

Verkeerseducatie nul- tot vierjarigen: een inventarisatie

R-94-72

Dr. P.B.M. Levelt

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

In dit rapport wordt onderzocht op welke manieren verkeerseducatie wordt gegeven aan nul- tot vierjarige kinderen. Het onderzoek betreft vooral buitenlandse projecten; gezien zal moeten worden wat de mogelijkheden voor Nederland op dit terrein zijn. Dit onderzoek vormt daartoe een eerste stap.

Bij de verschillende projecten is steeds gezocht naar een antwoord op de vragen naar de probleemanalyse, de leerdoelen, het theoretisch ontwikkelingsmodel, het leer materiaal, de actoren, de implementatie en het effect.

De volgende soort activiteiten werden gevonden:

- Verkeersclubs, waarvoor ouders hun kinderen kunnen opgeven; met vaste tussenpozen ontvangen kind en ouder dan post.
- Acties door middel van bemiddelaars; deze bemiddelaars treden in contact met oudergroepen.
- Televisieprogramma's; zowel 'open net'- als onderwijs-televisie.
- Acties gericht op het gebruik van goede beveiligingsmiddelen.

Het vermoeden wordt uitgesproken dat in Nederland, buiten het basis-onderwijs, geen georganiseerde activiteiten op het gebied van verkeerseducatie worden verricht. Wel moet in de volgende onderzoeksfase nog gezien worden of in Nederland de verkeersveiligheid wellicht gekoppeld aan de preventieve gezondheidszorg aan bod komt.

Een eerste suggestie voor mogelijke leerdoelen voor een Nederlands programma betreft behalve verkeersveilig gedrag van kinderen, ook hun attitudes en normen die op latere leeftijd van invloed zullen zijn, en hun inzicht in verkeer en vervoer. Om de rol van ouders in de permanente verkeerseducatie te vergroten zal de ouderbetrokkenheid, in de vorm van actief oefenen en in de vorm van voorbeeldgedrag, aan de orde gesteld kunnen worden.

Summary

Traffic education for children up to four years of age: a survey

This report studies the methods by which traffic education is taught to children aged under four. The study mainly relates to projects from abroad. The options that are open in this field in the Netherlands should also be considered; this study represents the first step in that direction. With each of the various projects, the study sought to find an answer to questions relating to the problem analysis, the teaching objectives, the theoretical development model, the teaching material, the parties involved, the implementation and the effect.

The following types of activities were found:

- Traffic clubs, for which parents can register their children; at regular intervals, child and parent will receive mail on the subject.
- Campaigns by means of intermediate parties; these intermediate parties contact parent groups.
- Television programmes, including both 'open network' and educational television.
- Campaigns aimed at the use of proper safety devices.

The report expresses the suspicion that, outside primary education, no organized activities in the field of traffic education are conducted in the Netherlands. However, the next study phase should consider whether road safety is perhaps linked to preventative health care in the Netherlands.

An initial suggestion for possible teaching objectives for the Dutch programme concerns not only children's safe behaviour in traffic, but also their attitudes and standards - which will be influential at a later age - and their insight into transport and traffic systems. In order to enhance the role of parents in children's ongoing traffic, education parental involvement, in the form of both active practise and exemplary behaviour, could be considered.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	6
2.	<i>Verkeersclubs</i>	8
2.1.	Noorse Traffic Club	8
2.2.	Zweedse Traffic Club	8
2.3.	Tufty Club	9
2.4.	Streetwise kids	10
2.5.	Eastern Regional Traffic Club	10
2.6.	Conclusies	12
3.	<i>Acties zonder clubverband</i>	13
3.1.	Het Tübinger experiment	13
3.2.	Kind und Verkehr	14
3.3.	Andere Campagnes	15
3.4.	Speelzaal en crèche	16
3.4.1.	Spel op maquette of plattegrond	16
3.4.2.	Verkeerspoppenkast	16
3.4.3.	Kringgesprek aan de hand van foto's	17
3.4.4.	Project Panda	17
3.5.	Conclusies	17
4.	<i>Televisie</i>	18
4.1.	Voorbeelden op het open net	18
4.2.	Willie Whistle	19
4.3.	Sesamstraat	19
4.4.	NOT-programma's	20
4.5.	Conclusies	21
5.	<i>Kinderzitjes en gordels</i>	22
5.1.	Actie rond de geboorte	22
5.2.	Acties rond baby- en peuterzorg	22
5.3.	Conclusies	22
6.	<i>Conclusies</i>	24
6.1.	Bevindingen	24
6.2.	Vervolg	25
6.3.	Enkele voorlopige conclusies	25
	<i>Literatuur</i>	27

1. Inleiding

Al in het eerste levensjaar maken kinderen een begin met het leren van de regels in het verkeer. Dit lijkt een vreemde stelling; zelfstandige verkeersdeelname is op die leeftijd immers nog onmogelijk. Toch zijn er redenen om dit aan te nemen. Er zijn aanwijzingen dat sociaal leren, leren door observeren (imiteren, model-leren), vrijwel direct na de geboorte begint. In de eerste plaats worden kinderen al op jonge leeftijd meegenomen in het verkeer. Het is aannemelijk dat op dat moment, door het observeren van verkeersgedrag, het leren begint. Wanneer ouders in de auto bijvoorbeeld altijd een gordel omdoen, zal dit invloed uitoefenen op het kind.

In de tweede plaats zijn kinderen al jong in staat om door middel van observaties 'abstract' te leren - dat wil zeggen: ze zijn in staat om uit andermans gedragingen en woorden regels af te leiden die toegepast kunnen worden. Dit geldt voor de ontwikkeling van taal (grammaticale regels bijvoorbeeld), maar ook voor standaards, normen van gedrag (Bandura, 1977). Het ligt voor de hand om te veronderstellen dat kinderen ook bij het observeren van verkeersdeelnemers een dergelijk deductieproces doormaken.

Als kinderen zich zelf gaan voortbewegen, zullen al snel ook andere vormen van leren beginnen. Leren door belonen en straffen, conditioneren en leren door 'trial and error', maar ook instructie door ouderen zal een plaats krijgen.

We zijn geneigd om pas bij actieve vormen van ouderlijke invloed - belonen, straffen, instructie - van opvoeding te spreken. Maar misschien is het beter een onderscheid te maken tussen 'opvoeding in het algemeen' (socialisatie) en 'gerichte opvoeding'. In de huidige situatie zal een groot deel van de verkeersopvoeding van jonge kinderen ongericht zijn en slechts een klein gedeelte gericht. De consequentie is dat deze kinderen veel leren, maar dat dit leren zowel veilige als niet-veilige gedragingen betreft. Inspanningen dienen daarom tot doel te hebben de ongerichte opvoeding over te hevelen naar gerichte, en om opvoeding in onveilige richting om te draaien in veilige richting. Men kan verwachten dat ouders die leren hun kinderen actief in het verkeer te begeleiden, ook later, als hun kinderen grotere zelfstandigheid in het verkeer krijgen, de verkeersopvoeding actiever zullen vormgeven.

In het verleden is alle aandacht uitgegaan naar het aanleren van veiligere gedragingen en van de vaardigheden die daarvoor nodig zijn. Zo zijn er 'anti dart'-programma's (ter voorkoming van 'zomaar de straat oprennen') en programma's om de snelheidsperceptie van kinderen te verbeteren. Dit zijn belangrijke initiatieven, maar het is ook van belang om in het oog te houden dat de opvoeding van nu consequenties heeft voor het gedrag van later. Attitudes ten opzichte van andere weggebruikers en echt 'jongetjesgedrag' zijn typisch zaken waarvoor de basis al jong gelegd wordt.

Er zijn voorbeelden van programma's, gericht op jonge kinderen en hun ouders, die op kleine schaal zijn uitgetoetst; sommige zijn ook op zeer grote schaal ingevoerd. Een voorbeeld van het eerste vormen de zoëven genoemde 'anti dart'-programma's. Een voorbeeld van het tweede is een

landelijke multimediale actie in Groot Brittannië, gesponsord door Texaco, die er onder meer op is gericht jezelf zichtbaar te maken in het verkeer. Meestal spelen ouders een rol in dergelijke programma's. Er bestaat geen overzicht van educatieve programma's die gericht zijn op nul- tot vierjarigen, nationaal noch internationaal.

