

Effectmeting Mensgerichte
Maatregelen
Verkeersveiligheid Brabant
Resultaten van de eerste
projectfase

Eindrapport

SRE/ Provincie Noord-Brabant

Oktober 2010

Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid Brabant Resultaten van de eerste projectfase

Eindrapport

dossier :
registratienummer : C4501
eindversie

SRE/ Provincie Noord-Brabant

Oktober 2010

INHOUD**BLAD**

SAMENVATTING	4
1 INLEIDING	9
2 ACHTERGROND, DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN	10
2.1 Achtergrond van het EMMV-project	10
2.2 Doelstelling van het EMMV-project	10
2.3 Centrale onderzoeksvragen	11
3 OPZET EN UITVOERING EMMV FASE 1	12
3.1 De geëvalueerde deelprojecten	12
3.1.1 Brabant Veilig Voorlichtingsteam	12
3.1.2 Proeftuin Voortgezet Onderwijs	13
3.1.3 Praktijkdag Jonge Autorijders	13
3.1.4 JONGleren in het verkeer	14
3.1.5 Brabantse fietsschool	14
3.1.6 Doelgroep ouderen	15
3.1.7 Preventietraining wegpiraat	16
3.2 Barrières in het uitvoeringsproces	16
3.2.1 Vertraging in projectuitvoering	17
3.2.2 Moeizaam verloop dataverzameling	17
3.2.3 Ontbreken van duidelijke projectdoelstellingen	17
3.2.4 Diversiteit in 'levensfase' van projecten	17
3.3 Verkeerseducatieve programma's: ontwerp, implementatie en evaluatie	18
3.3.1 Ontwerpen van educatieve programma's	18
3.3.2 Evaluatie: afstemmen onderzoeksmethoden op implementatiefase	21
3.4 Onderzoeksdesign	23
3.5 Instrumentontwikkeling	24
3.6 Leeswijzer bij de resultaathoofdstukken	25
3.6.1 Significantie	25
3.6.2 Schaalconstructie	25
4 BRABANT VEILIG VOORLICHTINGSTEAM	26
4.1 Doelstelling, inhoud en opzet	26
4.2 Resultaten	26
4.2.1 Beschrijving onderzoeksgroep	26
4.2.2 Oordeel over benadering door het BVV-team	27
4.2.3 Rijsnelheid	27
4.2.4 Rijden onder invloed	28
4.2.5 Gebruik fietsverlichting	29
4.2.6 Gebruik autogordels	30
4.2.7 Gevaarlijk rijgedrag	30
4.3 Samenvattend	30
4.3.1 Conclusies	30
4.3.2 Aanbevelingen	31

5	PROEFTUIN VOORTGEZET ONDERWIJS	32
5.1	Doelstelling, inhoud en opzet	32
5.2	Resultaten module 'school-thuis routes'	34
5.2.1	Beschrijving onderzoeksgroep	34
5.2.2	Kennis van de verkeersregels	34
5.2.3	Gedrag	34
5.2.4	Houding ten opzichte van verkeer en verkeersveiligheid	35
5.2.5	Risico	36
5.2.6	Waardering voor de module 'school-thuis routes'	37
5.2.7	Samenvattend	37
5.3	Resultaten module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker'	38
5.3.1	Beschrijving onderzoeksgroep	38
5.3.2	Kennis	38
5.3.3	Algemene houding tegenover verkeersregels en verkeersveiligheid	39
5.3.4	Eigen gedrag in het verkeer	40
5.3.5	Aanspreken van anderen op onveilig gedrag	40
5.3.6	Waardering voor de module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker'	40
5.3.7	Samenvattend	41
5.4	Resultaten module 'bromfiets'	41
5.4.1	Beschrijving onderzoeksgroep	41
5.4.2	Algemene houding tegenover verkeersregels en verkeersveiligheid	42
5.4.3	Mening over maatregelen om het verkeer veiliger te maken	42
5.4.4	Waardering voor de module 'bromfiets'	43
5.4.5	Samenvattend	43
6	PRAKTIJKDAG JONGE AUTORIJDERS	45
6.1	Doelstelling, inhoud en opzet	45
6.2	Resultaten	45
6.2.1	Beschrijving onderzoeksgroep	46
6.2.2	Oordeel over het trainingsprogramma	46
6.2.3	Leerervaringen	48
6.2.4	Redenen voor deelname aan de praktijkdag	49
6.3	Samenvattend	51
7	JONGLEREN IN HET VERKEER	53
7.1	Doelstelling, inhoud en opzet	53
7.2	Beschrijving van de onderzoeksgroep	53
7.3	Veilig vervoer van kinderen	54
7.3.1	Vervoer op de fiets van kinderen tussen 9 maanden en 2 jaar	54
7.3.2	Vervoer op de fiets van kinderen tussen 2 en 4 jaar	54
7.3.3	Vervoer in de auto van kinderen tussen 0 en 1,5 jaar	54
7.3.4	Vervoer in de auto van kinderen tussen 1,5 en 4 jaar	55
7.3.5	Aanschaf van beveiligingsmiddelen	55
7.4	Verkeersopvoeding	55
7.4.1	Uitleg over veilig gedrag in het verkeer	56
7.4.2	Voorbeeldgedrag	56
7.4.3	Voorkomen van gevaarlijke situaties	56
7.5	Kennis	57
7.5.1	Kennis over ontwikkeling van kinderen	57

7.5.2	Kennis over regelgeving	57
7.6	Waardering voor het JONGleren project	58
7.6.1	Ouderavond	58
7.7	Vergelijking resultaten evaluatie JONGleren Utrecht	58
7.8	Samenvattend	59
8	REFERENTIES	61
BIJLAGE 1	Brief wetenschappelijke adviesgroep	62
9	COLOFON	65

SAMENVATTING

De provincie Noord-Brabant én het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) nemen veel maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Binnen deze maatregelen vallen ook de zogenaamde 'mensgerichte maatregelen' als voorlichting, educatie en handhaving. Elk jaar wordt een breed scala aan projecten uitgevoerd. De provincie en het SRE willen graag inzicht hebben in de effecten van deze mensgerichte maatregelen. Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2009 van de provincie Noord-Brabant en in samenwerking met het SRE is daarom in 2009 het project Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid (EMMV) gestart. In de periode 2009-2010 is de eerste projectfase van EMMV geëvalueerd.

In het kader van de eerste projectfase zijn de onderstaande projecten geëvalueerd:

- Brabant Veilig Voorlichtingsteam
- Proeftuin Voortgezet Onderwijs
- Praktijkdag Jonge Autorijders
- JONGleren in het verkeer

Hier worden per project de belangrijkste resultaten van het onderzoek samengevat.

Brabant Veilig Voorlichtingsteam

Algemene doelstelling en inhoud van het project

Doel van het project 'Brabant Veilig Voorlichtingsteam' is het op een positieve manier onder de aandacht brengen van een aantal belangrijke verkeersveiligheidsonderwerpen. Hierbij ligt de nadruk op het direct in contact treden met inwoners van Noord-Brabant en door middel van een kort gesprek duidelijke voorlichting te verstrekken. De inzet van het BVV-team is gekoppeld aan een aantal grote publieksevenementen. Voor de onderwerpen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de onderwerpen van de campagnekalender verkeersveiligheid 2009. Via het BVV-team zijn in 2009 de volgende drie onderwerpen onder de aandacht van het Brabantse publiek gebracht:

- rijnsnelheden (campagne 'Rij met je hart')
- rijden onder invloed ('BOB campagne')
- gebruik fietsverlichting ('Fietsverlichtingscampagne')

Concreet leerdoel

Het Brabantse publiek heeft na het gesprek met het Brabant Veilig Voorlichtingsteam meer aandacht voor verkeersveiligheid over het algemeen en de gepromote verkeersveiligheidsthema's in het bijzonder.

Uitvoering van het BVV-project

Het BVV-team is op een 20-tal manifestaties actief geweest. Op die manifestaties is bij ruim 4.000 personen een korte enquête afgenomen. Van de benaderde personen heeft ongeveer een kwart hun e-mail adres opgegeven. Deze groep heeft via internet een uitgebreide vragenlijst toegestuurd gekregen. In totaal zijn per e-mail 985 personen met een vragenlijst benaderd. Ruim 18% (179 respondenten) heeft de vragenlijst ingevuld.

Resultaten

De respondenten die met het BVV-team te maken hebben gehad zijn positief over de benadering door het team. Een grote meerderheid vond het een (erg) prettig gesprek (86%). Ruim twee derde van de

respondenten (69%) vond het gesprek (erg) zinvol. Over het informatieve karakter van het gesprek is men wat minder positief: ongeveer de helft van de respondenten (54%) vond het gesprek (erg) informatief.

Er is echter geen bewijs gevonden, dat deze positieve ervaring met het BVV-team zich vertaalt in effecten op het gedrag van de benaderde respondenten. Op basis van de gerapporteerde gegevens kunnen we niet stellen, dat het Brabantse publiek na het gesprek met het Brabant Veilig Voorlichtingsteam meer aandacht heeft voor verkeersveiligheid over het algemeen en de gepromote verkeersveiligheidsthema's in het bijzonder. Waarschijnlijk is het contact daarvoor te vluchtig en te weinig intensief. In dit licht zou moeten worden gezien of men wil vasthouden aan de inzet van het BVV-team als maatregel om het gedrag van de Brabantse burger te beïnvloeden.

Het BVV-team er wel in geslaagd een substantiële groep Brabantse burgers persoonlijk aan te spreken over een aantal belangrijke verkeersveiligheidsthema's. Dat is een manier om verkeersveiligheid op de agenda te zetten en om publiciteit te genereren rondom verkeersveiligheid. Als dat een belangrijke doelstelling blijft, is het zinvol de activiteiten van het BVV-team te continueren.

Proeftuin Voortgezet Onderwijs

Algemene doelstelling en inhoud van het project

Algemene doelstelling van het project 'Proeftuin Voortgezet Onderwijs' is het terugdringen van verkeersslachtoffers onder de doelgroep van 12 tot 16 jaar. De geselecteerde pilotscholen ontvangen een klantgericht aanbod van concrete en zorgvuldig geselecteerde verkeerseducatieve projectmodules. Op dit moment zijn de volgende modules gedefinieerd:

- School-thuis routes
- Rijden in groepen
- First aid
- Gedrag/ kennis jonge weggebruiker
- Alcohol en drugs
- Mobiliteit en openbaar vervoer
- Bromfiets

Voor elke module zijn door de adviesgroep VO verplichte leerdoelen geformuleerd. Tevens zijn per deelproject enkele lessuggesties beschreven. De leerdoelen zijn zoveel mogelijk geformuleerd in termen van gewenst gedrag. De scholen zijn vrij in de keuze van de specifieke verkeerseducatieve producten of projecten die zij willen inzetten om de leerdoelen te bereiken. Van de bovenstaande zeven modules zijn er drie geselecteerd voor de effectmeting, namelijk: de school-thuis routes, gedrag/ kennis jonge weggebruiker en bromfiets. Bij elk van deze drie modules staat meting van de verplichte leerdoelen centraal.

Leerdoelen Module 'School-thuis routes'

- A. Leerlingen kennen de inhoud en het belang van de verkeersregels en verkeersborden.
- B. Leerlingen analyseren in de praktijk gevaarlijke locaties en situaties.
- C. Leerlingen beschrijven oplossingsrichtingen die gevaarlijke locaties en situaties veiliger kunnen maken.
- D. Leerlingen kunnen benoemen welk gedrag bijdraagt aan verkeersveilige en -onveilige situaties.

Leerdoelen Module 'Gedrag/ kennis jonge weggebruiker'

- A. Leerlingen kennen de inhoud en het belang van de verkeersregels en verkeersborden.
- B. Leerlingen kunnen de snelheid en de remweg van gemotoriseerd verkeer juist inschatten.
- C. Leerlingen weten wat de risico's zijn in het verkeer en kunnen benoemen welke gedragingen deze risico's veroorzaken.
- D. Leerlingen kunnen uitleggen waarom zij wel of niet mee willen rijden met iemand die zich niet aan de verkeersregels houdt.

Leerdoelen Module 'Bromfiets'

- A. Leerlingen kennen de inhoud en het belang van verkeersregels en verkeersborden die gelden voor de bromfiets.
- B. Leerlingen kunnen de kwetsbaarheid van de bromfietser beschrijven.
- C. Leerlingen kunnen voorbeelden geven van veilig en risicovol brommergedrag.
- D. Leerlingen kunnen beargumenteren waarom helm gebruik veilig is en hoe je een helm veilig draagt.
- E. Leerlingen kunnen de effecten van hogere snelheden van de brommer/scooter op de remweg benoemen.
- F. Leerlingen kunnen uitleggen waarom zij wel of niet willen meerijden met iemand die zich niet aan de verkeersregels houdt (bijvoorbeeld rijden zonder helm of op een opgevoerde brommer).

Resultaten module 'school-thuis routes'

Op twee onderdelen is een effect van de module 'school-thuis routes' te constateren. De leerlingen in de experimentele groep zeggen na het volgen van de module minder vaak gevaarlijk gedrag te vertonen. Tevens zeggen zij dat zij meer bereid zijn om de verkeersregels op te volgen. De inhoud van de lessen sluit goed aan op het niveau van de leerlingen. Maar over de uitdaging van de lessen zijn de leerlingen niet uitgesproken enthousiast. Slechts ongeveer een vijfde van de leerlingen vond het leuk om de lessen te volgen, ongeveer de helft vond de lessen en slechts weinig leerlingen zeggen nieuwe dingen geleerd te hebben.

Resultaten module Gedrag/ kennis jonge weggebruiker

De lessen van de module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker' sluiten over het algemeen goed aan bij het niveau van de leerlingen. De leerlingen zeggen echter dat zij de lessen weinig uitdagend vinden. Slechts ongeveer een vijfde van hen vond het leuk om de lessen te volgen en ongeveer de helft vond de lessen saai. Ook zegt men weinig nieuwe dingen geleerd te hebben. Onduidelijk is of dit te wijten is aan de inhoud van de lessen of aan de wijze waarop de lessen zijn uitgevoerd.

Slechts op twee onderdelen zijn er significante verschillen gevonden: wat betreft de attitude met betrekking tot het nut van verkeersregels en wat betreft de mate waarin men risicovol gedrag vertoont. In beide gevallen gaat het echter om verschuivingen in de ongewenste richting. Met andere woorden de module leidt niet tot het gewenste effect op de kennis, de attitude en het gedrag van de leerlingen. In twee opzichten is zelfs sprake van een klein ongewenst effect.

Resultaten module bromfiets

Veruit de meeste leerlingen die de module bromfiets hebben gevolgd maken (97%) zelf geen gebruik van de bromfiets of de snorfiets. Slechts een paar leerlingen hebben de vragen over het gedrag op de bromfiets of de snorfiets ingevuld. Daardoor kunnen geen uitspraken gedaan worden over het effect van de module op het besturen van een bromfiets of snorfiets. Wel kan iets gezegd worden over het effect van de bromfietsmodule op de algemene houding tegenover verkeer en verkeersveiligheid. Na het volgen van

de module is de attitude van de leerlingen verbeterd. De mening van de leerlingen over maatregelen die het verkeer veiliger kunnen maken is door het volgen van de bromfietsmodule niet veranderd.

De waardering van de leerlingen voor de bromfietsmodule geeft een wisselend beeld te zien. De inhoud sluit over het algemeen goed aan bij het opleidingsniveau van de leerlingen. De leerlingen zijn niet bijster enthousiast over de inhoud: slechts ongeveer één vijfde vond het (erg) leuk om de lessen te volgen, ongeveer één derde vond de lessen (erg) saai en slechts ongeveer één zesde zegt nieuwe dingen geleerd te hebben. Enerzijds geven leerlingen aan dat zij een actieve rol in de lessen (konden) hebben, anderzijds zeggen zij ook dat ze vooral moesten luisteren en weinig zelf oplossingen konden aandragen.

Praktijkdag Jonge Autorijders

Algemene doelstelling en inhoud van het project

In 2006 is de Provincie Noord-Brabant gestart met de voorbereidingen voor de Praktijkdagen voor Jonge Autorijders. Het gaat om een zogenaamd tweede fase opleidingsprogramma. De training duurt ongeveer één dag en de doelgroep bestaat uit jongeren (18 tot circa 25 jaar) die tussen de 3 maanden en 1,5 jaar in het bezit zijn van het rijbewijs.

Het dagprogramma bestaat uit drie onderdelen:

- Praktijkrit met rij-instructeur en medecursisten
- Baanoefeningen
- Groepsdiscussie

In de praktijkrit rijdt de cursist samen met 2 andere cursisten een rit op de openbare weg. De rit wordt begeleid door een speciaal opgeleide ritadviseur. In de rit wordt de deelnemer geconfronteerd met/ bewust gemaakt van eigen rijgedrag. Het krijgt feedback op zijn rijgedrag van leeftijdgenoten en van de ritadviseur. Bij de baanoefeningen staat centraal de onbeheersbaarheid van noodsituaties en het voorkomen van slipongevallen. Daarbij wordt aandacht besteed remgedrag en remafstanden. De deelnemer ervaart wat het betekent om bij verschillende snelheden en verschillende omstandigheden (droog en nat wegdek) een noodremming te moeten maken. Het laatste onderdeel betreft een groepsdiscussie waarbij de onderwerpen alcoholgebruik en drugsgebruik centraal staan.

Leerdoelen

Deelnemers aan de trainingsdag verhogen effectief hun verkeersinzicht, vergroten hun risicobewustzijn en leren ongevallen voorkomen. Deelnemers leren op basis van een anticiperende en defensieve rijstijl veilig en milieubewust aan het verkeer deel te nemen. Voor het project JA+ gelden in principe dezelfde leerdoelen als voor de 'standaard' Praktijkdag Jonge Autorijders.

Resultaten

De praktijkdag jonge autorijders wordt door de deelnemers over het algemeen goed ontvangen. Alle onderdelen van de praktijkdag scoren positief. Met name de waardering voor de baanoefeningen is hoog. Ook de trainers die bij de uitvoering van de praktijkdag betrokken waren, krijgen hoge rapportcijfers (tussen 7,5 en 7,9). Een gunstige uitkomst van de evaluatie is dat de praktijkdag over het algemeen niet leidt tot een overschatting van de rijvaardigheid bij de deelnemers. De deelnemers rapporteren echter ook dat zij "moeilijke situaties na de praktijkdag meer onder controle hebben". Dat is een ongunstige uitkomst. Uit onderzoek naar de effecten van op technische vaardigheden gerichte trainingen weten we dat het feit dat mensen denken dat ze noodsituaties beter onder controle hebben, leidt tot het nemen van meer risico's en uiteindelijk tot een hogere kans op ongevallen.

Wat betreft de motivatie voor deelname aan de praktijkdag gaat het om een mix van lering (“ik wilde mijn eigen veiligheid in het verkeer vergroten”) en vermaak (“ik wilde een leuke dag hebben”). Voor de meeste deelnemers is een reisafstand tot 20 km naar de locatie van de training geen probleem. Ongeveer de helft van de jongeren wil de training het liefst op een speciaal circuit, de rest maakt het niet uit waar de training plaatsvindt. Veruit de meeste deelnemers (60%) geven de voorkeur aan de zaterdag als trainingsdag, gevolgd door de zondag (29%) en de vrijdag (7%). De andere weekdays worden slechts incidenteel genoemd. Vele deelnemers vinden het leuk als het mogelijk is om de training samen met vrienden of vriendinnen te volgen.

JONGleren in het verkeer

Algemene doelstelling en inhoud van het project

De kern van het educatieve programma ‘JONGleren in het verkeer’ bestaat uit een themaweek over verkeer voor peuters (doelgroep 0-4 jaar) en een informatiebijeenkomst voor de ouders/ verzorgers. Rndom deze twee kernactiviteiten zijn tal van aanvullende initiatieven mogelijk. De informatiemap staat uitgebreid stil bij de manier waarop de kernactiviteiten het best georganiseerd kunnen worden. In deel 1 van de map (Regie) wordt aandacht besteed aan de wijze waarop gemeenten en lokale instellingen zoals onderwijsbegeleidingsdiensten en organisaties voor thuiszorg of welzijnswerk bij de opzet en de uitvoering van de activiteiten betrokken kunnen worden. Deel 2 van de map (Praktijk) is gericht op degenen die daadwerkelijk bij de uitvoering van het programma betrokken zijn. Deel 3 (Voorlichtingsmaterialen) tenslotte geeft een overzicht van de materialen die ten behoeve van het programma kunnen worden ingezet. Ten behoeve van het programma ‘JONGleren in het verkeer’ is een Materialenkist Peuters samengesteld. Deze materialenkist bevat allerlei materialen om concrete verkeerseducatieve activiteiten met peuters uit te voeren.

Leerdoelen

Wanneer het basisprogramma van ‘JONGleren in het verkeer’ integraal wordt uitgevoerd, wordt aan alle in het kader van ‘Permanente Verkeerseducatie’ geformuleerde leerdoelen aandacht besteed. In hoeverre leerdoelen uitputtend aan de orde komen is uiteraard sterk afhankelijk van de wijze waarop de beide basisactiviteiten (de verkeersweek en de informatiebijeenkomst) worden ingevuld.

Resultaten

De ouders/ verzorgers zijn erg positief over de ouderavond van JONGleren. Men vindt de ouderavond (erg) interessant (95%), (erg) nuttig (87,5%) en (erg) informatief (85%). Ook geven de ouders/ verzorgers aan dat hun gedrag (verder) is verbeterd, ze geven vaker het goede voorbeeld, letten beter op en praten vaker met hun kinderen over verkeer. Toch worden deze positieve uitkomsten slechts marginaal vertaald in significante verschillen tussen de ouders/ verzorgers die de ouderavond hebben bijgewoond en de ouders/ verzorgers die de ouderavond niet hebben bijgewoond. Zo is het gerapporteerde vervoer van jonge kinderen op de fiets en in de auto is door JONGleren niet aantoonbaar verbeterd. Dit heeft vooral te maken met het feit dat het gedrag van de ouders/ verzorgers in zowel de experimentele als de controle groep al voor het project erg gunstig is. Er is met andere woorden weinig ruimte voor verbetering.

1 INLEIDING

De provincie Noord-Brabant én het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) nemen veel maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Binnen deze maatregelen vallen ook de zogenaamde 'mensgerichte maatregelen' als voorlichting, educatie en handhaving. Elk jaar wordt een breed scala aan projecten uitgevoerd. De provincie en het SRE willen graag inzicht hebben in de effecten van deze mensgerichte maatregelen. Als onderdeel van het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2009 van de provincie Noord-Brabant en in samenwerking met het SRE is daarom in 2009 het project Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid (EMMV) gestart.

Door middel van het EMMV-project willen de provincie Noord-Brabant en het SRE inzicht krijgen in de effecten van de uitgevoerde projecten op het gebied van mensgerichte maatregelen. Door meer inzicht in de effecten te hebben, kan men de thema's en de projecten nauwkeuriger selecteren. Indien nodig kunnen ook lopende projecten en werkwijzen worden bijgestuurd. Op deze manier kunnen de middelen voor verkeersveiligheid effectiever en efficiënter worden ingezet.

