

De rol van ouders bij informele verkeerseducatie

A.T.G. Hoekstra, MSc & dr. J. Mesken

R-2010-31

De rol van ouders bij informele verkeerseducatie

Vragenlijststudie naar kennis, behoeften en motieven van ouders

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2010-31
Titel:	De rol van ouders bij informele verkeerseducatie
Ondertitel:	Vragenlijststudie naar kennis, behoeften en motieven van ouders
Auteur(s):	A.T.G. Hoekstra, MSc & dr. J. Mesken
Projectleider:	Dr. J. Mesken
Projectnummer SWOV:	06.2
Trefwoord(en):	Child; education; adult; behaviour; road traffic; traffic; safety; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Het aanleren van veilig gedrag in het verkeer vraagt veel tijd en oefening in de praktijk. Om dit informele leerproces meer te benutten, is een onderzoek gedaan naar de rol die ouders erin kunnen spelen. Dit rapport doet verslag van een vragenlijst-onderzoek naar wat ouders al weten over de ontwikkeling en verkeersdeelname van hun kind, wat ze nog zouden willen weten en of en hoe ze met nieuwe informatie en middelen benaderd willen worden.
Aantal pagina's:	44
Prijs:	€ 11,25
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2010

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Met informele verkeerseducatie wordt verwezen naar het informele leerproces waarbij verkeersdeelnemers in de praktijk voortdurend leren van hun eigen ervaringen en van voorbeelden van anderen. Informele verkeerseducatie is belangrijk omdat het aanleren van veilig gedrag in het verkeer veel tijd vraagt en scholen niet de tijd en mogelijkheden hebben om voldoende aandacht aan formele verkeerseducatie te besteden. Om het informele leerproces meer te benutten, is een onderzoek gedaan naar de rol die ouders erin kunnen spelen. Ouders zijn er immers vaak bij als hun kind zich in het verkeer begeeft en ze kunnen die momenten dus gebruiken om hun kinderen wegwijs in het verkeer te maken en hen van het goede voorbeeld te voorzien. Het is dus belangrijk om inzicht te krijgen in kennis, kennisbehoeften, vragen en motieven van ouders. Om die reden is een vragenlijstonderzoek gedaan naar wat ouders al weten over de ontwikkeling en verkeersdeelname van hun kind, wat ze nog zouden willen weten en of en hoe ze met nieuwe informatie en middelen benaderd willen worden.

Voorafgaand aan dit onderzoek zijn interviews gehouden met twee experts die hun visie hebben gegeven op informele verkeerseducatie vanuit hun eigen expertise in de bewegingswetenschappen en de (neuro)psychologische ontwikkeling van kinderen. Deze inzichten zijn gebruikt om richting te geven aan het onderzoek onder ouders en aan de interpretatie van de resultaten. De visies van de experts dienen bovendien als inspiratie voor de toekomstige invulling van projecten op het gebied van informele verkeerseducatie. In de interviews kwamen relevante inzichten aan bod op het gebied van de cognitieve en fysieke ontwikkeling van kinderen, mogelijkheden voor gedragsverandering en de mogelijkheden voor de organisatie en rolverdeling van projecten op het gebied van informele verkeerseducatie.

In het vragenlijstonderzoek onder ouders werd gevraagd naar de aard van de verkeersdeelname van het kind, de inschatting van de ouders van de vaardigheden van het kind, de inschatting van de verkeersveiligheid van de route van thuis naar school door de ouders, en naar de wijzen waarop ouders hun kinderen actief in het verkeer begeleiden. De kennis en de kennisbehoeften van de ouders werden ook geïnventariseerd. Aan het onderzoek deden ouders mee die ten minste één kind hadden in de basisschoolleeftijd (vier tot twaalf jaar).

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt de leeftijd van het kind een belangrijke factor te zijn in zowel de wijze waarop kinderen aan het verkeer deelnemen (fiets, lopend), als in de manier waarop ouders hun kind in het verkeer begeleiden. Met een dergelijke leeftijdsafhankelijkheid dient echter voorzichtig te worden omgesprongen, gezien de grote verschillen die er bestaan in de ontwikkeling van kinderen.

Uit het onderzoek komt tevens naar voren dat lichaamsbeweging een belangrijke rol speelt in de verkeersdeelname van het kind. Niet alleen hebben ouders van kinderen die meer aan lichaamsbeweging doen meer vertrouwen in de verkeersbekwaamheid van hun kind, maar ook begeleiden ze hun kind actiever in het verkeer. Bovendien nemen kinderen die meer

aan lichaamsbeweging doen vaker zelfstandig aan verkeer deel. Op basis van het huidige onderzoek kunnen geen causale verbanden tussen de variabelen worden gelegd, maar de bevindingen tonen wel aan dat lichaamsbeweging een interessante factor is bij informele verkeerseducatie.

Bij het begeleiden van het kind in het verkeer, blijkt dat ouders vooral opletten en corrigeren als het kind iets fout doet. Ouders doen relatief minder aan proactieve vormen van begeleiding, zoals uit zichzelf uitleg geven, voordoen hoe het moet en goed gedrag belonen. Aangezien uit de interviews met de experts naar voren kwam dat het benadrukken van wat niet mag en hoort een averechts effect kan hebben op het gedrag van kinderen, kan het de moeite waard zijn om ouders aan te zetten tot een meer proactieve vorm van begeleiding. Verder lijken ouders zich ook erg bewust te zijn van hun voorbeeldrol, aangezien ze hun gedrag in positieve zin aanpassen als ze in gezelschap van hun kind aan het verkeer deelnemen.

Ten slotte is uit het onderzoek gebleken dat ouders vinden dat er voor hen een belangrijk rol is weggelegd in het informele leerproces van kinderen in het verkeer. De meeste ouders zijn ervan overtuigd dat zij bij uitstek in de positie zijn om hun kinderen wegwijs te maken in het verkeer. Het blijkt ook dat ouders gebaat kunnen zijn bij informatie over hoe hun kind het meeste leert, aangezien ouders minder vertrouwen blijken te hebben in leer-methoden waarvan juist bekend is dat ze zeer effectief kunnen zijn, zoals leren door observatie, het nadoen van anderen en simulatieprogramma's op de computer. Hoewel ouders zelf vinden dat zij een belangrijke rol spelen in het wegwijs maken van hun kind in het verkeer en hoewel blijkt dat zij op dit gebied gebaat zouden kunnen zijn bij informatie over manieren waarop hun kinderen het beste leren, blijkt ook dat ouders niet de noodzaak inzien van meer informatie en bovendien veel andere, concurrerende, zorgen hebben dan alleen verkeersveiligheid en verkeerseducatie. Geadviseerd wordt dan ook om met behulp van de inzichten uit dit onderzoek op een slimme manier ouders te interesseren voor verkeersveiligheid en hen te informeren over hoe ze hun kind in het verkeer kunnen begeleiden.

Summary

The role of parents in informal traffic education; Questionnaire study of parents' knowledge, needs and motivation

Informal traffic education refers to the informal learning process in which road users continuously learn of their own experiences and the examples set by others in real life. Informal traffic education is important because learning to behave safely in traffic is very time demanding and schools do not have enough time or resources to spend on formal traffic education. To learn more on how to make better use of the informal learning process, a study was conducted into the possible role parents can play. Indeed, parents are often present when their children take part in traffic and they can therefore use these moments to teach their children the ropes about traffic and give them the right example. That is why insight into parents' knowledge, questions, and motivation is important. Therefore, a questionnaire study was carried out in which parents were asked what they already know about the development and traffic participation of their child, what else they would like to know, and whether and how they would like to be approached with new information and means.

Previous to the present study two experts were interviewed gave their perspective on informal traffic education from their own fields of motion science and (neuro) psychological development of children. Their insights were used to choose the direction of the study among parents and the interpretation of the results. The experts' visions are also an inspiration for future projects in the field of traffic education. In the interviews relevant insights were discussed in terms of children's cognitive and physical development, possibilities for behaviour change, and the possibilities for organizing projects in the field of informal education and how to divide the roles.

The questionnaire study among parents asked about the nature of the child's traffic participation, parents' estimation of the child's skills, parents' estimation of the road safety of the route from home to school, and ways in which parents actively offer their child guidance in traffic. Parents' knowledge of traffic laws and education methods were also asked about, as were their further needs for information. Parents who participated in the study had at least one child in the primary school age (four to twelve years old).

The results of the study indicate that a child's age is an important factor in the way children participate in traffic (bicycle, walking) as well as in the way parents supervise their child in traffic. However, such age dependence must be used carefully as there are large differences in children's development.

The study also indicates that physical exercise is an important factor in children's traffic participation. Not only do parents of physically active children have greater trust in their child's traffic skills, but they also more active in terms of the guidance they offer their child in traffic. Moreover, physically active children more often participate in traffic independently.

Although no causal links can be established between these variables based on the present study, the findings indicate that physical exercise is an interesting factor in informal traffic education.

When accompanying a child in traffic, parents mainly keep a close watch and correct their child when he or she makes a mistake. Parents spend less time on more proactive ways of guidance, like giving explanations unprompted, demonstrating how something must be done, and rewarding good behaviour. Because the interviews with the experts provided an indication that emphasizing what children are not allowed to do may have a counter effect on children's behaviour, it may be worthwhile to encourage parents to use a more proactive kind of guidance. Furthermore, parents also seem to be very aware of their being role models, as they positively adapt their behaviour when they participate in traffic in the company of their child.

Finally, the study indicated that parents think that they have an important role in the informal learning process of children in traffic. Most parents are convinced that they are in the best position to show their children how to behave in traffic. It has also become apparent that parents may benefit from information about how their child acquires the most possible knowledge, as parents have less faith in educational methods that have proved to be very effective, such as learning by observation, copying others, and simulator computer programmes. Although parents themselves find they have an important role in showing their child the ropes in traffic and although they may benefit from information about the ways in which their children learn most easily, it was found that they do not feel the need for being given more information and also have competing worries other than road safety and traffic education. The advice is therefore to use insights acquired from the present study to find clever ways to interest parents in road safety and to inform them about how they can offer guidance to their child in traffic.

Inhoud

Voorwoord	8
1. Achtergrond van het onderzoek	9
1.1. Aanleiding	9
1.2. Huidig rapport	9
1.3. Experts aan het woord over informele educatie	10
1.3.1. De cognitieve ontwikkeling van kinderen	10
1.3.2. De fysieke ontwikkeling van kinderen	12
1.3.3. Mogelijkheden voor gedragsverandering	12
1.3.4. Organisatie	13
1.3.5. Conclusie	13
2. Onderzoek onder ouders	15
2.1. Inleiding	15
2.2. Methode	15
2.2.1. Respondenten	15
2.2.2. Procedure	15
2.2.3. Schaalconstructie	16
2.2.4. Data-analyse	20
2.3. Resultaten	20
2.3.1. Opleiding en inkomen	20
2.3.2. Verkeersdeelname kind	22
2.3.3. Eigenschappen en vaardigheden van het kind	26
2.3.4. Inschatting van de verkeersveiligheid van de omgeving	28
2.3.5. Ouder als informele leerkracht	29
2.3.6. Ouders: kennis en kennisbehoeften omtrent verkeersveiligheid en de begeleiding van hun kinderen	33
3. Discussie	38
3.1. De rol van ouders bij de verkeersdeelname van kinderen op de basisschool	38
3.1.1. Verkeersdeelname van kinderen	38
3.1.2. Eigenschappen van kind en omgeving	39
3.1.3. Ouders in functie: invulling van de rol van informele leerkracht en de voorbeeldrol	39
3.1.4. Leren en begeleiden in het verkeer: kennis, kennisbehoeften en het belang van verkeersveiligheid	40
3.2. Conclusies en aanbevelingen	41
3.2.1. Rekening houden met de leeftijd van het kind	42
3.2.2. Aanhaken bij zorgen om het kind die ouders belangrijker achten	42
3.2.3. Inzetten op proactieve vormen van begeleiding	43
Literatuur	44

Voorwoord

Dit rapport is het resultaat van een samenwerking tussen de SWOV en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG), dat het onderzoek ook financieel mede mogelijk heeft gemaakt. De auteurs danken het ROVG in de persoon van Gerard Kern voor de prettige samenwerking en het constructieve commentaar.

1. Achtergrond van het onderzoek

1.1. Aanleiding

In *Door met Duurzaam Veilig* signaleerde de SWOV dat informele verkeerseducatie een belangrijk middel is om het informele leerproces te ondersteunen (Wegman & Aarts, 2005). Met het informele leerproces wordt bedoeld op het feit dat verkeersdeelnemers voortdurend in de praktijk leren van hun eigen ervaringen en voorbeelden van anderen. Omdat het aanleren van veilig gedrag in het verkeer veel tijd vraagt, is er meer nodig dan alleen met formele verkeerseducatie kan worden geboden. Scholen hebben immers niet voldoende tijd en mogelijkheden om voldoende aandacht aan verkeerseducatie te besteden. In een recent project waarin de SWOV heeft samengewerkt met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG; Hoekstra & Twisk, 2010) zijn daarom de mogelijkheden verkend om het zogenaamde 'informele leerproces' meer te benutten en in het bijzonder naar de rol die ouders in dit leerproces kunnen spelen.

Ouders zijn er, zeker bij kinderen van jonge leeftijd, veelal bij als hun kind zich in het verkeer begeeft. Zij kunnen die momenten gebruiken om hun kinderen wegwijs te maken in het verkeer en om het goede voorbeeld te geven. Daarom ziet de SWOV in het kader van informele educatie een grote rol voor ouders weggelegd. In het vorige, verkennende, rapport over dit onderwerp is bekeken hoe ouders gemotiveerd kunnen worden een nog grotere rol te spelen in de verkeerseducatie van hun kinderen (Hoekstra & Twisk, 2010). In dit rapport werd geconcludeerd dat ouders baat kunnen hebben bij informatie die van belang is voor de veilige verkeersdeelname van het kind. Daarbij kan worden gedacht aan informatie over kennis, vaardigheden en beperkingen van hun kind en informatie over de verkeersomgeving waarin zij zich begeven. Bovendien werd in dit rapport voorgesteld dat deze informatie aangeboden zou kunnen worden in de vorm van een soort ontwikkelingstoets, zodat ouders op basis van het stadium van de ontwikkeling van hun eigen kind en hun eigen situatie snel tot die informatie komen die voor hen op dat moment het meest relevant is. Tevens werd beschreven hoe het gedrag van de ouder zelf positief kan worden beïnvloed aan de hand van nieuwe inzichten in automatisch gedrag en de beïnvloeding daarvan.

