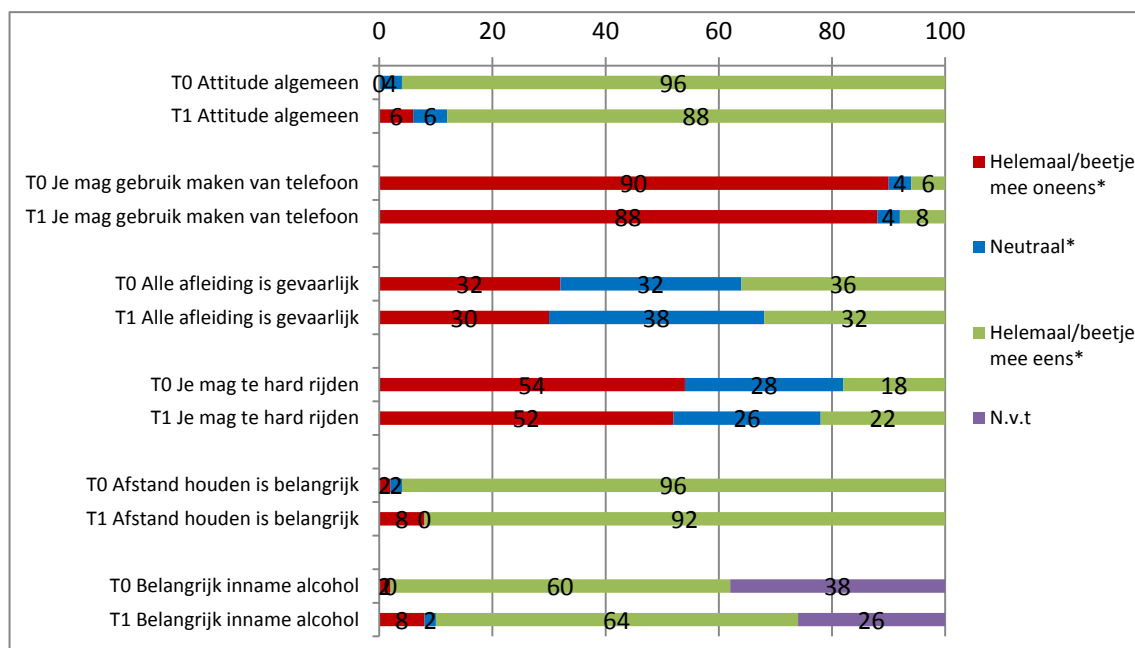
In tabel 4.14 zijn de percentages te zien op de antwoorden van de vragen behorend bij attitude en in tabel 4.15 zijn de gemiddelden en standaarddeviaties opgenomen. In het algemeen lijkt het dat deelnemers op de nameting aangeven het minder belangrijk te vinden om stil te staan bij het eigen rijgedrag. 96% vond dit belangrijk op de voormeting, terwijl nog maar 88% dit belangrijk vindt op de nameting.

Deelnemers gaven tijdens de nameting aan het minder belangrijk te vinden om stil te staan bij het eigen rijgedrag.

Verder is te zien dat de deelnemers erg hoog scoren op bijna alle onderwerpen. Zo geven bijna alle deelnemers aan dat je niet je telefoon mag gebruiken tijdens het autorijden, maar ook geven ze bijna allemaal aan het belangrijk te vinden om genoeg afstand te houden in het verkeer en te letten op het alcoholgebruik. De vragen over te hard rijden en afleiding in het verkeer is wat meer verdeeld. Op de nameting geeft 22% aan dat je harder dan 10 kilometer bovenop de toegestane snelheid mag rijden. Ook geeft 30% op de nameting aan dat ze elke vorm van afleiding niet gevaarlijk

vinden. Bij deze vraag ging het om afleiding als het voeren van een gesprek, het luisteren naar de radio of in gedachten zijn.

**Tabel 4.14 Percentages per onderwerp op de factor attitude op de voor (T0)- en nameting (T1)\***



\*Antwoorden konden aangegeven worden op een schaal van 1 t/m 5, waarbij in onderstaande tabel de antwoordcategorieën helemaal mee oneens en beetje mee oneens zijn samengenomen en de antwoordcategorieën helemaal mee eens en beetje mee eens.

**Tabel 4.15 Gemiddelden en standaarddeviaties op de voor- en nameting op de factor attitude\***

Totaal (N=49)	Voormeting	Nameting
	M (SD)	M (SD)
Ik vind het belangrijk om stil te staan bij mijn rijgedrag	4.4 (.57)	4.1 (.98)
Ik vind dat je af en toe je telefoon kan gebruiken tijdens het autorijden	1.5 (.92)	1.6 (1.1)
Ik vind elke vorm van afleiding gevaarlijk als ik rijd	3.1 (.98)	3.1 (1.1)
Ik vind dat je harder dan 10km per uur bovenop de toegestane snelheidslimiet mag rijden	2.5 (.92)	2.6 (1.1)
Ik vind het belangrijk om op mijn alcoholgebruik te letten, wanneer er een kans bestaat dat ik nog moet autorijden	5.2 (.78)	4.8 (1.3)
Ik vind het belangrijk om genoeg afstand te houden ten opzichte van een andere weggebruiker	4.4 (.64)	(.98)

\*Antwoorden op een schaal van 1 t/m 5, waarbij 1 = helemaal mee oneens en 5= helemaal mee eens)

### **Sociale norm**

Er is gemeten of deelnemers meer zijn gaan praten over hun gedrag in het verkeer met hun leidinggevenden, collega's en met familie/vrienden. Er is een verschuiving te zien in het aantal deelnemers dat op de voormeting aangaf hier nooit met hun leidinggevende en collega's over te praten en op de nameting dit soms tot vaak te doen. Zo gaf 74,0% aan nooit met hun leidinggevende over het gedrag in het verkeer te praten, terwijl na een jaar 67,3% aangeeft dit nooit te doen. 48,0% van de deelnemers gaven op de voormeting ook aan niet te praten met collega's over het gedrag in het verkeer, terwijl dit op de nameting nog maar 40,8% was. Over het praten over gedrag in het verkeer in de privé-setting, dus met familie/vrienden, is deze verschuiving er niet (zie tabel 4.16). In tabel 4.17 zijn de gemiddelden en standaarddeviaties opgenomen op deze vragen.