In de periode 2009/ 2010 is de eerste fase van het EMMV-project uitgevoerd. In dit rapport wordt verslag gedaan van de resultaten van die eerste projectfase.

2 ACHTERGROND, DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN

2.1 Achtergrond van het EMMV-project

Sinds 2001 is het aantal verkeersdoden in Nederland aan het dalen. Met uitzondering van een stijging in 2003 daalde het werkelijke aantal verkeersdoden van 1.083 in 2001, naar 720 in 2009¹. De verkeersonveiligheid in Noord-Brabant volgt deze trend in grote lijnen, hoewel er in 2007 wel een lichte stijging te zien was in het aantal verkeersdoden. De provincie werkt vanaf 2007 samen met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) aan een samenhangend pakket aan maatregelen, om de verkeersonveiligheid in Noord-Brabant verder terug te dringen. Deze maatregelen staan beschreven in het Routeplan Verkeersveiligheid Noord-Brabant 2007-2011 (Provincie Noord-Brabant, 2007).

Algemeen wordt aangenomen dat het overgrote deel van de verkeersongevallen (tot circa 90%) toe te schrijven is aan menselijke fouten. Daarom richt het verkeersveiligheidsbeleid zich voor een groot deel op beïnvloeding van het gedrag van verkeersdeelnemers. In Noord-Brabant is dit ook het geval: de provincie onderschrijft de principes van permanente verkeerseducatie, voert voorlichtingscampagnes uit, combineert voorlichting en communicatie met andere verkeersveiligheidsmaatregelen zoals handhaving en infrastructuur. Niettemin is het nog steeds onduidelijk hoe de relatie is tussen verschillende mensgerichte verkeersveiligheidsmaatregelen en verkeersongevallen. Om meer inzicht te krijgen in de daadwerkelijke effecten van deze mensgerichte maatregelen heeft de provincie Noord-Brabant het project Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid (EMMV) gestart.

2.2 Doelstelling van het EMMV-project

Door middel van het EMMV-project willen de provincie Noord-Brabant en het SRE inzicht krijgen in de effecten van de uitgevoerde projecten op het gebied van mensgerichte maatregelen. Door meer inzicht in de effecten te hebben, kan men de thema's en projecten nauwkeuriger selecteren. Indien nodig kunnen ook lopende projecten en werkwijzen worden bijgestuurd. Op deze manier kunnen de middelen voor verkeersveiligheid effectiever en efficiënter worden ingezet.

Een oorspronkelijke doelstelling van het het EMMV-project was: het ontwikkelen van *gestandaardiseerde* meetinstrumenten, waarmee de effecten van de mensgerichte maatregelen ten aanzien van kennis, houding en gedrag op een uniforme wijze in kaart kunnen worden gebracht voor de diverse projecten binnen de provincie en het SRE-gebied. Gaandeweg de uitvoering van de projecten moest echter worden vastgesteld, dat de projecten van EMMV inhoudelijk zoveel van elkaar verschilden dat het niet haalbaar was een meetmethodiek met bijbehorende gestandaardiseerde te ontwikkelen die op alle projecten toe te passen.

Tevens bleek dat de projecten die voor de effectmeting waren geselecteerd nogal verschilden in 'levensfase'. Daarmee bedoelen we dat sommige projecten zich nog in een pilotfase bevonden, terwijl andere projecten al min of meer uitontwikkeld waren.

¹ Op basis van de CBS-statistieken, inclusief justitiële gegevens, en de door de politie geregistreerde verkeersdoden in het DVS-bestand stelt het CBS, in nauw overleg met DVS, een statistiek op van het werkelijke aantal verkeersdoden. Voor de verkeersdoden wordt daarbij uitgegaan van een registratiegraad van 90%. Zie ook het SWOV-factsheet 'Verkeersslachtoffers in Nederland'.

Deze aanpassingen van de onderzoeksopzet zijn afgestemd met de wetenschappelijke adviesgroep die bij het EMMV-project betrokken was (zie ook bijlage 1). Op de veranderingen in de opzet van het EMMV-project en wat dat betekent heeft voor de uitvoering van de diverse projecten wordt in hoofdstuk 3 uitgebreid ingegaan.

2.3 Centrale onderzoeksvragen

De doelstelling kan worden vertaald in de volgende twee centrale onderzoeksvragen:

- 1. Hebben de mensgerichte maatregelen een positief effect op kennis, houding, intentie en gedrag van verkeersdeelnemers?*
- 2. Welke middelen en activiteiten moeten worden ingezet om op effectieve wijze de projectdoelen te bereiken en de verkeersveiligheid te bevorderen?*

Ad 1.

De eerste onderzoeksvraag betreft het vaststellen in hoeverre de verschillende mensgerichte maatregelen van EMMV invloed hebben op kennis, houding, gedragsintentie en gedrag van de personen voor wie de maatregel bedoeld is. Het betreft dus een formele evaluatie van de projecten op gedragsniveau.

Ad 2.

De tweede onderzoeksvraag heeft betrekking op de stappen die volgen ná de evaluatie. Wanneer men weet welke aanpakken en maatregelen effect hebben, kan ook meer worden gezegd over toekomstige keuzes. Welke maatregelen en pakketten moeten worden ingezet, welke niet, en welke kunnen worden aangepast om nog effectiever te zijn? Zo wordt op basis van het EMMV-project het beschikbare arsenaal aan mensgerichte maatregelen uitgebreid en/ of effectiever gemaakt.

3 OPZET EN UITVOERING EMMV FASE 1

In dit hoofdstuk beschrijven we de opzet en de uitvoering van de effectmeting van de eerste fase van het EMMV-project. Achtereenvolgens staan we stil bij:

- De projecten die deel uitmaakten van de eerste projectfase en waarom ze wel of niet bij de effectmeting betrokken konden worden.
- Een aantal barrières dat zich in het uitvoeringsproces heeft voorgedaan.
- Het ontwerp, de implementatie en evaluatie van verkeerseducatieve programma's.
- Het onderzoeksdesign.
- De instrumentontwikkeling.
- Een leeswijzer bij de resultaat hoofdstukken.

3.1 De geëvalueerde deelprojecten

In de oorspronkelijke opzet voor het EMMV-project waren vijf deelprojecten te onderscheiden, te weten:

- Brabant Veilig Voorlichtingsteam
- JONGleren in het verkeer
- Proeftuin Voortgezet Onderwijs
- Brabantse fietsschool
- Doelgroep ouderen

In december 2009 is door de opdrachtgever besloten om de oorspronkelijke reeks van vijf te evalueren deelprojecten te wijzigen. De 'oude' deelprojecten 'Brabantse Fietsschool' en 'Doelgroep ouderen' zijn toen vervangen door de 'nieuwe' deelprojecten 'Doelgroep Jonge Autorijders' en 'Preventietraining Wegpiraat'. Uiteindelijk is de 'Preventietraining Wegpiraat' niet van de grond gekomen. Dat betekent dat in het kader van de eerste projectfase van EMMV uiteindelijk de onderstaande projecten bij de effectmeting zijn betrokken:

- Brabant Veilig Voorlichtingsteam
- Proeftuin Voortgezet Onderwijs
- Praktijkdag Jonge Autorijders
- JONGleren in het verkeer

Eerst staan we in de volgende subparagrafen stil bij de inhoud van de diverse deelprojecten. Daarbij bespreken we ook kort de projecten die uiteindelijk niet bij de effectmeting konden worden betrokken. Ook staan we stil bij een aantal barrières die we bij de uitvoering van het onderzoek zijn tegengekomen. Vervolgens wordt in dit hoofdstuk aandacht besteed aan de opzet en de uitvoering van het onderzoek. Met name gaan we in op de veranderingen die gaandeweg de uitvoering van het onderzoek zijn doorgevoerd. In de hoofdstukken 4 tot en met 7 wordt ingegaan op de resultaten van de evaluatie van de afzonderlijke projecten.

3.1.1 Brabant Veilig Voorlichtingsteam

Het Brabant Veilig Voorlichtingsteam (BVV) is sinds 2008 actief om de landelijke publiekscampagnes voor verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen van het Brabantse publiek en daarmee regionaal meer kracht bij te zetten. Het BVV streeft ernaar dit op een positieve en leuke manier te doen. Het BVV bezoekt diverse evenementen in Noord-Brabant. Tijdens de evenementen zoekt het team direct contact met de

bezoekers. Via gesprekken probeert het team vanuit een positieve benadering duidelijke voorlichting te geven. Het BVV maakt tijdens haar inzet gebruik van uiteenlopende communicatiemiddelen, afgestemd op de doelgroep, het thema en het evenement.

In 2009 was het BVV op een twintigtal manifestaties actief en zijn ruim 4.000 bezoekers van die manifestaties persoonlijk aangesproken.

Een verdere beschrijving van het BVV en de resultaten van de inzet van het BVV zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

3.1.2 Proeftuin Voortgezet Onderwijs

Net als het basisonderwijs kan het voortgezet onderwijs deelnemen aan het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). De animo voor het BVL bij het voortgezet onderwijs is beduidend lager dan bij het basisonderwijs. Bij VO-scholen die wel in het bezit zijn van een BVL zijn de daadwerkelijke activiteiten voor verkeerseducatie bovendien dikwijls beperkt. Om verkeerseducatie en het BVL voor het voortgezet onderwijs te stimuleren is in 2009 een pilotproject gestart. Het pilotproject is uitgevoerd door DTV Consultants in samenwerking met een 14-tal deelnemende VO-scholen. Tijdens het project is door de deelnemende scholen een aantal lesmodules voor verkeerseducatie uitgetest. De volgende zeven modules zijn in de scholen toegepast:

- School-thuis routes
- Rijden in groepen
- First aid
- Gedrag/ kennis jonge weggebruiker
- Alcohol en drugs
- Mobiliteit en openbaar vervoer
- Bromfiets

Voor elke module zijn door de adviesgroep VO verplichte leerdoelen geformuleerd. Tevens zijn per deelproject enkele lessuggesties beschreven. De leerdoelen zijn zoveel mogelijk geformuleerd in termen van gewenst gedrag. De scholen zijn vrij in de keuze van de specifieke verkeerseducatieve producten of projecten die zij willen inzetten om de leerdoelen te bereiken.

Van de bovenstaande zeven modules zijn er drie geselecteerd voor de effectmeting, namelijk: de school-thuis routes, gedrag/ kennis jonge weggebruiker en bromfiets. Bij elk van deze drie modules stond meting van de verplichte leerdoelen centraal.

Een verdere beschrijving van de Proeftuin VO en de resultaten van de activiteiten op de diverse scholen zijn terug te vinden in hoofdstuk 5.

3.1.3 Praktijkdag Jonge Autorijders

Jonge autorijders van 18 tot en met 24 jaar vormen een grote risicogroep in het verkeer. Daarom wordt in Noord-Brabant voor de doelgroep sinds 2007 het project 'Praktijkdagen Jonge Autorijders' uitgevoerd. Een praktijkdag is een terugkomdag voor jonge beginnende automobilisten (18 – 24 jaar) die tussen de 3 en 12 maanden in het bezit zijn van het rijbewijs. Tijdens de praktijkdag bespreken de jongeren hun eerste

rijervaringen, worden zij bewuster gemaakt van bepaalde risico's, beoordelen ze hun eigen en elkaars rijstijl en praten ze over het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer.

Het project 'Praktijkdagen Jonge Autorijders' maakte deel uit van de eerste projectfase van EMMV. In 2009 is extra aandacht besteed aan de contacten met de gemeenten en de GGA-regio's². Op basis daarvan is geëxperimenteerd met een diversiteit aan invullingen. Zo kunnen de gemeenten kiezen wat voor soort project zij aan hun jongeren willen aanbieden. De dagen variëren van een lokale dag georganiseerd door de lokale VVN-afdeling, een middag op een mobiele slipbaan tot een middag op een van de vaste slipbanen in Noord-Brabant. Ook is in 2009 een specifiek programma ontwikkeld voor jongeren met problemen zoals alcoholgebruik en/ of onverantwoord rijden. Deze projecten zijn eind 2009 geëvalueerd als onderdeel van EMMV.

Een verdere beschrijving van de Praktijkdag Jonge Autorijders en de resultaten van de uitgevoerde praktijkdagen zijn terug te vinden in hoofdstuk 6.

3.1.4 JONGleren in het verkeer

Verkeerseducatie voor jonge kinderen is een belangrijke zaak. In de eerste levensjaren leren kinderen immers ongemerkt al heel veel over hoe zij zich in het dagelijkse leven en dus ook in het verkeer behoren te gedragen. Kinderen die in deze eerste jaren regelmatig met hun ouders het verkeer in gaan en van hen het goede voorbeeld krijgen, plukken daar op latere leeftijd de vruchten van. "Jong beginnen met verkeersopvoeding" is dan ook de centrale boodschap van 'JONGleren in het verkeer'. De kern van het programma bestaat uit een themaweek over verkeer voor peuters (doelgroep 0-4 jaar) en een informatiebijeenkomst voor de ouders/ verzorgers.

Er zijn in het najaar van 2009 in de provincie Noord-Brabant voor JONGleren slechts in zeer beperkte mate activiteiten ontplooid. In de meeste regio's zijn de informatieavonden voor ouders/ verzorgers pas in het voorjaar van 2010 georganiseerd. In overleg met de opdrachtgever is daarom besloten de dataverzameling voor dit project tot medio 2010 te laten doorlopen.

Een verdere beschrijving van het project 'JONGleren in het verkeer' en de resultaten van de uitgevoerde projectactiviteiten zijn terug te vinden in hoofdstuk 7.

3.1.5 Brabantse fietsschool

In 2008 is aan de Vereniging Fietsersbond subsidie verleend voor het project 'De Brabantse Fietsschool'. De Fietsschool biedt de mogelijkheid de fiets- en verkeersvaardigheid van een aantal specifieke doelgroepen te vergroten. De Fietsschool leidt docenten op en vormt de spilfunctie in de promotie van fietslessen en de afstemming van de vraag naar fietslessen op het aanbod van goede fietsdocenten.

Ondanks regelmatig contact met de betreffende projectleiders is pas in een erg laat stadium de planning van een zeer beperkt aantal cursussen doorgemeld. Het ging om slechts één basisschool waar een beperkt aantal klassen het fietsproject zou gaan draaien. Op dat moment was het niet meer mogelijk deze cursussen in het project mee te nemen. Er was onvoldoende tijd om de vragenlijsten op te stellen en de logistiek rond de afname te regelen.

² GGA staat voor "GebiedsGerichte Aanpak verkeer en vervoer".

Wat betreft het project 'Brabantse fietsschool' moet derhalve worden geconstateerd, dat in het najaar van 2009 geen concrete cursussen konden worden geëvalueerd. Kortom dit project heeft geen input opgeleverd voor de effectmeting. Activiteiten die voor dit deelproject zijn uitgevoerd zijn beperkt gebleven tot het inventariseren van mogelijke projectactiviteiten bij de betreffende projectleiders. Er zijn geen vragenlijsten opgesteld en er zijn uiteraard ook geen data verzameld.

3.1.6 Doelgroep ouderen

Begin 2009 is in het provinciehuis in Den Bosch een ouderenmobiliteitsdag gehouden. Brabantse ouderen en organisaties die beroepsmatig of als vrijwilliger te maken hebben met het thema konden kennis nemen van allerlei mogelijkheden om mobiel te blijven. Op de mobiliteitsdag zijn diverse initiatieven voor projecten geselecteerd die in de loop van 2009 met ondersteuning van de provincie in de GGA-regio's zouden worden opgezet en uitgevoerd.

Wat betreft de doelgroep ouderen was aanvankelijk sprake van de volgende 8 deelprojecten:

1. *Mobiliteitsmarkt*
Doel was om in een aantal gemeenten een mobiliteitsmarkt voor ouderen te organiseren.
2. *Verantwoord op weg met de kleinkinderen*
De bedoeling was om een boekwerk te ontwikkelen waarin informatie is opgenomen over het veilig vervoeren van (klein)kinderen.
3. *Training inparkeren en rijden in een parkeerkelder*
Project was gericht op het opzetten van een nieuwe training voor rijden en parkeren in een parkeerkelder.
4. *Fiets veilig en fit /Brabantse Fietsschool*
Het ging om een project dat onderdeel is van de Brabantse fietsschool (zie ook paragraaf 3.1.5).
5. *Veilig en vrij recreëren*
Project beoogde de groene gebieden toegankelijker maken zodat ook senioren gemakkelijker een dagje gaan recreëren in Brabant.
6. *Kunst en Cultuurroute*
Project beoogde kunst- en cultuurroutes toegankelijker te maken voor ouderen.
7. *Kennismaking OV*
Project gericht op het bekend maken van OV-mogelijkheden bij ouderen.
8. *Scootmobiel WMO*
Het project is erop gericht een nieuw algemeen handboek te ontwikkelen voor het geven van scootmobiel trainingen. Vervolgens zouden op basis van het nieuwe handboek trainingen worden uitgevoerd.

Besloten was om 4 van de 8 projecten bij de effectmeting te betrekken, te weten:

- Mobiliteitsmarkt
- Training inparkeren en rijden in een parkeerkelder
- Veilig en vrij recreëren
- Scootmobiel trainingen

Voor bovengenoemde projecten zijn uiteindelijk zeer beperkt activiteiten uitgevoerd. Op 21 november is een mobiliteitsmarkt georganiseerd in de gemeente Mill. In november is een kleinschalige pilot uitgevoerd met de training 'Inparkeren en rijden in een parkeerkelder'. De pilot voor het project 'Veilig en vrij

recreëren' is uiteindelijk niet uitgevoerd. Ook voor het project 'Scootmobiel' zijn in het najaar van 2009 geen activiteiten uitgevoerd.

In overleg met de opdrachtgever is, vanwege het beperkte aantal activiteiten, besloten om het deelproject 'Doelgroep ouderen' niet bij de effectmeting te betrekken.

3.1.7 Preventietraining wegpiraat

De training ongevalpreventie wegpiraat richt zich op bestuurders van een motorrijtuig (dus niet alleen de auto, maar ook de motor of de bromfiets), die zijn aangemeld via het project 'Haal de wegpiraat van de straat'. Voor de training ongevalpreventie geldt als belangrijk leerdoel: deelnemers ervan doordringen dat door hun rijgedrag het risico op ongevallen voor zichzelf en voor anderen erg groot is. Deelnemers worden in de training geconfronteerd met de gevolgen van hun roekeloze rijgedrag.

Via het project 'Haal de wegpiraat van de straat' kunnen burgers wegpiraten melden bij de politie. Een wegpiraat is iemand die roekeloos rijdt. Daardoor vormt hij of zij een gevaar voor zichzelf en de andere verkeersdeelnemers. Op de snelweg of in de bebouwde kom. In de auto, op de motor of de brommer.

Het gaat bijvoorbeeld om één, of een combinatie, van de volgende verkeersovertredingen:

- Bumperkleven
- Snijden
- Rechts inhalen
- Grote snelheidsovertredingen
- Gevaarlijk in- en uitvoegen
- Door rood licht rijden

Na een melding van wegpiraterij, neemt de politie contact op met de melder. Er wordt nagegaan of de melding wel echt is en er wordt aanvullende informatie verzameld. Daarna legt de politie contact met de wegpiraat. De politie confronteert hem of haar met de melding en geeft aan hoe ernstig de gevolgen van zijn/haar roekeloze rijgedrag kunnen zijn. Voor de pilot met de training ongevalpreventie is een aantal wegpiraten uitgenodigd om aan het programma deel te nemen. Er waren twee avonden gepland: op dinsdagavond 15 december en maandagavond 21 december. Voor beide avonden hadden zich enkele deelnemers aangemeld. Voor dit project was een vragenlijst opgesteld die de deelnemers aan het einde van de training moesten invullen. Uiteindelijk is echter niemand komen opdagen. Dit project kon daarom niet in de effectmeting worden meegenomen.

3.2 Barrières in het uitvoeringsproces

De onderzoeksopzet van DHV voor het EMMV-project was uitsluitend gericht op het in kaart brengen van de effecten van de diverse deelprojecten. Een procesevaluatie was geen nadrukkelijk onderdeel van het project. In het uitvoeringsproces zijn we echter op een aantal barrières gestuit, die maakten dat aanpassing van de oorspronkelijke onderzoeksopzet nodig was. In deze paragraaf bespreken we de belangrijkste barrières en de gevolgen die deze voor de uitvoering van het onderzoek hebben gehad. In een in begin 2010 opgeleverde voortgangsrapportage is een uitvoeriger beschrijving terug te vinden van het uitvoeringsproces (Vissers & van Leuven, 2010).

3.2.1 Vertraging in projectuitvoering

Het is in de voorgaande paragrafen, bij de beschrijving van de diverse deelprojecten, in feite al aan de orde gekomen: veel activiteiten konden niet volgens planning worden uitgevoerd. Daardoor zijn sommige deelprojecten niet van de grond gekomen en daardoor konden zij niet bij de effectmeting worden betrokken. Binnen andere deelprojecten kon de planning van de activiteiten niet worden gerealiseerd (zoals bij de projecten 'Proeftuin VO' en 'JONGleren in het verkeer'). Daardoor is de dataverzameling sterk uitgelopen en konden de resultaten van de effectmeting van de eerste fase van EMMV veel later worden opgeleverd dan was voorzien.

3.2.2 Moeizaam verloop dataverzameling

De dataverzameling is in het algemeen moeizaam verlopen. Het was voor de betrokken organisaties (zoals scholen en kinderdagverblijven) vervelend dat zij met weer een nieuwe organisatie te maken kregen. Het heeft de voorkeur dat de dataverzameling (uitzetten en inzamelen van vragenlijsten) via de projectorganisaties verloopt die toch al contacten met de scholen of kinderdagverblijven hebben en hen ondersteunen bij de uitvoering van de projectactiviteiten. Zij kennen de scholen en de kinderdagverblijven en zij zijn op de hoogte van de concrete planning van de activiteiten. Bovendien kan via hen het onderzoek beter worden ingebed in het project zelf. Dat bevordert de motivatie om aan het onderzoek deel te nemen en zal uiteindelijk leiden tot een hogere respons.

3.2.3 Ontbreken van duidelijke projectdoelstellingen

Duidelijke projectdoelstellingen in de vorm van uitgewerkte educatieve doelen zijn essentieel bij het ontwerp van educatieve programma's (zie ook verderop in paragraaf 3.3.2). Deze leerdoelen zijn structurerend voor de inhoud van het programma: ze bieden leerinhoudelijke criteria om de thema's van het programma (ontwikkeling van kennis, vaardigheid respectievelijk houding) concreet inhoud te geven. Daarnaast zijn zij ook het uitgangspunt voor de meetbare criteria die bij de evaluatie van programma's centraal staan.

