

Nationaal verkeerskundecongres 2017

Aanpak Verkeersonveiligheid, smartphonegebruik onder jonge fietsers

Job Nauta, aspirant
Nationale Politie

Samenvatting

Voor mijn opleiding tot bachelor politiekundige heb ik de kans gehad in het kader van het vak verkeersveiligheid een plan van aanpak te maken over een relevant en actueel verkeersveiligheidsvraagstuk. Daarbij heb ik mij verdiept in een verklaring en mogelijke oplossingen voor het probleem afleiding door smartphonegebruik onder jonge fietsers. De aanleiding van het onderzoek was het ongeluk van de slechts 13-jarige Tommy-Boy Kulkens, die overleed toen hij kortstondig werd afgeleid door zijn smartphone en betrokken raakte bij een verkeersongeval. Het plan van aanpak kwam ten uitvoer toen ik de kans kreeg om samen met de vader van Tommy-Boy, Michael Kulkens, op meerdere middelbare scholen in Amersfoort aan brugklasleerlingen voorlichting te geven.

Trefwoorden

Smartphonegebruik, afleiding, jonge verkeersdeelnemers, voorlichting, middelbare scholen.

ORGANISATIE 2017



Aanpak Verkeersonveiligheid

Job Nauta

Bachelor Politiekunde, kwartiel 9 en 10

Basisteam Amersfoort

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	3
2. Probleem	3
3. Oorzaak	4
4. Doelstelling	7
5. Oplossing	7
6. Evaluatie	9
7. Bronnen	11

Aanleiding

In het oriëntatiejaar van mijn opleiding overleed Tommy-Boy Kulkens op slechts 13-jarige leeftijd bij een verkeersongeval in Bussum. Tommy-Boy luisterde op zijn smartphone naar muziek en zocht, terwijl hij een drukke weg overstak, op Spotify muziek uit voor het verjaardagsfeest dat zijn zusje die avond zou vieren. Jaarlijks vindt een zeer groot deel van alle verkeersongevallen plaats doordat één van de betrokkenen wordt afgeleid.

Met de opdracht Aanpak Verkeersonveiligheid krijg ik de tijd en ruimte om met dit probleem in mijn werkgebied Amersfoort aan de slag te gaan.

Hoewel vasthouden en gebruiken van smartphones tijdens het fietsen niet strafbaar is, raakt de politie wel regelmatig betrokken bij ongevallen waarbij sprake is geweest van smartphonegebruik. Met het voornemen van minister Schultz van Infrastructuur en Milieu om telefoongebruik tijdens het fietsen strafbaar te stellen, wordt de aanpak mogelijk een concreet politieprobleem.

Probleem

Aantal slachtoffers

In Nederland zijn in 2015 in totaal 621 doden en 21.300 zwaargewonden in het verkeer gevallen (SVOW, 2016). De Monitor Verkeersveiligheid 2016 geeft van die cijfers aan dat 186 dodelijke slachtoffers en 13.419 zwaargewonde fietsers te betreuren waren.

Twee Nederlandse onderzoeken van Goldenbelt et al., 2010 en De Waard et al., 2010, geven aan dat bij gemiddeld zeven tot negen procent van de fietsongevallen met letsel sprake was van smartphonegebruik. Daarbij is het van belang om op te merken dat deze onderzoeken gebruik hebben gemaakt van zelfrapportages onder fietsers en van observatie en voornamelijk betrekking hebben op ongevallen met licht letsel. Deze cijfers zijn niet gebaseerd op officiële ongevallenregistraties. Bij fietsongevallen met licht letsel is de kans op verkeersongevallen bij fietsers die hun telefoon regelmatig gebruiken een factor 1.4 hoger dan bij fietsers die dat niet doen.

Met betrekking tot de bovenstaande cijfers staat vast dat het achterhalen van het daadwerkelijke aantal verkeersongevallen die door afleiding zijn veroorzaakt, zeer moeilijk is. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu gaf het SVOW in 2013 opdracht een schatting te maken van het aantal verkeersdoden door

afleiding. Dit onderzoek richtte zich op de algemene term afleiding als oorzaak van alle dodelijke verkeersongevallen maar weidde desondanks een onderdeel van het onderzoek specifiek op fietsongevallen na smartphonegebruik. Het onderzoek met betrekking tot de verkeersdoden verwijst naar de bovengenoemde onderzoeken van Goldenbelt et al. en De Waard et al. en geeft aan dat de percentages relatief lichtgewonden van zeven tot negen procent, niet te herleiden zijn naar de officiële ongevallenstatistieken met zwaargewonden.