In dit rapport zal een beperkte 'state of the art' gemaakt worden van de feitelijke situatie van verkeerseducatie voor nul- tot vierjarigen. De belangrijkste internationale en nationale verkeerseducatieprogramma's voor zeer jonge kinderen waarover gerapporteerd is, zullen geïnventariseerd worden, vooral op basis van literatuur. Verder zal informatie worden verzameld bij enkele Nederlandse en buitenlandse organisaties die op dit terrein activiteiten ontplooien. Indien mogelijk zullen enkele 'pakketten' aangeschaft worden. Deze inventarisatie levert een lijst met projecten waarvan, indien mogelijk, vastgesteld wordt welke probleemanalyse er aan ten grondslag ligt, wat de leerdoelen zijn, hoe het theoretisch ontwikkelingsmodel eruit ziet, welk leermateriaal gebruikt is en wat de relevante actoren zijn. De nadruk zal liggen op de beschrijving van ouderbetrokkenheid en hoe deze te verkrijgen is, op de implementatie, het onderzoeksprogramma, de resultaten en de voortzetting.

Verkeersopvoeding is te beschouwen als preventieve gezondheidszorg. In een volgende fase van het onderzoek zal daarom gekeken worden of er lessen te trekken zijn uit de gezondheids- en veiligheidsvoorlichting. Preventieve gezondheidszorg die gericht is op jonge kinderen, staat op een hoog peil; waarschijnlijk zijn hieruit lessen te leren. Bovendien gaan er stemmen op die pleiten voor integratie van beide vormen van preventieve zorg. Hetzelfde geldt voor veiligheidsvoorlichting. Bij dit idee van integratie speelt ook mee dat wel gedacht wordt dat verkeersveiligheid alléén geen belangrijk genoeg thema is om opvoeders warm te maken.

In Nederland is het verkeersonderwijs op de basisschool er nog niet goed in geslaagd om ouders bij het onderwijs te betrekken, aldus het evaluatierapport van de onderwijsinspectie. Er zijn wel initiatieven om echt werk te maken van deze betrokkenheid. De kans is groot dat vooral ouders van *jonge* kinderen geneigd zullen zijn de verkeersveiligheid van hun kinderen prioriteit te geven. In de volgende onderzoeksfase zal deze ouderbetrokkenheid nader bekeken worden.

2. Verkeersclubs

Verkeersclubs voor jonge kinderen hebben een lange geschiedenis. De oorsprong ligt in Scandinavië en Engeland. Men streeft naar een lidmaatschap vanaf drie jaar. Vaak wordt men door een eerste gratis mailing aangespoord zich aan te melden. In Denemarken leidt dit tot een deelname door 50% van de ouders. Zij betalen 55 DKK (= ongeveer f15,-) per jaar. Vanaf 1971 is geen evaluatie-studie naar dit programma uitgevoerd (Mejding, 1994).

Twee Bulgaarse clubsystemen worden gemeld door Taslakov (1994). Details zijn niet bekend. Opvallend is dat één van de twee een 'Kinder Automobiel Club' is, georganiseerd door de Unie van Bulgaarse Automobilisten.

Zwitserland kent de zogenaamde 'bfu-Kinderpost'. Vanaf de geboorte wordt in twaalf halfjaarlijkse brieven informatie gegeven over alle mogelijke gevaarlijke situaties waarin kinderen verzeild kunnen raken, en hoe dat te voorkomen is. Verkeersongevallen vullen ongeveer 25% van het voorlichtingsmateriaal. Van alle ouders van nieuwgeborenen wordt 65% bereikt met deze brieven. Opvallend is de nieuwe ontwikkeling om verkeersveiligheid niet meer als een geïsoleerd probleem te behandelen. In Nederland heeft het fenomeen van kinderclubs voor jonge kinderen nooit bestaan.

Enkele meer uitgewerkte voorbeelden, waarnaar ook onderzoek gedaan is, zijn:

2.1. Noorse Traffic Club

Enkele malen wordt verwezen naar dit Noorse concept. Details hiervan zijn niet verkregen. Het programma is, in het Noors, geëvalueerd door Schioldborg (1974). Hiernaar wordt verwezen door onder andere Rothengatter (1986) en West et al. (1994).

Gebleken is dat clubleden 20% minder ongevallen hadden dan nietclubleden; in Oslo zelfs 40%. Dit gold gelijkelijk voor kinderen met een verschillende sociaal-economische achtergrond, en in verschillende woonomstandigheden en verkeersomgevingen. West et al. suggereren dat dit ook aan 'selective recruitment' kan liggen.

Geen effecten werden gevonden op verkeersgedrag. Rothengatter suggereert dat beperking door ouders van de expositie voor deze resultaten verantwoordelijk kan zijn.

2.2. Zweedse Traffic Club

Gregersen en Nolén (1994) bespreken de Zweedse 'Traffic Club'. Deze bespreking geeft een beter idee van de doelstellingen:

1. De kennis vergroten die ouders hebben van de beperkte vaardigheden van kinderen in het verkeer.
2. Het invoeren van een continu onderwijs- en trainingsprogramma om kinderen stapsgewijs (naarmate ze opgroeien) voor te bereiden op het omgaan met verschillende verkeerssituaties.

3. Het aanbrengen bij kinderen van gunstige attitudes ten aanzien van het verkeer.

Het lidmaatschap is bedoeld voor drie- tot zevenjarigen. Als kinderen drie jaar worden, krijgen ze een aanbod om lid te worden, tegen een kleine vergoeding. De nadruk ligt op kinderen als voetgangers. Er is geen fiets-instructie. Elk half jaar ligt het accent op andere onderwerpen: winterwegen, oversteken, wandelen in het donker.

Het materiaal bestaat uit negen enveloppen, één per half jaar, gevuld met informatie voor de ouders, spelletjes, cadeautjes, puzzels en werkbladen. Van de ouders wordt verwacht dat ze hun kinderen praktische en theoretische training geven.

Gregersen en Nolén (1994) hebben vragenlijst-onderzoek gedaan onder ouders van leden en niet-leden. De onderzoeksgroep bestond uit zesjarigen die vanaf hun derde lid waren, plus een controlegroep.

De groepen kinderen kwamen overeen qua sekse-verdeling en autobezit van ouders. In beide groepen kon 98% van de kinderen fietsen. Het autoverkeer in de buurt had dezelfde intensiteit. Beide groepen zijn even veel tijd buiten, maar leden iets minder vaak in een omgeving met verkeer.

Opmerkelijk genoeg blijken leden een groter ongevalsrisico te hebben: ongevallen per tijdseenheid die buiten is doorgebracht. Dit verschil betreft fietsongevallen. Leden hebben een iets kleiner (niet significant) risico waar het andere ongevallen dan verkeersongevallen betreft.

Niet-leden zijn iets vaker als voetganger en fietser in verkeersomgevingen aanwezig zonder begeleiding.

Praktische en theoretische training krijgen leden meer dan niet-leden, maar niet-leden krijgen dan vaker training dan leden. Leden gebruiken vaker fietshelmen, en iets vaker autogordels. Er is geen verschil in het gebruik van reflecterend fietsmateriaal.

Tot nu toe werd aangenomen dat leden een hogere sociaal-economische status hadden en hierdoor sowieso al minder ongevalsrisico zouden lopen, hetgeen het lidmaatschap nog eens zou versterken. Dit blijkt dus niet op te gaan.

De positie van clubleden is op enkele veiligheidsaspecten beter dan die van niet-clubleden, maar de belangrijkste indicator, namelijk het aantal ongevallen, wijst zoals gezegd in een andere richting. De auteurs geven ter verklaring hiervan een aantal hypothesen, waarvan er eigenlijk maar één door de gegevens bevestigd wordt: clublidmaatschap leidt gemiddeld tot minder training en lessen, waarschijnlijk omdat ouders de verantwoordelijkheid meer bij de club leggen. Dit gegeven maakt tevens een experimenteel onderzoek onmogelijk: nu clubleden een grotere kans op een ongeval hebben, is het ethisch niet verantwoord een experimentele groep te vormen van clubleden. De auteurs maken melding van een aanpassing van de club op basis van deze bevindingen. Om welke aanpassingen het gaat, is onbekend.

2.3. Tufty Club

Eén van de eerste verkeersclubs is de Engelse 'Tufty Club'. De club werd in Engeland opgericht in 1961. De doelstellingen zijn niet duidelijk geworden. Niet alleen verkeersveiligheid schijnt aan bod gekomen te zijn. Volgens commentaar (Brownfield & Brown, 1986) wordt geen rekening gehouden met de ontwikkeling van kinderen. Het materiaal van de club is gegroepeerd rond een eekhoorn, en bestaat uit liedjes, verhaaltjes, werk-

bladen, en 'andere activiteiten'. De club is er voor kinderen vanaf één jaar oud. Zij is vooral georganiseerd via speelzalen, crèches, kleuter- en lagere scholen.

Er is onderzoek gedaan bij kinderen die op school meededen aan de 'Tuftyclub'; zij werden vergeleken met schoolkinderen die niet meededen. Kinderen werden tweemaal getest met een half jaar ertussen. Ze moesten in een interview vragen beantwoorden aan de hand van videobeelden en afbeeldingen. De vragen betroffen vooral voetgangsgedrag. Er kon geen invloed aangetoond worden van de 'Tuftyclub'.