Bij veel van de deelprojecten van EMMV ontbraken dergelijke concrete leerdoelen nog. Er is bij de projectontwikkelaars vaak nog onvoldoende kennis aanwezig over wat voor het opzetten van een nieuw educatief programma de juiste ontwikkelstappen zijn en op welke manier deze moeten worden doorlopen. Daarbij gaat het met name om basiskennis over het ontwerp, de implementatie en de evaluatie van verkeerseducatieve programma's. Hoe doet men dat, welke concrete handvatten zijn er en waar moet ik als projectleider opletten? In paragraaf staan we uitgebreider stil bij deze essentiële ontwikkelstappen.³

3.2.4 Diversiteit in 'levensfase' van projecten

De projecten die deel uitmaakten van de eerste fase van EMMV bleken zeer divers te zijn. Sommige projecten stonden nog in de kinderschoenen en omvatten niet meer dan een idee over de richting die het project zou moeten inslaan (dat gold bijvoorbeeld voor een aantal van de ouderenprojecten). In andere

³ Voor de tweede fase van EMMV is een workshop voorzien, waarin alle projectleiders zullen worden geïnformeerd over de belangrijke ontwikkelstappen. Tevens zullen zij concreet aan de slag gaan om de stappen toe te passen voor hun eigen projecten.

projecten werden reeds bestaande educatieve programma's uitgevoerd en door grote groepen gevolgd (bijvoorbeeld het project 'Proeftuin VO'). Voor de laatste groep projecten is het zinvol om een uitgebreide effectmeting (zie paragraaf 3.4) uit te voeren. Het gaat om min of meer uitontwikkelde programma's en de groep deelnemers (experimentele groep) is voldoende groot om statistisch betrouwbare uitspraken te doen. Bovendien is het mogelijk om een (eveneens voldoende grote) controlegroep samen te stellen⁴. Dat maakt het mogelijk om het voorgestelde onderzoeksdesign, waarin sprake is van een voor- en nameting bij zowel een experimentele als een controle groep, in de praktijk met voldoende respondenten uit te voeren.

Voor de kleinschalige pilots, die deel uitmaakten van fase 1 van het EMMV-project geldt dit echter niet. Het gaat om nieuwe educatieve concepten die voor het eerst in de praktijk werden uitgetest. Gezien de fase van ontwikkeling waarin deze projecten zich bevonden, was het niet zinvol én bovendien vanuit wetenschappelijk oogpunt niet verantwoord om een effectmeting met voor- en nameting bij een experimentele groep en een controlegroep te doen. Bovendien waren de groepen die aan de pilots deelnemen over het algemeen veel te klein om statistisch betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Tevens was het niet mogelijk om een (voldoende grote) controlegroep samen te stellen. Kortom een uitgebreide, kwantitatieve effectmeting was onder die voorwaarden niet zinvol en/ of niet haalbaar. Dat betekent niet dat een meting van de resultaten van die projecten niet zinvol is. Die meting dient echter meer kwalitatief van aard te zijn en meer gericht te zijn op het in kaart brengen van het proces: lukt het om deelnemers te werven voor de projecten (wat is het bereik van de projecten), hoe valt de deelnemersgroep te karakteriseren, wat vinden de deelnemers van de interventie en wat is een eerste indicatie van de mogelijke effecten (wat hebben de deelnemers geleerd en in hoeverre verwachten zij dat door deelname aan het project hun verkeersgedrag zal veranderen)? Bij een dergelijke procesmatige effectmeting kan worden volstaan met een nameting bij de deelnemers die aan de pilot hebben meegedaan.

3.3 Verkeerseducatieve programma's: ontwerp, implementatie en evaluatie

Bij de uitvoering van de eerste fase EMMV kwam duidelijk naar voren dat het voor de metingen van belang is rekening te houden met de levensfase waarin een project zich bevindt en dat het bovendien van belang is om ook procesmatig naar de projecten te kijken. Niet alle projecten in de eerste fase hadden alle stappen in het ontwikkelproces goed doorlopen, hetgeen uiteindelijk ook weerslag heeft op het resultaat. In deze paragraaf staan we wat uitgebreider stil bij de stappen die nodig zijn om tot grootschalige invoering van nieuwe educatieve programma's te komen.

3.3.1 Ontwerpen van educatieve programma's

Implementatie van verkeerseducatieve programma's is effectief, wanneer we kunnen zeggen dat de interventies worden uitgevoerd zoals ze zijn bedoeld en dat de beoogde leerdoelen/ effecten uiteindelijk in de praktijk worden gerealiseerd. Dit valt of staat met de kwaliteit van de interventies en met de kwaliteit waarmee de interventies worden uitgevoerd. Als een goed programma effectief is geïmplementeerd dan is het vervolgens van belang dit duurzaam te borgen en ervoor te zorgen dat het programma op onderdelen wordt verbeterd.

⁴ Daarbij geldt als vuistregel, dat zowel de experimentele groep als de controlegroep uit circa 100 respondenten moet bestaan.

Door programma's te evalueren is veel kennis te vergaren over hoe een goed verkeerseducatief programma eruit moet zien. Maar uiteraard zijn op basis van reeds verricht onderzoek op voorhand al enige algemene kenmerken van goede programma's aan te wijzen. Voor een effectieve interventie is een logische samenhang tussen het verkeersveiligheidsprobleem, het te beïnvloeden gedrag en de didactische methode van groot belang.

Een goed verkeerseducatief programma zou de volgende kenmerken moeten hebben⁵:

1. Het programma richt zich op gedrag waarvan een duidelijke relatie met onveiligheid is aangetoond.
2. Het programma richt zich op de groep die het probleemgedrag vertoont (of mogelijk gaat vertonen).
3. Bij de ontwikkeling van het programma is rekening gehouden met de achtergronden van het gedrag van de doelgroep.

Voorts moet een en ander worden vertaald in concrete en meetbare leerdoelen en bijbehorende didactische uitgangspunten. Dat moet uiteindelijk worden uitgewerkt in concreet lesmateriaal en een bijbehorende instructie voor de trainer/ docent. Een en ander kan worden vertaald in de onderstaande ontwikkelstappen die essentieel zijn om tot een effectief educatief programma te kunnen komen⁶:

Stap 1: Keuze van het te beïnvloeden gedrag

- Is het programma duidelijk over het te beïnvloeden gedrag?
- Richt het programma zich op gedrag waarvan een duidelijke relatie is aangetoond met verkeersveiligheid?
- Is het probleemgedrag nauwkeurig omschreven: wat zijn de determinanten het probleemgedrag en welke omgevingsfactoren spelen eventueel een rol?

Stap 2: Keuze van de doelgroep

- Richt het programma zich op de doelgroep die het probleemgedrag vertoont?
- Houdt het programma voldoende rekening met de achtergronden, de determinanten en de omgevingsfactoren die van invloed zijn op het probleemgedrag van de doelgroep?

In deze stap van het ontwikkelproces is het belangrijk bij het ontwerp de volgende detailvragen te stellen en te beantwoorden:

- Weet de doelgroep dat er een probleem is c.q. dat zij een probleem hebben?
- Weet de doelgroep wat men kan doen om het probleem op te lossen?
- Weet de doelgroep wat het gewenste gedrag is?
- Hoe bereid is de doelgroep om het gewenste gedrag te vertonen?
- Heeft de doelgroep de mogelijkheid om het gewenste gedrag aan te leren/ toe te passen (welke effectiviteitsverwachtingen heeft de doelgroep)?
- Wat is de meest geschikte didactische methode om het gewenste gedrag aan te leren?

⁵ Zie ook SWOV-Factsheet 'Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's'.

⁶ De stappen sluiten deels aan bij de stappen die worden onderscheiden bij Intervention Mapping (IM). IM beschrijft in zes stappen wat nodig is om te komen tot een effectieve interventie. IM is van oorsprong ontwikkeld voor het opzetten van interventies in de gezondheidszorg (denk aan campagnes gericht op de preventie van soa en hiv). Zie: Bartholomew L.K., Parcel G.S., Kok, G. & Gottlieb, N.H. (2006). Planning Health Promotion Programs: Intervention Mapping. San Francisco, Jossey-Bass.

Stap 3: Formuleren van concrete, meetbare leerdoelen

De leerdoelen zijn om te beginnen structurerend voor de inhoud van de educatieve interventie zelf. Leerdoelen bieden immers leerinhoudelijke criteria om te kunnen beoordelen op welke thema's (kennen/ kunnen/ willen) en op welke niveaus (operationeel/ tactisch/ strategisch) de educatieve interventies betrekking moeten hebben. Maar de leerdoelen vormen ook het uitgangspunt voor de meetbare criteria die bij de evaluatie van programma's centraal staan. Door ontwikkelde programma's te toetsen aan deze criteria, kunnen per interventie effecten én inhoudelijke accenten en/of hiaten worden geconstateerd.

- Wordt bij de formulering van de leerdoelen aangesloten bij de PVE-leerdoelen?
- Wordt beschreven (en beargumenteerd) op welke cellen van de leerdoelenmatrix het programma zich richt?
- Wordt er aandacht besteed aan de samenhang tussen de verschillende leerdoelen?

In stap 3 wordt als het ware het fundament gelegd voor de educatieve interventie door te specificeren wat er bij de doelgroep zal veranderen ten gevolge van de interventie. Wat betreft de nagestreefde doelen wordt nog wel onderscheid gemaakt in algemene gedragsdoelen en intermediaire leerdoelen. Het algemene gedragsdoel beschrijft welke gedragsverandering uiteindelijk met de interventie wordt beoogd (bijvoorbeeld: "na deelname aan de training rijden cursisten niet meer onder invloed van alcohol"). Om dat uiteindelijke gedragsdoel te bereiken moeten eerst intermediaire leerdoelen worden gehaald. Deze leerdoelen zijn specifieker en richten zich op het veranderen van een specifieke determinant van het gedrag (bijvoorbeeld: "de cursist weet wat de invloed van alcohol op het lichaam is" (kennen), "de cursist kan weerstand bieden aan de druk van de sociale omgeving" (kunnen) of "de cursist is gemotiveerd om het gebruik van alcohol en verkeersdeelname te scheiden" (willen)).

De nagestreefde doelen moeten zoveel mogelijk in meetbare termen zijn geformuleerd. Dat wil niet zeggen dat alle gestelde doelen in de praktijk ook even gemakkelijk meetbaar zullen zijn. Zo zijn cognitieve leerdoelen gemakkelijker te meten dan sociaal-emotionele of motivationele leerdoelen.

Stap 4: Opstellen van didactische uitgangspunten en kiezen van passende technieken en strategieën

In stap 4 wordt de best passende didactische aanpak met bijbehorende technieken en strategieën gekozen.

Wordt er aan algemeen didactische uitgangspunten voldaan?

- Is het product compleet ten aanzien van de beschreven leerdoelen, de toegepaste middelen, werkvormen, organisatievormen en eisen ten aanzien van de uitvoering?
- Is er sprake van interne consistentie: is er sprake van getrouwheid aan uitgangspunten, doelen en gestelde voorwaarden?
- Worden essentiële keuzes voor een bepaalde didactische aanpak gemotiveerd?
- Sluit het materiaal aan op de ontwikkelingsfase van de doelgroep?
- Wordt er in het programma voldoende rekening gehouden met verschillen binnen de doelgroep?
- Passen gekozen werkvormen en organisatievormen bij de beoogde leerdoelen?
- Wordt er begrijpelijke taal gebruikt en sluit die aan bij het niveau van de doelgroep?
- Wordt in het programma voldoende gebruik gemaakt van de verschillende leerstijlen: visueel, auditief, kinesthetisch,....?

Wordt er aan vakdidactische uitgangspunten voldaan?

- Worden algemeen aanvaarde uitgangspunten voor het overdragen van kennis, inzichten, attitudes en vaardigheden op het terrein van verkeersgedrag toegepast?
- Worden de belangrijke vakdidactische doelen voor verschillende groepen en gedragingen toegepast?

- Is het te veranderen verkeersgedrag voldoende geoperationaliseerd en is bekeken welke processen ten grondslag liggen aan het te beïnvloeden gedrag?
- Welk verkeersgedrag leer je optimaal door observatie, door oefenen, door zelf ontdekken, door uitwisselen met anderen?
- Aan welke verschijnselen in het verkeer leer je het beste de beoogde gedragingen?
- Is het programma voldoende praktijkgericht en voorziet het in een transfer naar de reële situatie: enkel op papier of op dia, ook in spelsituaties (bvb rollenspel, oefensituatie of verkeerspark) en/of reële verkeerssituaties?

Stap 5: Inhoud en vormgeving materialen

- Is de informatie goed gedocumenteerd en feitelijk juist?
- Is het materiaal aantrekkelijk vormgegeven en sluit de gekozen vorm aan bij de doelgroep?

Stap 6: Aandacht voor toetsing en evaluatie

- Wordt als onderdeel van het programma getoetst of de beoogde leerdoelen worden gerealiseerd?
- Sluit de vraagstelling aan bij het niveau van de doelgroep?
- Zijn de toetsen genormeerd?

Stap 7: Organisatie van het programma

- Is duidelijk beschreven welke personen en organisaties een rol hebben bij de uitvoering?
- Zijn er duidelijke instructies voor de trainers/ docenten (draaiboek voor het programma)?

Stap 8: Implementatie van het programma

- Is er voorzien in maatwerk, zodat organisaties het product kunnen aanpassen aan specifieke eigen behoeften?

Stap 9: Procesevaluatie: inventariseren gebruikerservaringen

- Welke ervaringen zijn er opgedaan met het uitvoeren van het programma en wat kan men daar van leren?

Stap 10: Effectmeting: monitoring en evaluatie van de effecten van het programma

- Wat is het effect van het programma op het te beïnvloeden gedrag in termen van de concrete leerdoelen die voor het programma zijn opgesteld?

3.3.2 Evaluatie: afstemmen onderzoeksmethoden op implementatiefase

Verkeerseducatieve programma's hebben tot doel om personen voorwaarden voor veilig verkeersgedrag bij te brengen. Wat betreft die voorwaarden wordt meestal de volgende driedeling toegepast: voorwaarden met betrekking tot kennis (kennen), vaardigheid (kunnen) en houding (willen). Daarnaast worden in het kader van de EMMV-projecten meer specifieke leerdoelen gesteld met betrekking tot bewustwording van gevaren in het verkeer, bewustwording van eigen sterke en zwakke punten, risicoperceptie en risicoacceptatie. Of het nu om kennis, vaardigheden, houding, bewustwording, risicoperceptie of risicoacceptatie gaat, alle EMMV-projecten hebben uiteindelijk tot doel om het gedrag van betrokkenen te veranderen. Daarbij nemen we aan dat wanneer personen zich veiliger in het verkeer gaan gedragen ook hun ongevalsrisico afneemt. Voor sommige gedragingen is dat door onderzoek aangetoond. Zo weten we dat gebruik van alcohol, handheld bellen en rijden met onaangepast hoge snelheden de kans op ongevallen vergroot. Voor andere gedragingen, zoals mobiel bellen op de fiets en geen richting aangeven op de fiets, vermoeden we dat ze het ongevalsrisico eveneens verhogen. We hebben echter vaak geen

harde cijfers over de werkelijke relatie met ongevallen. Toch gaan we er vanuit dat verkeerseducatieve interventies de voorwaarden van veilig gedrag kunnen bijbrengen en dat ze, wanneer ze dat doen, het verkeersgedrag verbeteren. Op zijn beurt leidt dit veiliger verkeersgedrag uiteindelijk tot minder ongevallen. Dat is wat we aannemen.

Evenals bij het EVEO-onderzoek wordt bij het meten van de effecten van de EMMV-projecten niet gekeken naar de afname van het aantal ongevallen. Nagaan of door verkeerseducatieve programma's het aantal verkeersslachtoffers ook daadwerkelijk is afgenomen, is een vrijwel onmogelijke opgave. In het EVEO-onderzoek (Twisk, Vlakveld en Commandeur, 2006⁷) worden daarvoor de volgende redenen gegeven:

- De kans op ongevallen is erg klein. Daarom is een erg grote steekproef nodig (duizenden personen) die over een lange periode (enkele jaren) wordt gevolgd.
- Het is moeilijk een controlegroep samen te stellen met personen die in alle opzichten gelijk zijn aan de personen van de experimentele groep.
- Verkeersongevallen zijn doorgaans het gevolg van een samenloop van omstandigheden, waarbij het onveilige gedrag van betrokkenen slechts een van de factoren vormt.

De effecten van de projecten worden bepaald door de veranderingen in de voorwaarden voor gedrag en het gedrag zelf te meten. De voorwaarden voor gedrag zijn afgeleid van de leerdoelen van de afzonderlijke EMMV-projecten. Om praktische redenen is gekozen voor het meten van zelfgerapporteerd gedrag⁸.

Als educatieve interventies op grote schaal zijn geïmplementeerd is er in principe wel een mogelijkheid om naar de samenhang met feitelijke ongevallen te kijken, maar deze geven weer andere methodologische beperkingen bij de evaluatieopzet.

De aard van de evaluatie is sterk afhankelijk van de implementatiefase (zie ook het in gezondheidszorgonderzoek veelvuldig toegepaste RE-AIM model⁹ dat ook al in de eerste fase van EMMV is toegepast). Als een project nog in ontwikkeling is (c.q. in de fase van 'bekendheid') zit en het belangrijkste doel is om na te gaan of er draagvlak voor een nieuwe interventie is (en of het bijvoorbeeld überhaupt mogelijk is om de doelgroep te interesseren voor de nieuwe interventie), zal de evaluatie vooral

⁷ Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. en Commandeur, J.J.F. (2006). Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten. Leidschendam, SWOV.

⁸ Het zou uiteraard beter zijn geweest als veranderingen in het gedrag zelf waren gemeten in plaats van de veranderingen in het zelfgerapporteerde gedrag. Dergelijk observatieonderzoek is echter vaak moeilijk uitvoerbaar en tevens kostbaar. Verder weten we uit onderzoek dat er een grote samenhang bestaat tussen het zelfgerapporteerde gedrag en het feitelijke gedrag. Wel is sprake van sociaal wenselijke antwoorden (het gerapporteerde gebruik van de autogordel is bijvoorbeeld gemiddeld 10 procentpunten hoger dan het geobserveerde gebruik), maar deze systematische overschatting doet zich in gelijke mate voor in de experimentele groep en de controlegroep.

⁹ De letters RE-AIM staan voor: Reach, Efficacy, Adoption, Implementation en Maintenance. Met **reach** ofwel **bereik** wordt bedoeld: het aantal, de proportie en de representativiteit van de mensen die bereikt worden met, en participeren in een interventie en de mate van blootstelling aan interventiematerialen en –onderdelen. Met **efficacy** of **(tussen)effecten** wordt bedoeld: het effect van een interventie op belangrijke uitkomsten, zoals verandering in determinanten van gedrag en gedrag zelf, wanneer de interventie onder ideale omstandigheden wordt uitgevoerd. Met **adoption** of **adoptie** wordt bedoeld: het aantal, de proportie en de representativiteit van instellingen of settings die bereid zijn om de interventie te helpen initiëren en/ of uit te voeren. Met **implementation** of **uitvoering** wordt bedoeld: de mate waarin de interventie (bij toepassing op grotere schaal) wordt uitgevoerd zoals bedoeld. Met **maintenance** of **continuering** wordt bedoeld: de mate waarin de interventie wordt 'geïstitutionaliseerd' ofwel de mate waarin de interventie onderdeel is geworden van vaste procedures, routines of programma's.

kwantitatief en procesmatig zijn. Hoe verder men voortschrijdt in het proces van implementatie, hoe meer de evaluatie kwantitatief en resultaatgericht (meten van effecten) zal kunnen/ moeten zijn. Uiteindelijk zal in de fase van 'borging' in belangrijke mate kunnen worden volstaan met het op een kwantitatieve wijze monitoren van de beoogde effecten van de geïmplementeerde interventie (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1. Onderzoeksmethoden naar fasen in het implementatieproces

Fase in het implementatieproces	Onderzoeksmethoden
<i>Ontwikkeling</i>	Kwalitatieve methoden Nadruk op procesevaluatie Kleinschalige pilots Eventueel kleinschalige 'laboratorium' experimenten
<i>Invoering</i>	Kwantitatieve methoden Nadruk op effectevaluatie Grootschalige pilots Bij voorkeur onderzoeksdesign met voor- en nameting en een experimentele groep en controlegroep
<i>Borging</i>	Nadruk op het monitoren van effecten

Verder moet men er bij de uitvoering van evaluaties voor zorgen dat men zo efficiënt mogelijk meet en dat men de vraagstelling afstemt op het niveau van de doelgroep die men wil 'meten'. Bij voorkeur vindt parallel aan de fasering van de implementatie ook de ontwikkeling van de meetinstrumenten plaats. In de fasen van bekendheid en adoptie is in het algemeen sprake van kleinschalige proeven met gemotiveerde actoren en gemotiveerde deelnemers. Deze fasen kunnen worden gebruikt om aan instrumentontwikkeling te doen: welke vragen doen er wel of niet toe? Daardoor kan in de vervolgfase, wanneer sprake is van invoering van interventies op grotere schaal, van een compacter meetinstrument gebruik gemaakt worden. Vervolgens kan van dit compacte meetinstrument een korte monitoringlijst worden afgeleid om tijdens de fase van de borging te monitoren of de interventie een duurzaam effect heeft/ houdt.

3.4 Onderzoeksdesign

Bij de evaluatie van de EMMV-projecten was het aanvankelijk de bedoeling om zoveel mogelijk gebruik te maken van een onderzoeksdesign waarbij één groep personen, de experimentele groep, te maken krijgt met een educatieve interventie over verkeersveiligheid, en een andere groep personen, de controlegroep, géén educatieve interventie krijgt. Uitgangspunt daarbij is dat de personen in de experimentele groep en de controlegroep op achtergrondkenmerken zoveel mogelijk met elkaar vergelijkbaar zijn. Verder worden bij beide groepen twee metingen verricht. Bij de experimentele groep een voormeting direct voorafgaand aan de interventie én een nameting enkele weken na de interventie. Bij de controlegroep wordt op vergelijkbare tijdstippen gemeten, maar vindt geen interventie plaats (zie tabel 3.2). Deze opzet kon uiteindelijk maar bij twee van de vier geëvalueerde EMMV-projecten worden toegepast: het project 'Proeftuin VO' (uitsluitend het project 'school-thuis routes) en het project 'JONGleren in het verkeer'.

<i>Tabel 3.2 Het voor de projecten 'Proeftuin VO' en 'JONGleren in het verkeer' toegepast onderzoeksdesign</i>			
	Voormeting	Interventie	Nameting
<i>Experimentele groep</i>	Direct voorafgaand aan interventie	Ja	Circa 4 weken na de interventie
<i>Controlegroep</i>	Op tijdstip vergelijkbaar met dat van de experimentele groep	Neen	Op tijdstip vergelijkbaar met dat van de experimentele groep

Voor de projecten 'Brabant Veilig Voorlichtingsteam' en 'Praktijkdag Jonge Autorijders' was deze opzet niet mogelijk. Aansluitend bij de 'levensfase' van deze projecten (zie paragraaf 3.3.3) en naar analogie van het in gezondheidszorgonderzoek toegepaste RE-AIM model¹⁰, lag bij deze projecten de nadruk vooral op het meten van het mogelijke bereik ('Reach': lukt het om de mensen te bereiken die je met de interventie wil aanspreken) en het maken van een eerste, kwalitatieve inschatting van de werkbaarheid en effectiviteit van de interventies ('Efficacy': het meten van (tussen)effecten onder ideale omstandigheden).