**Tabel 4.16 Het aantal en percentages op de vraag of deelnemers over het gedrag in het verkeer te praten**

	Voormeting		Nameting	
	N= 50	N (%)	N=49	N (%)
Ik praat met mijn leidinggevende over ons gedrag in het verkeer				
	Nooit	37 (74,0%)	Nooit	33 (67,3%)
	Soms	12 (24,0%)	Soms	14 (28,6%)
	Regelmatig	1 (2,0%)	Regelmatig	1 (2,0%)
	Vaak	-	Vaak	1 (2,0%)
	Altijd	-	Altijd	-
Ik praat met mijn collega's over ons gedrag in het verkeer				
	N=50		N=49	
	Nooit	24 (48,0%)	Nooit	20 (40,8%)
	Soms	23 (46,0%)	Soms	23 (46,9%)
	Regelmatig	1 (2,0%)	Regelmatig	5 (10,2%)
	Vaak	2 (4,0%)	Vaak	1 (2,0%)
	Altijd	-	Altijd	-
Ik praat met mijn familie/vrienden over ons gedrag in het verkeer				
	N=50		N=49	
	Nooit	8 (16,0%)	Nooit	8 (16,3%)
	Soms	33 (66,0%)	Soms	33 (67,3%)
	Regelmatig	8 (16,0%)	Regelmatig	7 (14,3%)
	Vaak	1 (2,0%)	Vaak	1 (2,0%)
	Altijd	-	Altijd	-

**Tabel 4.17 Gemiddelden (M) en standaarddeviatie (SD) op de voor- en nameting op de factor sociale norm\***

	Voormeting M (SD)	Nameting M (SD)
<b>Totaal (N=48)</b>		
Ik praat met mijn leidinggevende over ons gedrag in het verkeer	1.3 (.49)	1.4 (.64)
Ik praat met mijn collega's over ons gedrag in het verkeer	1.6 (.74)	1.8 (.73)
Ik praat met mijn familie/vrienden over ons gedrag in het verkeer	2.0 (.64)	2.0 (.62)

\*Antwoorden op een schaal van 1 t/m 5, waarbij 1 = helemaal mee oneens en 5= helemaal mee eens)

# 5

## Discussie & conclusie

### 5.1

#### Discussie

Door het geringe aantal deelnemers aan zowel de voormeting als de nameting is het niet mogelijk geweest om statistisch gezien verschillen te kunnen aantonen tussen beide metingen. Wel is uit de vragenlijst van de effectevaluatie duidelijk geworden dat deelnemers zichzelf op veel gedragsfactoren een hoge score geven. Zo zijn ze veilige rijders, vinden ze het belangrijk om stil te staan bij de verkeersveiligheid, zijn ze erg bewust van de risico's in het verkeer en vinden ze ook dat ze veel kennis hebben. Op de gestelde kennisvragen die ook tijdens de trainingen werden behandeld is echter goed te zien dat niet alle deelnemers de kennis al hebben voorafgaand aan het programma. Op de meeste kennisvragen zien we dat meer deelnemers na deelname het juiste antwoord weten te geven. Er is ook een verschuiving te zien in de sociale norm. Er zijn meer deelnemers die na een jaar aangeven wel eens met hun leidinggevende of met collega's over de verkeersveiligheid te praten.

Uit de procesevaluatie is duidelijk geworden dat deelnemers erg enthousiast zijn over het programma Veilig Onderweg en geven aan dat ze zelf veranderd zijn in hun gedrag door het programma. Ze zijn zich bewuster geworden van bepaalde verkeersonderwerpen. Ook was het erg leerzaam. Het is voor de deelnemers lang geleden dat het rijbewijs is behaald en er werd dan ook aangegeven dat de sommige kennis was weggezaakt. Er werden enkele verbeterpunten opgenoemd door de deelnemers, die invloed hebben gehad op het werken met Veilig Onderweg. Deze moeten dan ook meegenomen worden om Veilig Onderweg nog beter te kunnen aansluiten. Ten slotte is er sprake van een relatief kleine onderzoeksgroep.

Tijdens de uitvoer van Veilig Onderweg zijn er verschillende factoren geweest die de procesevaluatie en de effectevaluatie hebben kunnen beïnvloeden. Het is belangrijk om deze mee te nemen bij een vervolg van Veilig Onderweg.

- Er zaten verschillen tussen de organisaties die deelnamen aan het onderzoek. Zo deden er organisaties mee, waarbij deelnemers met hun eigen auto rijden voor het uitvoeren van de werkzaamheden (kraamzorgorganisaties), terwijl andere organisaties auto's van de zaak hebben voor het uitvoeren van de werkzaamheden (Business Post en Van Smaak). De deelnemers van Business Post hadden geen eigen toegang tot de website van Veilig Onderweg en bekeken alleen de trainingen doordat hun leidinggevende ze dit tijdens het werk liet zien. Deze deelnemers konden ook niet deelnemen aan de challenges, dat voor binding aan en competitie op de website kon zorgen. Deze verschillen kunnen invloed hebben gehad op deelname aan en de resultaten van het onderzoek.
- Een gedeelte van de deelnemers heeft zich niet vrijwillig aangemeld voor Veilig Onderweg. Deze deelnemers waren niet op de hoogte gesteld toen ze de eerste e-mail kregen. Dit riep vragen op of deelnemers verwijderden de e-mails. Dit kan weerstand hebben opgeleverd bij deze groep voor deelname aan de trainingen en het onderzoek.
- Er waren verschillende afzenders tijdens de pilot en dat riep soms vragen op bij de deelnemers. Zo werd de vragenlijst via het programma SurveyMonkey verstuurd, de e-mails voor de trainingen via e-driver. De medewerkers van VeiligheidNL en het ROF waren de personen die communiceerden naar de bedrijven. SurveyMonkey en E-driver kwamen in de ongewenste e-mail terecht van deelnemers. Niet alle deelnemers waren op de hoogte van de e-mails en sommigen verwijderden dan ook deze e-mails of zagen ze niet voorbij komen.