1.2. Huidig rapport

Doordat de rol van ouders zo groot is, werd in het voorgaande rapport tevens het belang onderstreept van inzicht in kennis, kennisbehoeften, vragen en motieven die leven onder ouders (Hoekstra & Twisk, 2010). Door dergelijk inzicht kunnen ouders immers optimaal gefaciliteerd worden. Daarom is met het huidige onderzoek nagegaan wat ouders al weten over de ontwikkeling en de verkeersdeelname van hun kind, wat ze nog willen weten en of en hoe ze met nieuwe informatie en middelen benaderd willen worden. In *Hoofdstuk 2* worden de resultaten van de inventarisatie onder ouders besproken. In *Hoofdstuk 3* worden de implicaties besproken van

deze inventarisatie voor de toepassing van projecten om de ouder als 'informele leerkracht' te benaderen.

Voorafgaand aan het huidige onderzoek hebben twee experts in interviews aandachtspunten aangedragen die naar hun inzicht van belang zouden kunnen zijn voor toekomstige toepassingen van zowel formele als informele verkeerseducatie. De input van deze experts is gebruikt om richting te geven aan het onderzoek onder ouders en aan de interpretatie van de resultaten. De visie van de experts dient bovendien als inspiratie voor de toekomstige invulling van projecten op het gebied van informele verkeerseducatie, om ouders te helpen en te motiveren om een actieve rol te spelen in het wegwijs maken van hun kind in het verkeer. Hieronder geven we de meer informatie over de belangrijkste punten uit de interviews.

1.3. Experts aan het woord over informele educatie

De twee experts hebben hun visie gegeven op en hun inzichten in informele educatie vanuit hun expertise in bewegingswetenschappen en (neuro)psychologische ontwikkeling. Op 19 augustus 2010 is gesproken met bewegingswetenschapper dr. Sanne de Vries van TNO. Zij is gepromoveerd op lichamelijke (in)activiteit onder kinderen in stadswijken (De Vries, 2009). Met De Vries is onder andere gesproken over haar ervaringen met interventieprogramma's om lichaamsbeweging onder kinderen te stimuleren. Op 6 oktober 2010 is gesproken met hoogleraar dr. Jelle Jolles van de Centrum Brein & Leren Amsterdam van de Vrije Universiteit. Met hem is gesproken over zijn visie, vanuit zijn expertise op het gebied van de neuropsychologische ontwikkeling van het kind, op verkeerseducatie en op de rol die ouders daarin kunnen spelen. Hierover is een populair-wetenschappelijk boek van zijn hand verschenen: *Ellis en het verbreinen* (Jolles, 2010).

1.3.1. De cognitieve ontwikkeling van kinderen

Kinderen kunnen reuze slim en verstandig zijn, snappen heel veel, en weten soms meer dan hun ouders, zo vertelt de heer Jolles. Desondanks staan jongeren er tevens bekend om (of zijn er berucht om) dat ze veel meer risico's nemen dan volwassenen. Dat doen ze niet zozeer omdat ze dom zijn, niet beter weten, de regels niet begrijpen, of graag 'stout' willen zijn. Dergelijk gedrag is evolutionair zo gegroeid. Kinderen en jongeren die grenzen opzochten en risico's namen, hadden voor hun groep veel voordelen. In een familie of groep met ondernemende jongeren werden eerder nieuwe paden, visplekken, voedselbronnen en andere zaken ontdekt (denk ook aan vuur leren maken, risicovol, maar wel erg lucratief). De neiging tot 'novelty seeking' is bij jongeren sterk ontwikkeld en kennis van deze neiging kan richting geven aan hoe om te gaan met verkeerseducatie. Jolles wijst erop dat het in dat kader belangrijk is om op te passen met het stellen van grenzen, omdat die jongeren juist uitnodigen om die grenzen op te zoeken. Veel voorlichting en educatie, gericht op jongeren staat in het teken van grenzen: niet roken, geen drank of drugs. Jongeren zien in die grenzen echter geen barrière, maar juist een uitdaging om het gebied achter die barrière te verkennen. Overigens wil dat niet zeggen dat ouders helemaal geen grenzen mogen stellen. Het is vooral belangrijk stil te staan bij de manier waarop die grenzen gesteld worden. Als ouder of leerkracht

kun je best sturing geven en grenzen stellen, zolang je maar niet teveel nadruk legt op wat kinderen vooral niet mogen doen.

Een ander verschijnsel is volgens de heer Jolles de link tussen taal (horen, lezen, begrijpen, onthouden) en handelen. Hij illustreert dit met het volgende voorbeeld: 's ochtends vraagt je partner of je op de terugweg naar huis langs de apotheek wil gaan om iets op te halen. Je zegt dat toe. Toch kom je 's avonds met lege handen thuis. Dat is niet omdat je de boodschap niet gehoord, begrepen of opgeslagen hebt. Dat is ook niet omdat je niet van plan was het te doen, of omdat het je niks kon schelen (beide houding/ attitude). Het is omdat kennis en intentie een ander cognitieve route volgen dan daadwerkelijk gedrag: op het moment dat je het toegezegde moet doen (onderweg naar huis) kom je cognitief gezien niet langs dezelfde route als waar je 's ochtends dit voornemen hebt opgeslagen.

Ditzelfde geldt voor het leren van veilig verkeersgedrag: het kan met de benodigde kennis, houding en attitude goed gesteld zijn, en toch kan het gewenste gedrag uitblijven. Dit betekent bijvoorbeeld dat het geven van informatie en van argumenten met bijvoorbeeld websites en folders wel kan zorgen voor meer kennis en instemming, maar dat dit nog niet hoeft te betekenen dat mensen (en dus ook kinderen) zich ook anders zullen gaan gedragen. In plaats van te proberen met taal een boodschap over te brengen, kan daarom worden geprobeerd om meer nadruk te leggen op het handelen zelf, door bijvoorbeeld met zogenaamde 'serious games' te werken (games met een educatief doel). Hiermee kan niet alleen informatie worden overgebracht, maar kunnen kinderen in een virtuele omgeving meteen de link leggen naar handelen. Een alternatief dat hier dicht tegenaan zit, is wat Jolles 'mentaliseren' noemt: het kind aanmoedigen om een bepaald gedrag of een bepaalde situatie toe te passen op de eigen omgeving en dan tot in detail uit te denken wat er zou gebeuren. Bijvoorbeeld: "stel dat je hier over de stoep fietst, wat kan er dan gebeuren?" (bijvoorbeeld aan het aanrijden van een voetganger). "Stel je voor dat oma Jet daardoor wordt aangereden, wat zou je daar van vinden?". "Wat zou je anders kunnen doen om dat te voorkomen?" (bijvoorbeeld omrijden). "Hoe zou je dan rijden?", enzovoort. Door deze methode kunnen kinderen zich beter voorstellen wat de implicaties kunnen zijn van bepaald gedrag en het helpt kinderen zich beter in te leven in de emoties en intenties van anderen. Bovendien wordt de link met hun eigen handelen expliciet gemaakt.

Is het mogelijk om ouders te helpen door ze te vertellen op welke leeftijd hun kind een bepaalde vaardigheid heeft ontwikkeld? De Vries benadrukt dat je met het verstrekken van informatie over de ontwikkeling van een kind wel op moet passen. Dergelijke richtlijnen gaan vaak uit van absoluutheden en beperkingen (bijvoorbeeld: kinderen kunnen pas vanaf hun veertiende goed hun aandacht verdelen en kunnen ook pas vanaf dat moment complexe situaties inschatten). Het is zaak hierbij op te passen dat ouders dit niet opvatten als een reden om hun kinderen dan maar in hun bewegingsvrijheid te beperken. Ouders moeten ook niet afwachten tot een dergelijke richtlijn zegt dat je kind er nu wel aan toe is, want dan ontbreekt het hun kind op dat moment de oefening en ervaring. Dit is dus een aandachtspunt bij het maken van eventuele producten voor verkeerseducatie.

1.3.2. De fysieke ontwikkeling van kinderen

De Vries beaamt dat het gunstig is voor kinderen om zich op jonge leeftijd al te leren 'bewegen' in het verkeer. Ze kunnen daardoor goede gewoonten ontwikkelen en ervaring opdoen. Bovendien zijn kinderen die meer bewegen en sporten (en dus ook oefenen met bijvoorbeeld fietsen), volgens De Vries letterlijk flexibeler, en daardoor beter in staat om bijvoorbeeld eventuele instabiliteit (wiebelen, uitwijken) op te vangen zonder te vallen.

De Vries vertelt verder over het vervolgonderzoek op haar proefschrift naar afstand en afstandsbeleving, waarin kinderen door een gps-systeem gevolgd worden in hun 'bewegingsgewoontes' van en naar school. Uit de voorlopige resultaten van dit onderzoek blijkt dat kinderen de tussen de zes en elf jaar de afstand naar school tot ongeveer vijfhonderd meter fietsend of lopend naar school afleggen; als de school verder weg is, wordt er veel minder gefietst en gelopen.

1.3.3. Mogelijkheden voor gedragsverandering

Tot mensen doordringen met informatie kan bijvoorbeeld op momenten dat mensen als het ware vanzelf al hun gewoontegedrag gaan revalueren (Pol, Swankhuisen & Van Vendeloo, 2007). Vaak gebeurt dit bij grote veranderingen in het leven van mensen zoals een verhuizing, een nieuwe baan, de geboorte van een kind. De Vries noemt tevens een aantal andere, minder ingrijpende momenten waarop mensen stilstaan bij verschillende keuzemogelijkheden en wellicht daardoor ook openstaan voor informatie. Bijvoorbeeld: ouders staan bij de aanschaf van een kinderfiets wellicht open voor informatie over fietshelmen. Dat is een overweging om dergelijke informatie via fietshandelaren te verstrekken.

De Vries heeft ruime ervaring met interventies die gericht zijn op het stimuleren van lichaamsbeweging onder jongeren. Volgens haar is er niet één best practice bij de aanpak van dergelijke interventies. Ze kunnen daarentegen het beste multifocaal (bijvoorbeeld gericht op zowel ouders, als scholen, als buitenschoolse opvang, als sportclub) en multidisciplinair (zowel infrastructuur, als educatie, als handhaving) zijn. Hierbij worden vaak de termen 'hardware' (randvoorwaarden: infrastructuur, inrichting, omgeving), 'software' (educatie en handhaving) en zogenaamde 'orgware' (procesorganisatie van mensen en diensten die nodig zijn om een project te laten lopen) gebruikt.

Er zijn twee manieren om kinderen meer te voet en per fiets naar school te laten gaan: aan de ene kant in het stimuleren van ouders hun kinderen zo naar school te begeleiden, aan de andere kant in het proberen de alternatieven (de auto) minder aantrekkelijk te maken door het gebruik ervan te belemmeren (vaak meer infrastructurele oplossingen). Wellicht is het combineren van de twee ook gunstig

De Vries merkt nog op dat het in dit project in feite gaat om weliswaar formele, maar vooral *indirecte* educatie die in twee stappen moet leiden tot *informele* educatie:

Stap 1. In deze stap worden ouders direct benaderd met informatie en voorlichting over de verkeersdeelname van hun kinderen, of wordt geprobeerd om het gedrag van ouders te beïnvloeden. Hier gaat

het dus om formele educatie en beïnvloeding, en educatie van de ouders.

Stap 2. De tweede stap is dat ouders onder invloed van de informatie, voorlichting en beïnvloeding uit de eerste stap hun kinderen actiever gaan begeleiden in het verkeer. In stap 2 vindt dus de *informele* educatie door de ouder van het kind plaats.

Een andere belangrijke manier om gedrag te beïnvloeden is het gebruiken van zogenaamde 'belangrijke anderen' (popsterren, voetbalhelden) en de 'peer group' (leeftijdsgenoten en kinderen die nét iets ouder zijn). De heer Jolles werkt momenteel aan experimenten waarin gekeken wordt naar de invloed die 16- tot 17-jarigen kunnen hebben op het gedrag van 14-jarigen (onderwerp: leren en huiswerk maken is stoer, dat is niet voor watjes). Het is belangrijk dat de wijze van beïnvloeding van de oudere kinderen geloofwaardig overkomt. Zo zullen jongere kinderen bijvoorbeeld oudere kinderen niet geloven als die zeggen dat huiswerk maken leuker is dan videospelletjes spelen. Oudere kinderen moeten dus wel geloofwaardige argumenten hebben om het maken van huiswerk aan te prijzen.

1.3.4. *Organisatie*

Voor een project om ouders te stimuleren met hun kinderen te oefenen in het verkeer, wijst De Vries op de mogelijkheid aan te sluiten bij een partner als het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen (NISB), dat regelmatig projecten heeft om lichaamsbeweging in het algemeen te stimuleren.

Volgens Jolles bestaan er misverstanden tussen scholen en ouders over wie welke verantwoordelijkheden heeft bij het opvoeden van kinderen. Sommige ouders willen het liefst overal betrokken bij zijn, anderen verwachten dat ze hun kinderen bij school kunnen afleveren en welgevormde wereldburgers terugkrijgen. Jolles pleit daarom voor zogenaamde 'formele partnerships' tussen ouders en scholen, waarin duidelijke en formele afspraken worden gemaakt over wie primair welk deel van de opvoeding voor zijn of haar rekening neemt (school: lezen, schrijven, rekenen; ouders: normen, waarden, goed burgerschap, bijvoorbeeld), welke elementen beide voor hun rekening nemen en hoe beide partijen elkaar in hun taken kunnen ondersteunen. Deze ontwikkeling is ook zeker voor informele verkeers-educatie van belang: de rol van de ouders in het aanleren van veilig verkeersgedrag van hun kinderen buiten de school om zou dan deel kunnen uitmaken van een dergelijk formeel partnership.

1.3.5. *Conclusie*

Uit de twee interviews zijn diverse inzichten naar voren gekomen die behulpzaam kunnen zijn bij informele educatie. Bijvoorbeeld het belang van oppassen met de wijze waarop grenzen worden gesteld, omdat kinderen dan averechts op die grenzen kunnen reageren. Verder verdient het aanbeveling om interventies bij kinderen niet alleen te richten op houding, kennis, bewustzijn, enzovoort, maar ook op de concrete consequenties voor hun gedrag. Door kinderen zich te laten voorstellen hoe ze bepaalde handelingen zouden uitvoeren, leg je expliciet tussen informatie en gedrag, waardoor ze beter de implicaties van hun gedrag kunnen voor- en overzien.

De experts noemen tevens een aantal punten die in het onderzoek onder ouders ook aan bod komen. Zo wordt expliciet gevraagd naar de mate waarin kinderen aan lichaamsbeweging doen. Ook de wijze waarop ouders aankijken tegen de taakverdeling tussen henzelf en de school voor de ontwikkeling van hun kind in het verkeer, komt aan bod.

2. Onderzoek onder ouders

2.1. Inleiding

Ouders hebben een belangrijke taak in het begeleiden en wegwijzen maken van hun kinderen in het verkeer en ze vervullen bovendien een belangrijke voorbeeldrol. Zo kunnen ouders strategische keuzes maken in de vervoerswijze van hun kind (te voet en op de fiets leren kinderen bijvoorbeeld meer dan in de auto), en ze kunnen tijdens de dagelijkse bezigheden stilstaan bij en oefenen met bepaalde verkeerskennis en -vaardigheden. Om die taken te vervullen, moeten ouders dan wel over de juiste kennis, middelen en motivatie beschikken.