3.5 Instrumentontwikkeling

Van integrale aanpak naar projectgerichte aanpak

In de oorspronkelijke opzet van het EMMV-project (DHV, 2009) was uitgegaan van een integrale aanpak, waarin alle onderdelen van het project zouden worden gecombineerd en zoveel mogelijk een uniforme meetmethodiek zou worden toegepast. Gaandeweg de uitvoering van het EMMV-project moest echter worden vastgesteld, dat de deelprojecten van EMMV zoveel van elkaar verschilden dat het niet haalbaar was een meetmethodiek te ontwikkelen die op alle maatregelen toepasbaar is. Daarnaast diende vooral inzicht gegeven te worden in de mate waarin per EMMV-deelproject de gestelde concrete leerdoelen worden gerealiseerd. Dit betekende dat het niet of nauwelijks mogelijk was om de vragenlijsten een generiek karakter te geven. Daarmee was het tevens niet haalbaar om een meetinstrumentarium te ontwikkelen dat ook in een latere fase voor nog nieuw te ontwikkelen/ toe te passen mensgerichte maatregelen (die nu nog geen onderdeel uitmaken van de EMMV) kan worden toegepast. Overigens is, voor zover mogelijk, wel getracht de vragenlijsten een generieke en tussen maatregelen vergelijkbare component mee te geven.

Formulering van concrete leerdoelen voor alle maatregelen

Het formuleren van concrete, meetbare leerdoelen was bij de meeste deelprojecten nog sterk onderbelicht (zie ook paragraaf 3.2.3). Voor de projecten waar die concrete leerdoelen ontbraken zijn alsnog specifieke

¹⁰ De letters RE-AIM staan voor: Reach, Efficacy, Adoption, Implementation en Maintenance. Met **reach** ofwel **bereik** wordt bedoeld: het aantal, de proportie en de representativiteit van de mensen die bereikt worden met, en participeren in een interventie en de mate van blootstelling aan interventiematerialen en –onderdelen. Met **efficacy** of **(tussen)effecten** wordt bedoeld: het effect van een interventie op belangrijke uitkomsten, zoals verandering in determinanten van gedrag en gedrag zelf, wanneer de interventie onder ideale omstandigheden wordt uitgevoerd. Met **adoption** of **adoptie** wordt bedoeld: het aantal, de proportie en de representativiteit van instellingen of settings die bereid zijn om de interventie te helpen initiëren en/ of uit te voeren. Met **implementation** of **uitvoering** wordt bedoeld: de mate waarin de interventie (bij toepassing op grotere schaal) wordt uitgevoerd zoals bedoeld. Met **maintenance** of **continuering** wordt bedoeld: de mate waarin de interventie wordt 'geïstitutionaliseerd' ofwel de mate waarin de interventie onderdeel is geworden van vaste procedures, routines of programma's.

leerdoelen opgesteld. Daarbij ging het om het formuleren van zo concreet mogelijk omschreven doelen. Gedragsdoelen moeten niet liggen op het niveau van het algemeen veilige verkeersgedrag dat men nastreeft (bijvoorbeeld 'men houdt rekening met risico's in het verkeer'), maar op het niveau van wat men moet doen om dat algemene gedrag uit te voeren (bijvoorbeeld 'men past altijd de rijsnelheid aan wanneer men een voetgangersoversteekplaats nadert').

De vragenlijsten zijn in eerste instantie ingericht op het meten van deze concrete leerdoelen c.q. gedragsdoelen. De leerdoelen/ gedragsdoelen van de diverse maatregelen zijn tevens gelegd langs de leerdoelen zoals deze voor de diverse doelgroepen zijn gedefinieerd in het Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie (Vissers, van Betuw, Nägele, Kooistra en Harteveld, 2004). Daarmee is aangesloten bij de methodiek die ook is toegepast bij de beoordeling van de verkeerseducatieve producten en projecten die in de Toolkit PVE zijn opgenomen. Vervolgens zijn aansluitend op deze leerdoelen vragen geformuleerd. Dat waarborgt dat voor de ontwikkeling van de concrete vragen hetzelfde theoretische kader is toegepast.

3.6 Leeswijzer bij de resultaathoofdstukken

We hebben ervoor gekozen om de resultaten van de effectmeting zoveel in tekst te beschrijven en de significant verschillen tevens te illustreren met figuren. De achterliggende gegevens zijn terug te vinden in een aparte tabellenbijlage. In de tekst van de resultaathoofdstukken wordt steeds naar deze tabellen verwezen.

3.6.1 Significantie

Om de leesbaarheid van het rapport te vergroten worden in de resultaathoofdstukken (hoofdstukken 4 tot en met 7) geen toetsingsgrootheden en bijbehorende significantieniveaus vermeld. In de tekst wordt alleen vermeld of bepaalde verschillen statistisch significant zijn. Bij het interpreteren van de uitkomsten van de statistische analyses zijn we steeds uitgegaan van een significantieniveau van $p < 0,05$. Wanneer een verschil als significant wordt aangemerkt, betekent dit dat de kans dat dit verschil op toeval berust, kleiner is dan 5%. Of een bepaald verschil significant is, is mede afhankelijk van de steekproefgrootte ofwel van het aantal respondenten dat bij het onderzoek kon worden betrokken. Hierdoor is het mogelijk dat bestaande verschillen niet aangetoond kunnen worden, omdat er gewoonweg te weinig respondenten voorhanden waren.

3.6.2 Schaalconstructie

De vragenlijsten die de respondenten voor de diverse deelprojecten hebben ingevuld bevatten een aantal vragen waarin gevraagd wordt de mening te geven over een aantal stellingen. Zo bevat de vraag over de verkeersopvoeding bij het project 'JONGleren in het verkeer' een 14-tal stellingen over de manier waarop ouders/ verzorgers hun kinderen voorbereiden op een zelfstandige deelname aan het verkeer. Het is erg onoverzichtelijk als per stelling gekeken wordt naar eventuele verschillen tussen voor- en nameting bij experimentele en controle groep. Het is daarom gebruikelijk om via schaalconstructie te zoeken naar items c.q. stellingen die bij elkaar horen en in feite eenzelfde onderliggend construct meten en vervolgens de resultaten aan de hand van deze constructen te rapporteren.

4 BRABANT VEILIG VOORLICHTINGSTEAM

4.1 Doelstelling, inhoud en opzet

Algemene doelstelling en inhoud van het project

Doel van het project 'Brabant Veilig Voorlichtingsteam' is het op een positieve manier onder de aandacht brengen van een aantal belangrijke verkeersveiligheidsonderwerpen. Hierbij ligt de nadruk op het direct in contact treden met inwoners van Noord-Brabant en door middel van een kort gesprek duidelijke voorlichting te verstrekken. De inzet van het BVV-team is gekoppeld aan een aantal grote publieksevenementen. Voor de onderwerpen wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de onderwerpen van de campagnekalender verkeersveiligheid 2009¹¹. Via het BVV-team zijn in 2009 de volgende drie onderwerpen onder de aandacht van het Brabantse publiek gebracht:

- rijsnelheden (campagne 'Rij met je hart')
- rijden onder invloed ('BOB campagne')
- gebruik fietsverlichting ('Fietsverlichtingscampagne')

Concreet leerdoel

Het Brabantse publiek heeft na het gesprek met het Brabant Veilig Voorlichtingsteam meer aandacht voor verkeersveiligheid over het algemeen en de gepromote verkeersveiligheidsthema's in het bijzonder.

Uitvoering van het BVV-project

Het BVV-team is op een 20-tal manifestaties actief geweest. Op die manifestaties is bij ruim 4.000 personen een korte enquête afgenomen. Van de benaderde personen heeft ongeveer een kwart hun e-mail adres opgegeven. Deze groep heeft via internet een uitgebreide vragenlijst toegestuurd gekregen. De resultaten van deze vragenlijst worden in dit hoofdstuk beschreven.

4.2 Resultaten

4.2.1 Beschrijving onderzoeksgroep

In totaal zijn per e-mail 985 personen met een vragenlijst benaderd. Ruim 18% (179 respondenten) heeft de vragenlijst ingevuld. Echter slechts 59% van de benaderde personen (n = 105) zegt een van de manifestaties bezocht te hebben en daar door het BVV-team te zijn aangesproken. De overige 41% (n = 74) heeft de vragenlijst wel in gevuld, maar heeft blijkbaar niet een van de manifestaties bezocht c.q. is niet door het BVV-team benaderd. Waarschijnlijk wordt een belangrijk deel van de benaderde e-mail adressen binnen een gezin door meerdere personen gebruikt. Dat verklaart dat een deel van de vragenlijsten is ingevuld door personen die aangeven niet op een van de manifestaties te zijn geweest c.q. niet door het BVV-team te zijn aangesproken. De gegevens worden voor deze groep apart gepresenteerd. In feite kan deze groep als een controlegroep worden beschouwd.

Afgezien van de leeftijd zijn er geen verschillen tussen beide groepen respondenten. De respondenten in de groep die wel door het BVV-team is benaderd zijn gemiddeld jonger (41,6 jaar) dan die in de groep die niet is benaderd (46,8 jaar; zie tabel 4.1).

¹¹ De activiteiten van het BVV-team worden uitgevoerd door het bureau BOOST.

4.2.2 Oordeel over benadering door het BVV-team

Een grote meerderheid van de personen die met het BVV-team te maken heeft gehad (86%) vond het een (erg) prettig gesprek. Ruim twee derde (69%) vond het gesprek (erg) zinvol. Over het informatieve karakter is men wat minder positief: ongeveer de helft van de respondenten (54%) vond het gesprek (erg) informatief.

Veruit de meeste respondenten (70%) zijn door het BVV-team benaderd in het kader van het thema 'rijden onder invloed/ BOB-campagne', gevolgd door the thema 'rijdsnelheid/ agressief rijgedrag' (18%) en het thema 'fietsverlichting' (6%). De rest van de respondenten weet niet meer over welk thema zij zijn benaderd (6%).

Voor alle hierna te rapporteren onderwerpen is steeds gekeken of er verschillen zijn naar het thema waarover men is benaderd. Zo zou men kunnen verwachten, dat de respondenten die op het thema rijdsnelheid zijn aangesproken positievere uitkomsten op dit onderdeel laten zien. Er is echter geen invloed van dit thema of de andere thema's terug te vinden.

4.2.3 Rijdsnelheid

Resultaten enquête BVV-team

Bij de benadering op de manifestaties is door het BVV-team een korte vragenlijst afgenomen. Er zijn vragen gesteld over:

- de kennis over de reactiesnelheid en de stopafstand
- het snelheidsgedrag

Van de ondervraagden weet 60% dat de reactiesnelheid van een fit persoon ongeveer één seconde is, 59% weet wat de term stopafstand inhoudt en 26% weet wat de stopafstand is van een gemiddelde auto bij een snelheid van 30 km/ uur (zie tabel 4.2).

Het BVV-team heeft aan de respondenten gevraagd of ze wel eens in de onderstaande situaties terecht komen (tussen haakjes is vermeld het percentage dat (zeer) vaak in de betreffende situatie terecht komt; zie tabel 4.3):

- binnen de bebouwde kom harder rijden dan de maximumsnelheid (14%)
- bij een verkeerslicht zo snel mogelijk optrekken om sneller te zijn dan de auto naast u (11%)
- zo dicht achter de auto voor u rijden, dat u niet meer op tijd kunt stoppen (6%)
- een kruispunt oversteken, hoewel u weet dat het verkeerslicht al rood is gesprongen (4%)
- op een snelweg harder rijden dan de maximumsnelheid (25%)

Tot slot is door het BVV-team een vraag gesteld over de voorkeurssnelheid op de onderstaande wegtypen (tussen haakjes is vermeld het percentage dat zich aan de maximumsnelheid houdt; zie tabel 4.4):

- Hoe hard rijdt u bij goede omstandigheden op wegen met een maximumsnelheid van 120 km/ uur? (37%)
- Hoe hard rijdt u bij goede omstandigheden op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/ uur? (40%)
- Hoe hard rijdt u bij goede omstandigheden op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/ uur? (39%)

Resultaten internetenquête

Om een beeld te krijgen van de snelheid waarmee de respondenten op de Nederlandse wegen rijden is aan hen gevraagd aan te geven hoe hard zij rijden als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht en als zij geen andere auto's inhalen. De respondenten hebben deze vraag beantwoord voor de volgende acht wegtypen:

- autosnelweg met een limiet van 120 km/uur (ASW120);
- autosnelweg met een limiet van 100 km/uur (ASW100);
- autoweg met een limiet van 100 km/uur (AW100);
- doorgaande weg buiten stad of dorp met een limiet van 80 km/uur (BUB80);
- weg buiten stad of dorp in een gebied met veel bewoning met een limiet van 60 km/uur (BUB60);
- doorgaande weg binnen stad of dorp met een limiet van 50 km/uur (BIB50);
- weg in een woonwijk met een limiet van 30 km/uur (BIB30);
- op een (woon)erf met een limiet van 15 km/uur (WE15).

De twee groepen verschillen alleen in gerapporteerde rijsnelheid op provinciale wegen (BUB80) en in 60 km/ uur gebieden (BUB60). De groep die zegt **niet** benaderd te zijn door het BVV-team rapporteert op deze wegtypen iets lagere rijsnelheden (zie tabel 4.5).

Wat betreft de motieven om niet of juist wel harder te rijden dan is toegestaan op autosnelwegen is tussen de groepen slechts één significant verschil te constateren. Voor de groep die niet benaderd is door het BVV-team is de reden 'Omdat ik me aanpas aan het andere verkeer' minder vaak een reden om harder te rijden dan is toegestaan (zie tabel 4.6 en tabel 4.7).

4.2.4 Rijden onder invloed

Resultaten enquête BVV-team

Bij de benadering op de manifestaties zijn door het BVV-team vragen gesteld over:

- de betekenis van de BOB
- wanneer afspraken worden gemaakt over wie de BOB is
- hoeveel glazen men drinkt als men wel of niet de BOB is

Een grote meerderheid van de ondervraagden (96%) kent de betekenis van de BOB (zie tabel 4.8). Afspraken over wie de BOB is, maakt men meestal pas bij aankomst op de plaats waar men gaat drinken (87%). Van de respondenten maakt 7% de afspraak van tevoren en nog eens 7% in de auto (zie tabel 4.9).

Ook is gevraagd hoeveel glazen alcohol men drinkt in de onderstaande omstandigheden (tussen haakjes staat vermeld het percentage dat 2 glazen of minder heeft geantwoord; zie tabel 4.10):

- Hoeveel glazen vindt u dat de BOB mag drinken op een avond? (87%)
- Hoeveel glazen vindt u verantwoord als u nog moet rijden? (86%)
- Hoeveel drinkt u zelf als u nog moet rijden? (81%)

Resultaten internetenquête

Wat betreft het aantal glazen men zegt te drinken als men nog moet autorijden, zijn er geen verschillen tussen beide groepen. Als we de personen die aangeven wel eens '3 glazen of meer' te drinken beschouwen als personen die wel eens met een alcoholpercentage boven de toegestane grens van 0,5 promille autorijden, geeft ongeveer 1 op de 10 ondervraagden in beide groepen aan wel eens onder invloed te rijden (zie tabel 4.11).

Een grote meerderheid van de ondervraagden maakt afspraken over wie er de BOB is (84,2% respectievelijk 89,4%). De afspraken worden meestal gemaakt voordat men op weg gaat (68,8% respectievelijk 76,3%). Bijna alle ondervraagden zijn zelf wel eens de BOB geweest (95,0% respectievelijk 98,3%). De meeste personen die BOB zijn, drinken helemaal geen alcohol (63,2% respectievelijk 58,6%). Slechts een enkele BOB zegt 3 glazen of meer te drinken (3,9% respectievelijk 1,7%; zie tabel 4.12).

4.2.5 Gebruik fietsverlichting

Resultaten enquête BVV-team

Bij de benadering op de manifestaties zijn door het BVV-team vragen gesteld over:

- de bekendheid met de slogan van de fietsverlichtingscampagne en met de boodschap van de campagne
- mate waarin men gebruik maakt van de fietsverlichting, welk type verlichting men gebruikt en waarom men al dan niet fietsverlichting gebruikt

Van de ondervraagden kent 54% de slogan van de campagne en 84% is op de hoogte van de boodschap van de campagne (zie tabel 4.13). Op wegen binnen de bebouwde kom voert 81% van de ondervraagden (bijna) altijd fietsverlichting, op wegen buiten de bebouwde kom is dat 84% (zie tabel 4.15). Men gebruikt meestal vaste verlichting (67%), gevolgd door losse lampjes op de fiets (26%) en losse lampjes op het lichaam (7%; zie tabel 4.16). De belangrijkste reden om fietsverlichting te gebruiken is de veiligheid (genoemd door 44%). Verplichting, kans op een bekeuring en beter zicht scoren elk 16% (zie tabel 4.17). De belangrijkste redenen om geen verlichting te gebruiken zijn kapotte verlichting (33%) en geen verlichting aanwezig op de fiets (28%; zie tabel 4.18).

Resultaten internetenquête

Veruit de meeste respondenten maken wel eens gebruik van de fiets (95% respectievelijk 90%). De percentages fietsers die binnen de bebouwde kom (bijna) altijd de fietsverlichting gebruiken bedragen 92,4% (wel BVV-team) respectievelijk 91,1% (geen BVV-team). De percentages liggen buiten de bebouwde kom met 98,1% en 94,0% nog iets hoger. De verschillen tussen beide groepen zijn niet significant (zie tabel 4.19).

Meestal gebruiken de respondenten de vaste voor- en achterverlichting van de fiets (81,5% respectievelijk 93,8%). Losse lampjes die op de fiets worden geklemd worden door 17,4% respectievelijk 6,2% gebruikt. Losse lampjes die men aan het lichaam of bijvoorbeeld op een rugzak bevestigd worden bijna nooit gebruikt. De verschillen tussen beide groepen zijn significant: de groep die met het BVV-team in contact is geweest, maakt iets minder vaak gebruik van de 'vaste' fietsverlichting (zie tabel 4.20).

De twee groepen verschillen niet in de motieven om **wel** of **geen** fietsverlichting te voeren (zie tabel 4.21 en tabel 4.22). Overigens is de reden om geen fietsverlichting te voeren over het algemeen een defect aan de dynamo of aan de verlichting zelf (lampje stuk, kabel stuk e.d.). Wat betreft de motieven om wel fietsverlichting te voeren verschillen de groepen op de motieven 'vanwege de kans op een bekeuring' (12,4% respectievelijk 26,9%) en 'ik kan dan beter de weg overzien' (45,7% respectievelijk 31,3%).

4.2.6 Gebruik autogordels

Resultaten internetenquête

Het gerapporteerde gebruik van autogordels ligt in beide groepen op een hoog niveau (ruim boven de 90%; zie tabel 4.23). Het gebruik van gordels achterin de auto blijft daarbij wat achter (circa 75% binnen de bebouwde kom en 80% buiten de bebouwde kom).

Ook de percentages voor de noodzaak van het dragen van de autogordel liggen op een hoog niveau. Men vindt het dragen van gordels voorin de auto belangrijker (boven 90%) dan achterin de auto (circa 75%; zie tabel 4.24).

4.2.7 Gevaarlijk rijgedrag

Resultaten internetenquête

Wat betreft de wijze waarop respondenten reageren op gevaarlijk rijgedrag van andere weggebruikers verschillen de groepen alleen op de reactie 'ik word boos en laat dat de ander duidelijk merken' (zie tabel 4.25). De groep die wel door het BVV-team is benaderd, scoort hier duidelijk hoger op (19,2%) dan de groep die niet door het BVV-team is benaderd (7,0%).

Wat betreft de wijze waarop de respondenten reageren op het overtreden van de verkeersregels door andere weggebruikers (zonder dat het verkeer duidelijk in gevaar wordt gebracht) zijn er geen verschillen tussen de beide groepen te constateren (zie tabel 4.26).

4.3 Samenvattend

4.3.1 Conclusies

Door het BVV-team zijn op verschillende manifestaties ruim 4.000 personen benaderd. Daarmee is een grote groep burgers persoonlijk aangesproken op een drietal belangrijke verkeersveiligheidsthema's.

Vanwege het ontbreken van een voormeting is het moeilijk om uitspraken te doen over het effect van de activiteiten van het Brabant Veilig Voorlichtingsteam op het verkeersgedrag van respondenten. Een substantiële groep respondenten heeft de vragenlijst ingevuld, terwijl zij naar hun zeggen niet met het BVV-team te maken hebben gehad. Daarom kan in het onderzoek alsnog worden gewerkt met een controlegroep.

Over het algemeen zijn er echter geen verschillen te constateren tussen de beide groepen EMMV-respondenten. Waar wel verschillen te constateren zijn tussen de beide EMMV-groepen (bijvoorbeeld de rijsnelheid op 80 km/ uur wegen en 60 km/ uur wegen, zie paragraaf 4.2.3), pakken zij iets gunstiger uit voor de groep die zegt niet door het BVV-team benaderd te zijn.

Er gaat geen effect uit van het specifieke thema waarover respondenten zijn benaderd. Respondenten die over het onderwerp rijden onder invloed zijn benaderd hebben bijvoorbeeld niet een positievere houding tegenover rijden onder invloed dan respondenten die over een ander thema zijn benaderd.

De respondenten die met het BVV-team te maken hebben gehad zijn positief over de benadering door het team. Een grote meerderheid vond het een (erg) prettig gesprek (86%). Ruim twee derde van de

respondenten (69%) vond het gesprek (erg) zinvol. Over het informatieve karakter van het gesprek is men wat minder positief: ongeveer de helft van de respondenten (54%) vond het gesprek (erg) informatief.

We hebben echter geen bewijs gevonden, dat deze positieve ervaring met het BVV-team zich vertaalt in effecten op het gedrag van de benaderde respondenten. Met andere woorden er is geen evidentie gevonden dat het leerdoel voor het BVV-project (zie paragraaf 4.1) is gerealiseerd. Op basis van de hier gerapporteerde gegevens kunnen we niet stellen, dat het Brabantse publiek na het gesprek met het Brabant Veilig Voorlichtingsteam meer aandacht heeft voor verkeersveiligheid in het algemeen en de gepromote verkeersveiligheidsthema's in het bijzonder.