- Niet alle trainingen zijn door alle deelnemers bekeken. De zomerperiode had hier bijvoorbeeld invloed op. Doordat deelnemers niet alle trainingen hebben gezien, is ook niet alle educatieve inhoud aangekomen bij de deelnemers. Het programma Veilig Onderweg is een afgeleide van het programma *Protect*. Bij *Protect* wordt de leidinggevende juist veel in het proces betrokken, door ook gesprekken met werknemers te voeren over het gedrag. Het concept van Veilig Onderweg spreekt leidinggevendenden juist aan, omdat er niet teveel tijd vanuit de organisatie aan hoeft te worden besteed. Een mogelijke conclusie kan nu echter zijn dat er te weinig invloed vanuit de leidinggevende is geweest, om deelnemers te stimuleren de trainingen te bekijken. Mogelijk moeten er dus aanvullende materialen worden ontwikkeld om werknemers vanuit de organisatie te binden aan het programma.
- Bij Business Post is er geen inzicht geweest of de trainingen daadwerkelijk zijn bekeken door alle deelnemers. Ondanks dat de leidinggeven aangeven dat dit wel het geval was. Doordat leidinggevendenden het zelf moesten inplannen met de werknemers, kan dit snel erbij inschieten door drukte/roosterplanning/ziekte.
- Vragen over verkeersveiligheid lokken snel sociaal wenselijk antwoorden uit. Immers vinden de meesten van zichzelf dat ze goed rijden en/of dat ongevallen de schuld van iemand anders zijn. Op de vragenlijst is te zien dat deelnemers zichzelf ook veilige rijders vinden en dat ze zich bewust zijn van de verkeersveiligheid. Er is voor het onderwerp verkeersveiligheid geen goede standaard zelfrapportage vragenlijst te vinden. Daarom is het goed te kijken of andere technieken beter zijn in te zetten. Denk aan observaties.
- Veilig Onderweg beoogt de bewustwording, kennis, attitude en sociale norm te beïnvloeden. Om gedragsverandering te weeg te brengen en ook te kunnen meten is er misschien meer nodig om toe te voegen aan het programma Veilig Onderweg. Een handelingsperspectief zit er niet in, waardoor deelnemers op dit moment geen persoonlijke doelen hoeven te stellen en dus niet in actie hoeven te komen. Het geven van handvatten en doelen zou helpen deelnemers te laten handelen in het verkeer. Ook biedt het mogelijkheden het gedrag te kunnen meten aan de hand van de gestelde persoonlijke doelen.

## 5.2

### Toekomst

Bij een toekomstige implementatie van Veilig Onderweg is het aan te bevelen om rekening te houden met de volgende punten.

- Zorg ervoor dat er alleen werknemers meedoen met een eigen e-mailadres. Er kan dan bijgehouden worden wie zich aanmeldt op het platform Ook kan achteraf worden nagegaan welke trainingen door welke deelnemers er zijn bekeken. Met het inzicht kunnen deelnemers ook gestimuleerd worden om naar de website te gaan. Denk aan het uitroepen van een winnaar bij de challenge. Dit kan ook door de leidinggevendenden worden uitgevoerd.
- Zorg ervoor dat deelnemers zich vrijwillig aanmelden voor Veilig Onderweg, zodat er voldoende draagvlak is voor het programma.
- Veranderingen in gedrag en onderliggende gedragsfactoren duren lang om te bewerkstelligen. Er is veel herhaling nodig gedurende een lange periode. Daarbij zijn er ook handvatten nodig, waar werknemers mee aan de slag kunnen. Geef meer tools aan de organisatie, zodat zij vaker met de werknemers aan de slag kunnen, denk aan posters, berichten via intranet of klassikaal een onderwerp bespreken. Dit mag voor leidinggevendenden niet te veel tijd kosten.
- De rijvaardigheidstraining die de organisaties als cadeau hadden gekregen wordt erg gewaardeerd. Dit is een belangrijke beloning voor de deelnemers om te blijven deelnemen aan Veilig Onderweg. Het zou goed zijn als iedereen dit standaard bij de training erbij krijgt.
- Voor eventueel vervolgonderzoek, maar ook voor ontwikkeling van nieuwe trainingen is het belangrijk dat de vragen niet te moeilijk zijn. Sommige deelnemers

vonden de vragen van de vragenlijst lastig in te vullen, ook de vragen tijdens de trainingen gingen soms te snel (bij de challenge bijvoorbeeld). Denk steeds aan korte zinnen en makkelijke woorden. Gebruik in een vragenlijst bijvoorbeeld ook minder antwoordcategorieën en maak het visueler. Er kan gedacht worden aan andere meetmethodieken, die beter zijn om gedragingen in het verkeer te achterhalen. Denk aan observaties of interviews om beter door te kunnen vragen.

- Voor een eventueel vervolgonderzoek kan het een goede optie zijn een controlegroep binnen eenzelfde of vergelijkbare organisatie te nemen. Bijvoorbeeld een andere afdeling die niet meedoet aan Veilig Onderweg, maar wel aan de metingen. Zo kan er gekeken worden of de twee groepen binnen een organisatie van elkaar verschillen.