Tot slot is het van belang dat causaliteit in onderzoeken naar het onderwerp afleiding en verkeersongevallen vaak moeilijk aantoonbaar is. Een verband tussen het ongeval en afleiding wordt vaak gevonden, maar het is in veel gevallen niet goed vast te stellen wanneer het een correlerend of causaal verband betreft.

Rol van leeftijd

Onder jongeren is het gebruik van afleidende technologieën meer aanwezig dan bij oudere verkeersdeelnemers en voor deze groep jongere verkeersdeelnemers is apparatuurgebruik onderdeel geworden van de verkeerstaak (Lee, 2007).

Veilig Verkeer Nederland geeft aan dat in één op de vijf fietsongevallen met jongeren tussen 12 en 18 jaar oud sprake is van smartphonegebruik. Zij geven echter niet aan waarop deze cijfers gebaseerd zijn.

Basisteam Amersfoort

Ook in Amersfoort is het moeilijk in te schatten hoeveel fietsongevallen zijn veroorzaakt door afleiding na het gebruik van smartphones. In het jaar 2016 hebben zich 97 ongevallen plaatsgevonden waarbij fietsers betrokken waren. Daarvan werd in drie gevallen vanuit processen-verbaal duidelijk dat sprake was van smartphonegebruik. Bij slechts één van deze ongevallen is daadwerkelijk vastgesteld dat afleiding de oorzaak was.

Verkeersbeleid met betrekking tot vasthouden van smartphones op de fiets bestaat in de gemeente Amersfoort niet. Ik heb hierover gesproken met verkeersspecialist Hans Konijnenberg, die mij aangaf dat er geen politie- en gemeentelijke aanpak van het probleem bestaat.

Oorzaak

Afleiding door smartphonegebruik is een relatief nieuwe vorm van afleiding in het verkeer. Hoewel er weinig onderzoek is gedaan naar het absolute aantal verkeersongevallen waarbij afleiding door smartphonegebruik de oorzaak was, is er wel veel onderzocht over de mate waarin bestuurders door afleiding worden beïnvloed.

Gedrag bestaat uit een aantal vormen: impulsgedrag, beredeneerd gedrag en gewoontegedrag. Afleiding in het verkeer kan worden geschaard onder beredeneerd gedrag en is in relatief grote mate beïnvloedbaar (Politieacademie, 2017). Daarnaast kan een indeling in de gedragstaak worden gemaakt op strategisch, tactisch en operationeel niveau.

Wanneer ik afleiding door mobiele telefoongebruik aan gedragstheorie koppel, dan heeft afleiding op zowel strategisch, tactisch als operationele gedragsniveau betrekking. De invloed van afleiding op strategisch niveau is het kleinst, waarbij kan worden beargumenteerd dat afleiding door bijvoorbeeld een navigatieprogramma en het maken van keuzes met betrekking tot de af te leggen route van invloed zijn op de fietser.

Tactisch gezien hebben de verhoogde mentale belasting en de perifere prestatievermindering als gevolg van afleiding een grote invloed op het onbewuste gedrag. De verhoogde mentale belasting heeft een negatief effect op de capaciteiten van verkeersdeelnemers om relatief simpele handelingen op een goede manier te blijven uitvoeren.

Op operationeel niveau is smartphonegebruik van invloed op de snelheid en positie van de fietser. De fietser zal grotendeels onbewust compensatiegedrag vertonen voor de mentale belasting van smartphonegebruik. De snelheid wordt verlaagd en de afstand van de fiets naar de stoeprand wordt verhoogd om te compenseren voor de verminderde aandacht aan de omgeving (De Waard et al., 2010).

Met het verhogen van de afstand naar de stoeprand, zal de afstand naar het overige verkeer verkleinen, waardoor niet een risicoverlapping maar –verschuiving zal plaatsvinden. Tot slot is het zeer aannemelijk dat interactie met overige weggebruikers door de focus op de smartphone zal afnemen.

Mobiele telefoongebruik tijdens het rijden heeft een aantal effecten op bestuurders (SWOV, 2017):

- Tragere reacties.
- Minder controle.
- Verhoogde mentale belasting.

Deze gevolgen van mobiele telefoongebruik hebben een aantal specifieke effecten op fietsers:

- Verder van de stoep rijden.
- Langzamer rijden.
- Variërende snelheden.
- Slingeren.
- Perifere zichtbeperking.