4.3.2 Aanbevelingen

- Hoewel het publiek positief is over de benadering door het BVV-team, is van deze persoonlijke benadering geen effect op het gedrag van de benaderde personen terug te vinden. Waarschijnlijk is het contact daarvoor te vluchtig en te weinig intensief. In dit licht zou moeten worden gezien of men wil vasthouden aan de inzet van het BVV-team als maatregel om het gedrag van de Brabantse burger te beïnvloeden.
- Wel is het BVV-team er in geslaagd een substantiële groep Brabantse burgers persoonlijk aan te spreken over een aantal belangrijke verkeersveiligheidsthema's. Dat is een manier om verkeersveiligheid op de agenda te zetten en om publiciteit te genereren rondom verkeersveiligheid. Als dat een belangrijke doelstelling blijft, verdient het aanbeveling de activiteiten van het BVV-team te continueren. In dat geval zou men de doelen van het BVV-team echter veel meer moeten formuleren in termen van aantal manifestaties waarop BVV-team actief is en aantal personen dat door BVV-team aangesproken is.
- Gezien de reacties van de respondenten kan het informatieve karakter van de gesprekken nog worden verbeterd. Het verdient daarom aanbeveling te onderzoeken hoe de gesprekken informatiever kunnen worden gemaakt.

5 PROEFTUIN VOORTGEZET ONDERWIJS

5.1 Doelstelling, inhoud en opzet

Algemene doelstelling en inhoud van het project

Algemene doelstelling van het project 'Proeftuin Voortgezet Onderwijs' is het terugdringen van verkeersslachtoffers onder de doelgroep van 12 tot 16 jaar. De geselecteerde pilotscholen ontvangen een klantgericht aanbod van concrete en zorgvuldig geselecteerde verkeerseducatieve projectmodules. Op dit moment zijn de volgende modules gedefinieerd:

- School-thuis routes
- Rijden in groepen
- First aid
- Gedrag/ kennis jonge weggebruiker
- Alcohol en drugs
- Mobiliteit en openbaar vervoer
- Bromfiets

Voor elke module zijn door de adviesgroep VO verplichte leerdoelen geformuleerd. Tevens zijn per deelproject enkele lessuggesties beschreven. De leerdoelen zijn zoveel mogelijk geformuleerd in termen van gewenst gedrag. De scholen zijn vrij in de keuze van de specifieke verkeerseducatieve producten of projecten die zij willen inzetten om de leerdoelen te bereiken.

Van de bovenstaande zeven modules zijn er drie geselecteerd voor de effectmeting, namelijk: de school-thuis routes, gedrag/ kennis jonge weggebruiker en bromfiets. Bij elk van deze drie modules staat meting van de verplichte leerdoelen centraal.

Leerdoelen Module 'School-thuis routes'

Verplichte leerdoelen:

- E. Leerlingen kennen de inhoud en het belang van de verkeersregels en verkeersborden.
- F. Leerlingen analyseren in de praktijk gevaarlijke locaties en situaties.
- G. Leerlingen beschrijven oplossingsrichtingen die gevaarlijke locaties en situaties veiliger kunnen maken.
- H. Leerlingen kunnen benoemen welk gedrag bijdraagt aan verkeersveilige en -onveilige situaties.

Leerdoelen Module 'Gedrag/ kennis jonge weggebruiker'

Verplichte leerdoelen:

- E. Leerlingen kennen de inhoud en het belang van de verkeersregels en verkeersborden.
- F. Leerlingen kunnen de snelheid en de remweg van gemotoriseerd verkeer juist inschatten.
- G. Leerlingen weten wat de risico's zijn in het verkeer en kunnen benoemen welke gedragingen deze risico's veroorzaken.
- H. Leerlingen kunnen uitleggen waarom zij wel of niet mee willen rijden met iemand die zich niet aan de verkeersregels houdt.

Leerdoelen Module 'Bromfiets'

Verplichte leerdoelen:

- G. Leerlingen kennen de inhoud en het belang van verkeersregels en verkeersborden die gelden voor de bromfiets.
- H. Leerlingen kunnen de kwetsbaarheid van de bromfietser beschrijven.
- I. Leerlingen kunnen voorbeelden geven van veilig en risicovol brommergedrag.
- J. Leerlingen kunnen beargumenteren waarom helm gebruik veilig is en hoe je een helm veilig draagt.
- K. Leerlingen kunnen de effecten van hogere snelheden van de brommer/scooter op de remweg benoemen.
- L. Leerlingen kunnen uitleggen waarom zij wel of niet willen meerijden met iemand die zich niet aan de verkeersregels houdt (bijvoorbeeld rijden zonder helm of op een opgevoerde brommer).

Uitvoering van de projecten

Voor het project 'Proeftuin VO' kon in grote lijnen het in paragraaf beschreven onderzoeksdesign worden gevolgd. Echter alleen voor de module 'school-thuis route' kon gewerkt worden met een voor- en nameting bij een experimentele en een controle groep. Voor de modules 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker' en 'bromfiets' was het uiteindelijk niet mogelijk een controle groep samen te stellen.

Dit had te maken met het feit, dat de uitvoering van de VO-projecten niet steeds even soepel verlopen is. Soms zijn projecten maar gedeeltelijk uitgevoerd en soms in het geheel niet. Ook hielden scholen zich niet altijd aan de afgesproken planning en werden projecten in de tijd verschoven. Dit betekende dat sommige projecten tot in het begin van 2010 doorliepen, terwijl gepland was om alles voor eind 2009 te hebben afgerond.

Wat betreft de module 'schoolthuis routes' konden ruim voldoende scholen in de experimentele groep worden benaderd (13 scholen). Voor de controlegroep was, ondanks het vele overleg met potentiële controlescholen, uiteindelijk slechts één school bereid mee te werken aan de effectmeting.

De module 'bromfiets' is door veel scholen verplaatst naar het voorjaar van 2010. Bij de dataverzameling is veel misgegaan. Één school was vergeten de voormeting in te vullen. Een andere school had een verkeerde planning doorgegeven zodat hier de voormeting ook niet kon worden afgenomen. Uiteindelijk kon voor de evaluatie slechts over de gegevens van één experimentele school worden beschikt. In deze school hebben vijf klassen aan het onderzoek meegedaan. Het is niet gelukt een controleschool bij de evaluatie te betrekken. Één school had aanvankelijk toegezegd te willen fungeren als controleschool, maar de toegezonden vragenlijsten zijn nooit ingevuld en geretourneerd.

Ook voor het project 'kennis/ gedrag jonge weggebruikers' verliep de werving van scholen moeizaam: er waren veel verschuivingen in de plannings en de bereidheid om aan het onderzoek mee te werken was erg gering. Uiteindelijk zijn twee experimentele scholen bereid gevonden om aan het onderzoek mee te doen. Ook hier had één school aanvankelijk toegezegd te willen fungeren als controleschool, maar de toegezonden vragenlijsten zijn nooit ingevuld en geretourneerd.

5.2 Resultaten module ‘school-thuis routes’

5.2.1 Beschrijving onderzoeksgroep

Bij de evaluatie van de module ‘school-thuis routes’ konden zowel een experimentele groep als een controlegroep worden betrokken. Het was echter moeizaam om de controlegroep goed te vullen. In de experimentele groep hebben in totaal 139 leerlingen de vragenlijst van de voormeting én die van de nameting ingevuld, in de controlegroep gaat het om 67 leerlingen (zie tabel 5.2.1).

5.2.2 Kennis van de verkeersregels

De leerlingen is een 12-tal gedragingen voorgelegd. Sommige gedragingen zijn bij wet verboden, andere gedragingen zijn niet verboden. Aan de leerlingen is gevraagd aan te geven welke gedragingen bij wet verboden zijn en welke niet. Het gaat om de onderstaande gedragingen:

Wettelijk verboden gedragingen:

- Met drieën naast elkaar fietsen.
- Met een boog om voetgangers heen rijden die een zebrapad oversteken.
- Zonder brandend voor – en achterlicht in het donker fietsen.
- Door rood licht fietsen als het rustig is op de weg.
- Op de stoep fietsen.
- Afslaan zonder je hand uit te steken.
- Aan de linkerkant van de weg fietsen.

Wettelijk toegestane gedragingen:

- Mobiel bellen op de fiets.
- Fietsen als het glad is.
- Tijdens het fietsen naar muziek luisteren.
- Met zware tassen aan het stuur fietsen.
- Met de fiets rechtsaf slaan wanneer het verkeerslicht op rood staat.

De bovenstaande items kunnen als één schaal beschouwd worden, die de kennis meet over welke gedragingen volgens de wet wel of niet zijn toegestaan. De schaal kan lopen van minimaal 0 (geen enkele gedraging is dan goed ingedeeld) tot maximaal 12 (alle gedragingen zijn dan goed ingedeeld).

Er is geen sprake van een significant effect van de module op de kennis met betrekking tot gedragingen die wel of niet zijn verboden (zie tabel 5.2.2).

5.2.3 Gedrag

Wettelijk verboden en wettelijk toegestane gedragingen

De in de voorgaande paragraaf beschreven gedragingen zijn nogmaals aan de leerlingen voorgelegd, nu met de vraag of de leerlingen het betreffende gedrag wel of niet zelf vertonen. Opnieuw is sprake van één cluster samenhangende gedragingen.

Er is geen sprake van een significant effect van de module op de mate waarin leerlingen wettelijk verboden en wettelijk toegestane gedragingen vertonen (zie tabel 5.2.3).

Keuze van de school-thuis route

Aan de leerlingen is gevraagd welke weg zij naar school zouden kiezen als zij de keuze hadden uit een veilige, maar saaie weg of een minder veilige maar leuke weg én uit een veilige weg die langer is of een minder veilige weg die korter is.

Er is geen sprake van een significant effect van de module op de mate waarin de leerlingen kiezen voor een veilige school-thuisroute (zie tabel 5.2.4).

5.2.4 Houding ten opzichte van verkeer en verkeersveiligheid

Attitude met betrekking tot verkeersregels

Aan de leerlingen is een 8-tal uitspraken voorgelegd over verkeersregels. De uitspraken kunnen worden verdeeld in twee samenhangende clusters. Het eerste cluster heeft te maken met persoonlijke vrijheid bij het toepassen van regels en bevat de volgende stellingen:

- Ik moet zelf kunnen kiezen of ik me aan de verkeersregels houdt of niet.
- Als niemand er last van heeft, mag ik best de verkeersregels overtreden.
- Ik vind de meeste verkeersregels niet echt nodig.

De module heeft een klein, maar significant effect op de mate waarin leerlingen waarde hechten aan persoonlijke vrijheid bij het toepassen van de verkeersregels. De experimentele groep vindt na de module dat men zich meer aan de regels behoort te houden. In de controle groep is juist sprake van een afname (zie tabel 5.2.5).

Het tweede cluster heeft te maken het nut van verkeersregels en bevat de volgende stellingen:

- Ik vind het goed dat er verkeersregels zijn.
- Ik ken de verkeersregels goed.
- Verkeersregels zijn er om het verkeer voor anderen veiliger te maken.
- Verkeersregels zijn er om het verkeer voor mijzelf veiliger te maken.
- Ik vind het goed dat er op school aandacht wordt besteed aan veilig gedrag in het verkeer.

De module heeft geen effect op de mening over het nut van verkeersregels (zie tabel 5.2.6).

Mening over maatregelen om het verkeer veiliger te maken

Alle leerlingen is gevraagd aan te geven wat zij vinden van een 11-tal maatregelen om het verkeer veiliger te maken. De 11 items vormen een betrouwbare schaal. De volgende maatregelen zijn aan de leerlingen voorgelegd:

- De politie meer laten controleren of mensen zich veilig gedragen én overtreeders meer bekeuren.
- De weg veiliger maken (bijvoorbeeld een fietspad aanleggen).
- De omgeving van de weg veiliger maken (bijvoorbeeld betere straatverlichting aanbrengen).
- Via TV, radio of internet voorlichting geven over de regels en risico's in het verkeer.
- Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers.
- Geen gevaarlijke dingen doen, ook al vinden je vrienden dat je het wel moet doen.
- De maximumsnelheid voor auto's verlagen.
- Zelf beter opletten en voorzichtiger zijn.
- Door het geven van onderwijs ervoor zorgen dat iedereen de verkeersregels kent.
- Geen gevaarlijke dingen doen, ook al geeft het een kick.
- Hogere boetes geven voor overtredingen in het verkeer.

De module heeft geen effect op de mening over maatregelen om het verkeer veiliger te maken (zie tabel 5.2.7).

5.2.5 Risico

Risicoperceptie

Aan de leerlingen is een aantal risicovolle situaties in het verkeer voorgelegd. Bij elke situatie moesten zij op een 3-puntsschaal aangeven of zij de situatie gevaarlijk vonden (1 = nauwelijks gevaarlijk, 2 = beetje gevaarlijk, 3 = erg gevaarlijk). De 12 items blijken een betrouwbare schaal te vormen.

Het ging om de onderstaande situaties:

- Op een drukke weg linksaf slaan zonder goed achterom te kijken.
- Naast een vrachtwagen fietsen die rechtsaf gaat slaan.
- Op een rustige weg fietsen met één hand aan het stuur.
- Mobiel bellen op de fiets.
- Op een rustige weg linksaf slaan zonder goed achterom te kijken.
- Buiten de stad met z'n drieën naast elkaar fietsen op een weg waar ook auto's mogen rijden.
- Tijdens het fietsen naar muziek luisteren.
- Niet je hand uitsteken als je op een drukke weg linksaf slaat.
- Met zware tassen aan het stuur fietsen.
- Doorrijden zonder uit te kijken omdat je toch voorrang hebt.
- Op een drukke weg oversteken op een plek waar dat eigenlijk niet mag.
- Een bocht afsnijden op een drukke weg in de stad.
- Door rood licht fietsen als er op de kruisende weg geen verkeer is.

De module heeft geen effect op de mate waarin leerlingen verkeerssituaties gevaarlijk vinden (zie tabel 5.2.8).

Risicoacceptatie

Aan de leerlingen is gevraagd aan te geven of ze bepaalde gevaarlijke gedragingen wel of niet zelf doen.

De volgende vier gedragingen blijken een samenhangende schaal te vormen:

- Als ik groen licht heb rijd ik gewoon door, ook al nadert er een auto met hoge snelheid.
- Als een oud iemand op een zebrapad heel langzaam oversteeft, rijd ik er gewoon voor langs.
- Aan de linkerkant van de weg fietsen.
- Met de fiets rechtsaf slaan wanneer het verkeerslicht op rood staat.

De module heeft een duidelijk significant effect op de mate waarin leerlingen zeggen gevaarlijk gedrag te vertonen (zie tabel 5.2.9). De leerlingen in de experimentele groep zeggen na het volgen van de module minder vaak gevaarlijk gedrag te vertonen.

Anticiperen op risico's

Ook is aan de leerlingen gevraagd in hoeverre ze anticiperen op mogelijk gevaar. Er is sprake van een redelijk betrouwbare schaal. Het betreft de volgende drie situaties:

- Als ik langs spelende kinderen kom, let ik extra goed op.
- Ik houd er rekening mee, dat vrachtautochauffeurs mij minder goed kunnen zien.
- Op een rotonde hou ik het verkeer om mij heen goed in de gaten.

De module heeft geen effect op de mate waarin leerlingen anticiperen op mogelijk gevaar (zie tabel 5.2.10).

Inzicht in persoonlijke risico's

Als laatste onderdeel van het risicogedrag is aan de leerlingen gevraagd in hoeverre zij inzicht hebben in persoonlijke risico's. De items vormen een factor en er is sprake van een betrouwbare schaal. Het gaat om de volgende situaties:

- Als ik veel aan mijn hoofd heb, kijk ik minder goed uit in het verkeer.
- Als ik haast heb, ben ik minder voorzichtig in het verkeer.
- Als ik ergens snel wil zijn, neem ik meer risico.
- Als ik met vrienden en vriendinnen aan het fietsen ben, maak ik gemakkelijker een overtreding.
- Als ik goed uitgerust ben, let ik beter op in het verkeer.
- Als ik boos ben, houd ik minder rekening met het andere verkeer.

De module heeft geen effect op het inzicht in persoonlijke risicofactoren (zie tabel 5.2.11).

5.2.6 Waardering voor de module 'school-thuis routes'

In tabel 5.2.12 zijn de resultaten terug te vinden van de vraagstelling over hoe de lessen van de module 'school-thuis routes' door de leerlingen van de experimentele groep zijn ervaren.

De inhoud van de lessen sluit goed aan bij het niveau van de leerlingen: slechts 4% zegt de inhoud (erg) moeilijk te vinden. Over de uitdaging van de lessen zijn de leerlingen niet uitgesproken enthousiast. Slechts ongeveer een vijfde van de leerlingen (21%) vond het (erg) leuk om de lessen te volgen, ongeveer de helft (49%) zegt de lessen (erg) saai te vinden en slechts ongeveer één achtste deel (13%) zegt (veel) nieuwe dingen geleerd te hebben.

Over de actieve rol van de leerlingen in de lessen is het beeld wat wisselend. Enerzijds zegt ruim de helft (57%) dat men de eigen mening heeft kunnen geven. Ook geeft ongeveer één derde (29%) aan dat men niet uitsluitend hoefde te luisteren. Anderzijds is de actieve rol van de leerlingen in de lessen beperkt: er is relatief weinig gediscussieerd (25% zegt dat er is gediscussieerd in de klas) en er was volgens een derde van de leerlingen (33%) ruimte voor een actieve rol. Wel was men iets positiever over de mogelijkheid om eigen oplossingen in te brengen (37%).

5.2.7 Samenvattend**Conclusies**

Op slechts twee punten is een effect van de module 'school-thuis routes' te constateren. De leerlingen in de experimentele groep zeggen na het volgen van de module het belangrijker te vinden de verkeersregels op te volgen en tevens zeggen zij minder vaak gevaarlijk gedrag te vertonen.

De inhoud van de lessen sluit goed aan op het niveau van de leerlingen. Maar over de uitdaging van de lessen zijn de leerlingen niet uitgesproken enthousiast. Slechts ongeveer een vijfde van de leerlingen vond het leuk om de lessen te volgen, ongeveer de helft vond de lessen saai en slechts weinig leerlingen zeggen nieuwe dingen geleerd te hebben.

Aanbevelingen

- Het verdient aanbeveling kritisch te kijken naar de opzet en de inhoud van de lessen. Gezien de opmerkingen van de leerlingen is het materiaal te weinig uitdagend. Het verdient aanbeveling na te gaan wat de oorzaak is van deze tegenvallende waardering. Op basis van dit onderzoek is niet na te gaan of de oorzaak bij de inhoud van de lessen zelf ligt of bij de manier waarop de lessen zijn gegeven.

5.3 Resultaten module ‘gedrag/ kennis jonge weggebruiker’**5.3.1 Beschrijving onderzoeksgroep**

Bij het onderzoek van de module ‘gedrag/ kennis jonge weggebruiker’ kon alleen een experimentele groep worden betrokken. In totaal hebben 199 leerlingen zowel de vragenlijst van de voormeting als die van de nameting ingevuld. In de groep zitten ongeveer evenveel meisjes (53%) als jongens (47%). Het zijn allemaal leerlingen in de brugklas van het voortgezet onderwijs. Van de leerlingen zit 43% op het VMBO Beroepsgerichte leerlijn, 16% op het VMBO Theoriegerichte leerlijn, 28% op het HAVO en 13% op het VWO.

5.3.2 Kennis***Kennis over verkeersregels***

Aan de leerlingen is een 10-tal gedragingen van fietsers voorgelegd. Sommige gedragingen zijn bij wet verboden, andere gedragingen zijn niet verboden. Aan de leerlingen is gevraagd aan te geven welke gedragingen bij wet verboden zijn en welke niet. Het gaat om de onderstaande gedragingen:

Wettelijk verboden gedragingen:

- Met drieën naast elkaar fietsen.
- Met een boog om voetgangers heen rijden die een zebrapad oversteken.
- Zonder brandend voor – en achterlicht in het donker fietsen .
- Door rood licht fietsen als het rustig is op de weg.
- Op de stoep fietsen.
- Afslaan zonder je hand uit te steken.
- Aan de linkerkant van de weg fietsen.

Wettelijk toegestane gedragingen:

- Een ander voor laten gaan, terwijl je eigenlijk voorrang zou moeten krijgen.
- Voetgangers laten oversteken, ook al heb je voorrang.
- Met de fiets rechtsaf slaan wanneer het verkeerslicht op rood staat.

De bovenstaande items kunnen als één schaal beschouwd worden die de kennis meet over welke gedragingen volgens de wet wel of niet zijn toegestaan. Het volgen van de module blijkt geen invloed te hebben op de kennis over wat wettelijk wel of niet is toegestaan. Het aantal gedragingen dat de leerlingen goed weten in te delen bedraagt in de voormeting 7,2 van de 10 en in de nameting 7,4 van de 10.

Kennis over remweg en stopafstand

Een belangrijk onderwerp binnen de module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker' is de stopafstand en de remweg van de auto en welke factoren daarop van invloed zijn. Door middel van een drietal vragen is de kennis met betrekking tot de remweg en de stopafstand van de auto geïnventariseerd. Ook hier blijkt de kennis over de remweg en de stopafstand niet te zijn veranderd. Zowel bij de voormeting (gemiddeld 1,2 vragen goed) als bij de nameting (eveneens gemiddeld 1,2 vragen goed) hebben de leerlingen slechts circa één op de drie vragen goed.

5.3.3 Algemene houding tegenover verkeersregels en verkeersveiligheid

Aan de leerlingen zijn 16 uitspraken voorgelegd over hun houding tegenover verkeersregels en hun opstelling in het verkeer. Op basis van factoranalyse kan een onderverdeling gemaakt worden in de onderstaande drie clusters van uitspraken.

Attitude met tot het opvolgen van verkeersregels

- Ik moet zelf kunnen kiezen of ik me aan de verkeersregels houdt of niet.
- Als niemand er last van heeft, mag ik best de verkeersregels overtreden.
- Ik vind de meeste verkeersregels niet nodig.
- Ik vind dat er strenger gecontroleerd moet worden of mensen zich aan de verkeersregels houden.

Attitude met betrekking tot het nut van verkeersregels

- Ik vind het goed dat er verkeersregels zijn.
- Ik ken de verkeersregels goed.
- Verkeersregels zijn er om het verkeer voor anderen veiliger te maken.
- Verkeersregels zijn er om het verkeer voor mijzelf veiliger te maken.
- Ik vind het goed dat er op school aandacht wordt besteed aan veilig gedrag in het verkeer.
- Ik weet wat de meeste verkeersborden betekenen.

Inzicht in persoonlijke risicofactoren

- Als ik veel aan mijn hoofd heb, kijk ik minder goed uit in het verkeer.
- Als ik haast heb, ben ik minder voorzichtig in het verkeer.
- Als ik ergens snel wil zijn, neem ik meer risico.
- Als ik met vrienden en vriendinnen aan het fietsen ben, maak ik gemakkelijker een overtreding.
- Als ik goed uitgerust ben, let ik beter op in het verkeer.
- Als ik boos ben, houd ik minder rekening met het andere verkeer.