### 5.3

#### Conclusie

Het doel van de pilot was om te bekijken of het innovatieve programma Veilig Onderweg geschikt is voor bedrijven. Het doel van deze pilot was om antwoord te krijgen op de vraag of Veilig Onderweg interessant is voor bedrijven, hoe het programma wordt gewaardeerd en of er verbeteringen kunnen worden vastgesteld een jaar na deelname. In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op deze vragen.

*Vraag 1: Willen bedrijven deelnemen aan een programma om de verkeersveiligheid te verbeteren bij hun werknemers?*

Bedrijven waarbij werknemers veel op de weg zijn, vinden verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp. Daarbij willen ze graag hun werknemers bewust maken van de gevaren op de weg en willen tonen wat hun eigen gedrag voor invloed kan hebben. Een online programma sluit ook erg aan bij hun wensen. De meeste bedrijven die zijn benaderd, reageerden dan ook enthousiast over deelname. Door praktische redenen lukt het niet altijd om deel te nemen, namelijk door te weinig aanmeldingen en doordat een jaar te lang was voor deelname.

*Vraag 2: Hoe wordt het programma Veilig Onderweg geëvalueerd? (procesevaluatie)*

Veilig Onderweg werd door de werknemers die hebben deelgenomen zeer positief geëvalueerd. De meeste deelnemers gaven aan dat het programma invloed heeft gehad op hun gedrag. Deelnemers gaven aan dat ze van het programma hebben geleerd en dat ze zich meer bewust zijn geworden van de veiligheid op de weg. De onderwerpen die in de verschillende trainingen aan bod kwamen, lieten hen over deze situaties nadenken. Daarbij gaven ze ook aan dat Veilig Onderweg ervoor heeft gezorgd om betere keuzes te maken in het verkeer.

Niet alleen werknemers zijn enthousiast over het programma. Ook de deelnemende werkgevers (leidinggevend en/of directie) zien veel potentie in het programma Veilig Onderweg. Afgaande op de evaluatie mag worden geconcludeerd dat het programma geschikt lijkt om geïmplementeerd te kunnen worden. Met wat aanpassingen in het programma, zoals keuze in het aantal trainingen dat aan bod komt en keuze in tijdstipmomenten van het versturen van de trainingen, vinden de deelnemers het programma erg geschikt voor organisaties waarbij werknemers veel op de weg zijn.

*Vraag 3: Zijn er veranderingen zichtbaar in het gedrag van de deelnemers na deelname aan Veilig Onderweg? (effect-evaluatie)*

Er is ook bekeken of er veranderingen te vinden zijn op het gedrag en de onderliggende gedragsfactoren. Op veel van de factoren scoren deelnemers zichzelf al erg hoog. Zo zijn ze naar eigen zeggen veilige rijders, vinden ze het belangrijk om stil te staan bij de verkeersveiligheid, zijn ze zich erg bewust van de risico's in het verkeer en vinden ze ook dat ze veel kennis hebben. Het maakt het hierdoor moeilijker om verschillen te kunnen vinden op deze factoren.

Op de gestelde kennisvragen die ook tijdens de trainingen werden behandeld is echter goed te zien dat niet alle deelnemers de kennis al hebben voorafgaand aan het programma. Op de meeste kennisvragen zien we dat meer deelnemers na deelname het juiste antwoord weten te geven. Namelijk bij afleiding in het verkeer, het voorkomen van bermongevallen, afleiding van de telefoon en het voorkomen van een fietsongeval. De kennisvraag over hoe te handelen als er een voorrangsvoertuig nadert springt er hierbij uit. Hier zien we de meeste verbetering. Er is verder ook een kleine verschuiving te zien bij de sociale norm. Er zijn meer deelnemers die na een jaar aangeven wel eens met hun leidinggevende of met collega's over de verkeersveiligheid te praten.

Deelnemers zien de meeste risicogedragingen in het verkeer die opgenoemd werden als gevaarlijk en/of vinden het belangrijk om er op te letten. Bijvoorbeeld alcohol drinken en te weinig afstand nemen. Opvallend is dat bij twee risicogedragingen, namelijk te hard rijden en afleiding in het verkeer, de meningen wat meer verdeeld zijn. Deelnemers geven hierbij vaker aan dat ze vinden dat je harder mag rijden dan is toegestaan en vinden ook niet elke vorm van afleiding gevaarlijk.

Er zijn te weinig deelnemers in deze pilot om statistische uitspraken te kunnen doen over mogelijke verschillen die zijn opgetreden in het gedrag. Bij een vervolgonderzoek is het belangrijk om een paar punten mee te nemen om de kans groter te maken om bij een grotere steekproef ook daadwerkelijk statistische verschillen te kunnen vinden. Zo hebben nu niet alle deelnemers vrijwillig deelgenomen aan het onderzoek en konden ook minder gemotiveerd zijn voor deelname. Er is ook nog een groep deelnemers waar weinig controle over was, omdat er geen data ingezien kon worden van deze groep. Het is onduidelijk hoe vaak zij daadwerkelijk de trainingen hebben bekeken. Ten slotte heeft deze zelfde groep ook erg moeite gehad met het invullen van de vragenlijst. Deze deelnemers behoren tot een groep met 'afstand tot de arbeidsmarkt' en moeten veel begeleid worden door hun leidinggevenden. Het lijkt er op dat de vragenlijst (en misschien ook wel de trainingen) te moeilijk zijn voor deze deelnemers. Ook dit kan de resultaten hebben beïnvloed.

Over het geheel gezien lijkt Veilig Onderweg een programma te zijn dat erg goed past bij organisaties waarbij de werknemers veel op de weg zitten. Verkeersveiligheid is ook binnen bedrijven een belangrijk onderwerp. Gezien de zeer positieve reacties van de deelnemers, zien wij potentie van het programma en is het advies om de implementatie van Veilig Onderweg te blijven volgen met onderzoek. Op deze manier zouden in de toekomst, op basis van een grotere steekproef, wel 'harde' conclusies over de effecten kunnen worden getrokken.