2.4. Streetwise kids

Dit groot-Londense project, gestart in 1985, is gebaseerd op werk van het Transport Research Laboratory (TRL, voorheen TRRL) dat een landelijk project aan het voorbereiden was (Brownfield en Brown, 1986; zie ook § 2.5). Hierbij werden leerdoelen geformuleerd voor kinderen van verschillende leeftijden, vanaf drie tot vijfenhalf jaar, in sprongen van zes maanden.

'Streetwise kids' is aangepast aan de grote stad en aan het multi-culturele karakter ervan. Elk half jaar krijgen de kinderen een boekje toegestuurd en af en toe wat reclamemateriaal. Ouders moesten hun kinderen zelf opgeven en er waren geen kosten aan verbonden. Er werd een stevige advertentiecampagne gevoerd die leidde tot een deelname van ruim 8% (Downing). De deelname varieerde met sociale klasse en leeftijd. Zo deden kinderen uit lagere klassen minder mee. Kinderen die op het moment waarop het project een aanvang nam drie jaar waren, deden juist meer mee. Downing doet suggesties promotionele activiteiten te ontplooiën: via de televisie en de kleuterschool. Hij acht het van belang de kosten voor het lidmaatschap zeer laag te houden.

2.5. Eastern Regional Traffic Club

Ook deze club is gebaseerd op het ontwikkelingswerk van TRRL. Alle kinderen uit deze regio krijgen op hun derde verjaardag een aanmeldingsformulier en een eerste boekje (Harland, Murray & Tucker, 1991). Na aanmelding (55% respons na de eerste zending) volgen nog vier zendingen, elk half jaar één. De boekjes bevatten oefeningen voor thuis en voor op straat. Deelname is gratis.

Het programma heeft doelen geformuleerd voor zowel ouders als kinderen. Het beoogt kinderen bewuster te maken van de kenmerken die de straten in hun omgeving hebben, hen gevaren te leren kennen en herkennen en aldus ervoor te zorgen dat ze in staat zijn zich veilig te gedragen. Het programma wil ouders bewust maken van de vooronderstellingen waarmee kinderen de wereld tegemoet treden en van hun beperkingen in het verkeer; ouders moeten in staat zijn deze kennis op hun kinderen toe te passen.

Zo moeten zij weten hoe en wanneer ze hun kinderen in toom moeten houden, dat zij hun kinderen op veilige plekken moeten laten spelen en dat zij de kinderen verkeersveiligheid bijbrengen.

De gedetailleerde leerdoelen werden naar leeftijd gerangschikt. Het resultaat bestond uit vijf boekjes met oefeningen die ouder en kind samen dienden uit te voeren.

Dit programma is tweemaal geëvalueerd. Een ongevalsanalyse is gepland. West et al. (1993) deden onderzoek in een regio waar de club op het punt stond gelanceerd te worden. Zij deden ook onderzoek in een controle-regio. Zij herhaalden het onderzoek een jaar later. De onderzoekers ondervroegen zowel ouders als kinderen. Alle 'experimentele' kinderen hadden inmiddels het eerste boek ontvangen.

Er werden grote verschillen gevonden tussen mensen met verschillende sociaal-economische status en tussen jongens en meisjes, zowel in kennis van verkeersveiligheid als in gerapporteerd gedrag.

Jongens hadden meer kennis van objecten langs de weg, maar meisjes gedroegen zich veiliger: zij liepen minder vaak vooruit en renden minder de straat op. Ook gaven zij vaker een hand voor ze overstaken.

Ouders met een lagere sociaal-economische status (handarbeiders) oefenden minder toezicht uit bij het spelen op straat en bij oversteken dan ouders uit hogere milieus. Hun kinderen hadden zowel minder kennis van objecten langs de straat als bewustzijn van veilige en onveilige speelplekken. Wat de *deelname* aan de 'Traffic Club' betreft, waren er geen verschillen.

De ontvangst van het eerste boekje leidde niet tot meer toezicht bij het spelen op straat en het oversteken. Wel poogden de ouders hun kinderen meer over veiligheid te leren en renden de kinderen minder vooruit. Wat dat leren betreft: vooral het leren stoppen voor de stoeprand werd vaker geoefend. Kinderen stopten ook beter als hen dat werd gevraagd.

Het programma werd erg gunstig beoordeeld, ongeacht de sociaal-economische status van de deelnemers.

De auteurs vragen meer aandacht voor attitudes vanwege het verschil tussen jongens en meisjes: jongens hebben wat meer kennis, meisjes gedragen zich veiliger.

In een latere studie (Bryan-Brown, 1994) zijn ook kinderen onderzocht die alle vijf boekjes hadden ontvangen. Het onderzoek werd uitgevoerd bij kinderen van vijfenhalf tot zes jaar oud. Ook nu weer werden de kinderen vergeleken met een controlegroep.

De bevindingen van de eerste studie werden bevestigd. Kinderen (en hun verzorgers) die na het eerste boek als lid werden aangemeld (50%), maakten meer vorderingen dan kinderen die alleen het eerste boek hadden ontvangen. Effecten van het ontvangen van het eerste boek waren echter nog op vijfjarige leeftijd terug te vinden.

Leden speelden minder vaak op straat, zij werden vaker aan de hand gehouden, stopten eerder als hen dat opgedragen werd, kregen meer onderricht, op meer verschillende manieren. Verder kenden leden meer verkeersobjecten, konden beter een veilige route aangeven op een tekening en hadden meer kennis van veilig gedrag bij oversteken. Op één punt was het resultaat negatief: leden bleken minder naar verkeersveiligheidsprogramma's op de televisie te kijken.

Wat de variabelen van de achtergrond betreft: onder clubleden zijn minder kinderen met een etnische minderheidsafkomst. Dit wordt geweten aan het feit dat de mailing en taal van het eerste boekje in het Engels is.

Ook wonen zij, wat verkeersdrukke betreft, in een iets ongunstiger woon-omgeving. De tabellen geven de indruk dat clubleden geen hogere sociaal-economische status hebben dan kinderen uit de controle groep.

2.6. Conclusies

De Engelse resultaten zijn zeer hoopgevend: er is een hoog aanmeldingspercentage, niet alleen van kinderen van beter opgeleide ouders maar ook van kinderen die in rustiger straten wonen. Lidmaatschap leidt tot iets: voorzichtiger gedrag wordt gemeld en beter toezicht en verkeersonderricht. Het is van groot belang het Engelse onderzoek naar ongevalsgegevens af te wachten. Dit is nodig gezien het Zweedse alarmsignaal. Als het Engelse onderzoek positief uitvalt en navolging overwogen wordt, is het raadzaam om bij de Zweden te informeren naar de aanpassingen die ze hebben gemaakt om de negatieve ongevalsgegevens te voorkomen. Bij de Engelsen valt veel te leren over het bereiken van een redelijk hoog aanmeldingspercentage en andere technieken om het lidmaatschap 'warm' te houden.

3. Acties zonder clubverband

Spreken de verkeersclubs de ouders tamelijk persoonlijk aan, er zijn ook andere wegen zoals campagnes via massamedia of verkeerscoördinatoren, en bijvoorbeeld programma's die meer via speelzalen en crèches lopen. Vaak is er sprake van enkele wegen tegelijk.

3.1. Het Tübinger experiment

Aan dit programma liggen ongevals cijfers ten grondslag: het gegeven dat het aantal ongevallen bij kinderen tot het zevende levensjaar parallel met de leeftijdsontwikkeling toeneemt. Het belangrijkste probleem is het niet op de stoep blijven en het oversteken. Men wil kinderen beter gedrag bijbrengen door middel van de principes van 'operant conditioneren' (Skinner) en 'sociaal leren' (Bandura).

Interessant is hierbij de gedachte dat een rollenspel, waarin het kind de rol overneemt van de machtige en competente ouder, het kind zich competent zal laten voelen. Frijda (1986) benadrukt in zijn emotietheorie het belang van gevoel (emotie) van competentie. Ik heb gesuggereerd (Levelt, 1993), bij het formuleren van leerdoelen voor een programma om dronken rijden te voorkomen bij adolescenten, dat het gevoel van competentie, dat kan ontstaan bij het trotseren van groepsdruk, gebruikt moet worden.

Dit sluit ook aan bij attitudetheorieën waarin als nieuwe factor 'self-efficacy' (of 'perception of self-control') ingevoerd wordt. Dit is het inzicht of gevoel dat men gewenst gedrag zelf kan uitvoeren.