Om daarvoor te kunnen zorgen, is het van belang om meer te weten over de behoeften, vragen en motieven van ouders. Dat hebben we in een vragenlijstonderzoek onderzocht. We hebben ook ouders ook gevraagd wat ze al weten over de verkeersdeelname van hun kind, wat ze nog willen weten en hoe ze met nieuwe informatie en middelen benaderd willen worden. De resultaten van dit onderzoek zullen gebruikt worden om richting te geven aan informele verkeerseducatie door ouders.

2.2. Methode

2.2.1. Respondenten

Aan dit onderzoek hebben 588 ouders meegedaan, die geworven zijn door een internet-panelbureau. De respondenten hebben via internet een vragenlijst ingevuld. De vragenlijst heeft online gestaan van 24 september tot en met 1 oktober 2010. De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 37,5 jaar. De vrouwelijke respondenten (68%) waren gemiddeld wel iets jonger (36,6 jaar) dan de mannelijke (39,3 jaar).

In deze steekproef bleken drie respondenten te zitten van wie het gezin uit meer dan zes kinderen bestond. De respondenten konden echter voor maximaal zes kinderen de leeftijd en het geslacht opgeven. Omdat het voor de analyse noodzakelijk was willekeurig te bepalen over welk kind de ouders de vragenlijst in zouden vullen, zijn de drie gezinnen waarvan deze gegevens dus niet compleet waren, in de verdere analyses buiten beschouwing gelaten. De uiteindelijke analyses zijn dus uitgevoerd met de gegevens van 585 respondenten.

2.2.2. Procedure

Respondenten ontvingen via e-mail een uitnodiging om mee te doen aan dit onderzoek met een link naar de vragenlijst op internet. De voorwaarde voor deelname was dat zij ten minste één kind hadden in de basisschoolleeftijd (vier tot twaalf jaar). Voorafgaand aan de daadwerkelijke vragenlijst werd eerst gevraagd naar enkele persoonlijke gegevens (geslacht, leeftijd, opleidingsniveau, rijbewijsbezit, enzovoort), en naar de samenstelling van het gezin: aantal volwassenen (ouder dan achttien jaar) en kinderen (jonger dan achttien jaar) in het gezin en leeftijd en geslacht van elk kind. Deze variabelen werden vervolgens bij elke respondent gebruikt om een

willekeurig kind (tussen vier en twaalf jaar) aan te wijzen waarover ouders de vragenlijst in zouden vullen. Aan de respondent werd gevraagd om dit kind in gedachte te houden bij het invullen van de rest van de vragenlijst. Op die manier hoefden ouders niet voor elk kind afzonderlijk de vragenlijst in te vullen.

In de vragenlijst zelf werd ouders gevraagd hoe zij de ontwikkeling, vaardigheden en beperkingen van hun kind inschatten. Er is nagegaan hoe ouders denken over de gevaren en uitdagingen die ze tegenkomen in de schoolomgeving. Verder is nagegaan wat ouders al ondernemen op het gebied van informele verkeerseducatie. In vragenlijst kwam ook het gedrag van de ouders zelf aan bod, om na te kunnen gaan hoe zij invulling geven aan hun eigen voorbeeldrol. Ten slotte is de respondenten de vraag voorgelegd welke kennisbehoeften ze hebben en hoe zij het liefst met nieuwe informatie en hulpmiddelen benaderd zouden willen worden.

2.2.3. *Schaalconstructie*

In dit verkennende onderzoek is vooral gezocht naar een antwoord op de vraag in hoeverre ouders geïnteresseerd zijn in en bereid zijn om als informele leerkracht in verkeersveiligheid op te treden en om het goede voorbeeld te geven, en om te inventariseren wat hun kennisbehoeften zijn op deze gebieden. Bovendien werd gekeken naar factoren die met die bereidheid kunnen samenhangen, zoals de leeftijd en het geslacht van het kind, de manieren waarop het kind aan het verkeer deelneemt, de mate waarin hij of zij aan lichaamsbeweging doet en de inschatting van de ouders van de bekwaamheid van hun kind om zelfstandig aan het verkeer deel te kunnen nemen. In dit onderzoek kregen de ouders vooral stellingen voorgelegd, waaraan ze een waardering van één tot en met vijf konden toekennen. In enkele gevallen ging het om meerkeuzevragen of om open vragen. In de analyse zijn veelal de variabelen die naar verschillende vormen van hetzelfde vragen samengevoegd. Hieronder volgt een toelichting op de variabelen op grond waarvan afzonderlijke schalen berekend zijn en op de betrouwbaarheid van deze schalen.

2.2.3.1. Verkeersdeelname kind

Vervoerswijze van en naar school

De ouders zijn gevraagd naar de vervoerswijze van hun kinderen van en naar school. Deze vraag is op dezelfde wijze gesteld in een eerder onderzoek naar de verkeersdeelname van kinderen (Hoekstra, Mesken & Vlakveld, 2010). De respondenten konden kiezen uit de volgende opties:

1. Mijn kind loopt zelf naar school;
2. Mijn kind loopt met broer/zus naar school;
3. Mijn kind loopt met een volwassene (ikzelf, partner, een andere ouder) naar school;
4. Mijn kind fietst zelf naar school;
5. Mijn kind fietst met broer/zus naar school;
6. Mijn kind gaat bij een volwassene (ikzelf, partner, een andere ouder) achterop de fiets naar school;
7. Mijn kind fietst met een volwassene (ikzelf, partner, een andere ouder) naar school;
8. Mijn kind gaat zelf met openbaar vervoer naar school;

9. Min kind gaat met broer/zus met openbaar vervoer naar school;
10. Ik/mijn partner breng(t) mijn kind met openbaar vervoer naar school;
11. Ik/mijn partner breng(t) mijn kind met de auto naar school;
12. Overig.

Aan de hand van deze vraag werd bepaald of kinderen zelfstandig of begeleid naar school gingen. Net als in voorgaand onderzoek (Hoekstra, Mesken & Vlakveld, 2010) werd onder 'zelfstandig' verstaan dat het kind zelf, al dan niet met broers, zussen of vriendjes/vriendinnetjes, naar school loopt of fietst. Kinderen gaan onder begeleiding naar school als ouders aangeven hun kind lopend, fietsend of met de auto naar school te begeleiden. Onder de categorie 'Overig' vallen vervoerswijzen die vrij zelden voorkomen, zoals openbaar of speciaal vervoer en vervoerswijzen die niet duidelijk omschreven of niet te classificeren waren (bijvoorbeeld een combinatie van vervoerswijzen).

Verkeersdeelname: zelfstandig versus begeleid

Ouders konden voor verschillende reisdoelen aangeven op welke manieren hun kind aan het verkeer deelnam: alleen, met broers en/of zusjes, met vriendjes en/of vriendinnetjes en onder begeleiding van volwassenen. Per reisdoel konden ouders meerdere opties aangeven. De reisdoelen staan hieronder genoemd.

1. De straat oversteken (in de woonwijk, in de directe omgeving);
2. De straat oversteken (bij een zebrapad);
3. De straat oversteken (bij stoplichten);
4. Naar school lopen;
5. Naar school fietsen;
6. Naar familie of vriendjes/vriendinnetjes lopen ;
7. Naar familie of vriendjes/vriendinnetjes fietsen;
8. Naar winkel of sportclub lopen;
9. Naar winkel of sportclub fietsen.

Aan de hand van deze variabelen zijn twee schalen berekend van de mate waarin kinderen enerzijds zelfstandig (alleen, met broers of zussen of met vriendjes of vriendinnetjes; $\alpha = 0,93$) en anderzijds onder begeleiding van volwassenen ($\alpha = 0,94$) aan het verkeer deelnemen. De variabelen worden ook afzonderlijk besproken, met uitzondering van de variabelen 'naar school lopen' en 'naar school fietsen', gezien de overlap met de uitgebreidere vraag (zie hierboven) naar de wijze waarop kinderen naar school gaan.

2.2.3.2. Eigenschappen en vaardigheden van het kind

Verkeersgerelateerde bekwaamheid van het kind

De ouders werd een aantal eigenschappen en vaardigheden voorgelegd waarvan zij konden aangeven of hun kind daar naar hun mening (op een schaal van 1 = helemaal mee oneens tot 5 = helemaal mee eens) over beschikt of ze beheerst.

1. Voldoende kennis van de verkeersregels;
2. Voorzichtig zijn in het verkeer;
3. Nadenken voordat hij/zij handelt;
4. In staat om beslissingen nemen in het verkeer;
5. Voldoende doortastend in het verkeer;
6. Goed fietsen (fietsbeheersing);

7. De straat oversteken (in de woonwijk, in de directe omgeving);
8. De straat oversteken (bij een zebrapad);
9. De straat oversteken (bij stoplichten);
10. Zijn/haar aandacht bij het verkeer houden;
11. Zich in het verkeer niet gemakkelijk af laten leiden;
12. Omgaan met lastige verkeerssituaties, zoals rotondes en kruispunten;
13. Opmerken wanneer er zich een gevaarlijke verkeerssituatie voordoet;
14. Geen onnodige risico's nemen in het verkeer;
15. Zich ook in het bijzijn van andere kinderen veilig gedragen in het verkeer;
16. Bestand zijn tegen (eventuele) negatieve invloed van vriendjes/vriendinnetjes in het verkeer.

Om na te gaan of ouders deze eigenschappen belangrijk achten voor de veilige deelname van hun kinderen aan het verkeer, is hen gevraagd ze te kwalificeren op een schaal van 1 = zeer onbelangrijk, tot 5 = zeer belangrijk. Omdat hieruit bleek dat ouders het belang van deze eigenschappen voor veilige zelfstandige verkeersdeelname groot vinden ($M_{min} = 4,25 - M_{max} = 4,53$), is van deze items samen een schaal berekend die de mate aangeeft van de verkeersgerelateerde bekwaamheid die ouders hun eigen kind toedichten ($\alpha = 0,97$). Hoe hoger de score op deze schaal, hoe bekwaamer kinderen door hun ouders worden ingeschat.

Mate van lichaamsbeweging

De ouders werd gevraagd om aan te geven hoeveel dagen per week hun kind aan lichaamsbeweging doet in de directe woonomgeving, op school en onderweg van en naar verschillende reisdoeleinden (dat wil zeggen: buiten spelen, bij een sportclub/op gym, lopen/fietsen). Hiervan is een somscore berekend om de mate aan te geven waarin kinderen aan verschillende vormen van lichaamsbeweging doen. Hoe hoger deze somscore, hoe meer kinderen aan lichaamsbeweging doen.

2.2.3.3. Ouder in voorbeeldfunctie

Naleving van de verkeersregels

De ouders is gevraagd om aan te geven hoe vaak (op een schaal van 1 = nooit, tot 5 = altijd) zij zich in het verkeer aan verschillende verkeersregels houden. De zeven onderstaande items vormen gezamenlijk een schaal die de mate aangeeft waarin mensen in het verkeer het juiste gedrag vertonen.

1. Als fietser handheld bellen in het verkeer (omgepoold);¹
2. Als fietser verkeer van rechts voorrang geven;
3. Als fietser rechtdoorgaand verkeer op dezelfde weg voorrang geven;
4. Als fietser uw hand uitsteken als u links of rechts af wilt slaan;
5. Als fietser stoppen voor voetgangers bij een oversteekplaats/zebrapad;
6. Als fietser een kruispunt oversteken terwijl u weet dat het verkeerslicht net op rood is gesprongen (omgepoold);¹
7. Als voetganger een kruispunt oversteken terwijl u weet dat het verkeerslicht net op rood is gesprongen (omgepoold).¹

¹ Bij drie items zijn de antwoorden 'omgepoold' ofwel gehercodeerd om de 'richting' van de antwoorden gelijk te trekken. Zo geeft een hogere score het juiste gedrag aan, en een lagere score dat men zich minder vaak aan de regels houdt.

Deze schaal werd tweemaal afgenomen bij de respondenten: eerst werd gevraagd in hoeverre men zich in het algemeen aan de regels hield ($\alpha = 0,73$) en vervolgens in hoeverre men dat deed in het bijzijn van hun kinderen ($\alpha = 0,81$). Er is voor gekozen om alleen te vragen naar het gedrag als fietser en voetganger, omdat hierbij meer verschil werd verwacht tussen het naleven van de verkeersregels in het algemeen, en het naleven van de regels in het bijzijn van kinderen.

2.2.3.4. Ouder als informele leerkracht

Actieve begeleiding door ouders van hun kinderen in het verkeer

Ouders is gevraagd om aan te geven hoe vaak (op een schaal van 1 = nooit, tot 5 = altijd) ze hun kind uitleggen en voordoen hoe ze verschillende verkeersstaken (oversteken, rechts of links afslaan) behoren uit te voeren en in hoeverre ze op die naleving ook toezien. De vragen die ouders zijn voorgelegd zijn:

Algemeen

1. Als ik zie dat mijn kind iets fout doet in het verkeer, zeg ik daar wat van;
2. Als ik zie dat mijn kind iets goed doet in het verkeer, zeg ik daar wat van;

Oversteken

3. Ik leg uit hoe mijn kind moet kijken alvorens over te steken;
4. Ik doe voor hoe mijn kind moet kijken alvorens over te steken;
5. Ik let goed op of mijn kind goed kijkt voordat we oversteken;
6. Als ik zie dat mijn kind niet goed kijkt bij het oversteken, zeg ik daar wat van.

Hand uitsteken bij het afslaan

7. Ik leg uit dat mijn kind zijn/haar hand uit moet steken bij het rechts- of links afslaan;
8. Ik doe voor hoe mijn kind zijn/haar hand uit moet steken bij het rechts- of links afslaan;
9. Ik let goed op of mijn kind zijn/haar hand uitsteekt bij het rechts- of links afslaan;
10. Als ik zie dat mijn kind zijn/haar hand niet uitsteekt, zeg ik daar wat van;

Verkeerslichten

11. Ik leg uit hoe mijn kind zich bij verkeerslichten moet gedragen;
12. Ik doe voor hoe mijn kind zich bij verkeerslichten moet gedragen;
13. Ik let goed op of mijn kind zich bij verkeerslichten naar behoren gedraagt;
14. Als ik zie dat mijn kind zich bij verkeerslichten niet naar behoren gedraagt, zeg ik daar wat van.