Voor alle verkeersdeelnemers levert smartphonegebruik gevaar op. Het vasthouden van mobiele telefoons tijdens het rijden van een motorvoertuig, brom-/snorfiets en gehandicaptenvoertuig met motor is al sinds 2002 strafbaar, tot nu toe is het vasthouden van mobiele telefoons door fietsers echter nog steeds toegelaten. Wel is het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2016 begonnen met het voorbereiden van een wetswijziging om vasthouden van mobiele telefoons door fietsers strafbaar te stellen.

Fishbein en Ajzen

Om inzicht te verkrijgen in de drijfveren van verkeersdeelnemers om tijdens het fietsen een smartphone te gebruiken, probeer ik het gedrag te verklaren vanuit de theorie van gepland gedrag van Fishbein en Ajzen. Deze theorie benoemt gedrag als gevolg van een gedragsintentie. Iemand die tijdens het fietsen op een smartphone kijkt, doet dat omdat hij/zij de intentie heeft om op zijn smartphone te kijken. De gedragsintentie ontstaat door een samenloop van drie factoren: de attitude, sociale norm en eigen effectiviteit. Van deze factoren bestaat de attitude uit de cognitie en affectie. De laatste twee zaken die op het uiteindelijke gedrag invloed hebben, zijn barrières en gedragservaring.

Het gedrag dat ik via de theorie van gepland gedrag probeer te verklaren is 'het gebruiken van smartphones tijdens het fietsen'. Daarvoor verklaar en concretiseer ik eerst de bovengenoemde factoren en daarna de gedragsintentie.

Attitude

De attitude of houding ten opzichte van smartphonegebruik tijdens het fietsen, kan worden opgedeeld in rationele argumenten en de mate van gevoelens, respectievelijk cognitie en affectie (Politieacademie, 2017).

Cognitie: het is de vraag hoezeer jongeren zich bewust zijn van de mate van risico van hun gedrag. De laatste jaren is er veel aandacht geweest voor afleiding in het verkeer van bestuurders van motorvoertuigen, maar relatief weinig voor afleiding van fietsers. Wellicht zal dit bij strafbaarstelling van telefoongebruik door fietsers veranderen, echter heeft de fietser rationeel gezien nog weinig kennis en argumenten tegen telefoongebruik. In een onderzoek van Schroer uit 2014 onder middelbare scholieren in Friesland, geven de jongere leerlingen aan dat zij telefoongebruik tijdens het fietsen een beetje gevaarlijk vinden. De oudere scholieren geven aan telefoongebruik niet gevaarlijk te vinden.

Affectie: de neiging om de telefoon zeer regelmatig te (kunnen) gebruiken, ook tijdens het fietsen, geeft een belangrijke bijdrage aan het gevoel te willen voldoen aan de impuls om op de telefoon te kijken. Daarnaast geven jongeren aan het vervelend te vinden als zij te laat op berichtjes of telefoontjes reageren of wanneer anderen dat doen (Schroer, 2014). Dit gevoel draagt bij aan de neiging de telefoon ook tijdens het fietsen te gebruiken.

Sociale norm

Binnen de groep 'jongere fietser' bestaat geen norm die het gebruiken van de telefoon tijdens het fietsen afkeurt. Van jongeren in de leeftijd van 12 tot 17 jaar geeft 77% aan wel eens de telefoon tijdens het fietsen te gebruiken, 15% leest of verstuurt bijna elke rit zelfs wel eens een bericht (Goldenbeld, 2010).

Eigen effectiviteit

De eigen effectiviteit is de mate waarin iemand overtuigd is van zijn eigen capaciteiten (Politieacademie, 2017). Jonge adolescenten hebben de neiging hun eigen vaardigheden te overschatten en risico's te onderschatten (SWOV, 2012). Het is aannemelijk dat deze over- en onderschatting ook toepasbaar is op jonge fietsers. De eigen effectiviteit is daarmee groot.