Overigens wordt de theorie van sociaal leren niet alleen toepasbaar geacht op leren door kinderen. De theorie wordt ook toegepast op de manier waarop men ouders tracht te beïnvloeden: men biedt hun gefilmde voorbeelden van hoe zij met kinderen kunnen oefenen.

Een ander belangrijk aspect van de oudertraining is het stimuleren van kinderobservaties: ouders leren zo ontdekken dat hun kinderen zich onveiliger gedragen dan ze denken.

Het materiaal bestaat uit een 37 minuten durende film voor ouders, in vijf afleveringen, waarin hen wordt geleerd hoe ze hun kinderen kunnen trainen op straat. Deze film, bedoeld voor ouders van kinderen van twee tot zeven jaar, werd op het open televisie-net uitgezonden en toegestuurd aan alle kleuterscholen (Limbourg en Gerber, 1979).

Verder was er een serie van zes brochures voor ouders waarin kinderongevallen verduidelijkt werden, uitgangspunten voor een kinderoefeningsprogramma geschetst werden, trainingsvoorbeelden gegeven werden, enzovoort. Deze brochures werden aan alle kleuterscholen toegestuurd.

De bedoeling van het programma is dat een inleidende ouderavond wordt gehouden. Tot het programma kan eveneens, maar misschien is dit alleen bedoeld voor het experimentele onderzoek, een begeleiding van de ouders behoren gedurende de tijd dat zij met hun kinderen aan het oefenen zijn: wekelijks gedurende vijf weken.

Het programma werd geëvalueerd. Twee experimentele condities werden vergeleken met twee controle-condities. Ouders uit de eerste experimentele conditie kregen de voorbeeldfilm en de brochures voor de ouderavond, plus een wekelijkse bespreking en observatie van ouders tijdens het

oefenen met kinderen. Ouders uit de tweede experimentele conditie kregen hetzelfde, maar zonder individuele begeleiding. De eerste controlegroep kreeg een placebo-film en brochures en een placebo-ouderavond.

Wel werd hun zeer summier verteld dat het belangrijk was veel met hun kinderen te oefenen. Ook werden de uitgangspunten van het oefenen geschetst. De oefenmethode werd niet uitgelegd. De andere controlegroep kreeg geen 'behandeling'.

Er werd vóór de start van het programma en direct erna onderzoek gedaan, en vier maanden later.

Er vond een proces-evaluatie plaats, kinderen kregen een kennistest en werden op straat geobserveerd. Men wilde namelijk de leerdoelen evalueren, de oefenmethoden, de inzet van ouders en de inzet van diverse materialen zoals film, brochures en ouderavond.

Het programma heeft duidelijke invloed op kennis en begrip van kinderen en - gedeeltelijk - op hun gedrag. Bij drie- en vierjarigen is in het gedrag na vier maanden niets meer terug te vinden; bij vijf- en zesjarigen daarentegen wel.

Het merkwaardige feit doet zich voor dat hoe intensiever met de ouders gewerkt werd, des te minder deze ouders nog doorgingen na de vijf weken durende oefenperiode. Ouders vonden dat het dan wel afgelopen was. 'Placebo-ouders' deden wat dit betreft meer.

De placebo-groep toont echter geen systematiek in het oefenen. Er is dan ook weinig effect op het gedrag van kinderen.

De auteurs merken verder op dat het pakket opgedeeld moet worden in bijvoorbeeld drie pakketten die in de loop der jaren moeten worden aangeboden. Nu dreigt een te zware belasting voor de jonge kinderen.

Ouders blijken ten zeerste bereid aan een programma als dit mee te werken. Het blijkt uitgevoerd te kunnen worden door ouders van alle sociale klassen. Niet duidelijk wordt of er onderzocht is wat er gebeurt met ouders die alleen de films gezien hebben op het open net.

3.2. Kind und Verkehr

Het hiervoor geschetste ontwikkelingswerk heeft, met vele tussenstappen, geleid tot het huidige Duitse project 'Kind und Verkehr'. In dit project wordt een reeks activiteiten ontwikkeld op het gebied van educatie van kinderen en andere weggebruikers, evenals op het gebied van verbetering van de infrastructuur. De DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) coördineert het programma.

Eén onderdeel is gericht op zeer jonge kinderen. Dit programma werkt met bemiddelaars; de verschillende samenwerkende organisaties zoeken mensen die enige ervaring hebben in volwasseneneducatie zoals leerkrachten, opvoeders en politiemensen. Er werken 2.000 van deze mensen binnen het programma. In seminars van enkele dagen worden zij vertrouwd gemaakt met de wijze waarop zij met ouders kunnen werken. Daarna gaan zij ouderbijeenkomsten organiseren via kleuterscholen of buiten het onderwijs om. Op deze manier worden momenteel per jaar 15.000 ouder-bijeenkomsten georganiseerd. Intussen zijn er ook 200 Turkse bemiddelaars die per jaar 1.500 bijeenkomsten met Turkse ouders organiseren.

Er zijn ouder-brochures: één over kinderen als voetgangers, met achtergronden en oefeningen. Er is ook een fraai door Janosch geïllustreerd boek voor kinderen. Andere ouder-brochures betreffen het kind als fietser en als passagier in de auto.

Een ander boek is algemener. Het gaat over de ontwikkeling van kinderen en bevat een hoofdstuk met verscheidene tips op allerlei gebied en een hoofdstuk over verkeersveiligheid.

Voor zover ik heb kunnen nagaan, is het project niet geëvalueerd in termen van invloed op gedrag of ongevallen. Wel wordt het programma iedere paar jaar vernieuwd op basis van de ervaringen van de bemiddelaars. Bij de laatste vernieuwing werd onder andere meer aandacht besteed aan kinderen als passagiers en speelplekken rond het huis (Warnke, 1992).

3.3. Andere Campagnes

De Nederlandse *VVN-thuislijn* van Veilig Verkeer Nederland lijkt enigszins dezelfde richting op te gaan als het Duitse systeem. Plaatselijke VVN-afdelingen zoeken contact met ouders, vaak via scholen. Vervolgens worden activiteiten gestart die de ouders van belang achten. Deze kunnen op het gebied van educatie of van infrastructuur liggen.

Een vergelijkbaar programma is het *'Walk Alert'-programma*, geëntameerd door de Amerikaanse National Safety Council, de Federal Highway Administration, de National Highway Traffic Administration en meer dan honderd diensten en gemeenschapsorganisaties. Het programma is gericht op verbetering van de situatie van voetgangers door middel van educatie, infrastructurele maatregelen en handhaving (McNulty, 1989).

Eén onderdeel, *Watchful Willie* genaamd, heeft betrekking op kinderen jonger dan vijf jaar. Dit pakket bevat materiaal voor leerkrachten, een handpop en een kartonnen auto. Verder bevat het films, video's en kleurplaten.

Breisch (1989) geeft enkele doelstellingen: het voorkomen dat kinderen te jong zelfstandig oversteken, maar vooral ook het voorkomen van rennen op de stoep, leidend tot zogenaamde 'darting outs' (plotseling de straat op rennen). Verondersteld wordt dat 'darting outs' die een kindergeval tot gevolg hebben, niet zozeer voortvloeien uit situaties van spelen op straat, maar veeleer een gevolg zijn van rennen op de stoep.

In 1979 is onderzoek gedaan naar 'Watchful Willie'. De betreffende publicatie is helaas onvindbaar, maar de volgende cijfers worden door Breisch gemeld. Invoering van 'Wachtful Willie' leidde tot 33% daling van ongevallen met kinderen onder de vier jaar en 17% in de groep kinderen in de leeftijd vijf tot negen jaar.

Overend (1988) noemt enkele elementen die in Nederlandse situatie minder naar voren worden gebracht maar die in Amerikaanse literatuur vaker worden besproken. Een voorbeeld is een bepaald spelgoed, 'Big Wheels' genoemd: waarschijnlijk zijn dit nieuwe vormen van onze ouderwetse driewielers en trapauto's. Er wordt gewaarschuwd voor de mogelijkheid dat kinderen hiermee naar beneden rijden en vervolgens de weg op. Een ander veel voorkomend gevaar zijn op het erf achteruitrijdende auto's; het is goed mogelijk dat de bestuurder kleine kinderen die zich ophouden achter de auto, niet ziet.

De Nederlandse Stichting Consument en Veiligheid (SCV) heeft een zogenaamde *themakoffer* ontwikkeld waarin materialen zitten op het gebied van kind en veiligheid. De koffer is bedoeld voor instellingen die zich bezighouden met kinderen van nul tot vijf jaar. Verkeersveiligheid is een onderdeel hiervan. Op dit moment is niets bekend over verspreiding en gebruik, laat staan over effecten.

In Japan is de *Japan Traffic Safety Education Association* actief (persoonlijke mededelingen van Toshiko Miyazaki, die ter plekke enig onderzoek voor de SWOV verricht heeft).