Het volgen van de module heeft geen gevolgen voor de attitude met betrekking tot het opvolgen van verkeersregels (gemiddelde score op de voormeting 11,6 en op de nameting 11,8) en het inzicht in persoonlijke risicofactoren (zowel bij de voormeting als de nameting een gemiddelde score van 15,8). Wat betreft de attitude met betrekking tot het nut van regels is wel sprake van een weliswaar kleine maar significante verschuiving in de ongewenste richting. Bij de voormeting bedroeg de gemiddelde score op dit cluster 12,1 en bij de nameting 13,1. In dit geval duidt een hogere score op het minder onderschrijven van het nut van verkeersregels. De minder gunstige score op dit cluster heeft vooral te maken te hebben met de waardering van de stelling 'Ik vind het goed dat er op school aandacht wordt besteed aan veilig gedrag in het verkeer'. Bij de voormeting is 58% van de leerlingen het met deze stelling (helemaal) eens, bij de nameting is dit gedaald naar 47%.

5.3.4 Eigen gedrag in het verkeer

De in paragraaf 5.3.2 beschreven gedragingen zijn nogmaals aan de leerlingen voorgelegd, nu met de vraag of ze het gedrag ook daadwerkelijk in het verkeer vertonen. De leerlingen is gevraagd op een schaal van 1 (nooit) tot 4 (heel vaak) aan te geven of het gedrag wel of niet vertonen. Ook in dit geval is sprake van één samenhangend cluster met verkeersgedragingen op de fiets. Deze gedragschaal heeft een hoge betrouwbaarheid. De totaalscore loopt van minimaal 10 tot maximaal 40. Hoe hoger de score, hoe vaker de leerlingen het beschreven risicovolle gedrag vertonen.

Er is sprake van een klein, maar significant verschil tussen de voormeting (19,1) en de nameting (20,3). Dit duidt erop dat de leerlingen zeggen het risicovolle gedrag iets vaker te vertonen na het volgen van de module. Overigens betekenen de beide gemiddelden, dat de leerlingen aangeven de gedragingen af en toe te doen.

5.3.5 Aanspreken van anderen op onveilig gedrag

In de module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker' wordt ook ingegaan op het onveilige gedrag van andere weggebruikers en hoe je hen (zeker wanneer je met hen meerijdt) op dat gedrag kunt aanspreken. Over dit onderwerp is een 11-tal stellingen aan de leerlingen voorgelegd. Bij elke stelling is gevraagd aan te geven of zij er iets van zeggen (op een 5-punts schaal lopend van 1 (altijd) tot 5 (nooit)). De 11 voorgelegde stellingen vormen één schaal met een hoge betrouwbaarheid:

- Als de chauffeur de autogordel niet draagt.
- Als de passagiers de autogordel niet dragen.
- Als de chauffeur te hard rijdt.
- Als de chauffeur die beloofd heeft de BOB te zijn, toch alcohol drinkt.
- Als de chauffeur gevaarlijk rijdt.
- Als de passagiers de chauffeur opjutten om harder te rijden.
- Als de passagiers de chauffeur teveel afleiden.
- Als de chauffeur door een rood verkeerslicht rijdt.
- Als de chauffeur hard optrekt bij het weggrijden.
- Als de chauffeur niet goed oplet.
- Als de chauffeur drugs gebruikt.

De mate waarin de leerlingen zeggen iemand op onveilig gedrag aan te spreken is door het volgen van de module niet veranderd. Bij de voormeting is de gemiddelde score op de schaal 32,9, bij de nameting 33,7.

Aan de leerlingen is tevens gevraagd wat zij zouden doen, als ze met iemand mee kunnen rijden waarvan zij weten dat die zich niet aan de verkeersregels houdt. Ook hier is na het volgen van de module geen sprake van een verandering in de gegeven antwoorden.

5.3.6 Waardering voor de module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker'

In tabel 5.3.1 zijn de resultaten terug te vinden van de vraagstelling over hoe de lessen van de module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker' door de leerlingen zijn ervaren.

De inhoud van de lessen sluit over het algemeen goed aan bij het niveau van de leerlingen: slechts 10% zegt de inhoud (erg) moeilijk te vinden. Over de uitdaging van de lessen zijn de leerlingen niet erg positief.

Slechts ongeveer een vijfde van de leerlingen (22%) vond het (erg) leuk om de lessen te volgen, ongeveer de helft (49%) zegt de lessen (erg) saai te vinden en ongeveer één vijfde (21%) zegt (veel) nieuwe dingen geleerd te hebben.

Over de actieve rol van de leerlingen in de lessen is het beeld wat wisselend. Enerzijds zegt bijna twee derde van de leerlingen (62%) dat men de eigen mening heeft kunnen geven en ongeveer een derde (31%) dat men niet uitsluitend hoefde te luisteren. Anderzijds is de actieve rol van de leerlingen in de lessen beperkt: er is weinig gediscussieerd (21% zegt dat er is gediscussieerd). Tevens was er relatief weinig ruimte voor het bedenken van eigen oplossingen (34%) en voor een actieve rol van de leerlingen (30%).

5.3.7 Samenvattend

Conclusies

De lessen van de module 'gedrag/ kennis jonge weggebruiker' sluiten over het algemeen goed aan bij het niveau van de leerlingen. De leerlingen zeggen dat zij de lessen weinig uitdagend vinden. Slechts ongeveer een vijfde van hen vond het leuk om de lessen te volgen en ongeveer de helft vond de lessen saai. Ook zegt men weinig nieuwe dingen geleerd te hebben. Onduidelijk is of dit te wijten is aan de inhoud van de lessen of aan de wijze waarop de lessen zijn uitgevoerd.

De resultaten van de analyse van de vragenlijsten laten weinig verschillen zien tussen de voormeting en de nameting. Slechts in twee gevallen zijn er significante verschillen gevonden: wat betreft de attitude met betrekking tot het nut van verkeersregels en wat betreft de mate waarin men risicovol gedrag vertoont. In beide gevallen gaat het echter om verschuivingen in de ongewenste richting. De minder gunstige score op de attitude met betrekking tot het nut van verkeersregels heeft vooral te maken met het lager waarderen van de stelling "Ik vind het goed dat er op school aandacht wordt besteed aan veilig gedrag in het verkeer". Wat betreft het risicovolle gedrag geven de leerlingen aan na het volgen van de module de voorgelegde gedragingen iets vaker te vertonen.

Met andere woorden de module leidt niet tot het gewenste effect op de kennis, de attitude en het gedrag van de leerlingen. In twee opzichten is zelfs sprake van een klein ongewenst effect.

Aanbevelingen

- Het verdient aanbeveling na te gaan wat de oorzaak is van de tegenvallende waardering van de leerlingen voor de lessen van de module. Op basis van dit onderzoek is niet na te gaan of de oorzaak bij de inhoud van de lessen zelf ligt of bij de manier waarop de lessen zijn gegeven.

5.4 Resultaten module 'bromfiets'

5.4.1 Beschrijving onderzoeksgroep

Bij het onderzoek van de module 'bromfiets' kon alleen een experimentele groep worden betrokken. In totaal hebben 64 leerlingen zowel de vragenlijst van de voormeting als die van de nameting ingevuld. In de groep zitten ongeveer evenveel meisjes (53%) als jongens (47%). Het zijn allemaal leerlingen van klas 3 van het VMBO, beroepsgerichte leerlijn. Slechts 2 van de 64 leerlingen zijn in het bezit van een bromfietscertificaat.

Een groot aantal vragen van de enquête is alleen gericht op leerlingen die gebruik maken van de bromfiets of de snorfiets. Deze vragen zijn dus maar door twee leerlingen ingevuld. Uiteraard is het niet zinvol om de resultaten voor deze twee leerlingen te presenteren. We rapporteren hier daarom alleen de resultaten van een tweetal algemene vragen die door iedereen zijn beantwoord én de resultaten van de vraag over wat de leerlingen in het algemeen vonden van de lessen van de module 'bromfiets'.

5.4.2 Algemene houding tegenover verkeersregels en verkeersveiligheid

Alle leerlingen hebben hun mening gegeven over een aantal algemene stellingen over de houding ten opzichte van verkeersregels en verkeersveiligheid. De 11 voorgelegde stellingen blijken één factor te vormen. Er is sprake van een betrouwbare schaal, die kan variëren tussen minimaal 11 tot maximaal 55. Hoe hoger de waarde hoe gunstiger de attitude van de betrokken respondenten is ten opzichte van verkeersregels en verkeersveiligheid. De schaal bestaat uit de onderstaande items:

- Ik moet zelf kunnen kiezen of ik me aan de regels houdt of niet.
- Als niemand er last van heeft, mag ik best de verkeersregels overtreden.
- De meeste verkeersregels zijn echt nodig.
- Ik vind het goed dat er op school aandacht wordt besteed aan veilig gedrag in het verkeer.
- Brom- en snorfietsers die zich altijd aan de regels houden, zijn cool.
- Als ik veel aan mijn hoofd heb, kijk ik minder goed uit in het verkeer.
- Als ik haast heb, ben ik minder voorzichtig in het verkeer.
- Ik doe nooit gevaarlijke dingen in het verkeer om stoer te doen.
- Als ik met vrienden en vriendinnen ben, maak ik gemakkelijker een verkeersovertreding.
- Als ik goed uitgerust ben, let ik beter op in het verkeer.
- Als ik boos ben, houd ik minder rekening met het andere verkeer.

Bij de voormeting bedraagt de score op de schaal 30,7. Na het volgen van de bromfietsmodule stijgt de score naar 34,0. Deze toename is statistisch significant. De toename van de score duidt erop dat de attitude van de leerlingen ten opzichte van de verkeersregels en het belang van verkeersveiligheid na het volgen van de module is verbeterd.

5.4.3 Mening over maatregelen om het verkeer veiliger te maken

Alle leerlingen is gevraagd aan te geven wat zij vinden van een 11-tal maatregelen om het verkeer veiliger te maken. Opnieuw vormen de 11 items een betrouwbare schaal. De volgende maatregelen zijn aan de leerlingen voorgelegd:

- De politie meer laten controleren of mensen zich veilig gedragen én overtreeders meer bekeuren.
- De weg veiliger maken (bijvoorbeeld een fietspad aanleggen).
- De omgeving van de weg veiliger maken (bijvoorbeeld betere straatverlichting aanbrengen).
- Via TV, radio of internet voorlichting geven over de regels en risico's in het verkeer.
- Verplicht praktijkexamen voor bromfietsers.
- Geen gevaarlijke dingen doen, ook al vinden je vrienden dat je het wel moet doen.
- De maximumsnelheid voor auto's verlagen.
- Zelf beter opletten en voorzichtiger zijn.
- Door het geven van onderwijs ervoor zorgen dat iedereen de verkeersregels kent.
- Geen gevaarlijke dingen doen, ook al geeft het een kick.
- Hogere boetes geven voor overtredingen in het verkeer.

De mening van de leerlingen over maatregelen die het verkeer veiliger kunnen maken verandert na het volgen van de bromfietsmodule niet: de score bij de voormeting is 30,8 en bij de nameting 31,0.

5.4.4 Waardering voor de module 'bromfiets'

In tabel 5.4.1 zijn de resultaten terug te vinden van de vraagstelling over hoe de lessen van de module 'bromfiets' door de leerlingen zijn ervaren.

De inhoud van de lessen sluit over het algemeen goed aan bij het niveau van de leerlingen: slechts 7% zegt de inhoud (erg) moeilijk te vinden. Over de uitdaging van de lessen zijn de leerlingen niet overwegend positief. Slechts ongeveer een vijfde van de leerlingen (21%) vond het (erg) leuk om de lessen te volgen, ongeveer één derde (32%) zegt de lessen (erg) saai te vinden en slechts ongeveer één zesde (16%) zegt (veel) nieuwe dingen geleerd te hebben.

Over de actieve rol van de leerlingen in de lessen is het beeld wat wisselend. Enerzijds zegt bijna de helft (44%) dat zij tijdens de lessen vooral hebben moeten luisteren. Ook is het percentage leerlingen dat aangeeft zelf oplossingen bedacht te hebben, relatief laag (27%). Anderzijds is er veel gediscussieerd (43%). Ook geven leerlingen te kennen dat zij hun eigen mening konden geven (39%) en dat zij actief bezig zijn geweest (38%).

5.4.5 Samenvattend

Conclusies

Veruit de meeste leerlingen die de module bromfiets hebben gevolgd maken (97%) zelf geen gebruik van de bromfiets of de snorfiets. Slechts een paar leerlingen hebben de vragen over het gedrag op de bromfiets of de snorfiets ingevuld. Daardoor kunnen geen uitspraken gedaan worden over het effect van de module op het besturen van een bromfiets of snorfiets.

Wel kan iets gezegd worden over het effect van de bromfietsmodule op de algemene houding tegenover verkeer en verkeersveiligheid. Na het volgen van de module is de attitude van de leerlingen verbeterd. De mening van de leerlingen over maatregelen die het verkeer veiliger kunnen maken is door het volgen van de bromfietsmodule niet veranderd.

De waardering van de leerlingen voor de bromfietsmodule geeft een wisselend beeld te zien. De inhoud sluit over het algemeen goed aan bij het opleidingsniveau van de leerlingen. De leerlingen zijn niet bijster enthousiast over de inhoud: slechts ongeveer één vijfde vond het (erg) leuk om de lessen te volgen, ongeveer één derde vond de lessen (erg) saai en slechts ongeveer één zesde zegt nieuwe dingen geleerd te hebben. Enerzijds geven leerlingen aan dat zij een actieve rol in de lessen (konden) hebben, anderzijds zeggen zij ook dat ze vooral moesten luisteren en weinig zelf oplossingen konden aandragen.

Aanbevelingen

- Gezien het lage percentage brom- en snorfietsers in de klassen moet worden nagegaan of het zinvol is om een speciale bromfietsmodule aan te bieden aan een 'standaard' klas. Waarschijnlijk heeft de bromfietsmodule meer effect als zij wordt aangeboden aan leerlingen die al gebruik maken van de bromfiets of snorfiets of aan leerlingen die dit van plan zijn om dat op korte termijn te gaan doen.
- De waardering van de leerlingen voor de bromfietsmodule geeft aanwijzingen voor verbeteringen. Zo is er aanleiding om te bezien of de lessen interessanter en uitdagender kunnen worden gemaakt. Ook verdient het aanbeveling om te onderzoeken hoe de leerlingen (nog) actiever bij de lessen kunnen worden betrokken.

6 PRAKTIJKDAG JONGE AUTORIJERS

6.1 Doelstelling, inhoud en opzet

Algemene doelstelling en inhoud van het project

In 2006 is de Provincie Noord-Brabant gestart met de voorbereidingen voor de Praktijkdagen voor Jonge Autorijders. Het gaat om een zogenaamd tweede fase opleidingsprogramma. De training duurt ongeveer één dag en de doelgroep bestaat uit jongeren (18 tot circa 25 jaar) die tussen de 3 maanden en 1,5 jaar in het bezit zijn van het rijbewijs.

Het dagprogramma bestaat uit drie onderdelen:

- Praktijkrit met rij-instructeur en medecursisten
- Baanoefeningen
- Groepsdiscussie

In de praktijkrit rijdt de cursist samen met 2 andere cursisten een rit op de openbare weg. De rit wordt begeleid door een speciaal opgeleide ritadviseur. In de rit wordt de deelnemer geconfronteerd met/ bewust gemaakt van eigen rijgedrag. Het krijgt feedback op zijn rijgedrag van leeftijdgenoten en van de ritadviseur. Bij de baanoefeningen staat centraal de onbeheersbaarheid van noodsituaties en het voorkomen van slipongevallen. Daarbij wordt aandacht besteed remgedrag en remafstanden. De deelnemer ervaart wat het betekent om bij verschillende snelheden en verschillende omstandigheden (droog en nat wegdek) een noodremming te moeten maken. Het laatste onderdeel betreft een groepsdiscussie waarbij de onderwerpen alcoholgebruik en drugsgebruik centraal staan.

In 2007 en 2008 zijn in Noord-Brabant al een aantal praktijkdagen uitgevoerd. In november en december 2009 is een kleinschalige proef uitgevoerd met een aangepast trainingsprogramma. Het programma is zowel uitgevoerd op een vaste baan (circuit in Rosmalen) als op een mobiele baan. Met de mobiele baan is het mogelijk de training op locatie uit te voeren.

Het dagprogramma van de Praktijkdag Jonge Autorijders is eenmalig ook aangeboden als JA+. In dit geval wordt het programma gevolgd door jongeren met problemen in relatie tot verkeer, zoals gebruik van alcohol en/ of drugs, extreem te hard rijden, asociaal rijgedrag e.d.

Leerdoelen

Deelnemers aan de trainingsdag verhogen effectief hun verkeersinzicht, vergroten hun risicobewustzijn en leren ongevallen voorkomen. Deelnemers leren op basis van een anticiperende en defensieve rijstijl veilig en milieubewust aan het verkeer deel te nemen. Voor het project JA+ gelden in principe dezelfde leerdoelen als voor de 'standaard' Praktijkdag Jonge Autorijders.

6.2 Resultaten

In deze paragraaf beschrijven we de resultaten van de ingevulde vragenlijsten. In een aantal gevallen maken we een vergelijking met gegevens van een onderzoek naar een vergelijkbare educatieve interventie: het tweede fase opleidingsprogramma van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (Vissers, 2006).

6.2.1 Beschrijving onderzoeksgroep

In totaal hebben 99 deelnemers aan de praktijkdag de vragenlijst ingevuld. De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 20,2 jaar. In de groep zitten net iets meer mannen (54%) dan vrouwen (46%). De meeste jongeren hebben een opleiding op niveau van middelbaar beroepsonderwijs, HAVO, Atheneum of Gymnasium (55%) gevolgd door een opleiding op niveau van lager beroepsonderwijs, VMBO of MAVO (20%) en een opleiding op niveau van HBO of universiteit (15%). Drie vijfde deel van de respondenten studeert nog (60%), 38% heeft een betaalde baan en 2% is werkzoekend. Van de jongeren heeft 41% al een eigen auto, de rest gebruikt de auto van hun ouders of die van vrienden. Ruim een derde van de respondenten (37%) zegt al een of meerdere keren bekeurd te zijn. Ook zijn relatief veel jongeren (23%) als bestuurder al bij een auto ongeval betrokken geweest.

Wat betreft achtergrondkenmerken als sekse, opleiding, wel/ geen werk en bezit van eigen auto is de onderzoeksgroep vergelijkbaar met die van het ROVG-onderzoek. De gemiddelde leeftijd is net iets hoger. Dat geldt ook voor het aantal jaren dat men in het bezit van het rijbewijs is. Dat laatste verklaart waarschijnlijk ook het feit dat deze onderzoeksgroep vaker al een bekeuring heeft (37% tegen 11%) en al vaker een ongeval heeft meegemaakt (23% tegen 6%).

6.2.2 Oordeel over het trainingsprogramma

De deelnemers is gevraagd een oordeel te geven over de opzet en de inhoud van de praktijkdag. Achtereenvolgens wordt hier aandacht besteed aan:

- de praktijkrit op de openbare weg
- het theorieonderdeel
- de baanoefeningen
- de groepsdiscussie
- de beoordeling van de verschillende trainers

De praktijkrit op de openbare weg

Het oordeel over de praktijkrit op de openbare weg is ronduit positief. Driekwart van de deelnemers (74%) vindt de deelname (erg) leuk, 20% is neutraal en 6% vindt de praktijkrit niet leuk. Hetzelfde beeld zien we als we kijken naar de leerzaamheid. Opnieuw ongeveer driekwart (77%) vindt de praktijkrit leerzaam of erg leerzaam, 17% is neutraal en 6% vindt de praktijkrit niet leerzaam (zie tabel 6.1).

Aan de deelnemers is ook gevraagd wat hen het meeste is bijgebleven van de praktijkrit op de openbare weg. Van de deelnemers hebben 38 personen een antwoord ingevuld. Die antwoorden leveren het volgende beeld op:

- ik heb voor concrete instructies over de voertuigcontrole gekregen¹² (50%)
- ik ben vooral gewezen over signaleren van en reageren op risico's¹³ (29%)
- ik heb vooral tips over mijn rijstijl gekregen¹⁴ (21%)

Bij de antwoorden valt op dat de nadruk nog erg ligt op de zaken die in een normale rijles ook aan de orde komen (met name veel aandacht voor de voertuigcontrole). Daarbij zit de trainer nog vaak in de traditionele rol van een opleider die vooral instructie geeft.

¹² Zoals: positie van handen op het stuur, gebruik van de koppeling, gebruik gaspedaal e.d.

¹³ Zoals: letten op kwetsbare verkeersdeelnemers, goed scannen van de omgeving e.d.

¹⁴ Zoals: rustiger rijden, snelheid aanpassen, meer afstand houden e.d.

Het theorieonderdeel

Over het theoriedeel van de praktijkdag zijn de jongeren iets minder positief. Ruim de helft (56%) vindt het theorieonderdeel (erg) leuk, 36% is neutraal en 8% vindt het theorieonderdeel niet leuk. Het oordeel over de leerzaamheid is positiever: 83% vindt de theorie (erg) leerzaam, 11% is neutraal en 6% vindt de theorie niet leerzaam (zie tabel 6.2).

Van de deelnemers hebben 22 personen iets ingevuld over wat hen het meest is bijgebleven van het theorieonderdeel. Die antwoorden leveren het onderstaande beeld op:

- uitleg over remweg, remafstand en reactietijd (36%)
- uitleg over wat onder moeilijke omstandigheden een verantwoorde rijstijl is (46%)
- uitleg over waarnemen van en omgaan met risico's (18%)

De baanoefeningen

Over de baanoefeningen zijn de deelnemers het meest enthousiast. Een ruime meerderheid (88%) vindt de baanoefeningen (erg) leuk, 6% is neutraal en 6% vindt de baanoefeningen niet leuk. De meeste deelnemers (81%) vinden de baanoefeningen (erg) leerzaam, 14% is neutraal en 5% vindt de oefeningen niet leerzaam (zie tabel 6.3).

Van de deelnemers hebben 55 een antwoord gegeven op de vraag wat hen het meest is bijgebleven van de baanoefeningen. Die antwoorden leveren het onderstaande beeld op:

- leren hoe je moet remmen en een noodstop moet uitvoeren (49%)
- ervaren wat het betekent om in een noodsituatie terecht te komen (21%)
- uitleg over ABS en wat dat betekent voor het remmen (15%)
- uitleg over onderstuur/ overstuur en wat dat betekent voor het remmen (15%)

Op basis van de bovenstaande opsomming blijkt, dat de meeste deelnemers (79%) zeggen dat zij iets geleerd hebben over het uitvoeren van het remmen c.q. het maken van een noodstop, al dan niet specifiek met betrekking tot ABS en onderstuur/ overstuur. Met name vanwege de gekozen formuleringen zoals "nu weet ik wat ik moet doen als ik een noodstop moet maken" en "ik weet nu hoe ik moet sturen tijdens een slip", zit hier een gevaarlijke kant aan. Immers die deelnemers denken geleerd te hebben hoe ze de auto onder controle kunnen houden. Dat zou ertoe kunnen leiden dat die jongeren geneigd zullen zijn meer risico's te nemen.

Wel positief is dat ongeveer een vijfde deel van de deelnemers zegt dat de belangrijkste leerervaring is geweest, dat zij aan den lijve hebben ervaren wat het betekent om in een noodsituatie terecht te komen en wat bijvoorbeeld de rijsnelheid betekent voor de remafstand. Op basis van de gegeven antwoorden is echter onduidelijk of zij er ook de juiste consequenties aan verbinden: namelijk voorzichtiger rijden in moeilijke omstandigheden.