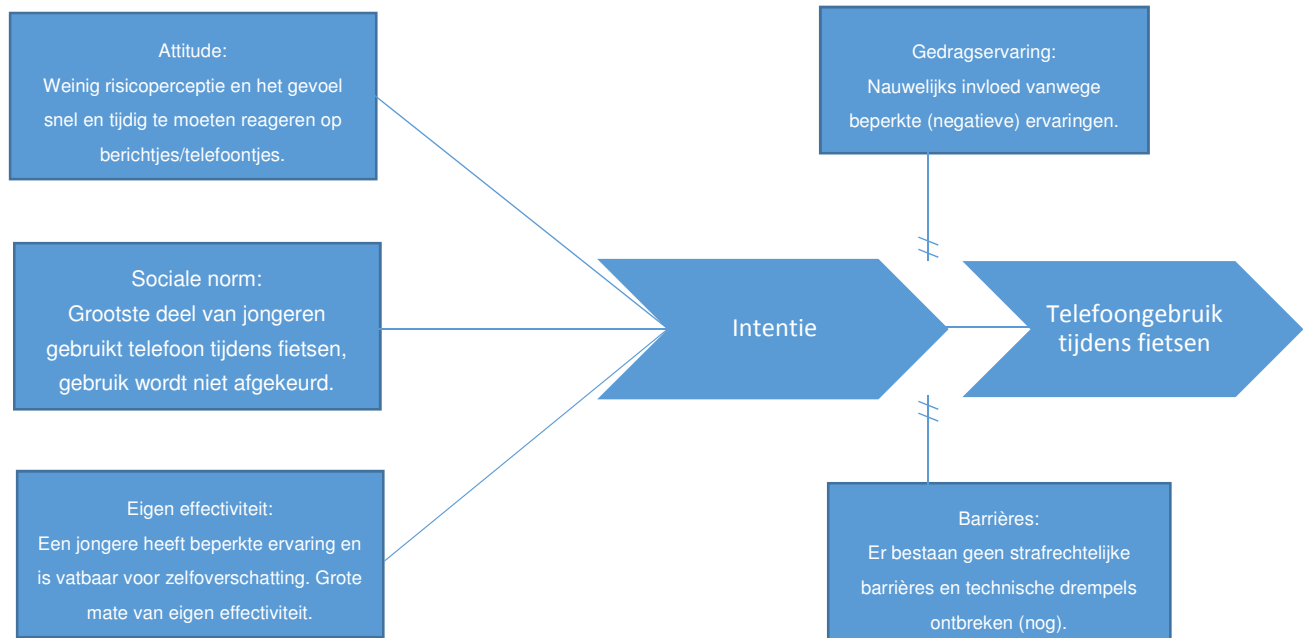
Met een combinatie van de beschreven attitude, sociale norm en eigen effectiviteit is de gedragsintentie beschreven. De gedragsintentie kan hiermee tot daadwerkelijk gedrag leiden. Of de intentie daadwerkelijk tot gedrag leidt, is afhankelijk van gedragservaringen en barrières.

Gedragservaring

Vanwege de relatief beperkte ervaring in het verkeer en met de negatieve gevolgen van telefoongebruik tijdens het fietsen, is de invloed van gedragservaring als remmende invloed op dat telefoongebruik minimaal.

Barrières

Een strafrechtelijke barrière die telefoongebruik tijdens het fietsen ontmoedigt, bestaat nog niet. Verder bestaan er nauwelijks barrières die telefoongebruik tegengaan. Hier moet echter wel worden aangetekend dat het aantal technische initiatieven om telefoongebruik te bestrijden, toeneemt. Daarbij kan onder andere worden gedacht aan het fietsmerk Gazelle, dat met SafeDrivePod een fiets ontwikkelt dat smartphonegebruik tijdens het fietsen zal blokkeren (Financieel Dagblad, 2017).



De schematische uitwerking van het gedrag 'telefoongebruik tijdens fietsen' laat een aantal duidelijke aangrijppunten zien om het probleem aan te pakken.

Doelstelling

Omdat het onderwerp 'telefoongebruik onder fietsers' moeilijk in absolute aantallen is uit te drukken en daardoor nauwelijks meetbaar is, zal ik mij in mijn doelstelling niet richten op het verminderen van het aantal verkeersongevallen onder fietsers, als gevolg van afleiding door telefoongebruik.

Wel wil ik mij, vooruitlopend op het hoofdstuk oplossingen, richten op bewustwording en daarmee een verandering van attitude en sociale norm.