Uitgangspunten voor de activiteiten ten behoeve van jonge kinderen zijn in de eerste plaats de ongevallen die jonge kinderen krijgen: 52% valt onder 'darting out' en 30% gebeurt bij het oversteken.

In de tweede plaats is het gebruik van auto-kinderzitjes zeer laag. Vijfenvoertig procent van de éénjarigen, 22% van de tweejarigen, 9% van de driejarigen en 5% van de vierjarigen wordt in een zitje vervoerd.

De organisatie richt zich op educatieve activiteiten door ouders. Zij heeft boekjes ontwikkeld die gericht zijn op drie-, vier- en vijfjarigen alsmede een boek voor ouders. Dit materiaal wordt door gemeenten verspreid onder crèches en kleuterscholen.

Verder wordt veiligheidseducatie gestimuleerd via kabeltelevisieprogramma's. Helaas is het bereik daarvan zeer gering: zij zijn slechts te ontvangen in 3% van de Japanse huishoudens. Er is een rapport in voorbereiding dat de verspreiding van veiligheidsinformatie inventariseert.

3.4. **Speelzaal en crèche**

In diverse projecten werden spelletjes ontwikkeld. Zo is steeds sprake van kleurplaten. Enkele malen werd meer systematisch een spel ontwikkeld.

3.4.1. *Spel op maquette of plattegrond*

Warwitz (1994) beschrijft een soort ganzenbord, waarbij het bord een afbeelding is van het gebied rond de school. Hij doet suggesties voor hoe je een dergelijke maquette of plattegrond kunt maken. Na het werpen van de dobbelsteen, komt de speler op een vakje en krijgt een opdracht, dan wel een beloning of straf. Het gaat erom opdrachten te ontwerpen die het spel leerzaam en spannend maken. Er zijn verschillende soorten kaartjes te maken. Gevaarkaarten bijvoorbeeld: rood licht, druk verkeer, sneeuw. Een dergelijk kaartje leidt tot verlies van de beurt. Andere kaartjes bevatten hindernissen zoals bouwverkeer: dit leidt tot wachten of omwegen. Ook zijn er kaartjes waardoor de speler terug moet: bijvoorbeeld doordat hij iets is verloren. Men kan ook winst boeken, bijvoorbeeld door van een veilig alternatief gebruik te maken.

3.4.2. *Verkeerspoppenkast*

Warwitz (1994) beschrijft ook de verkeerspoppenkast. Deze biedt de mogelijkheid kennis en gedragsvoorbeelden over te brengen. Het kind kan leren hoe een verkeerslicht werkt, hoe het veilig oversteekt, waar gevaren loeren, hoe het zich hiertegen wapenen kan. Het publiek kan betrokken worden: er kunnen samen oplossingen gezocht worden en regels geformuleerd worden. De publikatie biedt een goede handleiding. Ook binnen VVN zijn mensen al vijftien jaar actief met een poppenkast.

3.4.3. *Kringgesprek aan de hand van foto's*

E. Brouwer ontwikkelde in Limburg een systeem waarbij leidsters en leerkrachten van peuters en kleuters foto's maken van kinderen in de omgeving, vlakbij de zaal of school maar ook op straat. Hieruit worden foto's geselecteerd die een duidelijk beeld geven van veilige of onveilige situaties. Deze vormen het uitgangspunt voor kringgesprekken met kinderen en indien mogelijk ook met ouders. Dit kan leiden tot acties ter verbetering van de infrastructuur, maar vooral tot vergroting van de aandacht voor verkeersveiligheid en dus tot veiliger gedrag.

3.4.4. *Project Panda*

Breisch (1989) vermeldt een project waarbij iemand als panda verkleed rondloopt op speelzalen, kleuterscholen en de laagste klas van de lagere school. Wat het project precies behelst, is niet duidelijk. Wel wordt een daling in ongevallen gemeld sinds de panda zijn of haar ronde doet.

3.5. **Conclusies**

Het sterkste punt dat uit bovenstaande bespreking van projecten naar voren komt, is de inbreng van de bemiddelaar of coördinator. Deze doet zijn of haar werk meestal rechtstreeks en richt zich op de ouders, soms via peuterzalen en crèches. Een centrale organisatie coördineert de activiteiten en zorgt voor de ontwikkeling van ondersteunend materiaal. De centrale organisatie leunt hierbij weer op vele andere organisaties die in feite de bemiddelaars leveren. Die organisaties kunnen van velerlei aard zijn. In Amerika behoren daar bijvoorbeeld ook kerkelijke organisaties toe. De meeste projecten zijn gericht op het praktisch oefenen met kinderen, door ouders en soms ook door andere verzorgers. Soms zijn deze activiteiten onderdelen van grotere projecten, ook gericht op verkeersgedrag van ouderen, en op verbetering van de infrastructuur. Een belangrijk aspect is het aanstellen van coördinatoren uit minderheids-groepen. Dit werd in Duitsland gestimuleerd omdat twee keer zoveel ongevallen voorkwamen onder kinderen van buitenlandse komaf dan onder kinderen van Duitse komaf. Het percentage 'buitenlandse' coördinatoren staat nu in verhouding tot het percentage mensen van buitenlandse afkomst (10%).

4. Televisie

Er zijn enkele voorbeelden van het gebruik van televisie voor verkeersopvoeding. Deze ondernemingen verdrinken uiteraard in de totale televisie-wereld zoals die dag in dag uit op het scherm vertoond wordt. Het is dus goed daar eerst bij stil te staan. Het uitgangspunt bij beschouwingen over het effect van televisiebeelden is vaak dat mensen leren van het zien van voorbeelden, ook wel sociaal leren genoemd of model-leren. Deze vorm van leren is in de verkeerspsychologie sterk verwaarloosd, en waarschijnlijk ten onrechte (Levelt, 1995).

4.1. Voorbeelden op het open net

Er is een groot verschil tussen wat televisie zou kunnen bieden en wat televisie in feite biedt. Dit geldt voor positieve voorbeelden van gedrag, attitudes en normen in het algemeen, maar zeker ook voor verkeersveilige attitudes en gedragingen.

Elk uur krijgen kinderen 'macho' verkeersgedrag te zien. Auto-achtervolgingen zijn een vast onderdeel van veel series. De spanning van het racen zit natuurlijk gedeeltelijk in de strijd tussen het goede en het kwade, maar het racen zelf is ook verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de opwinding bij de kijkers.

Greenberg en Atkin (1983) maakten een inhoudsanalyse van wat de drie belangrijkste Amerikaanse netwerken op de buis brachten aan 'auto rijden'. Het betrof uitzendingen gedurende één week, van 20.00 uur tot 23.00 uur. Om een indruk te geven: het ging om 223 programma's. In de helft hiervan waren scènes-met-autorijden te zien; gemiddeld 7,2 per uur. Zevenentachtig procent van de bestuurders was man. Tweeënzeventig procent was tussen de twintig en dertig jaar oud. Onregelmatig of onwetig rijden kwam als volgt voor: snel remmen (25%), snel optrekken (19%), piepende banden (23%), gierende remmen (24%) en te snel rijden (20%), achtervolgingen (19%). De auteurs vatten het als volgt samen: als je elke avond één uur kijkt, dan zie je tijdens een jaar 2.700 voorbeelden van onregelmatig rijden en 250 voorbeelden van scènes waarbij mensen in gevaar worden gebracht.

Noble & Noble (1990) hebben in Australië naast literatuuronderzoek ook inhoudsanalyses verricht van verkeersonveilig gedrag op de televisie. Australische programma's kwamen er veel beter af dan Amerikaanse import-programma's. In de Amerikaanse programma's werden gordels slechter gedragen, werd er tweemaal vaker te hard gereden, anderhalf keer vaker gevaarlijk gereden, maar minder vaak onoplettend gereden.

Het valt te bezien of al deze voorbeelden bijdragen aan de verkeersopvoeding van jonge kinderen; dit is niet onderzocht.

Een aspect dat wel is onderzocht, is in hoeverre bier-commercials tijdens sportuitzendingen een bijdrage leveren aan wat kinderen van bier vinden. Het betreft hier al wat oudere kinderen, in de leeftijd van tien tot dertien jaar (Wallack & Grube, 1990; Grube & Wallack, 1994). Amerikaanse sportprogramma's zitten vol met bier-spots (acht per 'event'). Kinderen, vooral jongens, kijken graag naar sport. De herkenning van commercials is aanzienlijk. Kinderen die meer naar deze sportprogramma's kijken, herkennen de commercials beter, kunnen beter de merken en slogans noemen, zijn minder sceptisch over de bedoelingen ervan, hebben een

sterkere verwachting over de eigen bierconsumptie later. Veel kinderen zien meer de positieve kanten van bier drinken, zoals die worden geschetst op de televisie, dan zaken als bedreiging voor de gezondheid en de verkeersveiligheid.