De samenhang tussen de veertien items bleek groot te zijn, waarop deze items samengevoegd zijn om een schaal (van 1 = lage score, tot 5 = hoge score) te vormen die de mate aangeeft waarin ouders de rol van informele leerkracht vervullen ($\alpha = 0,93$). Om een vergelijking te kunnen maken tussen de activiteiten die ouders ondernemen naar de drie genoemde soorten verkeersdeelname, zijn bovendien drie afzonderlijke schalen naar het soort verkeersdeelname berekend: begeleiding bij het oversteken in het algemeen ($\alpha = 0,84$), begeleiding bij het oversteken bij een verkeerslicht ($\alpha = 0,92$), het aanleren van het uitsteken van een hand bij het rechts of links afslaan ($\alpha = 0,91$). Tot slot is er nog een onderscheid gemaakt tussen meer proactieve vormen van begeleiding zoals het geven van uitleg en het voordoen hoe het moet (items 3, 4, 7, 8, 11 en 12, $\alpha = 0,90$) en wat passievere vormen van

begeleiding zoals opletten en ingrijpen als er iets fout gaat (items 1, 2, 5, 6, 9, 10, 13 en 14, $\alpha = 0,91$)

2.2.4. *Data-analyse*

In dit onderzoek is in de eerste plaats met behulp van correlaties gekeken naar de samenhang tussen de verschillende variabelen. In enkele gevallen is ook gebruikgemaakt van een 'paired samples t-toets' om scores op verschillende schalen onderling met elkaar te kunnen vergelijken. In voorkomende gevallen is gebruikgemaakt van regressieanalyses, niet zozeer omdat er causale verbanden werden verondersteld, maar omdat het regelmatig voorkwam dat meerdere variabelen met elkaar samenhangen waarvan sommige variabelen tevens onderlinge samenhang vertoonden. Zo hing bijvoorbeeld zowel de leeftijd van het kind als de wijze waarop ouders het bezitten of beheersen van enkele verkeersgerelateerde eigenschappen en vaardigheden van hun kinderen inschatten samen met de mate waarin kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnamen. De leeftijd van het kind hing echter ook samen met de ingeschatte mate van verkeersbekwaamheid van het kind. Het is dus mogelijk dat de samenhang tussen zelfstandige verkeersdeelname en de ingeschatte verkeersbekwaamheid van het kind verklaard kon worden door de samenhang met de leeftijd van het kind. Om na te gaan of de verschillende variabelen ook onafhankelijk van elkaar samenhangen, zijn in dit onderzoek daarom regressieanalyses uitgevoerd. Als in een regressiemodel beide variabelen worden ingevoerd, zou namelijk alleen een significant effect overblijven als de variantie die door de ene variabele wordt verklaard (bijvoorbeeld de ingeschatte mate van verkeersbekwaamheid van het kind) niet dezelfde is die door de andere variabele (bijvoorbeeld de leeftijd van het kind) wordt verklaard.

Tijdens het analyseren van de resultaten van dit onderzoek bleek al snel dat de leeftijd van het kind waarover ouders vragen beantwoordden (vier tot twaalf jaar) een belangrijke rol speelt. Afhankelijk van de leeftijd van het kind zijn er grote verschillen tussen kinderen in de manieren waarop ze aan het verkeer deelnemen, waarop ouders hun kinderen inschatten en in wat ouders doen aan de begeleiding van hun kind. Omdat leeftijd zo'n belangrijke factor is bij verkeersdeelname, wordt onderscheid gemaakt in vier leeftijdsgroepen: 4-5, 6-7, 8-10 en 11-12 jaar oud. De keuze tussen wel of niet zelfstandig naar school gaan namelijk bij jongere kinderen minder voorkomt, en bij kinderen ouder dan tien jaar is dat juist het grootste deel (Van der Houwen, Goossen, & Veling, 2002). Bovendien sluit het aan op eerder onderzoek waarin acht jaar de leeftijd bleek waarop ouders gaan nadenken over de vervoerswijze van hun kinderen (Hoekstra, Mesken & Vlakveld, 2010). Overigens is binnen de vier leeftijdsgroepen de spreiding vaak nog vrij groot. Waar mogelijk is daarom geprobeerd om ook naar afzonderlijke leeftijden te kijken.

2.3. **Resultaten**

2.3.1. *Opleiding en inkomen*

De grootste groep respondenten (40,5%) had een opleiding op mbo-niveau (mts, uts, meao) te hebben afgerond (zie *Tabel 2.1*). De mannelijke respondenten bleken hoger te zijn opgeleid (>hbo, 36,4%) dan de vrouwelijke (17,6%).

Hoogste opleidingsniveau	Percentage respondentent
Mbo (mts, uts, meao)	40,5%
Hbo (hts, heao, kandidaatsexamen universiteit)	19,3%
Lbo (lts, ito, leao, huishoudschool, llo)	15,0%
Hao (havo, vwo, atheneum, gymnasium, nms, hbs, lyceum)	9,1%
Mao (vmbo, mavo, ivo, mulo, ulo, 3jr hbs, 3jr vwo, 3jr vhmo)	8,9%
Wo (universitair onderwijs, doctoraalopleiding, th, master)	4,3%
Lager onderwijs (basisschool, lagere school, lavo, vglo)	2,9%

Tabel 2.1. *Opleidingsniveau van respondentent.*

2.3.1.1. Rijbewijs, autogebruik en voorkeur vervoermiddelen

Het overgrote deel van de respondentent (87%) is in het bezit van een rijbewijs. Over het algemeen ook al lang: gemiddeld ongeveer zeventien jaar. De respondentent is ook gevraagd welk vervoermiddel zij meestal gebruiken. Dat blijkt meestal de auto ter zijn (als bestuurder, 51%), of de (elektrische) fiets (32%). De meeste respondentent zeggen met de auto jaarlijks tussen de 5.000 en 10.000 kilometer af te leggen (zie *Tabel 2.2*). Dit lijkt iets onder het gemiddelde jaarkilometrage in Nederland te liggen: in 2009 was dat 13.603 kilometer (CBS Statline, 2010). De vergelijking met het landelijk gemiddelde is echter lastig, omdat in dit onderzoek naar kilometrage werd gevraagd met behulp van categorieën.

Jaarlijks kilometrage	Percentage respondentent
5.000 kilometer of minder	23,6%
Meer dan 5.000 – minder dan 10.000 kilometer	26,5%
Meer dan 10.000 – minder dan 15.000 kilometer	16,4%
Meer dan 15.000 – minder dan 20.000 kilometer	8,9%
20.000 kilometer of meer	11,8%
Geen rijbewijs	12,8%

Tabel 2.2. *Jaarlijks kilometrage met de auto (als bestuurder).*

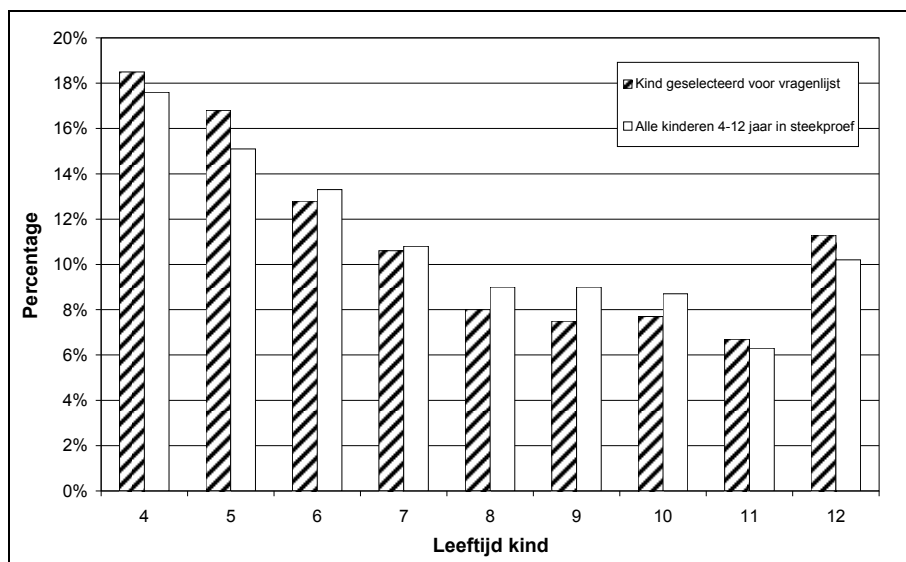
2.3.1.2. Gezinsamenstelling

De meeste ouders in dit onderzoek hebben één (24%), twee (54%) of drie of meer (22%) kinderen onder de achttien jaar oud. Dit wijkt iets af van de landelijke verdeling: in vergelijking met gegevens van het CBS uit 2009 blijkt dat 40,5% van de Nederlandse gezinnen één kind heeft, 42,7% twee kinderen en 16,9% drie of meer kinderen (CBS Statline, 2010). In ons onderzoek lijkt vooral het aantal gezinnen met één kind ondervertegenwoordigd te zijn.

2.3.1.3. Gegevens van kind waarover vragenlijst wordt ingevuld

Op basis van de vragen naar de gezinsamenstelling werd willekeurig bepaald over welk kind ouders de vragenlijst zouden invullen. In *Afbeelding*

2.1 staan de leeftijden van de kinderen waar ouders de vragenlijst over hebben ingevuld. Hieruit blijkt dat de vragenlijst vaker over jongere kinderen (vier tot acht jaar) en twaalfjarigen is ingevuld dan over acht- tot elfjarigen. Dit komt overeen met de leeftijdsverdeling van de kinderen in de gehele steekproef: ook hier geldt dat er meer jongere kinderen in de gehele steekproef voorkomen. Wat geslacht betreft is de verdeling zoals verwacht (50,3% jongens).



Afbeelding 2.1. Leeftijdsverdeling van de kinderen van 4 tot 12 jaar in de gehele steekproef en in de selectie voor de vragenlijst.

2.3.2. Verkeersdeelname kind

2.3.2.1. Vervoerswijze van en naar school

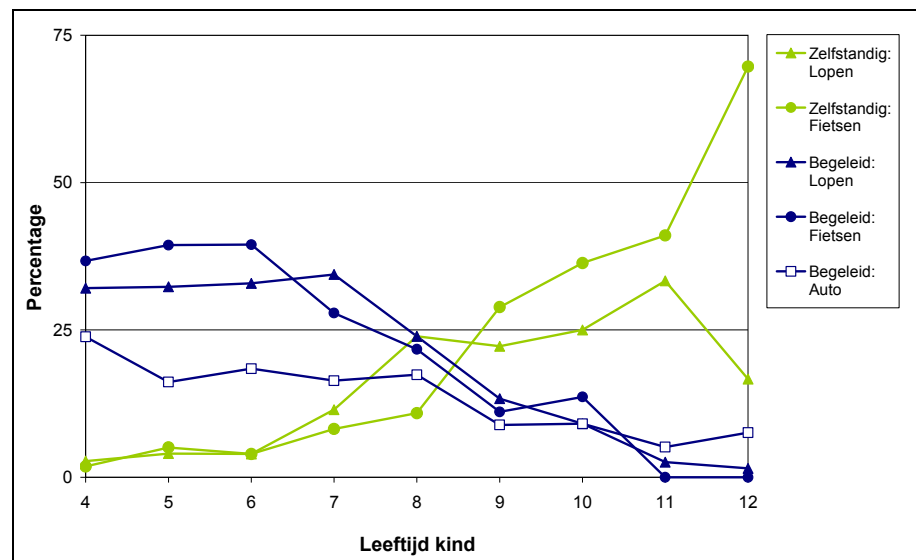
De ouders is gevraagd aan te geven hoe hun kind meestal naar school gaat. Over het algemeen geven de meeste ouders (66,7%) aan hun kind meestal naar school te begeleiden (zie Tabel 2.3).

Mate van begeleiding	Wijze van vervoer	Percentage kinderen
Zelfstandig	Lopen	12,3%
	Fietsen/brommer/scooter	19,5%
Begeleid	Lopen	23,2%
	Fietsen	25,3%
	Auto	15,2%
Overig (openbaar vervoer, speciaal vervoer, taxi, enzovoort)		4,4%

Tabel 2.3. Vervoerswijze van kinderen naar modaliteit.

De wijze waarop kinderen naar school gaan is echter sterk afhankelijk van de leeftijd van het kind. Daarom is de vervoerswijze van en naar school

afgezet tegen de leeftijd van het kind (zie *Afbeelding 2.2*)². Uit deze grafiek blijkt dat het zelfstandig naar school gaan over het algemeen toeneemt naarmate kinderen ouder worden, en het begeleid naar school gaan afneemt. Zelfstandig lopen lijkt vooral tussen zes en acht jaar oud sterk toe te nemen en het neemt van elf naar twaalf jaar oud ineens sterk af. Zelfstandig fietsen lijkt vooral tussen de acht en negen jaar sterk toe te nemen en ook weer van elf naar twaalf jaar. Het lijkt er dus op dat kinderen iets jonger beginnen met het zelfstandig naar school lopen dan het zelfstandig naar school fietsen. De sterke afname tussen het elfde en twaalfde levensjaar van het lopen naar school en de gelijktijdige sterke toename van het fietsen naar school kan te maken hebben met de vermoedelijke overgang naar de middelbare school, aangezien deze vaak wat verder weg dan de basisschool. Het is opvallend er rond de leeftijd van acht jaar een soort 'knik' waarneembaar is: daarvoor gaan kinderen vooral begeleid naar school, daarna vooral zelfstandig. Verder valt op dat het percentage kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht, relatief stabiel blijft over de jaren heen: het neemt wel langzaam af, maar de daling is veel minder sterk dan bij het lopen en fietsen onder begeleiding.

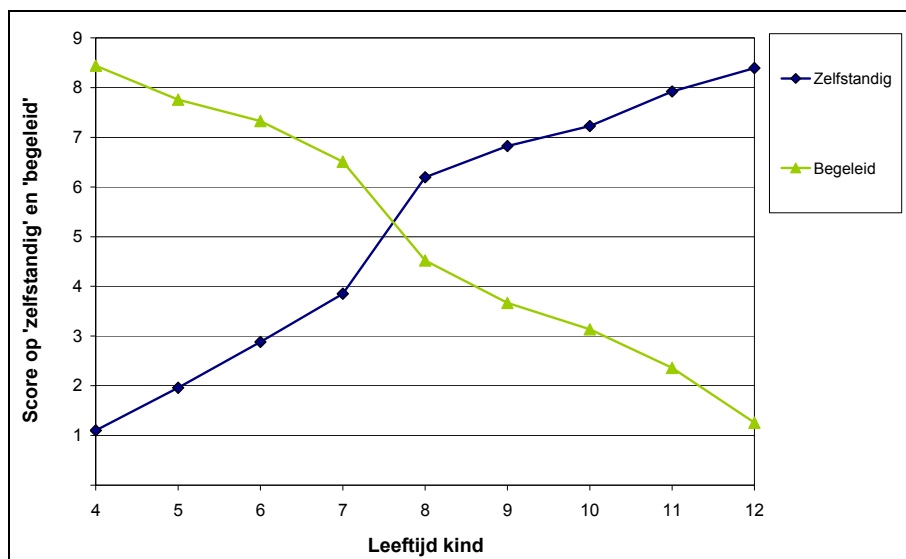


Afbeelding 2.2. Vervoerswijze naar modaliteit en leeftijd van het kind.