Doel:

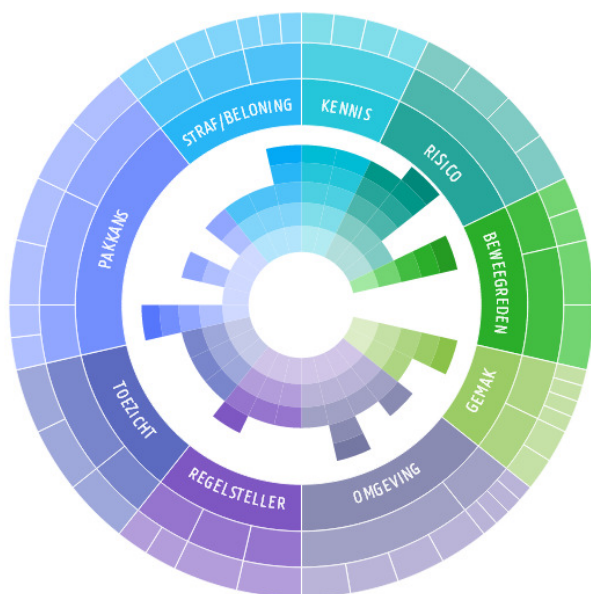
In de maand april 2017 wil ik in Amersfoort duizend middelbare scholieren op een effectieve wijze bereiken.

Deze doelstelling is specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch/relevant en tijdgebonden.

Oplossingsstrategie

De oplossing voor het probleem kan worden gevonden in education, enforcement en engineering. Omdat mijn gewenste oplossingsrichting voor het uitvoeren van deze opdracht mij al enigszins bekend was, heb ik voor een bevestiging en verbreding van de oplossing, van het InterventieKompas en verkeerskundige psychologische theorieën gebruik gemaakt.

Het interventiekompas richt zich voornamelijk op het risicovlak.



Het kompas geeft als belangrijkste oplossingsrichting dat moet worden ingezet op het verhogen van risicobewustzijn. Oplossingen die daarvoor worden gegeven, zijn:

- Een instructiefilm.
- Bewustwording/ervaren.
- Campagne.
- Gamification (interactieve educatie).

Daarnaast valt het vak kennis op. Deze biedt de volgende oplossingsmogelijkheden:

- Scholing.
- Website/app.
- Instructiefilm.

Omdat smartphonegebruik op de fiets niet strafbaar is en het probleem nog weinig concrete aangrijppunten geeft, is de bruikbaarheid van het interventiekompas voor dit probleem beperkt. Wat bij het InterventieKompas wel opvalt, is dat oplossingen veelal binnen educatie en engineering vallen.

Enforcement

Op dit moment heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu het wetsvoorstel voor de strafbaarstelling van telefoongebruik tijdens het fietsen in behandeling. Ter voorbereiding op het wetsvoorstel is in opdracht van het ministerie een draagvlakonderzoek gehouden. Smartagent Marketresponse voerde onder 554 respondenten een enquête uit. 73,7 procent van de respondenten gaf aan dat gebruik van telefoons tijdens fietsen verboden moest worden, tegenover 10,1 procent van respondenten die tegen

strafbaarstelling stemde. 16,2 procent van de respondenten stemde neutraal. Een draagvlak voor strafbaarstelling van telefoongebruik tijdens het fietsen kan dus op een breed draagvlak rekenen.

Met de voorgenomen strafbaarstelling volgt Nederland landen als België, Denemarken en Duitsland op.

Engineering

Het aantal technische oplossingen om telefoongebruik tijdens het fietsen te ontmoedigen, neemt, zoals eerder aangegeven, toe. Het Nederlandse bedrijf SafeDrivePod heeft meerdere technische oplossingen bedacht voor het tegengaan van afleiding in het verkeer. Het apparaat dat het bedrijf heeft ontwikkeld, richt zich op bestuurders van vrachtwagens, personenauto's en sinds kort op (brom-/snor)fietsers. De bedenkers noemen het dé technische oplossing om smartphonegebruik tijdens het rijden onmogelijk te maken en maakt gebruik van een speciale app dat de smartphone tijdens het rijden blokkeert (uit: Telegraaf, 23 januari 2017).

In samenwerking met fietsfabrikant Gazelle zijn de bedenkers van de SafeDrivePod bezig met de ontwikkeling van een fiets die het gebruiken van de smartphone automatisch blokkeert.

Voor het ontwikkelen van apps hield de Stichting TButterfly op 14 en 15 februari met een groot aantal vrijwilligers een "hackaton". Hoewel de resultaten nog zullen worden uitgewerkt, bestaat het plan om binnenkort een aantal apps te lanceren dat smartphonegebruik tijdens het fietsen ontmoedigt.

Education

Zowel verkeerspsychologische theorieën, als het interventiekompas, bevestigden de richting die ik graag wilde volgen: verminderen van smartphonegebruik door middel van educatie.

Wanneer ik gebruik maak van het uitgewerkte schema van Fishbein & Ajzen, liggen de grootste aangrijppunten op het beïnvloeden van de attitude en sociale norm. Voor een effectieve voorlichting, waarbij dus sprake is van een duurzame verandering van attitude en sociale norm geeft de SWOV een goed bruikbaar schema.