Tegen de achtergrond van een televisie-wereld met redelijk veel voorbeelden van verkeersonveilige situaties en omstandigheden, lijkt het een uitzichtloze zaak om tegengas te bieden via hetzelfde medium. Dat kan alleen indien het plaatsvindt via programma's die voor kinderen zeer belangrijk zijn. Bij heel jonge kinderen is dat vooral 'Sesamstraat'. Een paar jaar later verplaatst hun voorkeur zich in de richting van 'grote mensen'-programma's. Dan wordt het aanzienlijk moeilijker.

4.2. Willie Whistle

Preusser & Blomberg (1984) testten 'Willie Whistle', een multimedia-programma ter preventie van 'midblock dash and dart accidents'. Het materiaal, dat bestemd was voor gebruik op school, televisie en film, werd in drie Amerikaanse steden onderzocht op invloed op attitudes, gedrag en ongevallen. De boodschappen die op de kinderen werden gericht waren: 'stop vóór de rand van de stoep', 'kijk links en kijk rechts', 'als je een auto ziet aankomen, wacht dan tot die voorbij is en kijk dan opnieuw'. De boodschap werd achtereenvolgens weergegeven in een zeseneenhalf minuten durende film voor gebruik op school en voor in de bioscoop, in drie spots van één minuut en drieënhalve minuut voor op de televisie. De spots werden tussen de 200 en 400 keer uitgezonden gedurende twee jaar. Er werd een vooruitgang vastgesteld in de kennis van kinderen, een geringe vooruitgang in het gedrag en een grote achteruitgang in ongevallen: 'darts en dashes', midblocks, verminderden voor vier- tot zes-jarigen met 31%.

4.3. Sesamstraat

In 1976, bij de voorbereiding van studio-opnamen van de tweede serie 'Sesamstraat', kwam de verkeersveiligheid ter sprake. Op basis van gegevens van het Verkeerskundig Studiecentrum (VSC) bleek dat kinderen in staat zijn het verkeersgedrag dat zij op de televisie zien na te doen. Hierop werd besloten heel voorzichtig te zijn met verkeersopvoeding in het programma. De doelgroep was te jong voor zelfstandige verkeersdeelname. Er konden dus geen voorbeelden gegeven worden van oversteekgedrag, zelfs niet onder begeleiding, omdat de kans bestond dat kinderen dat na zouden gaan doen. Dit leidde er zelfs toe dat er in het decor van de straat geen stoepen werden aangelegd, zodat kinderen niet geconfronteerd zouden worden met de stoep op- en afstappende bewoners.

Enige tijd later versterkte een voorval deze opvattingen. Er werd een erg jong kind geobserveerd dat op straat gevaarlijke capriolen uitvoerde met zijn fiets. Toen hem werd gevraagd waarom hij dat deed, zei hij: 'Heb ik gezien op de televisie'. Het bleek dat de dag voor het voorval een spot van Veilig Verkeer Nederland (VVN) op de televisie was vertoond. Hierin deed een clown gevaarlijke dingen op een grappige manier. Het eindigde in een valpartij, een moraal en het goede voorbeeld (Levelt, 1981). Deze traditionele aanpak bleek dus levensgevaarlijk te zijn.

Op het ogenblik laat de Nederlandse 'Sesamstraat' regelmatig verkeers-items zien. Het betreft hier items die speciaal geschreven zijn rond het thema verkeer of dit als leerdoel hebben. Het kunnen ook items zijn waarin verkeer een rol speelt en die dus impliciete doelen bevatten. Zo wordt bijvoorbeeld aandacht besteed aan diverse vervoerswijzen (trein, fiets) of worden verschillende soorten fietsen gebruikt om de begrippen 'groot' en 'groter' te verduidelijken. In het afgelopen seizoen (1993-1994) is dit terug te vinden in zeven afleveringen (van de 120). Een band met deze afleveringen ligt ter inzage bij de SWOV. De afleveringen bevatten zowel Nederlands als Amerikaans materiaal.

Een eerste indruk is dat 'Sesamstraat' meer mogelijkheden heeft dan oorspronkelijk gedacht. Tevens blijkt dat als het verkeer terloops ter sprake is, het gevaar bestaat dat onveilig gedrag hier de overhand krijgt. Zo is hier en daar 'macho' rijden aan de orde en is er ook een voorbeeld van het niet gebruiken van gordels. Het is duidelijk dat het programma geen lijn heeft ontwikkeld, maar dat er min of meer toevallig wel iets gebeurt.

De producers van het Amerikaanse 'Sesame Street' lieten weten dat ook daar verkeersopvoeding nooit systematisch aan de orde is geweest. Doelstellingen die wel systematisch aan de orde komen, worden geformuleerd op basis van 'need assesment' (Levelt en Lesser, 1991): men onderzoekt wat de behoeften zijn en wat kinderen al weten en kunnen. Op basis hiervan worden leerdoelen geformuleerd en fragmenten gemaakt die voorts op hun effect worden onderzocht voor ze in het programma terechtkomen. Als 'Sesame Street' wèl een dergelijke inspanning geleverd had, hadden we nu veel meer kennis gehad over hoe er met verkeersopvoeding moet worden ingegaan in een televisieprogramma.

Een belangrijk aspect is het *meekijken van ouders*. Kinderen kunnen meer met televisie als ouders meekijken. Hoe dit precies komt, is niet duidelijk (Levelt, 1981). De gegevens over het meekijken bij 'Sesamstraat' variëren. Het lijkt me mogelijk om via het programma ook boodschappen aan verzorgers door te geven zonder geweld te doen aan het programma. Een andere mogelijkheid is het gebruik van dit soort materiaal op peutersalen en crèches. Het lijkt niet onmogelijk dat de NPS, met steun van de overheid, een dergelijk project kan opzetten. Hier zou onderzoek naar gedaan kunnen worden. Het voordeel is dat een voorkeursbehandeling van een bepaalde reeks leerdoelen meestal maar een of twee jaar mogelijk is. Voorts stelt het programma weer nieuwe prioriteiten en is nog slechts aandacht op 'onderhoudsniveau' mogelijk.

4.4. NOT-programma's

De NOT heeft reeds enkele malen een serie uitgezonden gericht op jonge kinderen waaronder kleuters. De NOT heeft (nog?) geen peuterspeelzalen en crèches als afnemers. Dit is jammer. Het voordeel van schooltelevisieprogramma's is namelijk dat de kinderen begeleid kijken. In een dergelijke kijksituatie is wel te preluderen op praktisch oefenen in het verkeer, iets wat via open-net-televisie nauwelijks kan. Dat kinderen, ook kleuters, op het gebied van ruimtelijk inzicht en gedrag kunnen leren door het zien van oversteeksituaties op video, is aangetoond (Levelt, 1986). Tevens is aangetoond dat het camerastandpunt, de aard van tekst en geluid en de aard van getoonde modellen van belang zijn.

4.5. Conclusies

De televisie kan een rol spelen bij het stimuleren van verkeersveiligheid bij jonge kinderen. Hierbij valt te denken aan vier lijnen:

- In de eerste plaats zou een programma als 'Sesamstraat' (multimediaal) materiaal kunnen ontwikkelen, op een gerichtere wijze dan tot nu toe geschiedt.
- In de tweede plaats zou het effect van dit materiaal sterk vergroot kunnen worden als peuterzalen en crèches alsmede peuter- en kleuterscholen dit zouden gebruiken voor verdere uitwerking.
- De derde lijn is een soort NOT voor speelzalen en crèches, die volgens de lijnen van de NOT-programma's zou werken, maar sterker gericht is op ouderlijke betrokkenheid.
- De vierde lijn is een 'Willie Whistle'-achtige intensieve campagne met televisie-spots.

Alle lijnen vragen om plannen op basis van onderzoek naar de mogelijkheden. De eenvoudigste eerste stap zou een verbetering en uitbreiding van 'Sesamstraat'-materiaal zijn door het wekken van meer en gerichtere aandacht bij de redactie en de schrijvers. Een uitgebreid funderend en wervend stuk en goed contact met de redactie, kan dit mogelijk maken. Het laatste is reeds gerealiseerd.

5. Kinderzitjes en gordels

Bij het stimuleren van het gebruik van kinderzitjes en gordels is slechts zelden een expliciet op kinderen gericht educatief element aan de orde. Maar de vorige hoofdstukken hebben benadrukt dat verkeersopvoeding ook algemener werkt dan alleen via het stimuleren van veilig gedrag. Kinderen leren ook van voorbeelden. De zorg voor goede beveiligingsmiddelen drukt een attitude uit die het kind niet zal ontgaan. Bovendien kunnen dit soort projecten als voorbeeld dienen van hoe ouders betrokken kunnen worden. Er is een aantal voorbeelden van succesvolle acties op dit gebied.