2.3.2.2. Verkeersdeelname: zelfstandig versus begeleid

Behalve naar de wijze waarop kinderen naar school gaan, is ook gekeken naar vervoerswijzen naar andere reisdoelen. Over het algemeen blijkt zelfstandige verkeersdeelname gestaag toe te nemen naarmate kinderen ouder worden ($r = 0,75$, $p < 0,001$) en nemen kinderen steeds minder vaak begeleid deel aan het verkeer naarmate ze ouder worden ($r = -0,72$, $p < 0,001$, zie *Afbeelding 2.3*).

² Omdat de categorie 'Overig' zeer weinig voorkwam is deze in *Afbeelding 2.2* achterwege gelaten.



Abbeelding 2.3. Mate van zelfstandige versus begeleide verkeersdeelname naar leeftijd van het kind.

In Tabel 2.4 staat per leeftijdscategorie op welke manieren kinderen zelfstandig dan wel begeleid aan het verkeer deelnemen³. Hieruit blijkt dat kinderen eerder zelfstandig aan het verkeer deelnemen in de directe leefomgeving (de straat oversteken in de woonwijk, naar vriendjes of familie lopen en fietsen). Ouders lijken hun kinderen langer te begeleiden bij verkeersdeelname naar reisdoelen verder uit die directe leefomgeving (lopen of fietsen naar winkels of sportclub) en in situaties waar het verkeer meer met verkeerstekens wordt geregeld (oversteken bij zebrapaden, stoplichten).

Ter vergelijking met deze gegevens is ouders tevens gevraagd om voor de verschillende vormen van verkeersdeelname aan te geven vanaf welke leeftijd een kind volgens hen gemiddeld in staat is om op een veilige manier zelfstandig aan het verkeer deel te nemen (zie Tabel 2.5). In deze tabel staat:

- wat de leeftijd is waarop ouders een gemiddeld kind in staat achten om op deze manier aan het verkeer deel te nemen (kolom 2);
- het percentage ouders dat aangeeft kinderen jonger dan de gemiddelde leeftijd (zie kolom 2) in staat te achten om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen;
- het percentage kinderen jonger dan die gemiddelde leeftijd (zie kolom 2) dat zelfstandig aan het verkeer deelneemt.

Uit Tabel 2.5 blijkt dat de gemiddelde leeftijd waarop ouders een kind over het algemeen in staat achten om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen, vrij hoog ligt. Zo geven ouders bijvoorbeeld aan dat zij een gemiddeld kind vanaf een jaar of zeven in staat achten zelfstandig de straat in de woonwijk over te kunnen steken. Dit is opvallend, vooral gezien het feit dat maar liefst 44% van ouders aangeeft dat hun kind van jonger dan zeven jaar ook al zelfstandig de straat in de woonwijk oversteekt.

³ Ouders konden per verkeerstaak meerdere manieren aangeven waarop het kind aan het verkeer deelnam, dus zowel zelfstandig als onder begeleiding. De percentages in Tabel 2.4 tellen daardoor niet op tot 100 procent.

Verkeersdeelname		4-5 jaar	6-7 jaar	8-10 jaar	11-12 jaar
Zelfstandig	De straat oversteken (in de woonwijk)	34,6%	75,2%	94,8%	97,1%
	De straat oversteken (bij een zebrapad)	15,9%	37,2%	80,0%	95,2%
	De straat oversteken (bij stoplichten)	12,5%	22,6%	64,4%	97,1%
	Naar familie of vriendjes lopen	32,2%	65,0%	86,7%	95,2%
	Naar familie of vriendjes fietsen	20,7%	43,1%	80,0%	89,5%
	Naar winkel of sportclub lopen	8,2%	19,0%	57,8%	83,8%
	Naar winkel of sportclub fietsen	6,7%	12,4%	56,3%	82,9%
Begeleid	De straat oversteken (in de woonwijk)	80,8%	51,8%	24,4%	15,2%
	De straat oversteken (bij een zebrapad)	91,3%	74,5%	39,3%	16,2%
	De straat oversteken (bij stoplichten)	93,3%	83,9%	48,9%	14,3%
	Naar familie of vriendjes lopen	78,8%	62,8%	28,1%	13,3%
	Naar familie of vriendjes fietsen	85,6%	73,7%	36,3%	18,1%
	Naar winkel of sportclub lopen	95,7%	92,0%	64,4%	30,5%
	Naar winkel of sportclub fietsen	96,2%	93,4%	66,7%	32,4%

Tabel 2.4. Verkeersdeelname van kinderen naar leeftijdscategorieën.

	Gemiddelde leeftijd waarop ouders kinderen over het algemeen in staat achten zelfstandig aan het verkeer deel te nemen	Percentage ouders dat kinderen jonger dan de gemiddelde leeftijd (zie kolom 2) in staat acht om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen	Percentage kinderen jonger dan de gemiddelde leeftijd (zie kolom 2) dat zelfstandig aan het verkeer deelneemt
De straat oversteken (in de woonwijk)	7,08	41,2%*	44,0%*
De straat oversteken (bij een zebrapad)	7,8	21,0%*	20,8%*
De straat oversteken (bij verkeerslichten)	7,97	18,6%*	15,5%*
Naar school lopen	8,01	35,2%**	20,3%**
Naar school fietsen	8,47	25,7%**	14,5%**
Naar familie of vriendjes lopen	7,63	28,1%*	38,4%*
Naar familie of vriendjes fietsen	8,27	30,1%**	29,6%**
Naar winkel of sportclub lopen	8,85	19,8%**	12,5%**
Naar winkel of sportclub fietsen	9,05	42,6%***	12,8%***

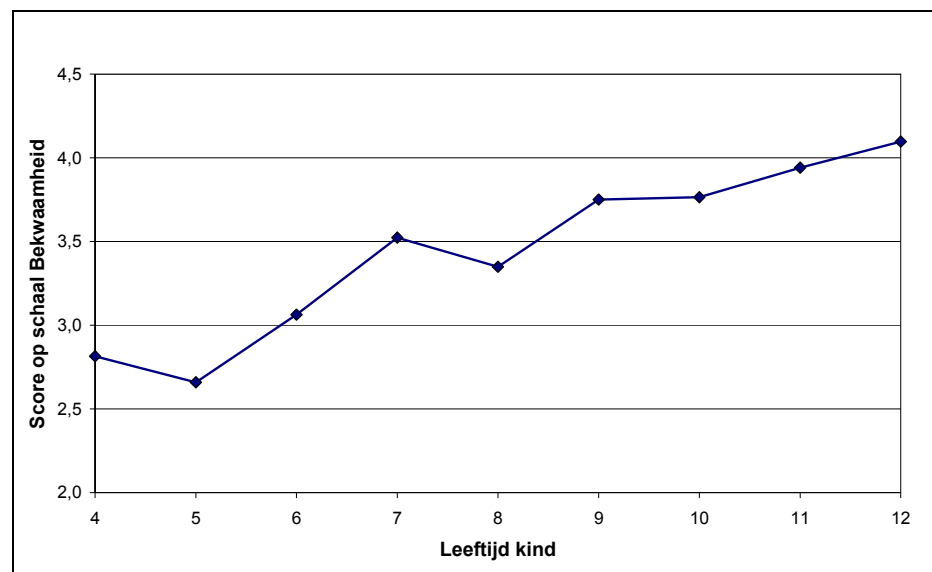
* % jonger dan 7 jaar, ** % jonger dan 8 jaar, % jonger dan 9 jaar

Tabel 2.5. Gemiddelde leeftijd waarop ouders kinderen in staat achten om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen versus het aantal kinderen jonger dan die leeftijd dat zelfstandig aan het verkeer deelneemt.

2.3.3. Eigenschappen en vaardigheden van het kind

2.3.3.1. Bekwaamheid in het verkeer

De ouders konden aangeven in hoeverre zij dachten dat hun kind over eigenschappen beschikten of vaardigheden beheersten die voor een veilige verkeersdeelname van belang zijn. De inschatting van de bekwaamheid van het kind blijkt sterk samen te hangen met de leeftijd van het kind: hoe ouder het kind, hoe bekwaamer het door zijn of haar ouders wordt geacht ($r = 0,53$, $p < 0,001$; zie *Afbeelding 2.4*). Opvallend is dat er in de lineaire weergave twee duidelijke dalingen te zien zijn in de inschatting van de verkeersbekwaamheid van het kind door de ouders, namelijk rond vijf en acht jaar. De dip rond acht jaar kan samenhangen met het feit dat kinderen vanaf die leeftijd vaker zelfstandig aan het verkeer deel gaan nemen, terwijl dat daarvoor vaker onder begeleiding was. Hoewel dit hun eigenschappen en vaardigheden op zich niet hoeft te beïnvloeden, kan het wel betekenen dat ouders in hun beoordeling meenemen dat de eisen aan hun kind anders zijn zodra ze zelfstandiger aan het verkeer gaan deelnemen. Hoewel hiermee een plausibele verklaring gevonden is voor de daling in de ingeschatte bekwaamheid rond acht jaar, levert dit echter geen inzicht in de mogelijke achtergrond van de daling rond vijf jaar. Daarvoor hebben we nog geen plausibele verklaring gevonden.



Afbeelding 2.4. De mate waarin ouders hun kinderen als 'verkeersbekwaam' inschatten.

Behalve met de leeftijd van het kind, bleek de wijze waarop ouders hun kinderen inschatten op verkeerstaakgerelateerde vaardigheden en eigenschappen ook samen te hangen met de wijze waarop kinderen naar school gaan, de mate waarin kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen en de mate waarin ze onder begeleiding van volwassenen aan het verkeer deelnemen (zie *Tabel 2.6*).

Variabele	Correlatie met ingeschatte verkeersbewaamheid
Begeleid versus zelfstandig naar school	0,41***
Mate van zelfstandige verkeersdeelname	0,47***
Mate van verkeersdeelname onder begeleiding van volwassenen	-0,44***
* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$, *** $p < 0,001$	

Tabel 2.6. *Correlatie van verschillende variabelen met de ingeschatte verkeersbekwaamheid van het kind.*

Om te controleren of de samenhang tussen de ingeschatte verkeersbekwaamheid van kinderen en de wijze waarop kinderen aan het verkeer deelnemen verklaard kan worden door het feit dat al deze variabelen ook met de leeftijd van het kind samenhangen, is een simpele regressie uitgevoerd met de leeftijd en verkeersbekwaamheid van het kind als voorspellende variabelen van de mate waarin kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Uit deze analyse blijkt dat zowel de leeftijd als de verkeersbekwaamheid van het kind een significante bijdrage leveren aan het verklaren van de variantie in de mate van zelfstandige verkeersdeelname. Dit houdt in dat de samenhang tussen de ingeschatte bekwaamheid en de mate van zelfstandige verkeersdeelname niet verklaard kan worden door het effect van leeftijd, want ook als leeftijd in het model wordt opgenomen, is de samenhang tussen de variabelen nog altijd significant (zie Tabel 2.7). Een regressieanalyse op de mate van verkeersdeelname onder begeleiding van volwassenen heeft hetzelfde resultaat.

Variabele	B	Standaard Error	Beta	t	Significantie
Leeftijd kind	0,914	0,041	0,702	22,107	0,000
Verkeersbekwaamheid kind	0,375	0,122	0,098	3,081	0,002

Tabel 2.7. *Resultaten van simpele regressieanalyse op de mate van zelfstandige verkeersdeelname.*

2.3.3.2. Lichaamsbeweging

Er werd gevraagd naar de mate waarin kinderen aan verschillende vormen van lichaamsbeweging doen. Dat blijkt significant samen te hangen met de ingeschatte bekwaamheid in verkeersgerelateerde vaardigheden en eigenschappen: hoe meer kinderen aan lichaamsbeweging doen, hoe bekwaamer ze door hun ouders worden ingeschat in termen van eigenschappen en vaardigheden die belangrijk zijn voor een veilige verkeersdeelname ($r = 0,12$, $p < 0,01$). Ook blijkt de mate van lichaamsbeweging samen te hangen met de mate van zelfstandige verkeersdeelname: over het algemeen nemen kinderen die meer aan lichaamsbeweging doen, ook vaker zelfstandig deel aan het verkeer ($r = 0,09$, $p < 0,05$).

2.3.4. *Inschatting van de verkeersveiligheid van de omgeving*

De ouders is gevraagd hoe zij de verkeersveiligheid van de route van huis naar school inschatten. De ingeschatte verkeersveiligheid van die route blijkt sterk samen te hangen met hun inschatting van de sociale veiligheid: hoger de ingeschatte verkeersveiligheid, hoe hoger de inschatting van de sociale veiligheid ($r = 0,69, p < 0,001$). Ouders schatten beide vormen van veiligheid van de route naar school vrij hoog in (op een schaal van 1 tot 5) en dat geldt voor zowel de verkeersveiligheid ($M = 3,29, SD = 1,25$) als de sociale veiligheid ($M = 3,55, SD = 1,08$). De inschatting van de verkeersveiligheid blijkt daarnaast samenhang te vertonen met een flink aantal andere variabelen (zie *Tabel 2.8*). Hoe hoger de veiligheid van de schoolroute wordt ingeschat, hoe bewakamer ouders hun kinderen in het verkeer achten, hoe vaker kinderen zelfstandig naar school gaan en hoe vaker ze op verschillende wijzen zelfstandig aan het verkeer deelnemen, hoe minder vaak ze onder begeleiding aan het verkeer deelnemen en hoe meer de kinderen aan lichaamsbeweging doen.

Variabele	Correlatie met ingeschatte veiligheid van school-thuisroute
Leeftijd kind	0,22***
Begeleid versus zelfstandig naar school	0,30***
Mate van zelfstandige verkeersdeelname	0,24***
Mate van verkeersdeelname onder begeleiding van volwassenen	-0,78***
Verkeersbekwaamheid kind	0,38***
Mate van lichaamsbeweging	0,12**
* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$, *** $p < 0,001$	

Tabel 2.8. Correlatie van verschillende variabelen met de ingeschatte verkeersveiligheid van de route van huis naar school.

Opvallend is dat ook de leeftijd van het kind significant samenhangt met ingeschatte verkeersveiligheid van de route van huis naar school. Omdat het niet waarschijnlijk is dat de verkeersveiligheid zelf verandert naarmate kinderen ouder worden, is een waarschijnlijker verklaring dat ouders hun kinderen naarmate ze ouder worden meer in staat achten om zich veilig van en naar school te bewegen. Dit blijkt ook het geval te zijn: uit een regressie-analyse blijkt dat de variantie van de ingeschatte verkeersveiligheid van de route beter wordt verklaard door de ingeschatte bekwaamheid van het kind dan door de leeftijd van het kind (zie *Tabel 2.9*).

Variabele	B	Standaard Error	Beta	T	Significantie
Leeftijd kind	0,009	0,021	0,020	0,437	0,663
Verkeersbekwaamheid kind	0,505	0,061	0,374	8,302	0,000

Tabel 2.9. Resultaten van simpele regressieanalyse op de ingeschatte verkeersveiligheid van de route van huis naar school.