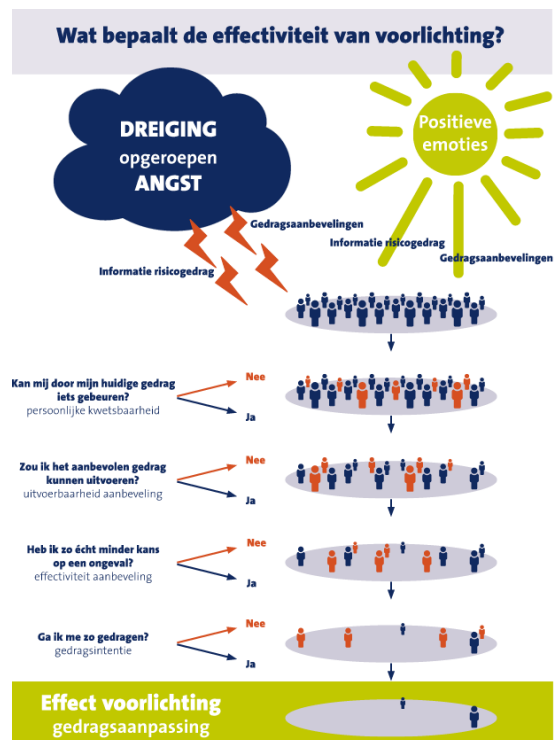
Betrokkenheid kan worden versterkt door een expliciet persoonlijk verzoek om aandacht voor de boodschap (Schaalsma et al., 2008). Hetzelfde onderzoek geeft aan dat gedrag kan worden doorbroken door het geven van feedback, het vestigen van aandacht op alternatief gedrag, dat gedrag belonen en het geven van tips om oude gewoonten te vervangen door nieuwe gewoonten.

Ondanks het feit dat elementen van confronterende voorlichting effectief kunnen zijn, is het wel belangrijk om vooral de positieve kanten van gedragsverandering te benoemen, omdat deze manier bij jonge mensen beter werkt (Hoekstra & Wegman, 2011). Dit onderzoek richt zich sterker op beredeneerd gedrag dan het onderzoek van Schaalsma.

Het interventiekompas geeft de instructiefilm als bewustwordingsoplossing. Dat het onderwerp actueel is, blijkt uit het feit dat Groningse studenten een voorlichtingsfilm hebben gemaakt over de gevaren van smartphonegebruik op de fiets. Deze film zal tijdens onze beoogde voorstellingen worden getoond.

Plan van aanpak

Michael Kulkens, de vader van Tommy-Boy, heeft een



(SWOV, 2013)

voorlichting ontwikkeld waarover hij, van zowel leerlingen, als docenten en ouders, zeer positieve reacties ontvangt. Hij geeft in zijn voorlichtingen een heel persoonlijk beeld van zijn zoon en zijn redenen voor het geven van de voorlichtingen. Hij maakt jongeren bewust van de gevaren van smartphonegebruik maar doet dat op een aansprekende en kwetsbare manier. Hij maakt daarbij gebruik van humor en verdriet en beschrijft het leven van Tommy-Boy vol positiviteit, waardoor luisteraars door zijn boodschap worden geraakt. Michael Kulkens geeft zijn voorlichting voornamelijk aan brug- en tweedeklassers, omdat hij heeft gemerkt dat zij het beste worden beïnvloed.

Mijn plan van aanpak bestaat uit een aantal stappen, waarvan ik een groot deel al heb doorlopen.

Voorgenomen stappen:

- 1) Contact opnemen en een afspraak maken met Michael Kulkens.
- 2) Samen formuleren van onze doelstelling en samenwerking.
- 3) M.b.t. een mogelijke samenwerking contact opnemen met ketenpartner gemeente.
- 4) Afspraak maken met communicatie Politie Midden-Nederland.
- 5) Contact opnemen met middelbare scholen in Amersfoort.
- 6) Voorlichtingen geven en waar nodig voorlichting bijstellen.
- 7) Evalueren.

Om smartphonegebruik onder jongeren tegen te gaan, maak ik gebruik van education en engineering. Met betrekking tot education richten Michael en ik ons op bewustwording door het beïnvloeden van de attitude en de sociale norm. De beoogde attitudeverandering willen wij tot stand brengen door de risicoperceptie van de jongeren, door middel van de eerder genoemde persoonlijke en kwetsbare voorlichtingswijze, te vergroten. De aanpassing van de sociale norm gebeurt door het toespreken van grote groepen leerlingen. Wij willen in die grote sociale groep daarmee een gedragsafkeurende normverandering bewerkstelligen.