5.1. Actie rond de geboorte

Geddis (1984) beschrijft een campagne in een regio in Nieuw-Zeeland waarbij moeders tijdens hun zwangerschap, direct na de geboorte en drie maanden erna, benaderd worden om mee te doen aan een programma waarbij een kinderzitje gehuurd kan worden. De moeders worden benaderd met informatie over de gevolgen van het niet gebruiken van een zitje. Het babyzitje kan vervolgens ingeruild worden voor een kinderzitje. In een bepaalde regio werd 60% gehaald. Zeer snel volgden andere regio's, nog voor de evaluatie voltooid was.

Ook in Iowa is een prenataal programma opgestart (*Iowa's infant/child restraint campaign*, 1983). Kinderzitjes worden beschouwd als een zaak van preventieve gezondheidszorg; ze worden uitgeleend. Bij de start werd een grote mediacampagne gevoerd. Twintig organisaties participeerden. Veel bedrijven startten een leen-programma voor hun personeel. In totaal waren er 15.000 zitjes in het leen-programma. Het percentage gebruikers steeg van 3% naar 32%. Het aantal verkeersdoden bij kinderen onder de vijf nam af met 73%, het aantal gewonden met 50%.

5.2. Acties rond baby- en peuterzorg

Op verschillende plaatsen worden zitjes uitgeleend via consultatiebureaus. Dit gebeurt in Zweden (Peters, 1994). Ook in Nederland gebeurt dit; Rijkswaterstaat en de ROV's stimuleren het. In Nederland schaften de zogenaamde thuiszorgwinkels van de kruisvereniging 3.300 babyzitjes aan, tot 1992. Deze winkels verkopen de zitjes, maar het merendeel wordt voortdurend verhuurd (Wilbers, 1992). Kinderzitjes daarentegen worden niet verhuurd, vanwege de lange gebruiksperiode. Er is enig reclame- en voorlichtingsmateriaal ontwikkeld: een video voor medewerkers van de kruisvereniging, posters en een handleiding voor ouders.

5.3. Conclusies

Nog maar weinig kinderen onder de vijf jaar worden 'los' vervoerd in de auto: 10% (Oei, 1993). Wat dit betreft krijgen jonge kinderen een goed voorbeeld. Dit bewijst ook dat ouders veiligheidsbewust zijn in relatie tot hun jonge kinderen. Het is niet duidelijk - wellicht dat het uit publicaties is op te maken - in hoeverre de koppeling met gezondheidszorg hier een rol speelt. Misschien is hier in het vervolg iets meer over te zeggen,

wanneer een koppeling van verkeersveiligheid aan gezondheidszorg explicieter aan de orde komt.

6. Conclusies

6.1. Bevindingen

De inventarisatie laat zien dat er internationaal een aantal soorten projecten ontwikkeld is waarin ook zeer jonge kinderen tot de doelgroep behoren. Het betreft hier verkeersclubs, projecten waarbij ouders benaderd worden via coördinatoren, projecten gericht op speelzalen en crèches, en acties via massamedia, vooral televisie. Enigszins apart hiervan staan de kinderzitjes-projecten die er niet primair op gericht zijn kinderen te beïnvloeden, maar dat toch kunnen doen.

Een belangrijke factor in het probleem van de verkeersonveiligheid van kinderen vormt het gegeven dat kinderen die zonder toezicht zich op straat bevinden veelal niet op de stoep blijven: zij steken over dan wel rennen plotseling de straat op. In het buitenland blijken ongevallen met achteruitrijdende auto's op het eigen erf een belangrijk probleem te zijn. Voorts vormt rijdend kinderspeelgoed met grote wielen een gevaar.

Leerdoelen zijn er dan ook meestal op gericht te voorkomen dat kinderen de weg oprennen, en te bevorderen dat zij veilig oversteken. Hierbij gaat het meer om de voorbereiding van veilig oversteken dan om de zelfstandige uitvoer ervan. Verder bevatten programma's ook leerdoelen voor ouders. Hoe kunnen zij het kind laten leren, en: hoe kunnen zij toezicht houden?

Af en toe is ook sprake van het beïnvloeden van attitudes van kinderen en het bijbrengen van kennis. Het zou verstandig zijn uitgebreider bij de leerdoelen stil te staan vóór projecten worden gestimuleerd of opgestart. Hierbij zou rekening moeten worden gehouden met een wijder perspectief dan alleen het huidige verkeersgedrag van het kind, en met het voorkomen van negatieve leerdoelen die in sommige materiaal impliciet aanwezig zijn. In verschillende projecten gaat men uit van diverse manieren waarop kinderen kunnen leren. Het goede voorbeeld, het leren door observeren, speelt een belangrijke rol. Maar ook het conditioneren en het leren van regels zijn aan de orde, evenals het leren door instructie.

Het aangetroffen materiaal is multimediaal. Er is zowel materiaal voor intermediairen tussen organisaties en ouders, voor ouders en verzorgers en voor kinderen.

Dit geeft tevens aan wie de actoren zijn. De grootste groep vormen uiteraard de ouders. Maar ook worden verzorgers ingeschakeld, in het bijzonder peuter- en kleuterleiders. Bemiddelaars en coördinatoren spelen een belangrijke rol in een deel van de projecten. Het ziet ernaar uit dat er coördinatoren of zeer goede voorbeeld-films nodig zijn om ouders te instrueren hoe zij hun kinderen op systematische wijze kunnen leren zich in het verkeer te gedragen.

Andere actoren zijn programma-ontwikkelaars waaronder programmamakers en organisaties die projecten entameren of menskracht leveren om de projecten op te starten.

De meeste projecten hebben een lange voorgeschiedenis, soms van tientallen jaren. Er kan niet verwacht worden dat blijvende resultaten binnen korte tijd verkregen kunnen worden. Ook is er stevig onderhoud nodig. De aard van dit onderhoud verschilt per project. Televisie-programma's moeten tamelijk snel vernieuwd worden. Coördinatoren moeten permanent bijgeschoold worden, hun aantal in stand gehouden of uitgebreid worden. Verkeersclubs vragen om vernieuwing van materiaal - inhoudelijk, maar vooral ook omdat stijl snel verandert. Verder is daarbij voortdurend een administratief apparaat werkzaam en is permanente publiciteit nodig.

Er zijn enkele malen successen gemeld zoals resultaten op het gebied van deelname, gevolgen voor gedrag van kinderen en soms zelfs afname van ongevallen. Wat dit laatste betreft hoeven in Nederland geen grote resultaten verwacht te worden. De veiligheid van jonge kinderen is aanzienlijk. Het zou goed zijn om Nederlandse projecten te onderzoeken op wat verderliggende doelstellingen die meer te maken hebben met klimaat of met gevolgen voor later. Kan de groeiende bekommernis om de verkeersveiligheid van jonge kinderen bijdragen aan het veiligheidsklimaat? Zodat ouders meer betrokkenheid krijgen bij dit aspect van de opvoeding, hetgeen weer tot resultaten kan leiden als de kinderen op de basisschool zitten?

Een ander interessante vraag is of dit soort projecten kan bijdragen aan een veiliger gedrag van ouders, zeker als kleine kinderen er getuige van kunnen zijn.

In Nederland is, afgezien van 'Sesamstraat' en de kinderzitjes-actie, geen programma gericht op ouders en hun kinderen van nul tot drie. Wel zijn er, via het basisonderwijs, programma's gericht op vierjarigen.

6.2. Vervolg

De volgende stap in dit onderzoek zal erin bestaan dat de mogelijkheden worden bestudeerd om een verkeersveiligheidsopvoeding te zien vanuit het perspectief van de preventieve geneeskunde. Bovendien zal ouderbetrokkenheid nogmaals apart bekeken worden.

Eerder is geschetst (zie de offerte) dat met de dan ontstane kennis, leerdoelen geformuleerd kunnen worden waarna marktonderzoek gedaan kan worden om te zien welke prioriteiten en wat voor soort projecten het beste gestimuleerd kunnen worden.

Na het voorafgaande is duidelijk geworden dat een behandeling van mogelijke leerdoelen nu al een zinvolle activiteit is. Daarnaast is ook al aangegeven dat de mogelijkheid samenwerking te zoeken met 'Sesamstraat' onderzocht kan worden.

Inspanningen in andere projecten die waarschijnlijk ook nodig geacht zullen worden, zijn veel groter, zeker wat de taak van de overheid en verkeersveiligheidsorganisaties betreft.