# 6

## Referenties

SWOV Factsheet, Rijden onder invloed van alcohol. September 2016

SWOV Factsheet, De relatie tussen snelheid en ongevallen. April 2012.



## Bijlage 1 Teksten e-mailversturingen

### 1. 16-10-2017 Zomer/Winterbanden (al verstuurd)

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

We zijn van start met Veilig Onderweg! Hierbij ontvang je de eerste Veilig Onderweg update. Heb je het online trainings- en informatieplatform van Veilig Onderweg al bekeken? Bekijk de online video's, doe een kennisquiz en ga de strijd aan met jouw collega's in de Veilig Onderweg Challenge!

#### Training

We hebben de online-training 'zomerband versus winterband' voor je klaar staan. In deze training leer je o.a. het verschil tussen de remweg van de zomer- en winterbanden en welk type band na een uitwijk manoeuvre het snelste stilstaat.

Nieuwsgierig? [Ga gelijk aan de slag!](#)

*Let op: zet voor het bekijken van de video je geluid aan.*

#### Wat is jouw ranking op de Veilig Onderweg Challenge?

In deze [spannende competitie](#) wordt je kennis over verkeersregels en je reactievermogen op de proef gesteld. Ga iedere 6 weken opnieuw de strijd aan met je collega's!

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

### 2. 27-11-2017 Alcohol

*Onderwerpsregel: Hoe ga jij om met alcohol in het verkeer tijdens de feestdagen?*

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

Al ruim een maand zijn we Veilig Onderweg! Heb je de eerste online-training '[zomerband versus winterband](#)' bekeken? Hierbij ontvang je de tweede Veilig Onderweg update.

Met de feestdagen in aantocht willen we het graag met je hebben over alcohol in het verkeer. Hoe ga je om met onverwachte situaties waarbij je nog alcohol in je lichaam hebt? En wat kan jij doen met betrekking tot alcohol in het verkeer?

Bekijk de [training](#). [<link naar de juiste video>](#)

#### Ben jij de Veilig Onderweg Challenge al aangegaan?

In deze [spannende competitie](#) wordt je kennis over verkeersregels en je reactievermogen op de proef gesteld. Ga iedere 6 weken opnieuw de strijd aan met je collega's!

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

### 3. 15-01-2018 Afleiding in het verkeer

*Onderwerpsregel: Ben jij te snel afgeleid? Doe de test!*

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

In het verkeer ben je tijdens het autorijden misschien wel eens bezig met activiteiten die je afleiden. Zoals het luisteren van muziek, handsfree mobiel bellen of het voeren van een gesprek met een rijder. Hoe gemakkelijk ben jij eigenlijk afgeleid in het verkeer?

#### Ben jij snel afgeleid? Doe de test!

Tijdens de online-training 'Afleiding in het verkeer' laten we je ervaren hoe makkelijk het is om afgeleid te raken. Houd jij je hoofd bij de weg? Ga de uitdaging aan en doe onze test. Zet hem op!

Bekijk de [training en doe de test](#). [<link naar video 'afleiding in het verkeer'>](#)

#### Veilig Onderweg Challenge

Iedere 6 weken staat er een [nieuwe competitie](#) voor je klaar. Weet jij het meeste van de verkeersregels en heb je een snelle reactietijd? Ga nu de strijd aan met je collega's!

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

#### 4. 5-03-2018 Bermongeval

*Onderwerpsregel: Weet jij wat de grootste oorzaak is van een bermongeval?*

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

Je hebt het ongetwijfeld wel eens gezien; bandensporen in de berm, of een boom met ernstige beschadiging. Wist je dat de helft van de dodelijke ongevallen met een personenauto wordt veroorzaakt doordat de auto in de berm terecht komt?

##### **Training**

Met deze online-training leer je hoe bermongevallen ontstaan en wat je kunt doen om ze te voorkomen. Raak je toch in de berm? Dan weet je na deze training wat je moet doen. Een rallyrijder geeft advies. Bekijk de [training](#). [<link naar video 'bermongeval voorkomen'>](#)

##### **Ben jij de Veilig Onderweg Challenge al aangegaan?**

In deze [spannende competitie](#) wordt je kennis van de verkeersregels en je reactievermogen op de proef gesteld. Ga iedere 6 weken opnieuw de strijd aan met je collega's!

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

#### 5. 16-04-2018 Voorrangvoertuigen

*Onderwerpsregel: Weet jij wat je moet doen als een voorrangvoertuig nadert?*

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

Je bent aan het autorijden, hoort sirenes en ziet zwaailichten in je achteruitkijkspiegel. Wat doe jij dan? Ga je langzamer rijden of juist niet? Uit onderzoek blijkt dat weggebruikers onvoorspelbaar en onveilig reageren als er een voorrangvoertuig nadert. Het leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties en ongelukken.

##### **Het verhaal van een ambulancebroeder**

Wat is nu eigenlijk een voorrangvoertuig en wat doe je wel en wat mag je absoluut niet doen als er een voorrangvoertuig nadert? Help een voorrangvoertuig om zo snel en goed mogelijk op zijn plek van bestemming te komen. Je leert het van een ambulancebroeder. Bekijk de [training](#). [<link naar video 'voorrangvoertuig'>](#)

##### **Doe de Veilig Onderweg Challenge**

Hoe goed is jouw kennis van de verkeersregels? Heb je een snel reactievermogen? Iedere 6 weken kan je opnieuw de strijd aangaan met je collega's. Kun jij deze keer winnen van jouw collega's?

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

#### 6. 4-06-2018 Afleiding: bellen/sms'en

*Onderwerpsregel: Hoeveel procent minder zie je van de omgeving tijdens handsfree bellen?*

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

Regelmatig is er in de media aandacht voor het gebruik van je mobieltje tijdens het autorijden. Zo blijkt dat de kans op een ongeval toeneemt door het bellen in de auto. Eén van de oorzaken is dat je door het bellen minder waarneemt.