Concrete uitvoering

Samen met Michael Kulkens wil ik in de maanden maart en april op in totaal zes middelbare scholen voorlichtingen geven. Daarvoor heb ik contact opgenomen met meerdere middelbare scholen, waarvan vier middelbare scholen tot nu toe hebben aangegeven graag voorlichting te willen ontvangen. Wij zijn in staat om twee voorlichtingen per dag te geven, verspreid over drie dagen.

Tijdens de voorlichtingen zal ik de luisteraars vertellen waarom ik het belangrijk vind dat de leerlingen zich van de gevaren van smartphonegebruik tijdens het fietsen bewust worden. Daarbij vertel ik over het ongeval van Tommy-Boy in mijn voormalige werkgebied en de impact dat het ongeval op mijn collega's had. Daarna zal ik Michael Kulkens bij de luisteraars introduceren. Michael zal in zijn presentatie meerdere keren naar de rol van de hulpverleners bij het ongeval van Tommy-Boy verwijzen.

De voorlichtingen zullen in de aula's van de middelbare scholen plaatsvinden. Om een grote groep scholieren te bereiken, zal de presentatie aan alle brugklassen op de betreffende school tegelijk worden gegeven. Daarbij maken wij gebruik van een beamer, een microfoon en luidsprekers.

Als afsluiting van de voorlichting zal aan de leerlingen worden gevraagd een app te downloaden, waarmee deelnemers worden aangemoedigd telefoongebruik tijdens het fietsen te vermijden. Deelnemers die hun telefoons tijdens het fietsen niet gebruiken, maken vervolgens kans op een aantal aantrekkelijke prijzen.

Evaluatie

Inmiddels heb ik samen met Michael Kulkens een aantal voorlichtingen op middelbare scholen gegeven. Ongeveer 600 brugklasleerlingen in Amersfoort hebben voorlichting van ons ontvangen, twee middelbare scholen in Amersfoort staan op de planning. Michael Kulkens heeft tot nu toe naar schatting zo'n 12.000 leerlingen voorgelicht over de gevaren van smartphonegebruik tijdens het fietsen. Van zowel de betrokken leerlingen als aanwezige docenten hebben wij zeer positieve reacties ontvangen. Het is mij

opgevallen dat de grote groepen jonge leerlingen het konden opbrengen gedurende de hele presentatie, die ongeveer een uur duurt, geconcentreerd te blijven. Het persoonlijke verhaal van Michael en de interactieve manier waarop hij presenteert zorgen voor een zeer geïnteresseerde houding van toehoorders. Dat het verhaal zowel leerlingen als docenten raakte, bleek uit het feit dat meerdere personen geëmotioneerd raakten. Uiteraard bestaat bij ons niet de illusie dat alle leerlingen zich blijvend bewust zijn geworden van de gevaren van smartphonegebruik tijdens het fietsen, maar wij zijn ervan overtuigd dat een deel van de leerlingen alerter aan het verkeer zal deelnemen.

Hoewel de voorlichtingen nog niet zijn afgerond, kijk ik op het proces tot nu toe tevreden terug. Waar ik vooraf dacht dat het veel moeite zou kosten om zowel Michael Kulkens, als middelbare scholen mee te krijgen, is dat achteraf gezien heel erg meegevallen. Michael Kulkens wilde, nadat ik hem per mail had benaderd, heel graag samen voorlichting geven. Voor hem speelden het vooral de feiten mee dat mijn directe collega's bij het ongeval betrokken waren en dat ik in Amersfoort, waar Tommy-Boy op school zat, voorlichtingen wil geven. Met vier middelbare scholen is de afspraak gemaakt om voorlichtingen te geven, waardoor het beoogde aantal van duizend leerlingen al wordt behaald. De twee middelbare scholen die nog niet hebben toegezegd, zullen een eventueel mooi aanvullend bereik genereren.

De middelbare scholen die ik heb benaderd, waren allen enthousiast en maakten voor het onderwerp graag tijd en ruimte in de roosters van hun leerlingen vrij. Ik had verwacht dat het vrijmaken van roostertijd en –ruimte meer moeite zou kosten. Ik heb het feit dat scholen het tegengaan van smartphonegebruik onder hun leerlingen belangrijk vinden, als zeer positief ervaren.