2.3.5. Ouder als informele leerkracht

De meeste ouders zeggen redelijk (42,6%) of goed (41,5%) op de hoogte te zijn van in Nederland de geldende verkeersregels. Ook zeggen de meeste ouders hun kind soms (27,5%), vaak (47,9%) of zelfs altijd (20,5%) mondelinge voorlichting te geven in en over het verkeer. Gemiddeld beginnen ouders met het geven van voorlichting over de verkeersregels als het kind 4,23 jaar ($SD = 1,80$) oud is. De mate waarin ouders hun kinderen zelf voorlichting geven over het verkeer is negatief gecorreleerd aan de leeftijd van het kind: hoe ouder het kind, hoe minder regelmatig ouders zelf aan mondeling verkeersvoorlichting doen ($r = -0,12, p < 0,01$).

Behalve naar mondelinge voorlichting, is ook gevraagd naar wat ouders doen om hun kinderen meer over het verkeer bij te brengen. Ouders konden aangeven in hoeverre ze aan hun kind uitleggen en hun kind voordoen hoe ze verschillende verkeersstaken (oversteken in het algemeen, oversteken bij verkeerslichten, rechts of links afslaan) behoren uit te voeren en in hoeverre ze hier ook op toezien. Dit blijkt sterk samen te hangen met de mate waarin ouders mondelinge voorlichting geven ($r = 0,38, p < 0,001$).

Over het algemeen blijkt dat ouders vrij veel doen aan het actief begeleiden van hun kinderen in het verkeer, aangezien alle activiteiten die daarmee te maken hebben, over het algemeen hoger scoren dan het gemiddelde (zie *Tabel 2.10*).

Manier van begeleiding	Gemiddelde	SD
Als ik zie dat mijn kind niet goed kijkt bij het oversteken, zeg ik daar wat van.	4,35	0,859
Als ik zie dat mijn kind iets fout doet in het verkeer, zeg ik daar wat van.	4,26	0,979
Ik let goed op of mijn kind goed kijkt voordat we oversteken.	4,23	0,876
Als ik zie dat mijn kind iets goed doet in het verkeer, zeg ik daar wat van.	4,16	0,993
Als ik zie dat mijn kind zich bij verkeerslichten niet naar behoren gedraagt, zeg ik daar wat van.	4,14	1,102
Ik let goed op of mijn kind zich bij verkeerslichten naar behoren gedraagt.	3,98	1,122
Ik leg uit hoe mijn kind moet kijken alvorens over te steken.	3,92	1,099
Als ik zie dat mijn kind zijn/haar hand niet uitsteekt, zeg ik daar wat van.	3,87	1,239
Ik let goed op of mijn kind zijn/haar hand uitsteekt bij het rechts of links afslaan.	3,83	1,217
Ik leg uit dat mijn kind zijn/haar hand uit moet steken bij het rechts of links afslaan.	3,76	1,222
Ik leg uit hoe mijn kind zich bij verkeerslichten moet gedragen.	3,76	1,176
Ik doe voor hoe mijn kind zich bij verkeerslichten moet gedragen.	3,74	1,213
Ik doe voor hoe mijn kind zijn/haar hand uit moet steken bij het rechts of links afslaan.	3,74	1,240
Ik doe voor hoe mijn kind moet kijken alvorens over te steken.	3,65	1,144

Tabel 2.10. Gemiddelde mate waarin ouders hun kinderen op verschillende manieren actief in het verkeer begeleiden (op schaal van 1 = laag tot 5 = hoog).

Het eerste dat opvalt in *Tabel 2.10* is dat de meer proactieve vormen van begeleiding (zoals het geven van uitleg en voordoen hoe het moet) minder regelmatig worden gegeven dan de minder actieve vormen van begeleiding, die meer te maken hebben met opletten en ingrijpen als er iets fout gaat. Dit verschil blijkt significant te zijn ($t(584) = 11,50, p < 0,001$). De gegevens in *Tabel 2.10* lijken er tevens op te wijzen dat ouders vaker actieve begeleiding in het verkeer geven bij taken als het oversteken in het algemeen en oversteken bij verkeerslichten, dan bij het aanleren van het hand uitsteken bij het rechts of links afslaan. Een drietal paired sample *t*-testen tussen de scores op het bieden van actieve begeleiding bij verschillende soorten verkeerstaken laat zien dat dit inderdaad het geval is (zie *Tabel 2.11*): ouders doen meer aan actieve begeleiding op het gebied van oversteken in het algemeen ($M = 4,04, SD = 0,83$) en oversteken bij verkeerslichten ($M = 3,96, SD = 1,03$) dan aan het aanleren van het hand uitsteken bij het afslaan ($M = 3,80, SD = 1,02$).

Begeleiding op...	Mean	SD	<i>t</i>	<i>df</i>	Sig. (2-tailed)
Oversteken vs. afslaan	0,24248	0,85184	6,885	584	0,000
Verkeerslicht vs. afslaan	0,16000	0,82345	4,700	584	0,000
Oversteken vs. verkeerslicht	0,08248	0,87644	2,276	584	0,023 ⁴

Tabel 2.11. Paired samples t-testen voor vergelijking tussen actieve begeleiding van ouders bij verschillende handelingen in het verkeer.

2.3.5.1. Naleven van de verkeersregels (voorbeeldgedrag)

De ouders is gevraagd om aan te geven hoe vaak (op een schaal van 1 = nooit, tot 5 = altijd) zij zich in het verkeer aan de regels houden, zowel in het bijzijn van hun kinderen ($M = 4,36, SD = 0,74$) als in het algemeen ($M = 4,14, SD = 0,67$). Ouders blijken zich in het verkeer verschillend te gedragen met en zonder hun kinderen, getuige de resultaten van een paired samples *t*-test ($t(584) = -10,94, p < 0,001$). De mate waarin ouders zich aan de verkeersregels houden blijkt zowel in het algemeen als in het bijzijn van kinderen samen te hangen met het geslacht en de leeftijd van de ouder (zie *Tabel 2.12*): vrouwen en oudere ouders leven de verkeersregels beter na dan mannen en jongere ouders. Ook blijkt de naleving van de verkeersregels significant samen te hangen met de mate waarin hun kind aan het verkeer deelneemt onder begeleiding van volwassenen: ouders van kinderen die meer onder begeleiding van volwassenen aan het verkeer deelnemen, leven de verkeersregels meer na dan ouders van kinderen die minder vaak onder begeleiding van volwassenen aan het verkeer deelnemen.

⁴ Het verschil tussen oversteken in het algemeen en oversteken bij verkeerslichten is niet significant, omdat de Bonferonni-correctie in acht dient te worden genomen. Dit houdt in dat de *p*-waarde naar beneden dient te worden bijgesteld om te corrigeren voor het aantal toetsen dat wordt gedaan (0,05/3 toetsen betekent $p < 0,017$).

Variabele	Correlatie met naleving van verkeersregels in het algemeen	Correlatie met naleving van verkeersregels in bijzijn van kind
Geslacht ouder	0,221***	0,207***
Leeftijd ouder	0,194***	0,198***
Mate van verkeersdeelname onder begeleiding van volwassenen	0,083*	0,105*
* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$, *** $p < 0,001$		

Tabel 2.12. *Correlaties van verschillende variabelen met de mate waarin ouders de verkeersregels naleven in het algemeen en in het bijzijn van hun kind.*

2.3.5.2. Wanneer doen ouders meer aan actieve begeleiding van hun kind in het verkeer?

Om een idee te krijgen waar het bieden van actieve begeleiding door ouders aan hun kinderen mee samenhangt, is gekeken waar de score op de algemene schaal mee correleert. In *Tabel 2.13* staat hiervan een overzicht. Hieruit blijkt dat moeders meer aan actieve begeleiding doen dan vaders. Ook blijkt dat de leeftijd van zowel de ouder als het kind negatief met de mate van actieve begeleiding correleert: hoe jonger de ouder en hoe jonger het kind, hoe meer aan actieve begeleiding wordt gedaan. Waarschijnlijk heeft dit verband te maken met de samenhang tussen de leeftijd van de ouder en de leeftijd van het kind ($r = 0,38$, $p < 0,001$): hoe jonger de ouder, hoe jonger het kind.

Variabele	Correlatie met mate van actieve begeleiding
Geslacht ouder	0,170***
Leeftijd ouder	-0,085*
Leeftijd kind	-0,106*
Begeleid versus zelfstandig naar school	-0,124**
Mate van zelfstandige verkeersdeelname	-0,182***
Mate van verkeersdeelname onder begeleiding van volwassenen	0,205***
Verkeersbekwaamheid kind	0,121**
Mate van lichaamsbeweging	0,135***
Kennisniveau van verkeersregels van de ouders	0,112**
Naleving van de verkeersregels: algemeen	0,277***
Naleving van de verkeersregels: in bijzijn kind	0,261***
* $p < 0,05$; ** $p < 0,01$, *** $p < 0,001$	

Tabel 2.13. *Correlaties van verschillende variabelen met de mate waarin ouders hun kinderen in het verkeer actief begeleiden.*

De mate waarin ouders aan actieve begeleiding in het verkeer doen, hangt tevens negatief samen met de mate waarin kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen: hoe vaker ze zelfstandig naar school gaan en in het

algemeen zelfstandig aan het verkeer deelnemen, hoe minder aan actieve begeleiding wordt gedaan. Dit is niet verwonderlijk: hoe minder vaak kinderen onder begeleiding naar school gaan, hoe minder gelegenheid de ouder heeft om hun kind actief te begeleiden. Het is opvallend dat ouders hun kinderen actiever begeleiden naarmate zij de eigenschappen en vaardigheden van hun kind die belangrijk worden geacht voor een veilige verkeersdeelname, hoger inschatten. Ook de mate van lichaamsbeweging hangt positief samen met de mate van actieve verkeersbegeleiding: hoe meer kinderen aan lichaamsbeweging doen, hoe meer ouders doen aan actieve begeleiding van hun kind in het verkeer. Ouders doen ook meer aan actieve begeleiding van hun kinderen naarmate ze meer over de verkeersregels zeggen te weten. Ten slotte hangt ook het geven van mondelinge voorlichting positief samen met de mate van actieve begeleiding.

Om te bepalen welke van deze variabelen het meeste bijdraagt of welke het meest bijdragen aan de verklaring van de variantie over de mate van actieve begeleiding van ouders aan hun kinderen in het verkeer, is een regressie-analyse uitgevoerd. Gezien het grote aantal variabelen is niet gekozen voor de standaard 'enter' regressiemethode waarbij alle variabelen tegelijkertijd in het model worden gezet. In plaats daarvan is gekozen voor het gebruik van de 'backward' regressiemethode. Met de 'backward' methode worden eerst alle voorspellers in het model geplaatst en vervolgens wordt gekeken welke voorspellers uit het model kunnen worden gehaald omdat ze niet voldoende bijdragen aan het model als geheel (Field, 2005). Uiteindelijk blijft het model over met de variabelen die gezamenlijk voor de 'beste oplossing' zorgen. In de resultatensectie wordt alleen over dit laatste model gerapporteerd (zie *Tabel 2.14*). Bijkomend voordeel is dat door deze methode de kans op het maken een Type II fout kleiner is, oftewel op het onterecht afwijzen van een significant resultaat (Field, 2005).

Uit deze analyse blijkt dat het geslacht van de ouder, de mate van zelfstandige verkeersdeelname, de ingeschatte verkeersbekwaamheid van het kind, de mate van lichaamsbeweging en de mate waarin ouders zich als fietser in het algemeen aan de regels houden, allemaal een significante bijdrage leveren aan het verklaren van de variantie van de mate waarin ouders hun kind actief in het verkeer begeleiden (zie *Tabel 2.14*). De regelmaat waarmee kinderen onder begeleiding van volwassenen aan het verkeer deelnemen, levert op zich geen significante bijdrage aan het model. Dat deze variabele toch in het model zit, komt door de aard van de gehanteerde 'backward' methode. In deze methode wordt een variabele alleen verwijderd als die voldoet aan een 'verwijderingscriterium'. Voldoet de variabele daar niet aan dan betekent dit dat het model als geheel er niet significant beter van wordt als deze variabele wordt weggelaten (Field, 2005).

Variabele	B	Standaard Error	Beta	T	Significantie
Geslacht ouder	0,177	0,069	0,104	2,588	0,010
Mate van zelfstandige verkeersdeelname	-0,040	0,017	-0,176	-2,384	0,017
Mate van verkeersdeelname onder begeleiding van volwassenen	0,031	0,017	0,134	1,837	0,067
Verkeersbekwaamheid van het kind	0,207	0,041	0,232	5,094	0,000
Mate van lichaamsbeweging	0,114	0,039	0,114	2,893	0,004
Naleving van de verkeersregels als fietser: algemeen	0,240	0,048	0,201	5,003	0,000

Tabel 2.14. *Regressieanalyse op de mate van actieve begeleiding in het verkeer door ouders aan kinderen.*

2.3.6. Ouders: kennis en kennisbehoeften omtrent verkeersveiligheid en de begeleiding van hun kinderen

De ouders is gevraagd om aan te geven of en hoe zijzelf en hun kinderen het beste met informatie over veilige verkeersdeelname bereikt kunnen worden. Ten eerste is ouders gevraagd van wie volgens hen een kind het meeste leert over de verkeersregels. De reacties op de vraag wijzen uit dat de meeste ouders erg overtuigd zijn van hun eigen invloed op hun kinderen wat betreft het leren over de verkeersregels: 73% geeft aan dat zij denken dat hun kind het meeste van hen leert. Ter vergelijking: maar 23% van de ouders geeft aan dat zij denken dat hun kind op school het meeste leert over verkeersregels. De overige 4% noemt broertjes of zusjes, vriendjes of vriendinnetjes, of opa en oma als voornaamste leerbron of geven aan geen keuze te kunnen maken.

De ouders is verder gevraagd aan wie het geven van voorlichting over verkeersveiligheid vooral is voorbehouden. Ook hier geeft een overgrote meerderheid (80%) aan dat zij vinden dat vooral de ouders de taak hebben hun kind voor te lichten over verkeersveiligheid, gevolgd door 14,4% die aangeeft dat zij dit vooral een taak van de school vinden. Een klein deel (2,9%) vindt dat dit voornamelijk de verantwoordelijkheid is van de lokale overheid en een ander klein deel geeft expliciet aan dit te zien als een gedeelde verantwoordelijkheid tussen de school en de ouders (2,7%).

Tevens is de ouders gevraagd *op welke manier* zij denken dat hun kinderen het meeste leren over veilig gedrag in het verkeer. Hieruit blijkt dat ouders veruit het meeste vertrouwen hebben in het verschaffen van mondelinge informatie en uitleg, met het observeren en nadoen van anderen op afstand als tweede en derde (zie *Tabel 2.15*). Ouders hebben het minste vertrouwen in schriftelijke informatie en informatie via een website. Overigens neemt het vertrouwen in deze laatste twee middelen toe naarmate het kind ouder is (respectievelijk $r = 0,21$, $p < 0,001$; $r = 0,08$, $p < 0,05$). Opvallend genoeg neemt het vertrouwen in de kracht van het nadoen van andere als leermiddel significant af naarmate het kind ouder is ($r = -0,19$, $p < 0,001$).