##### **Afleiding in het verkeer met bellen en sms'en**

In een eerdere training hebben we het al gehad over afleiding in het verkeer. In deze training gaan we de weg op om te onderzoeken wat er nou daadwerkelijk met kijkgedrag gebeurt als je tijdens het rijden in de auto zit te bellen of te sms'en. De resultaten zijn verrassend! Bekijk de training [< link naar video afleiding bellen en sms'en>](#)

##### **Wat is jouw ranking op de Veilig Onderweg Challenge?**

In deze [spannende competitie](#) wordt je kennis over verkeersregels en je reactievermogen op de proef

gesteld. Ga iedere 6 weken opnieuw de strijd aan met je collega's!

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

## 7. 16-07-2018 Afstand houden + auto te water

*Onderwerpsregel: Dubbeltraining: de juiste volgafstand en 'auto te water'.*

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

Deze keer staan er 2 trainingen voor je klaar!

Een belangrijke oorzaak van ernstige letselongevallen is te weinig afstand houden. In de laatste jaren bleek dat bij 36% van de ernstige ongevallen sprake was van een kop-staart botsing.

### **Afstand houden doe je zo!**

In deze training willen we aandacht geven aan het belang van een veilige volgafstand. Wat is een veilige volgafstand? En hoeveel reactietijd heb je nodig om te reageren op een onverwachte situatie?

Bekijk de training < [Afstand houden](#) >

### **Auto te water**

Voor velen is het een nachtmerrie: met je auto te water raken en niet weten hoe je uit de auto moet komen. Actrice en ondernemster Alwien Turner gaat het proberen en laat zien wat je moet doen, maar ook wat je vooral niet moet doen.

In deze online-training vertellen we je alle fabeltjes en feiten over als je met je auto te water raakt en wat de juiste handelingen zijn.

Bekijk de training < [Auto te water](#) >

### **Veilig Onderweg Challenge**

Iedere 6 weken staat er een nieuwe competitie voor je klaar. Weet jij het meeste van de verkeersregels en heb je een snelle reactietijd? Ga nu de strijd aan met je collega's!

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

## 8. 3-09-2018 Fietsongeval

*Onderwerpsregel: Jouw rol als automobilist bij fietsongevallen.*

Beste deelnemer van 'Veilig Onderweg',

Er gebeuren steeds meer ongelukken met fietsers. Vaak een eenzijdig ongeval, maar als we kijken naar de ernstige ongevallen is dit vaak door een botsing met een personenauto.

### **Jouw rol als automobilist bij fietsongevallen.**

Weet jij het? Waar vinden de meeste ongevallen plaats tussen automobilisten en fietsers, op 80 km wegen, in woonerven, of op kruispunten? Volg deze laatste training voor het juist antwoord en leer je wat de rol van jou als automobilist is bij het voorkomen van fietsongevallen.

Bekijk de training < [Voorkomen van een fietsongeval](#) >

### **Doe de Veilig Onderweg Challenge**

Tijdens de Veilig Onderweg trainingen kon je iedere 6 weken de strijd aangaan met je collega's. Dit is je laatste kans om je collega's het nakijken te geven. Ga nu naar de Veilig Onderweg Challenge en versla je collega's voor de allerlaatste keer!

Hartelijke groet,  
Het projectteam van Veilig Onderweg

## Bijlage 2 Vragenlijst + evaluatievragen

### *Algemeen risicogedrag*

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen? (1= helemaal mee oneens, 5 = helemaal mee eens)

Helemaal mee oneens	Beetje mee oneens	Neutraal	Beetje mee eens	Helema al mee eens
---------------------------	-------------------------	----------	-----------------------	--------------------------

1. Ik neem vaak risico's in het leven
2. Ik probeer zo veilig mogelijk te leven
3. Ik vind dat ik veilig rijd
4. Familie/vrienden vinden over het algemeen dat ik veilig rijd
5. Ik neem vaak risico's als ik rijd
6. Ik voel me vaak gehaast als ik rijd **tijdens werktijd**
7. Ik voel me vaak gehaast als ik rijd **buiten werktijd**

### **Rijgedrag**

**Hoe beoordeelt u over het algemeen uw rijgedrag in het verkeer tijdens werktijd? (1= heel onveilig, 10= heel veilig)**

**1      2      3      4      5      6      7      8      9      10**

Hoe beoordeelt u over het algemeen uw rijgedrag in het verkeer buiten werktijd? (1= heel onveilig, 10= heel veilig)

1      2      3      4      5      6      7      8      9      10

Hoe denkt u dat anderen over het algemeen uw rijgedrag in het verkeer beoordelen? (1= heel onveilig, 10= heel veilig)

1      2      3      4      5      6      7      8      9      10

## Gedrag

Nooit	Enkele keren per jaar	Enkele keren per kwartaal	Enkele keren per maand	Enkele keren per week	Bijna dagelijks
-------	-----------------------------	------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------	--------------------

### *b. Telefoongebruik*

1. Heeft u het afgelopen jaar **tijdens werktijd** tijdens het rijden gebruik gemaakt van uw telefoon? (dit wil zeggen, appen, handheld bellen, iets opzoeken enz.)
2. Heeft u het afgelopen jaar **buiten werktijd** tijdens het rijden gebruik gemaakt van uw telefoon? (dit wil zeggen, appen, handheld bellen, iets opzoeken enz.)

### *c. Afleiding*

1. Hoe vaak heeft u het afgelopen jaar **tijdens werktijd** tijdens het rijden het gevoel gehad dat u afgeleid was (bijvoorbeeld door een gesprek, u was in gedachte enz.)
2. Hoe vaak heeft u het afgelopen jaar **buiten werktijd** tijdens het rijden het gevoel gehad dat u afgeleid was (bijvoorbeeld door kinderen op de achterbank, een gesprek, u was in gedachte enz.)