6.3. Enkele voorlopige conclusies

Buiten het basisonderwijs is er weinig georganiseerde verkeersveiligheidseducatie voor nul- tot vierjarigen in Nederland, in tegenstelling tot de situatie in andere landen.

Wel zijn er persoonlijke initiatieven van ouders, éénentwintig Sesamstraat-afleveringen per jaar met verkeer als centraal thema (drie uitzendingen van zeven verschillende afleveringen) en verspreide activiteiten op speelzalen en crèches. Het zal niet eenvoudig zijn het eerste en laatste in kaart te brengen. Misschien is dit toch nodig om tot goede afwegingen te komen. VVN maakt een begin aan activiteiten gericht op ouders van jonge kinderen.

Projecten elders in de wereld laten zien dat het mogelijk is om, op verschillende manieren, een redelijke betrokkenheid alsmede een goede continuïteit teweeg te brengen. Ouders kunnen worden gestimuleerd tot beter toezicht en tot educatie van hun kinderen. Directe effecten op ongevallen zijn soms wel, soms niet aangetoond.

De veiligheidssituatie van jonge Nederlandse kinderen is relatief goed. Waarschijnlijk zijn bij Nederlandse projecten, naast leerdoelen die direct gericht zijn op verkeersveiliger gedrag van kinderen, ook verderweg gelegen doelen van belang. Deze doelen zijn bijvoorbeeld het vertrouwd maken van kinderen met verkeer en vervoer, het vertrouwd maken van ouders met verkeersopvoeding waardoor de ouderbetrokkenheid enkele jaren later beter van de grond komt.

Ook valt te denken aan veel verder verwijderde doelen zoals het aanleren van verkeersnormen en -attitudes die veel later van pas komen, wanneer kinderen zelfstandig aan het verkeer gaan deelnemen met de fiets of auto.

Mogelijke integratie van de verkeersopvoeding in de preventieve gezondheidszorg en in algemene preventieve veiligheidszorg zal nog verder onderzocht moeten worden.

Er zal ook nagedacht en overlegd moeten worden over mogelijke activiteiten via kindercentra, peuterzalen, peuterscholen, en ook via activiteiten van organisaties als Averroës en over de rol van ROV's bij dit alles.

Literatuur

- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Prentice Hall, New Jersey.
- Breisch, S.L. (1989). *A child's eye view of traffic*. Traffic Safety, (March/April), 10-13.
- Brownfield, J. & Brown, P. *Streetwise kids. A pre-school traffic club for London*. From: Proceedings of the Seminar on Road Safety held at the PTRC 14th Summer Annual Meeting, 14 July 1986.
- Bryan-Brown, K. (1994). *The effectiveness of the General Accident Eastern Region Children's Traffic Club*. Crowthorne, Berkshire, Transport Research Laboratory TRL. Project Report; PR 99.
- Downing, C. *Evaluation of the impact and penetration of a children's traffic club*. In: Road user behaviour. Theory and Research, p. 490- 497.
- Frijda, N.H. (1986). *The emotions*. Cambridge [etc.], Cambridge University Press / Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme Studies in Emotion & Social Interaction.
- Geddis, D.C. & Appleton, I.C. (1986). *The establishment of child car seat rental schemes in New Zealand*. In: Road Traffic Safety Seminar, Wellington, 15- 17 August, 1984. Volume I, p. 243- 262, 21 ref.
- Greenberg, B.S. en Atkin, C.K. (1983). *The portrayal of driving on television, 1975-1980*. Journal of Communication, 33, p. 44-55.
- Gregersen, N.P. & Nolén, S. (1994). *Children's road safety and the strategy of voluntary traffic safety clubs*. Accident Analysis and Prevention, Vol. 26, No. 4, p. 463-470.
- Grube, J.W. & Wallack, L. (1994). *Television beer advertising and drinking knowledge, beliefs, and intentions among schoolchildren*. American Journal of Public Health, 84(2), p. 254-259.
- Harland, D.G. Murray, G. & Tucker, S. *Road safety education: making safe connections*. In: Safety '91: proceedings and programme, 1-2 May, 1991: papers on vehicle safety, traffic safety and road user safety research, p. J1-J9.
- Iowa's infant/child restraint campaign* (1983). Des Moines, Iowa, Iowa Department of Transportation/Office of Safety Programs/Iowa Seat Belt Advisory Council.
- Levelt, P.B.M. (1981). *Voor beeld. Over wat kinderen van TV leren kunnen*. Doctoral dissertation, Rijksuniversiteit van Leiden, Leiden. (Stichting voor Onderzoek van het Onderwijs/Staatsuitgeverij 's-Gravenhage).

Levelt, P.B.M. (1986). *NOT-Verkeersprojekt: gefilmde oversteeksituaties. De invloed van kamerastandpunt en kommentaar*. Hilversum: Nederlandse Onderwijs Televisie.

Levelt, P.B.M. (1993). *Alcohol en verkeer in het voortgezet onderwijs: doelgroepanalyse voor het voorlichtingsproject Alcohol en verkeer voor 15-16 jarigen in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs*. (R-93-32). Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Levelt, P.B.M. (1995) *Exposure starts at birth*. Paper presented at the conference Behavioural Research in Road Safety V, Nottingham, 1994. (In press).

Levelt, P.B.M. & Lesser, G.S. (1991). *International adaptations of Sesame Street*. Children's Television Workshop. Amsterdam.

Limbourg, M. & Gerber, W.D. (1997). *Experimentelle evaluation des Tübinger Elterntainingsprogrammes für die Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter*. BAST, Köln.

McNulty, E. (1989). *Right steps. Walk alert program gives pedestrians a better chance*. Traffic Safety, 89(6), p. 11-12.
pedestrian/accident/age/child/campaign.

Mejding, K. (1994). *What strategies are to be adopted? New motivation and training for teachers and other actors: regulations and structures behind road safety education and training in Denmark*. Strasbourg, Council of Europe / Paris, European Conference of Ministers of Transport ECMT/CEMT. DECS/Rech (94) 30.

Noble, E. & Noble, G. (March, 1987). *Road safety and children's television* (literature review). (CR 2/87). New South Wales: The Traffic Authority of New South Wales.

Noble, G. et al. (June 1990). *Portrayals of driving and alcohol in popular television programmes screened in Australia*. (CR90). (Transport and Communications). Canberra: Federal Office of Road Safety.

Oei, Hway-liem (1993). *Beveiligingsmiddelen in personenauto's in 1991 en 1992*. Aanwezigheid en gebruik van autogordels en kinderzitjes op voor- en achterzitplaatsen. SWOV, Leidschendam, R-93-5.

Overend, R. B. (1988). *Make their first steps safe ones*. Traffic Safety, (nov/dec), p. 13-14.

Peters, M. (1994). *What strategies are to be adopted? The participation of all actors: action taken by road safety organisations*. Strasbourg, Council of Europe / Paris, European Conference of Ministers of Transport ECMT/CEMT. DECS/Rech (94) 35.

Preusser, D.F. & Blomberg, R.D. (1984). *Reducing child pedestrian accidents through public education*. Journal of Safety Research. 15, pp. 47-56.

Rothengatter, J.A. (1986). *Evaluation of road safety education programmes*. VSC, Haren. VK 86-07

Schioldborg, P. (1974). *Barn, trafikk och trafikoplaering, en analyse on "Barnes Trafikkklub"*. Oslo, University of Oslo.

Taslakov, R. (1994). *What strategies are to be adopted? The integration of road safety education with other matters of current concern: health, lifestyle, sport*. Strasbourg, Council of Europe / Paris, European Conference of Ministers of Transport ECMT/CEMT. DECS/Rech (94) 32.

Wallack, L. Cassady, D. & Grube, J. (1990). *TV beer commercials and children: exposure, attention, beliefs, and expectations about drinking as an adult*. Washington, D.C., AAA Foundation for Traffic Safety.

Warnke, H. (1992). *Verkehrsunfallverhütung mit positivem Resultat (nationales Fallbeispiel)*. Vortrag auf dem V. Welkongress der internationalen Verkehrssicherheitsorganisationen (PRI) am 12. Mai 1992 in Istanbul.

Warwitz, S. (1994). *Verkehrserziehung vom Kinde aus: Wahrnehmen, Spielen, Denken, Handeln*. Baltmannsweiler, Schneider Verlag Hohengehren

West, R. et al. (1994). *Effects of traffic club on road safety knowledge and self-reported behaviour of young children and their parents*. Accid. Anal. & Prev., 25(5), p. 609-618.

Wilbers, P.T. (1992). *Kinderbeveiligingsmiddelen: opzet en evaluatie van projecten bij thuiszorgwinkels*. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Hoofdafdeling Verkeersveiligheid. Veenendaal, Traffic Test. TT 91-68.