De groepsdiscussie

Ongeveer tweederde van de deelnemers (68%) vindt de groepsdiscussie (erg) leuk, een derde deel (32%) is neutraal en niemand vindt de groepsdiscussie niet leuk. Het oordeel over de leerzaamheid is nog iets positiever: 72% vindt de groepsdiscussie (erg) leerzaam, 28% is neutraal en opnieuw vindt niemand de groepsdiscussie niet leerzaam (zie tabel 6.4).

De beoordeling van de trainers

De trainers die bij de uitvoering van de praktijkdag betrokken waren, hebben van de deelnemers de onderstaande rapportcijfers gekregen:

- praktijkkrit: 7,5
- theorieonderdeel: 7,8
- baanoefeningen: 7,9
- groepsdiscussie: 7,6

Alle trainers krijgen een hoog rapportcijfer. De trainers bij de praktijkkrit en de groepsdiscussie worden iets lager gewaardeerd dan de trainers bij de theorie en de baanoefeningen.

Samenvatting van de toegekende beoordelingen

De praktijkdag is op vier verschillende dagen gegeven. Er is nagegaan in hoeverre de waardering nog verschilt tussen de vier trainingdagen. Er zijn geen significante verschillen waarneembaar tussen de onderzochte dagen.

De onderdelen van de praktijkdag en ook de prestaties van de diverse trainers worden door de deelnemers over het algemeen hoog beoordeeld. Als we de resultaten vergelijken met die van het tweede fase opleidingsprogramma van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (Vissers, 2006) lijkt er nog ruimte voor verbetering. Zowel de onderdelen van de training als de trainers krijgen daar nog wat hogere scores. Met name de waardering voor de praktijkrit is in Gelderland (95% (erg) leuk en 92% (erg) leerzaam) een stuk hoger dan in Noord-Brabant (74% (erg) leuk en 77% (erg) leerzaam). Ook de baanoefeningen en de groepsdiscussie scoren in Gelderland hoger, maar de verschillen zijn hier minder groot. Wellicht zit het verschil wat betreft de praktijkrit in het feit dat op de Brabantse praktijkdag de praktijkrit meer het karakter heeft van een gemiddelde rijles, terwijl in Gelderland veel meer sprake is van een feedbackrit waarbij de deelnemers elkaar ook onderling beoordelen.

Verder ontstaat op basis van de antwoorden van de respondenten het beeld dat er in de praktijkrit nog veel nadruk ligt op de traditionele rij-instructie en dat de trainer nog vooral een instructeur is en misschien nog te weinig een coach.

6.2.3 Leerervaringen

Aan de hand van een 14-tal stellingen over mogelijke leerpunten van de praktijkdag is in kaart gebracht wat de belangrijkste leerervaringen van de deelnemers zijn geweest. Bij de presentatie van de resultaten op de voorgelegde stellingen, maken we onderscheid in stellingen waarbij een hoge score als positief gezien wordt en stellingen waarbij een hoge score als negatief gezien wordt. Een voorbeeld van een stelling waarbij een hoge score een positieve uitkomst is, betreft de stelling "Ik ken nu beter mijn eigen grenzen". Een doelstelling van de praktijkdag is om deelnemers die eigen grenzen te laten ervaren. Een hoge score is dus een aanwijzing dat de praktijkdag daarin geslaagd. Een voorbeeld van een stelling waarbij een hoge score een negatieve uitkomst is, betreft de stelling "Ik heb moeilijke situaties nu meer onder controle". Een doelstelling van de praktijkdag is om deelnemers te laten ervaren dat noodsituaties onbeheersbaar zijn. Een hoge score is dan een aanwijzing dat de praktijkdag daarin niet is geslaagd.

De resultaten de stellingen waarbij een *hoge score positief* is, zien er als volgt uit (tussen haakjes is vermeld het percentage dat het met de stelling (helemaal) eens is:

- Ik begrijp de gevaren van autorijden nu beter (67%)
- Ik ken beter mijn grenzen (54%)
- Autorijden is lastiger dan ik had gedacht (50%)
- Ik ben er nog meer van overtuigd om niet onder invloed van alcohol of drugs te rijden (46%)
- Ik moet in het vervolg meer vooruit kijken en beter opletten (44%)
- Ik ben me meer bewust van de gevaren van rijden onder invloed van alcohol en drugs (39%)
- Ik moet mij voortaan minder laten opjagen (38%)
- Ik moet beter rekening houden met het andere verkeer (38%)
- Ik ben minder goed in autorijden dan ik dacht (4%)

Over het algemeen zijn de resultaten op deze stellingen gunstig te noemen. De praktijkdag slaagt er goed in de deelnemers van een aantal belangrijke zaken te doordringen. Deelnemers zijn meer hun eigen beperkingen gaan zien. De enige stelling die 'buiten de boot valt' is: "Ik ben minder goed in autorijden dan ik dacht" met een lage score van 4%. Wellicht is deze stelling wat lastig te beantwoorden door de deelnemers. Immers de stelling "Autorijden is lastiger dan ik dacht" scoort juist wel hoog.

De resultaten de stellingen waarbij een *hoge score negatief* is, zien er als volgt uit (tussen haakjes is opnieuw vermeld het percentage dat het met de stelling (helemaal) eens is:

- Ik zou 'sportiever' moeten rijden (11%)
- Ik rij beter dan de doorsnee automobilist (19%)
- Ik heb mijn vaardigheden eigenlijk altijd onderschat (20%)
- Ik zou een echte slipcursus moeten volgen (42%)
- Ik heb moeilijke situaties nu meer onder controle (61%)

De resultaten op deze stellingen zijn deels gunstig, maar deels ook ongunstig. De praktijkdag leidt in het algemeen niet tot overschatting bij de deelnemers en zet hen in het algemeen ook niet aan tot sportief rijgedrag. Echter met name de hoge scores op de stellingen "Ik zou een echte slipcursus moeten volgen" en "Ik heb moeilijke situaties nu meer onder controle" moeten als ongunstig worden beschouwd. Uit onderzoek naar de effecten van op technische vaardigheden gerichte trainingen weten we dat het feit dat mensen denken dat ze noodsituaties meer onder controle hebben, leidt tot het nemen van meer risico's en uiteindelijk tot een hogere kans op ongevallen.

6.2.4 Redenen voor deelname aan de praktijkdag

Motivatie voor deelname

Aan de deelnemers is gevraagd wat hun redenen zijn geweest om aan de praktijkdag deel te nemen. Hieronder staan de uitkomsten van die vraag:

- Ik wilde mijn eigen veiligheid in het verkeer vergroten (52%)
- Ik wilde een leuke dag hebben (46%)
- Ik ben met vrienden meegegaan (18%)
- Mijn ouders wilden dat ik meedeed (6%)
- Ik wilde meer rijervaring opdoen (6%)
- Andere redenen (9%)

Tijdstip en locatie voor uitvoering praktijkdag

Aan de deelnemers is gevraagd naar een aantal voorkeuren met betrekking tot de uitvoering van de praktijkdag. Daarbij is gekeken naar de reisafstand, de voorkeur voor een circuit of een mobiele baan, de voorkeur voor een bepaalde dag en de keuze wel of niet samen met vrienden.

Reisafstand

Voor ruim de helft van de deelnemers (57%) bleef de reisafstand naar de trainingslocatie onder de 10 km. Voor 29% lag de reisafstand tussen de 10 en 20 km en 14% moest verder reizen dan 20 km. Voor veruit de meeste deelnemers (84%) was de afgelegde reisafstand niet bezwaarlijk. Ook is gevraagd naar de afstand die men maximaal zou willen afleggen om aan de praktijkdag deel te nemen. De gemiddelde reisafstand die de jongeren opgeven is 33 km.

Locatiekeuze

De helft van de jongeren (50%) zou de praktijkdag het liefst op een speciaal circuit doen, slechts 3% heeft de voorkeur voor een mobiele slipbaan en 47% maakt de locatie niet uit.

De reden om voor een circuit te kiezen is vooral omdat men daar gemakkelijker een slip kan maken en harder kan rijden. Dat zijn echter juist de dingen die men niet op een praktijkdag zou moeten doen.

Dagkeuze

De meeste deelnemers geven de voorkeur voor een training op een weekenddag. De zaterdag scoort met 60% het hoogst, 29% heeft een voorkeur voor de zondag. De vrijdag wordt door 7% genoemd. De andere weekdays worden slechts incidenteel genoemd.

Wel of niet samen met vrienden

De meeste deelnemers (63%) vinden het leuk om de praktijkdag samen met vrienden of vriendinnen te doen, 37% zegt dat het hen niet uitmaakt.

Werving voor de praktijkdag

Tot slot is aan de deelnemers gevraagd wat de beste manier is om hen over de praktijkdag te informeren. De antwoorden op deze vraag leveren het volgende beeld op:

- persoonlijke brief vanuit de gemeente (33%)
- via e-mail (21%)
- via de rijsschool waar men geleest heeft (19%)
- via een folder in de brievenbus (10%)
- via een advertentie in de krant (4%)
- via vrienden (3%)
- via een folder aan het loket waar je het rijbewijs ophaalt (3%)
- anders (10%)

Een persoonlijke benadering per brief of per e-mail heeft dus de voorkeur. Ook voor de oude rijsschool lijkt een rol weggelegd.

6.3 Samenvattend

Conclusies

De praktijkdag jonge autorijders wordt door de deelnemers over het algemeen goed ontvangen. Alle onderdelen van de praktijkdag scoren positief. Met name de waardering voor de baanoefeningen is hoog. Ook de trainers die bij de uitvoering van de praktijkdag betrokken waren, krijgen hoge rapportcijfers (tussen 7,5 en 7,9). Als de resultaten vergeleken worden met de uitkomsten van een evaluatie van een soortgelijk trainingsprogramma in de provincie Gelderland, lijkt er echter nog ruimte voor verbetering. Met name de waardering voor de praktijkrit op de openbare weg is hier hoger. Wellicht heeft dat te maken met het feit dat op de Brabantse praktijkdag de praktijkrit nog veel weg heeft van een 'gewone' rijles, terwijl in Gelderland sprake is van een feedbackrit waarbij ook de deelnemers elkaar onderling beoordelen. Een gunstige uitkomst van de evaluatie is dat de praktijkdag over het algemeen niet leidt tot een overschatting van de rijvaardigheid bij de deelnemers. De deelnemers rapporteren echter ook dat zij "moeilijke situaties na de praktijkdag meer onder controle hebben". Dat is een ongunstige uitkomst. Uit onderzoek naar de effecten van op technische vaardigheden gerichte trainingen weten we dat het feit dat mensen denken dat ze noodsituaties beter onder controle hebben, leidt tot het nemen van meer risico's en uiteindelijk tot een hogere kans op ongevallen.

Wat betreft de motivatie voor deelname aan de praktijkdag gaat het om een mix van lering ("ik wilde mijn eigen veiligheid in het verkeer vergroten") en vermaak ("ik wilde een leuke dag hebben"). Voor de meeste deelnemers is een reisafstand tot 20 km naar de locatie van de training geen probleem. Ongeveer de helft van de jongeren wil de training het liefst op een speciaal circuit, de rest maakt het niet uit waar de training plaatsvindt. Veruit de meeste deelnemers (60%) geven de voorkeur aan de zaterdag als trainingsdag, gevolgd door de zondag (29%) en de vrijdag (7%). De andere weekdays worden slechts incidenteel genoemd. Vele deelnemers vinden het leuk als het mogelijk is om de training samen met vrienden of vriendinnen te volgen.

Aanbevelingen

- Hoewel de praktijkdag op alle onderdelen hoog scoort, lijkt er met name wat betreft de praktijkrit op de openbare weg ruimte voor verbetering. Het verdient aanbeveling na te gaan of het karakter van de praktijkrit kan worden omgebouwd naar een feedbackrit waarin minder de nadruk ligt op de traditionele onderdelen van een gewone rijles en meer aandacht wordt besteed aan hogere orde vaardigheden (risicoperceptie, risicoacceptatie, verkeersinzicht, anticiperen e.d.).
- Dat de deelnemers vaak aangeven, dat zij na het volgen van de training "moeilijke situaties meer onder controle hebben" is een negatieve uitkomst. Mogelijk is hiervan de oorzaak dat in de baanoefeningen nog teveel de nadruk ligt op het aanleren van vaardigheden. Als dat zo is, verdient het aanbeveling in de baanoefeningen meer nadruk te leggen op het ervaren van de onbeheersbaarheid van noodsituaties in plaats van op het aanleren van vaardigheden die suggereren dat men de auto onder in dit soort situaties onder controle heeft.

- De evaluatie geeft een aantal praktische handvatten voor het organiseren van de praktijkdag. Bij het opzetten van nieuwe praktijkdagen dient hier zoveel mogelijk rekening gehouden te worden. Om de praktijkdag zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de deelnemers zouden de volgende aanbevelingen ter harte genomen moeten worden:
 - Vasthouden aan de mix van lering en vermaak: jongeren willen best wat leren over veilig gedrag, maar het moet wel leuk zijn.
 - De praktijkdagen aanbieden dichtbij de woonplaats van de jongeren (afstand tot trainingslocatie liefst kleiner dan circa 20 km).
 - De trainingen aanbieden op een zaterdag of een zondag.
 - De mogelijkheid bieden om de training te doen samen met vrienden of vriendinnen.

- Ongeveer de helft van de deelnemers geeft aan dat zij de training het liefst op een speciaal circuit willen doen. De deelnemers hierin tegemoet komen heeft echter als nadeel, dat het speciale terrein uitnodigt om allerlei vaardigheden te oefenen onder min of meer gecontroleerde omstandigheden. Dan is wellicht de verleiding ook groot om teveel nadruk te leggen op de training van technische vaardigheden met alle negatieve gevolgen van dien.

7 JONGLEREN IN HET VERKEER

7.1 Doelstelling, inhoud en opzet

Algemene doelstelling en inhoud van het project

De kern van het educatieve programma 'JONGleren in het verkeer' bestaat uit een themaweek over verkeer voor peuters (doelgroep 0-4 jaar) en een informatiebijeenkomst voor de ouders/ verzorgers. Rondom deze twee kernactiviteiten zijn tal van aanvullende initiatieven mogelijk. De informatiemap staat uitgebreid stil bij de manier waarop de kernactiviteiten het best georganiseerd kunnen worden. In deel 1 van de map (Regie) wordt aandacht besteed aan de wijze waarop gemeenten en lokale instellingen zoals onderwijsbegeleidingsdiensten en organisaties voor thuiszorg of welzijnswerk bij de opzet en de uitvoering van de activiteiten betrokken kunnen worden. Deel 2 van de map (Praktijk) is gericht op degenen die daadwerkelijk bij de uitvoering van het programma betrokken zijn. Deel 3 (Voorlichtingsmaterialen) tenslotte geeft een overzicht van de materialen die ten behoeve van het programma kunnen worden ingezet. Ten behoeve van het programma 'JONGleren in het verkeer' is een Materialenkist Peuters samengesteld. Deze materialenkist bevat allerlei materialen om concrete verkeerseducatieve activiteiten met peuters uit te voeren.

Verkeerseducatie voor jonge kinderen is een belangrijke zaak. In de eerste levensjaren leren kinderen immers ongemerkt al heel veel over hoe zij zich in het dagelijkse leven en dus ook in het verkeer behoren te gedragen. Kinderen die in deze eerste jaren regelmatig met hun ouders het verkeer in gaan en van hen het goede voorbeeld krijgen, plukken daar op latere leeftijd de vruchten van. "Jong beginnen met verkeersopvoeding" is dan ook de centrale boodschap van 'JONGleren in het verkeer'.

Leerdoelen Permanente Verkeerseducatie voor doelgroep 0-4 jaar

Wanneer het basisprogramma van 'JONGleren in het verkeer' integraal wordt uitgevoerd, wordt aan alle in het kader van 'Permanente Verkeerseducatie' geformuleerde leerdoelen aandacht besteed. In hoeverre leerdoelen uitputtend aan de orde komen is uiteraard sterk afhankelijk van de wijze waarop de beide basisactiviteiten (de verkeersweek en de informatiebijeenkomst) worden ingevuld.

7.2 Beschrijving van de onderzoeksgroep

In totaal hebben in de experimentele groep 131 personen de vragenlijst van de voormeting ingevuld. Van hen hebben 40 personen (31%) ook de vragenlijst van de nameting ingevuld. In de controle groep hebben 131 personen de vragenlijst van de voormeting ingevuld. Van hen hebben 36 personen (27%) tevens de vragenlijst van de nameting ingevuld.

De experimentele en de controle groep zijn op een aantal achtergrondkenmerken vergeleken (zie tabel 7.1). Er is alleen wat betreft ongevalbetrokkenheid sprake van een significant verschil tussen de beide groepen: de controle groep zegt beduidend vaker dan de experimentele groep bij een ongeval betrokken te zijn geweest.

Het merendeel van de respondenten is vrouw. Daarmee wordt het traditionele beeld bevestigd dat de vrouw over het algemeen een belangrijkere taak in de zorg voor de kinderen heeft dan de man. In beide groepen zijn personen met een hoge opleiding oververtegenwoordigd. Personen met een allochtone achtergrond zijn in beide groepen juist ondervertegenwoordigd.

7.3 Veilig vervoer van kinderen

7.3.1 Vervoer op de fiets van kinderen tussen 9 maanden en 2 jaar

Over het algemeen worden kinderen zowel door de experimentele groep als door de controlegroep op een veilige wijze vervoerd. Manieren die niet veilig zijn (zoals vervoer in een draagzak en los in een fietsbak voorop de fiets) worden niet gerapporteerd (zie tabel 7.2). Als aanvullende maatregel zorgen bijna alle respondenten ervoor dat de kinderen met een gordel of riempje worden vastgezet. Van de fietshelm wordt echter (zowel in de experimentele als in de controle groep) geen gebruik gemaakt.

Het valt op dat de respondenten (zowel in de experimentele als in de controle groep) reeds bij de voormeting het gewenste gedrag vertonen. Dat betekent dat er in beide groepen nauwelijks winst te behalen is. Dat is een verklaring voor het feit dat er geen verschillen zijn tussen experimentele en controle groep en dat er tevens geen verbetering in gedrag is tussen voor- en nameting.

7.3.2 Vervoer op de fiets van kinderen tussen 2 en 4 jaar

Het beeld voor het vervoer van kinderen tussen de 2 en de 4 jaar op de fiets vertoont veel gelijkenis met dat voor het vervoer van kinderen tussen 9 maanden en 2 jaar. Over het algemeen worden kinderen bij de voormeting al op een veilige wijze vervoerd en zijn er in de voorsituatie weinig verschillen tussen de experimentele en controle groep (zie tabel 7.3). Dus opnieuw is er in beide groepen nauwelijks nog winst te behalen. Derhalve vinden we geen effect van het JONGeren project op het gedrag van de betrokken ouders/ verzorgers.

Ook voor kinderen tussen 2 en 4 jaar geldt dat de ouders/ verzorgers als aanvullende maatregel bijna altijd gebruik maken van een gordel of een riempje. Opnieuw wordt de valhelm nauwelijks gebruikt (door twee ouders in de controle groep).

7.3.3 Vervoer in de auto van kinderen tussen 0 en 1,5 jaar

Voor het vervoer in de auto van kinderen tussen 0 en 1,5 jaar geldt, dat de ouders/ verzorgers bij de voormeting hun kinderen over het algemeen al op een veilige wijze vervoeren. Dat is in de experimentele groep niet anders dan in de controle groep (zie tabel 7.4). Dit betekent dat ook voor het vervoer in de auto er in beide groepen weinig winst te behalen is. Mede daarom vinden we geen significante verschillen tussen de experimentele en de controle groep.

Alleen op het aspect 'tegen de rijrichting in plaatsen' is een verschil tussen de experimentele en de controle groep te constateren. In de experimentele groep plaatsen alle ouders het kinderzitje tegen de rijrichting in (zowel bij de voor- als bij de nameting), terwijl ongeveer 25% van de ouders in de controlegroep (zowel bij de voor- als de nameting) dit niet doet.

7.3.4 Vervoer in de auto van kinderen tussen 1,5 en 4 jaar

Ook voor het vervoer van kinderen tussen 1,5 en 4 jaar is het beeld al bij de voormeting erg positief, zowel bij de experimentele als bij de controle groep (zie tabel 7.5). De airbag op de voorstoel wordt minder vaak uitgeschakeld, maar dat hangt waarschijnlijk samen met het feit dat de wat oudere kinderen al in een groter stoeltje worden vervoerd. Zo'n stoeltje hoeft niet tegen de rijrichting in geplaatst te worden en dan hoeft de airbag ook niet uitgeschakeld te worden. Wat betreft het laten uitstappen van kinderen aan de kant van de stoep is er nog duidelijk verbeterruimte.

Er bestaan geen significante verschillen tussen de experimentele en de controle groep.

7.3.5 Aanschaf van beveiligingsmiddelen

Aan de respondenten is gevraagd of zij gebruik maken van hulpbronnen wanneer zij beveiligingsmiddelen voor hun kind of kinderen. Er zijn drie 'hulpbronnen' voorgelegd, te weten:

- Nagaan of er wettelijke eisen zijn en vervolgens kijken of hulpmiddelen aan die eisen voldoen (bijvoorbeeld kijken of het juiste keurmerk aanwezig is).
- Nagaan (bijvoorbeeld via de website van 'Consument en veiligheid') welke gebruikseisen er gelden voor het hulpmiddel en kijken welke hulpmiddelen hieraan voldoen.
- In testrapporten (o.a. van de Consumentenbond en de ANWB) kijken welke hulpmiddelen het beste zijn.

De drie items vormen een betrouwbare schaal die de zorgvuldigheid van de aanschaf van beveiligingsmiddelen meet. De schaal kan lopen van minimaal 3 (geen zorgvuldige aanschaf) tot 15 (zeer zorgvuldige aanschaf).

Er is geen effect aan te tonen van het project JONGleren op de uitleg van over veilig gedrag in het verkeer aan hun kinderen door de ouders/ verzorgers (zie tabel 7.6).

7.4 Verkeersopvoeding

Aan de respondenten is een 14-tal stellingen over de verkeersopvoeding voorgelegd: over wat kinderen wel en niet mogen in het verkeer en over wat de ouders/ verzorgers doen om kinderen voor te bereiden op het zelfstandig deelnemen aan het verkeer.