Bij de gemeente heb ik contact gehad met een beleidsmedewerker met fietsverkeer in haar portefeuille en met een communicatiemedewerker van de gemeente. Ik heb met hen contact opgenomen om samen te kijken naar een mogelijke rol die de gemeente kon spelen, bijvoorbeeld door middel van een verkeerscampagne. In de relatief korte termijn tot aan de beoogde voorlichtingsmomenten kon de gemeente geen verkeersveiligheidscampagne met betrekking tot het onderwerp meer opzetten. Op communicatiegebied zal de gemeente bijdragen door politieberichtgeving via social media te verspreiden. De rol van de gemeente zal dan ook beperkt blijven.

Wanneer ik in de toekomst een probleem of thema op een soortgelijke manier wil benaderen, is het belangrijk dat ik de gemeente en andere ketenpartners al tijdens het aanvangen van het proces betrek. Op die manier kan vooraf een duidelijke rol of bijdrage worden geformuleerd en wordt voorkomen dat de betreffende partner wordt uitgesloten van deelname.

Resumerend ben ik erg blij met de kans die deze opdracht mij heeft geboden. Het gaf mij de vrijheid om aan de slag te gaan met een actueel onderwerp waarmee ik affectie heb en waarvan ik het gevoel heb gekregen dat mijn bijdrage aan de bewustwording onder Amersfoortse leerlingen nuttig is geweest. Ik sluit deze opdracht voorlopig dan ook met een goed gevoel af.

Bronnen

Centrum voor criminaliteitspreventie en veiligheid. (2017). *InterventieKompas*. Geraadpleegd in januari 2017.

Goldenbeld, C., Houtenbos, M. & Ehlers, E. (2010). *Gebruik van draagbare media-apparatuur en mobiele telefoons tijdens het fietsen; Resultaten van een grootschalige internetenquête*. R-2010-5. SWOV, Leidschendam.

Hoekstra, A.T.G. & Wegman, F.C.M. (2011). *Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices*. In: IATSS Research, vol. 34, nr. 2, p. 80-86.

Kalkman, N. (2017). *Apparaatje zet mobiel in auto uit*. De Telegraaf. Geraadpleegd op 1 februari 2017, van http://www.telegraaf.nl/binnenland/27480846/Apparaatje_zet_mobiel_in_auto_uit_.html

Lee, J.D. (2007). *Technology and teen drivers*. In: Journal of Safety Research, vol. 38, nr. 2, p. 203-213.

Politieacademie. (2016). *Verkeerspark*. Geraadpleegd op 7 december 2016, van <https://www.politieacademie.nl/verkeerspark>

Redactie Financieel Dagblad (2017). *Gazelle ontwikkelt fiets die smartphone uitschakelt*. Financieel Dagblad. Geraadpleegd op 5 februari 2017, van <https://fd.nl/ondernemen/1184614/gazelle-ontwikkelt-fiets-die-smartphone-uitschakelt>

Schroer, E. (2014). *Smart fietsen. Hoe fietsende jongeren hun telefoon gebruiken en waar veranderingen liggen*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Fryslan, Leeuwarden.

Schaalma, H., Kok, G. & Brug, J. (2008). *Theorieën en methodieken van verandering*. In: Brug, J., Assema, van, P. & Lechner, L. (2008). Gezondheidsvoorlichting en gedragsverandering; Een planmatige aanpak, p. 123-149. Van Gorcum, Assen.

Stelling, A., Hagenzieker, M.P. (2012). *Afleiding in het verkeer*. SWOV, Leidschendam

SWOV(2012). *Risikant verkeersgedrag onder pubers*. SWOV-factsheet, augustus 2012. Leidschendam.

SWOV (2012). *Verkeerseducatie aan kinderen van 4-12 jaar*. SWOV-factsheet, november 2012. SWOV, Leidschendam.

SWOV (2013). *Factsheet fietsers*. SWOV-factsheet, augustus 2013. SWOV, Leidschendam

SWOV (2013). *Massamediale voorlichting over verkeersveiligheid*. SWOV-factsheet, juli 2013. SWOV, Leidschendam.

SWOV (2016). *Mobiel telefoongebruik door bestuurders*. SWOV-Factsheet, juli 2016. SWOV, Den Haag

SWOV (2017). *Telefoongebruik door fietsers en voetgangers*. SWOV-factsheet, januari 2017, Den Haag.

Waard, D. de, Schepers, P., Ormel, W. & Brookhuis, K. (2010). *Mobile phone use while cycling: Incidence and effects on behaviour and safety*. In: Ergonomics, vol. 53, nr. 1, p. 30-42.