Manier waarop kinderen leren	Percentage ouders
Mondelinge informatie en uitleg (wat wel en niet mag, en waarom)	83,76%
Anderen observeren	27,86%
Anderen nadoen	26,50%
Simulatieprogramma's op de computer	23,59%
Schriftelijke informatie (wat wel en niet mag, en waarom)	18,12%
Informatie via website	7,35%

Tabel 2.15. *Op welke manier denken ouders dat hun kinderen het meeste leren?*

2.3.6.1. Kennis en kennisbehoeften

Ouders is gevraagd of zij denken dat zij zelf ten eerste voldoende kennis hebben van de verkeersregels, en ten tweede voldoende inzicht hebben in de vaardigheden en de ontwikkeling van hun kind(eren) om hen wegwijs te kunnen maken in het verkeer. Uit de reacties op deze vragen blijkt dat ouders erg veel vertrouwen hebben in hun eigen inzicht: de meeste ouders geven aan voldoende (52% en 56% voor de respectievelijke vragen) dan wel ruim voldoende (45% en 40% voor de respectievelijke vragen) kennis te hebben van de verkeersregels enerzijds en inzicht te hebben in de vaardigheden en de ontwikkeling van hun kinderen anderzijds. Het is dan ook niet verwonderlijk dat maar een minderheid van de ouders (22%) aangeeft behoefte te hebben aan tips en informatie over hoe hun kind(eren) wegwijs te maken in het verkeer. De mate waarin ouders aangeven interesse te hebben in tips en informatie blijkt overigens samen te hangen met de leeftijd van het kind: naarmate het kind ouder wordt, neemt de interesse in tips en informatie af ($r = -0,17$, $p < 0,001$). Onder ouders van kinderen van elf en twaalf jaar oud is nog maar 11% geïnteresseerd in dergelijke tips.

Van de 22% die aangeeft wel interesse te hebben in tips en informatie, geven de meeste aan vooral interesse te hebben in tips over hoe je informatie over het veilig gedrag in het verkeer het beste over kan brengen op je kind en over oefeningen die je in het verkeer met het kind kan doen (zie *Tabel 2.16*). Mensen geven aan in mindere mate behoefte te hebben aan informatie over de ontwikkeling van hun kind, over de schoolomgeving of over de route van thuis naar school. Onder de categorie 'Overig' worden zeer uitlopende zaken genoemd, zoals hoe om te gaan met kinderen die angst hebben in het verkeer ("Hoe ik bij mijn dochter angst in het verkeer weg moet nemen"), de samenwerking met de school (op school een fietsles inplannen met de leerkracht, informatie over verkeerslessen op school), behoefte aan informatie over wijzigingen in de verkeersregels en behoefte aan faciliteiten voor het in een gecontroleerde omgeving oefenen van verkeerssituaties met het kind ("verkeerstuin zodat je situaties na kunt spelen").

Informatie	Percentage ouders
Tips over hoe je informatie over het verkeer het beste over kan brengen	75,2%
Tips over oefeningen die u in het verkeer met uw kind kan doen	71,3%
Informatie over de ontwikkeling van uw kind	22,5%
Informatie over de schoolomgeving of de route van thuis naar school	19,4%
Overig	7,0%

Tabel 2.16. *Mate waarin ouders die interesse tonen voor tips en informatie, geïnteresseerd zijn in de verschillende inhoudelijke informatie.*

Ouders die aangaven interesse te hebben in tips en informatie over de manieren om hun kind(eren) wegwijs te maken in het verkeer, hebben ook aangegeven in welke vorm ze deze informatie het liefste zouden hebben (zie *Tabel 2.17*). De meeste respondenten geven de voorkeur aan een website, boek of folder. De interesse voor een ontwikkelingstoets is beduidend lager. Onder 'overig' worden middelen genoemd als een dvd of een (computer)spel.

Informatiemiddel	Percentage ouders
Een informatieve website	34,9%
Een boek of folder	34,1%
Een ontwikkelingstoets	27,1%
Overig	3,9%

Tabel 2.17. *Voorkeur voor middel van informatie over het kind in het verkeer.*

Ten slotte is de ouders die interesse hadden in meer informatie gevraagd aan te geven via welke instantie zij informatie aangeboden zouden willen krijgen (zie *Tabel 2.18*). De meest genoemde instantie is de school, gevolgd door de gemeente. Onder de categorie 'overig' worden instanties genoemd als ANWB, VVN, rijkschool of de rijksoverheid.

Informatieaanbieder	Percentage ouders
School	59,7%
Gemeente	30,2%
Overig	7,0%
Consultatiebureau	2,3%
Oudervereniging	0,8%

Tabel 2.18. *Voorkeur voor aanbieder van informatie ten behoeve van kind in het verkeer.*

2.3.6.2. Belang van de verkeersveiligheid van route en schoolomgeving

Tot slot is bekeken hoeveel belang ouders hechten aan de verkeersveiligheid van de route van thuis naar school en de schoolomgeving in verhouding tot een aantal andere issues waar ouders in de zorg voor hun kinderen aandacht voor hebben. Daarom is ouders gevraagd om een rangorde aan te brengen in dergelijke zorgen. Dit deden zij door een cijfer toe te kennen tussen 1 voor het belangrijkste punt en 7 voor het minst belangrijke punt.

Uit *Tabel 2.19* blijkt welke onderwerpen het vaakst op welke plek in de rangorde waren gezet. Hieruit blijkt dat de verkeersveiligheid van de route en de schoolomgeving het vaakst op de een na laatste plek in de rangorde werd gezet. Zaken als het geestelijk, lichamenlijk en sociaal welzijn, gezonde voeding en de schoolprestaties van het kind staan allemaal hoger op de lijst.

Issue in de zorg voor kind	Rangorde						
	1	2	3	4	5	6	7
Geestelijk welzijn (lekker in zijn/haar vel zitten)	43,4%	11,8%	15,9%	8,2%	8,5%	5,5%	6,7%
Sociaal welzijn (het hebben van vriendjes/vriendinnetjes, en dergelijke)	7,5%	28,7%	19,7%	17,1%	10,6%	11,3%	5,1%
Lichamenlijk conditie (voldoende lichaamsbeweging)	10,9%	12,1%	19,8%	18,1%	14,4%	9,6%	15,0%
Gezonde voeding	7,9%	18,6%	18,3%	28,2%	11,6%	9,2%	6,2%
Schoolprestaties kind	5,5%	5,3%	14,0%	15,4%	31,3%	11,1%	17,4%
De verkeersveiligheid van de route van thuis naar school en schoolomgeving	13,7%	11,6%	6,5%	6,5%	13,8%	32,0%	15,9%
De sociale veiligheid van de route en schoolomgeving	11,1%	11,8%	5,8%	6,5%	9,7%	21,4%	33,7%

Tabel 2.19. Percentage ouders dat de verschillende issues in de zorg voor hun kind op deze plaats in de rangorde zet.

Omdat de bovenstaande interpretatie niet laat zien hoe vaak elk issue op welke plaats in de rangorde wordt gezet, hebben we nog op een andere wijze naar deze data gekeken. We hebben per item berekend welke score het gemiddeld behaald heeft (van 1 = minst belangrijk, tot 7 = meest belangrijk, dus: hoe hoger de score, hoe hoger (of belangrijker) het item; zie *Tabel 2.20*). Hieruit blijkt dat de verkeersveiligheid van de route van thuis naar school en de schoolomgeving wederom hoger scoort dan de sociale veiligheid, maar op deze wijze bekeken ook hoger dan de schoolprestaties van het kind.

Issue in de zorg voor kind	Belang
Geestelijk welzijn (lekker in zijn/haar vel zitten)	5,30
Sociaal welzijn (het hebben van vriendjes/vriendinnetjes, en dergelijke)	4,51
Gezonde voeding	4,31
Lichamelijk conditie (voldoende lichaamsbeweging)	3,98
<i>De verkeersveiligheid van de route van thuis naar school en schoolomgeving</i>	3,45
Schoolprestaties kind	3,35
De sociale veiligheid van de route van thuis naar school en schoolomgeving	3,09

Tabel 2.20. *Belang (op schaal van 1 = laag, tot 7 = hoog) dat ouders gemiddeld hechten aan verschillende issues in de zorg voor hun kind.*

3. Discussie

In dit rapport wordt verslag gedaan van onderzoek naar de rol die ouders spelen in de informele verkeerseducatie van hun kinderen. In het bijzonder ging het onderzoek in op de verkeersdeelname van het kind, op de inschatting van de kennis en vaardigheden van het kind door de ouders, op de ingeschatte verkeersveiligheid van de route van thuis naar school en op de wijzen waarop ouders hun kinderen actief in het verkeer begeleiden. Tevens is de kennis en de kennisbehoeften van de ouders geïnventariseerd. In dit hoofdstuk worden de implicaties van de resultaten van dit onderzoek besproken.

3.1. De rol van ouders bij de verkeersdeelname van kinderen op de basisschool

3.1.1. Verkeersdeelname van kinderen

Net als in voorgaand onderzoek (Hoekstra, Mesken & Vlakveld, 2010) geven de meeste ouders in dit onderzoek aan dat hun kind onder begeleiding van volwassenen naar school gaat. Maar: naarmate het kind ouder wordt gaat het steeds vaker zelfstandig naar school. Het 'omslagpunt' van begeleid naar zelfstandig lijkt rond een jaar of acht te liggen. Dit komt overeen met eerder onderzoek naar reisgedrag van kinderen: daaruit bleek dat de gemiddelde leeftijd waarop de helft van de kinderen zelfstandig naar school ging 8,6 jaar was (Van der Houwen, Goossen & Veling, 2002). Hetzelfde patroon doet zich voor bij zelfstandige en begeleide verkeersdeelname in het algemeen: ook bij andere reisdoelen dan alleen school (vriendjes, familie, sportclub, enzovoort), nemen kinderen vanaf een jaar of acht vooral zelfstandig deel aan het verkeer, terwijl ze dat daarvoor vooral onder begeleiding van volwassenen deden. Het is opvallend dat ouders met de schatting van hoe oud een kind *gemiddeld* moet zijn om zelfstandig aan het verkeer deel te kunnen nemen nogal voorzichtig zijn, waardoor die leeftijd meestal vrij hoog uitvalt. Toch neemt een aanzienlijk deel van de kinderen jonger dan de genoemde leeftijd *in werkelijkheid* al zelfstandig aan het verkeer deel. Dit lijkt te wijzen op een soort 'optimism bias': ouders denken dat een gemiddeld kind pas op een bepaalde leeftijd in staat is om zelfstandig de straat over te steken, maar zien hun eigen kind daar al op jongere leeftijd toe in staat. De optimism bias is een bekend verschijnsel, het komt vaker voor dat mensen de kansen van zichzelf of van de hunnen veel optimistischer inschatten dan de kansen van een 'gemiddelde ander' (Armor & Taylor, 2002). Een andere verklaring voor het verschil tussen wat mensen veilig vinden voor een gemiddeld kind en wat hun eigen kind feitelijk in het verkeer doet, kan wellicht worden gezocht in hoe ouders de eigenschappen van hun eigen kind inschatten in combinatie met de eisen van de omgeving. Ouders zullen bij hun eigen kind rekening houden met de eigenschappen en vaardigheden van hun eigen kind en bovendien de specifieke omstandigheden en eisen van de eigen omgeving in het achterhoofd houden, iets wat ze voor een 'gemiddeld' kind niet zullen doen. Uit de resultaten van dit onderzoek is ook gebleken dat de eigenschappen van het kind en de omgeving samenhangen met de wijze waarop ouders hun kinderen inschatten. In de volgende paragraaf wordt dit verder besproken.

3.1.2. *Eigenschappen van kind en omgeving*

Het vertrouwen dat mensen hebben in de mate waarin hun kind over eigenschappen beschikt of vaardigheden beheerst die voor een veilige verkeersdeelname van belang zijn, blijkt sterk af te hangen van de leeftijd van het kind: hoe ouder het kind, hoe bekwaamer het door zijn of haar ouders wordt geacht.

Het is verder opvallend dat ouders bij de vervoerswijze van hun kind zowel de cognitieve en fysieke eigenschappen van hun kind lijken te laten meewegen, als de eisen en eigenschappen van de fysieke omgeving. Kinderen blijken namelijk vaker zelfstandig aan het verkeer deel te nemen naarmate ze door hun ouders hoger werden ingeschat in termen van verkeersbekwaamheid, naarmate ze meer aan lichaamsbeweging deden en naarmate de ouders de verkeersveiligheid van de route van thuis naar school hoger inschatten. Deze correlaties dienen echter voorzichtig geïnterpreteerd te worden, omdat de resultaten van het huidige onderzoek geen uitsluitel bieden over eventuele causale verbanden tussen deze variabelen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk dat kinderen die verkeersbekwaamer worden ingeschat vaker zelfstandig aan het verkeer deelnemen, maar andersom is evengoed mogelijk: dat kinderen die vaker zelfstandig aan het verkeer deelnemen als verkeersbekwaamer worden beoordeeld. Hetzelfde geldt voor het verband tussen de hoeveelheid lichaamsbeweging en de mate waarin kinderen zelfstandig aan het verkeer deelnemen: het is mogelijk dat kinderen die meer aan lichaamsbeweging doen vaker zelfstandig aan het verkeer deelnemen, maar het is net zo goed mogelijk dat kinderen die vaker zelfstandig aan het verkeer deelnemen meer aan lichaamsbeweging doen. Ten slotte geldt dezelfde waarschuwing ook voor het interpreteren van het verband tussen de mate van zelfstandige verkeersdeelname en de ingeschatte verkeersveiligheid: ook hier geldt dat het zowel mogelijk is dat ouders de verkeersveiligheid van de route hoger inschatten omdat ze de bekwaamheid van hun kinderen hoger inschatten, als dat ze de bekwaamheid van hun kinderen hoger inschatten omdat ze eisen van de route lager inschatten.

Naast het in kaart brengen van de wijze waarop ouders hun kinderen en de omgeving inschatten, was het voornaamste doel van dit onderzoek te bezien wat ouders doen om hun kinderen in het verkeer actief te begeleiden. Daarom zijn ze uitgebreid gevraagd naar de mate waarin ze tijd besteden aan activiteiten zoals het geven van uitleg, het voordoen hoe hun kinderen bepaalde verkeerstaken veilig kunnen volbrengen en er actief op toezien dat ze die taken ook naar behoren uitvoeren. Omdat in een voorgaand rapport werd geconcludeerd dat ouders ook een belangrijke voorbeeldrol te vervullen hebben (Hoekstra & Twisk, 2010), is tevens nagegaan in hoeverre ouders deze voorbeeldrol serieus nemen door na te gaan in hoeverre ze zelf verkeersregels naleven.