### *d. Snelheid*

1. Heeft u het afgelopen jaar **tijdens werktijd** wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een weg binnen de bebouwde kom?
2. Heeft u het afgelopen jaar **buiten werktijd** wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een weg binnen de bebouwde kom?
3. Heeft u het afgelopen jaar **tijdens werktijd** wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een autosnelweg?
4. Heeft u het afgelopen jaar **buiten werktijd** wel eens te hard (harder dan 10 km/u boven de snelheidslimiet) gereden op een autosnelweg?

### *e. Alcohol*

1. Bent u het afgelopen jaar **tijdens werktijd** wel eens gaan rijden terwijl u teveel alcohol in uw bloed had?
2. Bent u het afgelopen jaar **buiten werktijd** wel eens gaan rijden terwijl u teveel alcohol in uw bloed had?

### *f. Afstand*

Heeft u het afgelopen jaar **tijdens werktijd** wel eens te weinig afstand genomen van een andere weggebruiker dan veilig was?

Heeft u het afgelopen jaar **buiten werktijd** wel eens te weinig afstand genomen van een andere weggebruiker dan veilig was?

## Uitwerking vragenlijst voor determinanten (zie subdoelstellingen)

### Kennis (= 10 vragen)

- a. Ik vind dat ik goed op de hoogte ben van de mogelijke risico's in het verkeer.
- Helemaal mee oneens
  - beetje mee oneens
  - neutraal
  - beetje mee eens
  - helemaal mee eens

Er volgen nu een aantal kennis vragen. Het is niet de bedoeling dat u het antwoord opzoekt via internet. Het gaat er om welk antwoord volgens uzelf het juiste is. (groen = juiste antwoord)

b. Stel, u krijgt terwijl u auto rijdt een kort berichtje binnen op uw telefoon (ongeveer lengte van 2 regels). U leest het bericht. Hoeveel seconden denkt u gemiddeld dat het kost om het berichtje te lezen en u dus niet vooruit kijkt?

- a. 1 seconden
- b. 2,5 seconden
- c. 4,5 seconden**

c. Stel, u belt handsfree terwijl u in de auto rijdt. Hoeveel procent minder ziet u van wat er in de omgeving gebeurt.

- a. 15% minder
- b. 35% minder**
- c. 55% minder

d. Als u 80 km/u rijdt, hoe lang is dan uw remweg?

- a. 16 m.
- b. 31 m.**
- c. 50 m.

e. alcohol vraag

Hoe lang duurt het voordat uw lichaam 1 standaard glas alcohol heeft afgebroken?

- a. 0,5 tot 1 uur
- b. 1 tot 1,5 uur**
- c. 1,5 tot 2 uur

f. Stel, u rijdt op een 80 km weg en houdt 2 seconden afstand van uw voorganger. Hoeveel auto's zouden er dan tussen passen? (Ervan uitgaande dat de auto 4m lang is en ze bumper aan bumper staan).

- A 3 auto's
- b. 7 autos
- c. 11 auto's**

Stel, u komt met de auto in de berm. In welke richting moet u dan kijken om een bermongeval te voorkomen?

- a. Naar de berm gericht waar ik met mijn auto in ben gereden
- b. Aan de overkant van de weg
- c. **Zo ver mogelijk** vooruit, naar de richting waar ik naar toe wil

Waar denkt u dat de meeste ongevallen plaatsvinden tussen fietsers en automobilisten?

- a. Kruispunt**
- b. Op 80 km wegen
- c. Op woonerven

U rijdt 80 km/u op een 80 km weg. Achter u nadert een ambulance met zwaailicht en sirene. Wat kunt u het beste doen?

- a. U kunt het beste de berm inrijden
- b. U kunt het beste snelheid minderen
- c. U kunt het beste gewoon blijven rijden**

Wat zijn de handelingen die u moet uitvoeren als u te water komt met een auto?

- a. Eerst uw gordel los doen. De auto laten vollopen, en vervolgens verlaat u de auto via de deur.
- b. Eerst uw gordel los doen. Dan uw raam openen om vervolgens via het raam uw auto te verlaten**

**Bewustwording (=6 vragen)**

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?

1. Helemaal mee oneens	2. Beetje mee oneens	3. Neutraal	4. Beetje mee eens	5. Helemaal mee eens
---------------------------	-------------------------	----------------	-----------------------	-------------------------

- a. Ik probeer zo veilig mogelijk te rijden in het verkeer
- b. Als ik rijd zorg ik ervoor dat ik mijn telefoon niet gebruik (navigatie en handsfree bellen horen hier niet bij)
- c. Tijdens het rijden ligt mijn focus geheel op het verkeer
- d. Ik ben me altijd bewust van mijn snelheid in het verkeer
- e. Als ik alcohol drink dan houd ik er rekening mee of ik nuchter genoeg ben om in de auto te rijden.
- f. Ik ben me bewust van de afstand die ik neem ten opzichte van een andere weggebruiker

**Attitude (=6 vragen)**

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?

1. Helemaal mee oneens	2. Beetje mee oneens	3. Neutraal	4. Beetje mee eens	5. Helemaal mee eens
---------------------------	-------------------------	----------------	-----------------------	-------------------------

- a. Ik vind het belangrijk om stil te staan bij mijn rijgedrag
- b. Ik vind dat je af en toe je telefoon kan gebruiken tijdens het autorijden (bijvoorbeeld om te appen, iets op te zoeken, te bellen enz.)
- c. Ik vind elke vorm van afleiding gevaarlijk als ik rijd. (bijvoorbeeld een gesprek voeren, de radio luisteren, in gedachten zijn).
- d. Ik vind dat je harder dan 10km per uur bovenop de toegestane snelheidslimiet mag rijden
- e. Ik vind het belangrijk om op mijn alcoholgebruik te letten, wanneer er een kans bestaat dat ik nog moet autorijden
- f. Ik vind het belangrijk om genoeg afstand te houden ten opzichte van een andere weggebruiker

**Sociale norm (=30 vragen)**

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?