De 14 stellingen vallen in te delen in de volgende drie groepen/ schalen:

- Uitleg van ouders/ verzorgers over veilig gedrag in het verkeer
- De mate waarin ouders/ verzorgers aan kinderen het goede voorbeeld geven
- De mate waarin ouders/ verzorgers maatregelen nemen om te voorkomen dat hun kinderen in gevaarlijke situaties terechtkomen

7.4.1 Uitleg over veilig gedrag in het verkeer

De schaal met betrekking tot de uitleg over veilig gedrag in het verkeer omvat de volgende items/ stellingen:

- Uw kind laten zien hoe je belangrijke verkeersregels moet toepassen (stoppen bij een rood verkeerslicht) en uitleggen waarom dat zo moet (kijk het licht staat nu op rood, dat betekent dat we nu moeten stoppen).
- Wanneer u met uw kind in de wandelwagen aan het wandelen bent, het wijzen op belangrijke dingen in het verkeer (kijk daar een auto of kijk daar een stoplicht).
- Als uw kind wat ouder is (bijna 4 jaar) het alleen buiten laten spelen. Maar het daarbij nadrukkelijk aangeven dat het alleen op de stoep mag komen.

Er is geen effect aan te tonen van het project JONGleren op de uitleg van over veilig gedrag in het verkeer aan hun kinderen door de ouders/ verzorgers (zie tabel 7.7).

7.4.2 Voorbeeldgedrag

De schaal met betrekking tot het voorbeeldgedrag omvat de volgende items/ stellingen:

- Met uw kind door een rood voetgangerslicht lopen, omdat er geen auto's aankomen en andere mensen ook gewoon doorlopen
- Mobiel bellen, terwijl u met uw kind door een drukke straat loopt.
- Ook wanneer u zonder uw eigen kind op straat bent en er zijn andere ouders met hun kinderen in de buurt, u bewust aan de verkeersregels houden (bijvoorbeeld bij een rood stoplicht niet oversteken, hoewel er helemaal geen verkeer aankomt).
- Steekt u tijdens het fietsen in het bijzijn van uw kinderen bij het afslaan altijd de hand uit, terwijl u dat nooit doet wanneer u alleen fietst.
- Bent u zich in het bijzijn van uw kinderen meer bewust van uw verkeersgedrag dan wanneer u alleen aan het verkeer deelneemt.

Er is geen effect terug te vinden van het project JONGleren op het voorbeeldgedrag van de ouders/ verzorgers (zie tabel 7.8). Er is bij de experimentele groep weliswaar een toename waarneembaar, maar de controlegroep heeft een soortgelijke toename.

7.4.3 Voorkomen van gevaarlijke situaties

De schaal met betrekking tot het voorkomen van gevaarlijke situaties omvat de volgende items/ stellingen:

- Wanneer u met uw kind op de stoep loopt, bewust zo lopen dat u het in het oog houdt en meteen kan ingrijpen als het plotseling de weg op zou lopen.
- Wanneer u met uw kind het verkeer ingaat ervoor zorgen dat het heldere felle kleding draagt, zodat het beter opvalt in het verkeer.
- Uw kind alleen op plaatsen buiten laten spelen, waar geen auto's of bromfietsen kunnen komen.
- Bij het wandelen in een drukke straat met een ander praten en daardoor even het kind uit het oog verliezen.
- Uw kind zonder toezicht op straat laten spelen. Maar daarbij aan oudere kinderen vragen of ze op uw kind willen letten.

- Let u in de auto in het bijzijn van uw kinderen meer op uw eigen rijnsnelheid dan wanneer u alleen rijdt.

Er is geen effect terug te vinden van het project JONGleren op het gedrag van de ouders/ verzorgers met betrekking tot het voorkomen van gevaarlijke situaties (zie tabel 7.9).

7.5 Kennis

Aan de respondenten is een 10-tal kennisvragen voorgelegd. Vijf vragen hebben betrekking op de kennis over de ontwikkeling van het kind en wat dit betekent voor een zelfstandige verkeersdeelname. Vijf vragen hebben betrekking op de regelgeving met betrekking tot het gebruik van beveiligingsmiddelen.

7.5.1 Kennis over ontwikkeling van kinderen

Wat betreft de kennis over de ontwikkeling van kinderen zijn de volgende vijf stellingen voorgelegd:

- Kinderen vanaf ongeveer 2 jaar kunnen even goed als volwassenen dingen rechts en links van hen opmerken.
- Vanaf ongeveer 3 jaar kunnen kinderen snelheden en afstanden net zo goed inschatten als volwassenen.
- Onder begeleiding van een oudere broer of zus (ongeveer 7 jaar) kan een peuter ergens veilig naartoe lopen.
- Het heeft geen zin om kleine kinderen (1 tot 2 jaar) al op belangrijke dingen in het verkeer te wijzen.
- Vanaf ongeveer 3 jaar kunnen kinderen zich min of meer in een ander verplaatsen.

De score op de schaal 'kennis over de ontwikkeling van kinderen' kan lopen van 0 (geen enkele vraag goed beantwoord) tot 5 (alle vragen goed beantwoord).

Er is geen effect van het JONGleren project terug te vinden op de kennis over ontwikkeling van kinderen in het verkeer (zie tabel 7.10).

7.5.2 Kennis over regelgeving

Wat betreft de kennis over de regelgeving met betrekking tot de beveiliging van kinderen zijn de volgende vijf stellingen voorgelegd:

- Stel, u haalt in de auto een aantal kinderen (alleen 3 of 4 jaar oud) op. U bent dan verplicht alle kinderen in kinderzitjes te vervoeren.
- Kinderen mogen in een kinderzitje nooit op de voorstoel worden vervoerd.
- Baby's in babystoeltjes (maxi-cosi) moeten altijd tegen de rijrichting in vervoerd worden.
- Wanneer kinderen zelf gaan fietsen, moeten ze een goedgekeurde fietshelm dragen.
- Fietszitjes moeten wettelijk goedgekeurd zijn.

De kennis over de regelgeving blijft duidelijk achter bij die over de ontwikkeling van kinderen. Er wordt gemiddeld lager gescoord op deze vragen. Kennis over de regelgeving verschilt nauwelijks tussen de experimentele en de controle groep (zie tabel 7.11). Het project JONGeren leidt bij de experimentele groep niet tot een verbetering van de kennis.

7.6 Waardering voor het JONGleren project

7.6.1 Ouderavond

Het oordeel van de ouders/ verzorgers over ouderavond is erg positief (zie tabel 7.12). Een grote meerderheid van de ouders/ verzorgers vindt de ouderavond (erg) interessant (95%), (erg) nuttig (87,5%) en (erg) informatief (85%). Ook vindt men dat er (erg) veel ruimte was om vragen te stellen (92,5%). Tevens vinden de ouders/ verzorgers het over het algemeen een leuke avond (95%). Over de duidelijkheid van de presentaties is men eveneens erg positief: 95% vindt de presentaties (erg) duidelijk.

De ouders/ verzorgers is ook gevraagd aan te geven in welke mate hun gedrag door de ouderavond is veranderd. Bij het interpreteren van de gegevens moeten we er rekening mee houden dat het gedrag van de ouders vóór de ouderavond vaak al gunstig is (zie ook de eerder gerapporteerde resultaten in de voorgaande paragrafen). Toch geven veel ouders/ verzorgers aan dat hun gedrag (verder) is verbeterd (zie tabel 7.13). Ouders/ verzorgers hebben meer aandacht voor de voorbeeldrol die zij voor hun kinderen hebben (65%), letten beter op als zij met hun kinderen het verkeer ingaan (52,5%), praten met hun kinderen vaker over verkeer (70%) en letten beter op bij het vervoer van hun kinderen (37,5%). Dit laatste percentage is waarschijnlijk relatief laag, omdat de ouders/ verzorgers over het algemeen al veilige keuzen maken bij het vervoer van hun kinderen (zowel op de fiets als in de auto; zie ook paragraaf 7.3).

De ouders/ verzorgers konden via een open vraag nog aangeven welke onderdelen zij met name hebben gewaardeerd. Dan worden vooral de film genoemd (door 13%) en de informatie over de ontwikkeling en de beleving van jonge kinderen (genoemd door 20%; zie ook tabel 7.14). De meeste ouders/ verzorgers hebben de informatiefolder ontvangen en gelezen (92,5%), een zeer klein deel (2,5%) zegt de informatiefolder wel te hebben ontvangen, maar verder niet te hebben ingekeken. Vijf procent zegt de folder niet te hebben ontvangen (zie ook tabel 7.15).

7.7 Vergelijking resultaten evaluatie JONGleren Utrecht

In de periode 2009-2010 is het project JONGleren ook in de provincie Utrecht uitgevoerd en geëvalueerd (Vissers en van Leuven, 2010). In deze paragraaf worden de resultaten van het onderzoek in Noord-Brabant vergeleken met die in Utrecht.

In hoofdlijnen komen de resultaten van de evaluatieonderzoeken in beide provincies goed met elkaar overeen. Voor een vergelijking van de resultaten is het om te beginnen belangrijk om na te gaan of de onderzoeksgroepen vergelijkbaar zijn. Wat betreft de gemeten achtergrondkenmerken komen de beide groepen goed overeen. Ook in de provincie Utrecht hebben we te maken met een onderzoeksgroep waarin ouders/ verzorgers met een allochtone achtergrond ondervertegenwoordigd zijn en ouders/ verzorgers met een hoge opleiding oververtegenwoordigd.

Wat betreft het veilige vervoer van kinderen of de fiets en in de auto treffen we ook het beeld aan, dat de ouders/ verzorgers ook al bij de voormeting in hoge mate het gewenste gedrag laten zien. Met andere woorden ook daar is weinig ruimte om dat gedrag nog verder te verbeteren. Bijgevolg is er ook in Utrecht geen effect aan te tonen van JONGleren op het veilige vervoer van kinderen.

Zowel in Noord-Brabant als in Utrecht zijn de ouders/ verzorgers erg positief over de opzet en de inhoud van de ouderavond. Op de meeste punten zijn de uitkomsten vergelijkbaar. Op de punten 'ik vond de ouderavond leuk' (Noord-Brabant 95% (helemaal) mee eens en Utrecht 79%) en 'ik vond de presentaties duidelijk' (Noord-Brabant 95% en Utrecht 83%) scoort de Brabantse uitvoering van JONGleren significant beter.

De mate waarin de ouders/ verzorgers aangeven hun gedrag na de ouderavond te hebben aangepast is op 3 van de 4 punten vergelijkbaar. Het Noord-Brabantse project scoort significant beter op het onderdeel 'ik praat na de ouderavond meer met mijn kind over verkeer dan vroeger' (Noord-Brabant 70% helemaal mee eens, Utrecht 51%).

Wat betreft de andere onderdelen van de effectmeting is de conclusie dat de uitkomsten op vergelijkbare niveaus liggen. In Utrecht is op het onderdeel 'kennis over de ontwikkeling van kinderen' sprake van een significant effect van JONGleren. De toename in de kennis op dit punt is bij de ouders/ verzorgers die de ouderavond hebben bijgewoond in Utrecht (van 4,0 naar 4,7) groter dan in Noord-Brabant (4,3 naar 4,5).

7.8 Samenvattend

Conclusies

- De ouders/ verzorgers die aan de ouderavond hebben deelgenomen geven aan dat zij hun gedrag op een aantal punten hebben aangepast: zij zeggen meer aandacht te geven aan hun voorbeeldrol (65%), beter op te letten als zij met hun kinderen het verkeer ingaan (52,5%), vaker te praten over verkeer en wat veilig gedrag is in het verkeer (70%) en beter op te letten bij het vervoer van hun kinderen (37,5%).
- Het gerapporteerde vervoer van jonge kinderen op de fiets en in de auto is door JONGleren niet verbeterd. Dit heeft vooral te maken met het feit dat het gedrag van de ouders/ verzorgers in zowel de experimentele als de controle groep al voor het project erg gunstig is. Er is met andere woorden weinig ruimte voor verbetering.
- Op basis van de vraagstelling over veilig gedrag in het verkeer kan geen effect worden aangetoond van JONGleren op de houding van ouders/ verzorgers ten opzichte van wat veilig gedrag is met betrekking tot jonge kinderen. Hetzelfde geldt voor de kennis over de regelgeving en over de ontwikkeling van jonge kinderen en wat dat betekent voor hun deelname aan het verkeer. Maar voor deze punten geldt dat ook al bij de voormeting de scores erg gunstig zijn. Ook wat betreft de uitleg over veilig gedrag in het verkeer aan hun kinderen, het geven van het goede voorbeeld en het voorkomen van gevaarlijke situaties vertonen de ouders/ verzorgers zowel in de experimentele als in de controle groep al bij de voormeting in hoge mate het gewenste gedrag. Dat maakt het moeilijk om op deze punten nog winst te boeken.
- De ouders/ verzorgers zijn erg positief over de ouderavond. Men vindt de ouderavond (erg) interessant (95%), (erg) nuttig (87,5%) en (erg) informatief (85%). Ook geven de ouders/ verzorgers aan dat hun gedrag (verder) is verbeterd, ze geven vaker het goede voorbeeld, letten beter op en praten vaker met hun kinderen over verkeer. Toch worden deze positieve uitkomsten slechts marginaal vertaald in significante verschillen tussen de ouders/ verzorgers die de ouderavond hebben bijgewoond en de ouders/ verzorgers die de ouderavond niet hebben bijgewoond.
- Voor het ontbreken van deze significante effecten zijn verschillende verklaringen te geven. In de eerste plaats liggen de kennis, de houding en het gedrag van de ouders/ verzorgers in zowel de experimentele als de controle groep al bij de voormeting in belangrijke mate op het gewenste niveau. De kennis is groot, de attitude positief en het gedrag met betrekking tot het vervoer en de

verkeersdeelname erg veilig. In dat geval is het moeilijk nog verdere winst te behalen. In de tweede plaats komt de controle groep uit dezelfde peuterspeelzalen/ kinderdagverblijven. Dit betekent dat deze ouders/ verzorgers ook van allerlei activiteiten kennis hebben kunnen nemen. Zo is de informatiefolder ook bij deze ouders/ verzorgers terecht gekomen. In feite verschillen de experimentele en de controle groep met name op het al dan niet bijgewoond hebben van de ouderavond. Op deze avond is veel aandacht besteed aan de ontwikkeling van kinderen en wat dat betekent voor hun deelname aan het verkeer. Het is met name ook op dit aspect waarop de experimentele zich na de ouderavond (significant) onderscheidt van de controle groep. Daarnaast moeten we rekening houden met het feit, dat we in dit onderzoek waarschijnlijk met een selecte groep ouders/ verzorgers te maken hebben. Dat kunnen we afleiden uit het relatief hoge opleidingsniveau van de onderzoeksgroep en het feit dat er weinig ouders/ verzorgers met een niet-Nederlandse achtergrond in de onderzoeksgroep zitten. Mogelijk hebben we in de onderzoeksgroep hierdoor te maken met ouders/ verzorgers betrokken die meer bewust stilstaan de veiligheid van hun kinderen in het algemeen en in het verkeer in het bijzonder¹⁵.

Aanbevelingen

Aanbevelingen met betrekking tot de ouderavond

- De ouders/ verzorgers zijn erg enthousiast over de opzet en de inhoud van de ouderavond. Dat betekent dat in grote lijnen het programma en de uitvoering ervan hetzelfde kan blijven.
- Het gebruik van fietshelmen door jonge kinderen kan nog sterk worden verbeterd. Bezien zou moeten worden of dit onderwerp een prominentere plek op de ouderavond kan/ moet krijgen.
- Het veilig laten uitstappen van kinderen uit de auto laat eveneens nog te wensen over. Dit gebeurt nog te vaak aan de kant van de weg. Ook hier zou moeten worden gezien of dit onderwerp een prominentere plek op de ouderavond kan/ moet krijgen.

Aanbevelingen met betrekking tot het continueren van JONGleren

- De resultaten van de evaluatie zijn positief voor de opzet en de uitvoering van het project. Ouders/ verzorgers die de voorlichtingsavond hebben bezocht zijn enthousiast en zeggen dat de informatie die zij hebben gekregen aanleiding is om hun gedrag verder te verbeteren. Gezien de positieve resultaten van het onderzoek verdient het aanbeveling de uitvoering van het project JONGleren voort te zetten.
- Voor de groep die bij dit onderzoek betrokken is geldt dat zij het gewenste gedrag al in belangrijke mate vertonen en dat zij door JONGleren vooral bevestigd worden in hun goede gedrag. Uiteraard is dat een belangrijk doel van het JONGleren project. Maar het project zou nog aan waarde kunnen winnen als ook de ouders/ verzorgers zouden worden bereikt, die minder gunstig gedrag vertonen met betrekking tot het veilige vervoer en de veilige verkeersdeelname van hun jonge kinderen. In dit verband verdient het aanbeveling om in kaart te brengen wat eventuele 'risico' groepen ouders/ verzorgers zijn en zo die er zijn, hoe die dan het beste kunnen worden bereikt. De resultaten van dit onderzoek geven aan dat via de peuterspeelzalen/ kinderdagverblijven een selectieve groep ouders/ verzorgers wordt bereikt. Het opleidingsniveau is relatief hoog en er zitten relatief weinig ouders/ verzorgers in de groep die op deze manier wordt bereikt.

¹⁵ We weten overigens uit onderzoek, dat de ouders/ verzorgers van jonge kinderen over het algemeen erg veilige keuzen maken bij het vervoer van hun kinderen. Volgens het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) vervoert 96% van deze doelgroep hun kinderen op een veilige wijze in de auto. Volgens het onderzoek 'Gebruik van beveiligingsmiddelen in auto's' worden jonge kinderen in 97% van de gevallen veilig vervoerd.

8 REFERENTIES

Nägele, R.C. en Doff, H. (2009) *Implementatie van verkeers- en gezondheidseducatie in het voortgezet onderwijs*. Utrecht, Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W. & Commandeur, C. (2006). *Wanneer is verkeerseducatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten*. R-2006-28. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vissers, J.A.M.M. en van Leuveren, J. (2010) *Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid*. Voortgangsrapportage januari 2010. Amersfoort, DHV.

Vissers, J.A.M.M. en Nägele, R.C. (2004) *Doelendocument verkeerseducatie. Literatuuronderzoek en uitgangspunten voor de formulering van leerdoelen*. Rapportnummer TT04-038. Veenendaal, Traffic Test.

Vissers, J.A.M.M., Betuw, A.J.M. van, Nägele, R.C., Kooistra, A.B. en Hartevelde, M. (2004) *Doelendocument Permanente Verkeerseducatie*. Rapportnummer TT04-056. Veenendaal, Traffic Test.

Vissers, J.A.M.M. en Leuveren, J. van (2010) *JONGleren in het verkeer in de provincie Utrecht*. *Effectmeting*. Amersfoort, DHV.

BIJLAGE 1 **Brief wetenschappelijke adviesgroep**

Geachte mevrouw Leerdam-van Haaren,

Op vrijdag 11 september jl. is de adviesgroep voor het project Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid (EMMV) Brabant bijeen geweest. Die vergadering is voor de adviesgroep aanleiding geweest om deze brief op te stellen met een aantal suggesties voor de verdere invulling van het project.

Bij de bespreking van de projecten die deel uitmaken van EMMV Brabant onderzoek is gebleken dat de status van de projecten zeer divers is. Om te beginnen is een aantal van de in de offerte beschreven projecten vertraagd. Deze zullen op een later tijdstip van start gaan (sommige projecten starten pas in het voorjaar van 2010) en kunnen daarom niet in het onderzoek worden meegenomen. Verder loopt de status van de projecten die wel lopen of binnenkort gaan starten uiteen van nieuwe educatieve interventies die kleinschalig worden uitgetest tot bestaande educatieve programma's die door grote groepen worden gevolgd.

Voor de laatste groep projecten is het erg zinvol om de door DHV geoffreerde effectmeting toe te passen. Het gaat om min of meer uitontwikkelde programma's en de groep deelnemers (experimentele groep) is voldoende groot om statistisch betrouwbare uitspraken te doen¹⁶. Bovendien is het mogelijk om een (eveneens voldoende grote) controlegroep samen te stellen. Dat maakt het mogelijk om het door DHV in de offerte voorgestelde onderzoeksdesign, waarin sprake is van een voor- en nameting bij zowel een experimentele als een controle groep, in de praktijk met voldoende respondenten uit te voeren.

Dit geldt echter niet voor de kleinschalige pilots, die deel uitmaken van het EMMV project. Het gaat vaak om nieuwe educatieve concepten die voor het eerst in de praktijk worden uitgetest. Gezien de fase van ontwikkeling waarin deze projecten zich bevinden, acht de adviesgroep het niet zinvol én bovendien vanuit wetenschappelijk oogpunt niet verantwoord om een effectmeting met voor- en nameting bij een experimentele groep en een controlegroep te doen. Bovendien is de groep die aan de pilots deelneemt over het algemeen veel te klein om statistisch betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Tevens is het vaak niet mogelijk om een (voldoende grote) controlegroep samen te stellen. Kortom een uitgebreide, kwantitatieve effectmeting is onder die voorwaarden niet zinvol en/ of niet haalbaar. Dat betekent niet dat een meting van de resultaten van die projecten niet zinvol is. Die meting dient echter meer kwalitatief van aard te zijn en meer gericht te zijn op het in kaart brengen van het proces: lukt het om deelnemers te werven voor de projecten (wat is het bereik van de projecten), hoe valt de deelnemersgroep te karakteriseren, wat vinden de deelnemers van de interventie en wat is een eerste indicatie van de mogelijke effecten (wat hebben de deelnemers geleerd en in hoeverre verwachten zij dat door deelname aan het project hun verkeersgedrag zal veranderen)? Bij een dergelijke procesmatige effectmeting kan worden volstaan met een nameting bij de deelnemers die aan de pilot hebben meegedaan.

Het bovenstaande overwegende stellen wij voor dat DHV de huidige stand van zaken met betrekking tot de EMMV projecten in kaart brengt. Die inventarisatie moet uitmonden in een nieuw plan van aanpak. In het plan moet per deelproject worden beschreven, op welke wijze de effectmetingen zullen worden uitgevoerd. Is een kwantitatieve effectmeting (voor- en nameting bij experimentele groep en controlegroep) haalbaar of zal het project uitsluitend via een procesmatige effectmeting worden geëvalueerd? Tevens dient in het plan van aanpak te worden nagegaan bij welke van de 'kleinschalige' interventies uit het

¹⁶ Daarbij geldt als vuistregel, dat zowel de experimentele groep als de controlegroep uit circa 100 respondenten moet bestaan.

EMMV-pakket een experimentele pilot haalbaar is. In dat geval zouden wel uitspraken gedaan kunnen worden over afzonderlijke onderdelen van de onderzochte interventie.

Adviesgroep project Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid Brabant:

- Drs. Divera Twisk (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)
- Drs. Christine Swankhuisen (Bureau Tabula Rasa/ Universiteit Leiden)
- Dr. ir. Marieke Verheijden (TNO Kwaliteit van Leven)
- Ir. Harry Derriks (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid)
- Dr. Rob Ruiters (Universiteit Maastricht)

9 COLOFON

Opdrachtgever	: SRE/ Provincie Noord-Brabant
Project	: Effectmeting Mensgerichte Maatregelen Verkeersveiligheid Brabant
Dossier	:
Omvang rapport	: 65 pagina's
Auteurs	: Jan Vissers en Jacco van Leuven
Bijdrage	:
Interne controle	:
Projectleider	: Jan Vissers
Projectmanager	: Albert Nauta
Datum	: November 2010
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.com
www.dhv.nl*