3.1.3. *Ouders in functie: invulling van de rol van informele leerkracht en de voorbeeldrol*

De respondenten geven aan voldoende of goed op de hoogte te zijn van de in Nederland geldende verkeersregels en ze geven hun kind met grote regelmaat mondelinge voorlichting in en over het verkeer. Daar beginnen ze al mee als het kind jong is, gemiddeld vanaf een jaar of vier. Daarnaast blijken ouders ook veel actieve begeleiding in het verkeer te geven, zoals

informatie en advies. Dat houdt vooral in dat ze actief opletten en ingrijpen als er iets fout gaat. Ouders lijken in mindere mate proactief te zijn en ze weinig initiatief in het geven van uitleg of het voordoen van dingen. Wellicht is dit feit een aanknopingspunt voor het motiveren van ouders om meer te doen aan dergelijke proactieve en positieve begeleiding. Het belang hiervan wordt onderstreept door het punt dat Jelle Jolles maakte, namelijk dat het belangrijk is om voorzichtig om te springen met het expliciet stellen van grenzen en het verbieden van dingen, omdat het kinderen juist uitnodigt om die grenzen op te zoeken en zelfs te overschrijden.

Wat betreft het geven van het goede voorbeeld blijken ouders zich in het verkeer meestal aan de regels houden, zowel in het algemeen als in het bijzijn van hun kinderen. Hierbij dient de kanttekening te worden gemaakt dat vragen naar de mate waarin men zich aan de verkeersregels houdt, wellicht leidt tot sociaal wenselijke antwoorden, waardoor het beeld te rooskleurig wordt. Dit hoeft echter geen bezwaar te zijn voor het interpreteren van het resultaat: dat ouders aangeven zich meer aan de regels te houden in het bijzijn van hun kind dan in het algemeen, omdat in deze beide gevallen sprake is van sociaal wenselijke antwoorden. Van het verschil tussen deze twee gedragingen kan dus worden aangenomen dat het niet toe te wijzen is aan sociale wenselijkheid.

Zowel de mate waarin ouders hun kinderen actief begeleiden in het verkeer als de mate waarin ouders de verkeersregels naleven in bijzijn van hun kind, blijken samen te hangen met het geslacht van de ouder: moeders doen meer aan actieve begeleiding en houden zich meer aan de verkeersregels dan vaders. De leeftijd van de ouder hangt ook samen met zowel het bieden van actieve begeleiding als de mate waarin regels nageleefd worden, maar dan in twee verschillende richtingen: hoe jonger de vader of moeder, hoe meer hij of zij hun kind actief in het verkeer begeleidt, maar hoe minder hij of zij zich aan de verkeersregels houdt.

Het geven van het goede voorbeeld en het actief begeleiden bleken beide ook samen te hangen met de wijze waarop kinderen aan het verkeer deelnemen: ouders met kinderen die meer onder begeleiding van volwassenen aan het verkeer deelnemen, leven de verkeersregels meer na en doen meer aan actieve begeleiding dan ouders van kinderen die minder vaak onder begeleiding van volwassenen aan het verkeer deelnemen.

Het is opvallend is dat ouders hun kinderen actiever begeleiden in het verkeer naarmate zij de eigenschappen en vaardigheden van hun kind die belangrijk worden geacht voor een veilige verkeersdeelname hoger inschatten. Mogelijk is dit een aanwijzing voor het feit dat ouders rekening houden met de eigenschappen en vaardigheden van het kind voordat ze proberen het in het verkeer actief iets bij te brengen.

3.1.4. *Leren en begeleiden in het verkeer: kennis, kennisbehoeften en het belang van verkeersveiligheid*

Ouders zien een grote rol voor zichzelf weggelegd in het hun kind aanleren van inzicht in de verkeersregels en van veilige verkeersdeelname. De meeste ouders zien het meer als hun eigen verantwoordelijkheid dan die van de school en ze denken bovendien dat hun kind ook het meeste van hen zal leren. Ze vullen deze rol desondanks marginaal in: de meeste

ouders zijn van mening dat zij over voldoende kennis en middelen beschikken om hun rol naar behoren te kunnen vervullen en hebben dan ook weinig behoefte aan extra informatie of hulpmiddelen op dit gebied. Van de minderheid die wel aangeeft interesse te hebben in meer informatie over verkeersveiligheid, geven de meeste ouders aan vooral interesse te hebben in tips over hoe je informatie over het verkeer het beste over kunt brengen op je kind en over oefeningen die men in het verkeer met het kind kan doen.

Ondanks het feit dat de respondenten aangeven vrij weinig behoefte te hebben aan informatie over de ontwikkeling van hun kind, blijkt juist op dit terrein enige ruimte voor verbetering te zijn. Zo blijkt dat ouders vooral veel vertrouwen hebben in het geven van mondelinge uitleg en informatie en minder in leren door observatie, het nadoen van anderen en middelen zoals simulatieprogramma's op de computer. En toch zien de experts die in dit rapport aan het woord kwamen de laatste drie middelen juist als kansrijk. Zo wees de heer Jolles erop dat het aanbieden van kennis, informatie en argumenten (zowel mondeling als schriftelijk) er niet per se voor hoeft te zorgen dat mensen er daadwerkelijk naar zullen handelen. In plaats daarvan wijst hij erop dat het belangrijk is om juist nadruk te leggen op het handelen zelf met behulp van bijvoorbeeld 'serious games', en op de inzet van voorbeeldfiguren (zogenaamde 'significant others' en de 'peer group'). Uit het feit dat ouders weinig vertrouwen tonen in dergelijke middelen, blijkt dat er voor ouders op dit gebied nog wat te leren valt. Ouders beseffen echter niet dat ze kennis missen. Ze zouden dan ook geïnformeerd moeten worden over wat ze aan kansen mislopen.

3.2. Conclusies en aanbevelingen

In eerdere publicaties wees de SWOV al op het belang van informele verkeerseducatie en op de belangrijke rol die ouders in dit informele leerproces kunnen spelen (Wegman & Aarts, 2005; Hoekstra & Twisk, 2010). Uit dit onderzoek is gebleken dat ouders die rol ook wel op zich willen nemen: de meeste ouders zijn ervan overtuigd dat zij bij uitstek in de positie zijn om hun kinderen wegwijs in het verkeer te maken. Uit dit onderzoek blijkt bovendien dat ouders gebaat kunnen zijn bij informatie over hoe hun kind het meeste leert. Ouders hebben immers minder vertrouwen in leermethoden waarvan juist bekend is dat ze zeer effectief kunnen zijn, zoals leren door observatie, het nadoen van anderen en middelen zoals simulatieprogramma's op de computer. Desondanks blijkt uit dit onderzoek dat ouders niet staan te springen om extra informatie hierover. Dit wordt onderstreept door het gegeven dat verkeersveiligheid niet hoog op de lijst staat in vergelijking met andere zorgen zoals het geestelijk, lichamelijk en sociale welzijn van het kind, gezonde voeding en ook de schoolprestaties van het kind. Kort gezegd blijkt dat ouders zelf vinden dat zij een belangrijke rol spelen in het wegwijs maken van hun kind in het verkeer, maar niet de noodzaak inzien van meer informatie op dit gebied en bovendien met veel andere, concurrerende, zaken rekening houden. Dit houdt in dat er slim actie dient te worden ondernomen om ouders te bereiken met informatie over hoe ze hun kind in het verkeer (beter) kunnen begeleiden. Daarom worden hieronder enkele opvallende bevindingen uit het huidige onderzoek opgesomd die van belang kunnen zijn bij het benaderen van ouders met informatie over veilige verkeersdeelname van hun kind en de ondersteuning die ouders hen daarbij kunnen bieden.

3.2.1. *Rekening houden met de leeftijd van het kind*

De leeftijd van kinderen blijkt een belangrijke factor te zijn in zowel de verkeersdeelname van kinderen als de mate waarin ouders hun kind van actieve begeleiding voorzien. Zo blijken kinderen vanaf een jaar of acht vooral zelfstandig naar school te gaan, daarvoor gaan ze vooral onder begeleiding van volwassenen. De vervoerswijzen blijken ook sterk van leeftijd afhankelijk te zijn: kinderen die naar school lopen zijn jonger (tussen zes en acht jaar) dan kinderen die zelfstandig naar school fietsen (tussen acht en negen jaar). Bovendien neemt het lopen naar school tussen elf en twaalf jaar sterk af, en neemt rond dezelfde leeftijd het zelfstandig naar school fietsen (weer) sterk toe.

Er zijn verder discrepanties tussen de leeftijd waarop ouders een kind gemiddeld in staat achten om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen en de leeftijd waarop kinderen daadwerkelijk zelfstandig aan het verkeer deelnamen. Die discrepanties betekenen dat de resultaten voorzichtig geïnterpreteerd moeten worden. Ouders geven bijvoorbeeld aan dat zij een gemiddeld kind vanaf een jaar of zeven in staat achten om zelfstandig de straat in de woonwijk over te kunnen steken, terwijl 44% van ouders tegelijkertijd aangeeft dat hun eigen kind van jonger dan zeven jaar al zelfstandig de straat in de woonwijk oversteekt.

De leeftijd van het kind blijkt ook samen te hangen met de inschatting van de bekwaamheid van het kind en de ingeschatte verkeersveiligheid van de schoolomgeving: hoe ouder het kind, hoe bekwaamer het door zijn of haar ouders wordt geacht en hoe veiliger de route van thuis naar school wordt ingeschat. Er is een onderlinge samenhang: naarmate kinderen ouder worden, schatten hun ouders hun verkeersbekwaamheid hoger in, waardoor ze hun kind ook steeds beter in staat achten om zich veilig van en naar school te bewegen.

Ten slotte blijkt de leeftijd van het kind negatief samen te hangen met de mate waarin ouders hun kinderen van mondelinge voorlichting over het verkeer voorzien en hun kind actief in het verkeer begeleiden. Ook neemt de interesse in tips en informatie over de manieren om hun kind(eren) wegwijs te maken in het verkeer af naarmate het kind ouder wordt: ouders met kinderen van elf en twaalf jaar oud hebben hier aanzienlijk minder interesse in dan ouders met kinderen tot tien jaar. Samen wijzen ze op de noodzaak niet te wachten met het aanbieden van informatie over verkeersdeelname en oefenen in het verkeer aan ouders tot hun kinderen wat ouder zijn.

3.2.2. *Aanhaken bij zorgen om het kind die ouders belangrijker achten*

Verkeersveiligheid is niet het enige vraagstuk waarmee ouders bij de ontwikkeling van hun kind te maken hebben, en uit het huidige onderzoek blijkt dat het ook niet als het belangrijkste wordt gezien. In tegendeel, zaken als het geestelijk, lichamelijk en sociaal welzijn van het kind, gezonde voeding en ook de schoolprestaties van het kind staan in de rangorde hoger dan verkeersveiligheid. Dit gegeven kan echter wellicht wel van pas komen om ouders meer voor de ontwikkeling van hun kind in het verkeer te interesseren, namelijk door het verband tussen verkeersveiligheid en deze zorgen te benadrukken en door te illustreren op welke wijze een veilige verkeersdeelname kan bijdragen aan deze grotere, belangrijker zorgen.

Zo kunnen ook de bevindingen over lichaamsbeweging uit het huidige onderzoek een belangrijke uitkomst bieden. Niet alleen hebben ouders van kinderen die meer aan lichaamsbeweging doen, meer vertrouwen in de verkeersbekwaamheid van hun kind, ook de mate waarin kinderen zelfstandig aan verkeer deelnemen neemt toe naarmate kinderen meer aan lichaamsbeweging doen. Belangrijker nog, ouders van kinderen die meer aan lichaamsbeweging doen, doen meer aan actieve begeleiding van hun kind in het verkeer. Hoewel op basis van de resultaten van het huidige onderzoek geen uitspraken kunnen worden gedaan over eventuele causale verbanden tussen deze variabelen, onderstrepen deze bevindingen wel dat lichaamsbeweging in het bijzonder een interessante factor is in de beschouwing van de verkeersdeelname en verkeersveiligheid van kinderen. Gezien het feit dat ouders meer waarde hechten aan de fysieke gesteldheid van hun kind dan aan de verkeersveiligheid, is lichaamsbeweging wellicht ook een goede ingang voor het interesseren van mensen voor verkeersveiligheid. Wellicht kan voor het stimuleren van informele verkeerseducatie aansluiting worden gezocht bij projecten en partijen die zich richten op het stimuleren van lichaamsbeweging in het algemeen.

3.2.3. *Inzetten op proactieve vormen van begeleiding*

Uit het huidige onderzoek blijkt dat het de moeite waard kan zijn om ouders aan te zetten tot een meer proactieve vorm van begeleiding. Ouders lijken nu vooral op te letten of en te corrigeren als er iets fout gaat. Aangezien het benadrukken van wat niet mag en hoort een averechts effect kan hebben op het gedrag van kinderen, zouden ouders er goed aan doen om een meer proactieve benadering te kiezen door uit zichzelf meer uitleg te geven, voor te doen hoe het wel moet en door goed gedrag te belonen.

Literatuur

Armor, D.A. & Taylor, S.E. (2002). *When predictions fail: The dilemma of unrealistic optimism*. In: Gilovich, T. Griffin, D. & Kahneman, D. (eds.), *Heuristics and biases: The psychology of intuitive judgment*. Cambridge University Press, Cambridge.

CBS Statline (2009). <http://statline.cbs.nl/statweb/>. Centraal Bureau voor de Statistiek.

Field, A. (2005). *Discovering statistics using SPSS (and sex, drugs and rock 'n' roll)*. Second edition. Sage, London

Hoekstra, A.T.G., Mesken, J. & Vlakveld, W.P. (2010). *Zelfstandig of begeleid naar school; Beleving van verkeersonveiligheid door ouders van basisschoolleerlingen*. R-2010-7. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Hoekstra, A.T.G. & Twisk, D.A.M. (2010) *De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar: een eerste verkenning*. R-2010-19. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam

Houwen, K. van der, Goossen, J. & Veling, I. (2002). *Reisgedrag kinderen basisschool: Eindrapport*. TT02-95. Traffic Test, Veenendaal.

Jolles, J. (2010). *Ellis en het verbreinen. Over hersenen, gedrag & educatie*. Neuropsych Publishers, Amsterdam

Pol, B., Swankhuisen, C. & Vendeloo, P. van (2007). *Nieuwe aanpak in overheidscommunicatie; Mythen, misverstanden en mogelijkheden*. Coutinho, Bussum.

Vries, S.I. de (2009). *Activity-friendly neighborhoods for children measurement of physical activity and environmental correlates*. Proefschrift Vrije Universiteit Amsterdam, Amsterdam.

Wegman, F. & Aarts, L. (red.) (2005). *Door met Duurzaam Veilig; Nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.