*Praten over => alleen algemeen veilig gedrag in verkeer*

1. Nooit      2. Soms      3. Regelmatig      4. Vaak      5. Altijd

a. Ik praat met mijn leidinggevende over ons gedrag in het verkeer

a. Ik praat met mijn collega's over ons gedrag in het verkeer

a. Ik praat met mijn familie/vrienden over ons gedrag in het verkeer

1. Helemaal mee oneens      2. Beetje mee oneens      3. Neutraal      4. Beetje mee eens      5. Helemaal mee eens

Ik vind het belangrijk wat mijn leidinggevende vindt van mijn rijgedrag

Ik vind het belangrijk wat mijn collega's vinden van mijn rijgedrag

Ik vind het belangrijk wat mijn familie/vrienden vinden van mijn rijgedrag

1. Nooit      2. Soms      3. Regelmatig      4. Vaak      5. Altijd

Als mijn collega's me aanspreken op mijn rijgedrag, doe ik hier ook wat mee

Als vrienden/familie me aanspreken op mijn rijgedrag, doe ik hier ook wat mee

**Evaluatievragen**

Er volgen nu nog wat laatste vragen over het programma Veilig Onderweg.

1. Heeft u uzelf opgegeven voor deelname aan Veilig Onderweg?
  - Ja -> naar vraag 3
  - Nee -> naar vraag 2
  - Weet ik niet meer -> naar vraag 3
2. Wat vindt u ervan dat uw organisatie u had opgegeven voor Veilig Onderweg?
  - Goed, omdat...
  - Neutraal, omdat...
  - Vervelend, omdat....
3. Helpt uw organisatie u, zodat u zo veilig mogelijk op de weg bent tijdens werktijd?
  - Ja, ik ben tevreden over de hulp vanuit mijn organisatie
  - Mijn organisatie helpt me hierbij, maar niet genoeg
  - Nee, mijn organisatie helpt me hier niet bij
  - Anders, namelijk...
4. Wat zou u nodig hebben van uw organisatie zodat u zo veilig mogelijk op de weg bent?
  - <open>
5. Heeft u afgelopen 12 maanden schade gereden met de auto tijdens werktijd?
  - Ja -> door naar vraag 7
  - Nee -> door naar vraag 8
6. Hoe vaak heeft u schade gereden? .... Keer



7. Heeft u de afgelopen 12 maanden schade gereden met uw auto in de privé setting?
- Ja -> door naar vraag 9
  - Nee -> door naar vraag 10
8. Hoe vaak heeft u schade gereden? .....keer
9. Welk cijfer zou u het programma Veilig Onderweg geven?
- 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
  - Nvt. Geen gebruik van Veilig Onderweg gemaakt
10. Heeft het programma Veilig Onderweg u bewuster gemaakt over de veiligheid op de weg?
- Ja
  - Een beetje
  - Nee
  - Nvt. geen gebruik van Veilig Onderweg gemaakt
11. Bent u door het programma Veilig Onderweg anders gaan denken over één of meer onderwerpen die aan bod kwamen?
- Ja
  - Een beetje
  - Nee
  - Nvt. geen gebruik van Veilig Onderweg gemaakt
12. Zorgt het programma Veilig Onderweg ervoor dat u betere keuzes in het verkeer kan maken?
- Ja
  - Een beetje
  - Nee
  - Nvt. geen gebruik van Veilig Onderweg gemaakt
13. Zorgt het programma Veilig Onderweg ervoor dat u collega's durft aan te spreken op hun rijgedrag?
- Ja
  - Een beetje
  - Nee
  - Nvt. geen gebruik van Veilig Onderweg gemaakt
14. Wat vond u positief aan het werken met het programma Veilig Onderweg?  
<open>
15. Heeft u verbeterpunten voor het programma Veilig Onderweg?  
<open>
16. Had u nog informatie gewild over onderwerpen die niet aan bod kwamen in het programma Veilig Onderweg?
- Ja -> naar vraag 18
  - Nee -> naar vraag 19
  - Nvt. Ik ben niet op de website van Veilig Onderweg geweest -> naar vraag 19
17. Welke onderwerpen?
- <open>
18. Zou u collega's aanraden om mee te doen met het programma Veilig Onderweg?
- Ja
  - Nee
  - Nvt. ik ben niet op de website van Veilig Onderweg geweest
19. Zou u familie/vrienden aanraden om mee te doen met het programma Veilig Onderweg?
- Ja
  - Nee
  - Nvt. Ik ben niet op de website van Veilig Onderweg geweest
20. Heeft u verder nog opmerkingen?
- <open>

## Over VeiligheidNL

VeiligheidNL is een onafhankelijk expertisecentrum met de missie om ongevallen te voorkomen door veilig gedrag te stimuleren. We helpen mensen hun veiligheid te vergroten in en om het huis, maar ook op straat, op school en op het werk. We monitoren en signaleren ongevallen en letsels en onderzoeken welke vorm van preventie effectief is. Voor de monitoring is het Letsel Informatie Systeem (LIS) de basis, een registratiesysteem bij een representatieve steekproef van Spoedeisende Hulpafdelingen (SEH's) in Nederland, maar we rapporteren ook dodelijke ongevallen en ziekenhuisopnamen door letsels.

We ontwikkelen effectieve gedragsinterventies die praktisch, oplossingsgericht en op maat zijn en voeren deze ook deels uit. Ten slotte delen wij onze kennis en kunde direct met onze doelgroepen of via professionals, samenwerkingspartners en ambassadeurs. We werken voor en met overheden, bedrijven, zorgverleners en particulieren.