

Verkeerseducatie nul- tot vierjarigen: inventarisatie en aanbevelingen

R-95-80

Dr. P.B.M. Levelt

Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
 telefax 070-3201261

Samenvatting

In dit rapport wordt onderzocht op welke manieren verkeerseducatie wordt gegeven aan nul- tot vierjarige kinderen. Het onderzoek betreft buitenlandse projecten en enkele Nederlandse activiteiten. Geconstateerd wordt dat er op dit terrein weinig georganiseerde verkeersveiligheidsvoorlichting plaatsvindt in Nederland.

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

De volgende soorten activiteiten werden gevonden:

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

De voorbeelden maken duidelijk dat keuzes gemaakt moeten worden met betrekking tot na te streven doelen, de mate van integratie met veiligheidsvoorlichting in het algemeen, de leeftijdsgroepen die centraal moeten staan, de stabiliteit van projecten, en samenstelling ervan.

Gepleit wordt niet slechts doelen na te streven die de huidige veiligheids situatie van kinderen betreffen, maar ook verderliggende doelen na te streven: attitudes van de kinderen, en een goede betrokkenheid van ouders in de educatie.

Op basis van de voorbeelden zijn voor Nederland een aantal opties geschetst. Bij elk zijn voor- en nadelen aangegeven en is getracht de betrokken organisaties en actoren te vermelden.

Ten slotte wordt een proefproject voorgesteld, gebaseerd op de geschetste mogelijkheden, voortbouwend op wat er in Nederland reeds aan activiteiten ontplooid wordt door de Stichting Consument en Veiligheid en Veilig Verkeer Nederland. Beleidsaanbevelingen aan de rijksoverheid, vooral gericht op het faciliteren van een goede start en op het mogelijk maken van begeleidend onderzoek, sluiten dit rapport af.

Summary

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

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

The following types of activities were found:

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

The above examples show that choices have to be made with respect to the designated objectives, the degree of integration with safety information in general, the targeted age groups and the stability and composition of the various projects.

It is contended that objectives concerning the current state of children's safety should not be the sole endeavour; less immediate objectives, such as children's attitudes and the suitable involvement of parents in education should also be aimed for.

Based on these examples, a number of options have been given for the Netherlands, describing the advantages and disadvantages of each. It is attempted to also note the organisations and factors of influence involved. Finally, a pilot project based on the above options is proposed, in line with the activities already being developed in the Netherlands by the Consumer and Safety Institute, SCV and the Dutch Road Safety Organisation, VVN. The policy recommendations made to the state government - primarily aimed at facilitating a good start and enabling attendant study - complete this report.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	7
1. <i>Inleiding</i>	8
2. <i>Verkeersclubs</i>	11
2.1. Noorse Traffic Club	11
2.2. Zweedse Traffic Club	11
2.3. Tufty Club	12
2.4. Streetwise kids	13
2.5. Eastern Regional Traffic Club	13
2.6. Varia	15
2.7. Conclusies	15
3. <i>Acties zonder clubverband</i>	16
3.1. Het Tübinger experiment	16
3.2. Kind und Verkehr	17
3.3. Andere campagnes	18
3.4. Speelzaal en crèche	19
3.4.1. Spel op maquette of plattegrond	19
3.4.2. Verkeerspoppenkast	19
3.4.3. Kringgesprek aan de hand van foto's	20
3.4.4. Project Panda	20
3.5. Conclusies	20
4. <i>Televisie</i>	21
4.1. Voorbeelden op het open net	21
4.2. Willie Whistle	22
4.3. Sesamstraat	22
4.4. NOT-programma's	23
4.5. Conclusies	24
5. <i>Kinderzitjes en gordels</i>	25
5.1. Actie rond de geboorte	25
5.2. Acties rond baby- en peuterzorg	25
5.3. Conclusies	25
6. <i>Veiligheidsvoorlichting op consultatiebureaus</i>	27
6.1. Vooraf	27
6.2. Organisatie en werkwijze	27
6.3. Veiligheidsvoorlichting	28
6.3.1. Veiligheidsvoorlichting op het CB	28
6.3.2. Groepsvoorlichting	32
6.3.3. Produktinformatie	33
6.3.4. Themahoek	33
6.4. Verkeersveiligheidsvoorlichting	33
6.4.1. Aard en omvang verkeersongevallen preventie	33
6.4.2. Versterking van de verkeersveiligheidsvoorlichting	34
6.5. Ouderparticipatie	34
6.6. Conclusies	36

7.	<i>Mogelijke uitgangspunten en projecten</i>	37
7.1.	Bevindingen	37
7.2.	Algemene uitgangspunten	39
7.2.1.	Keuze van doelen	39
7.2.2.	Verkeersveiligheid, of veiligheid in het algemeen	40
7.2.3.	Keuze voor leeftijdsgroepen	40
7.2.4.	Langdurigheid en stabiliteit	40
7.2.5.	Eén project of een combinatie van meer projecten	41
7.3.	Mogelijke projecten	41
7.3.1.	Voorlichting via CB's	41
7.3.2.	Voorlichting met behulp van verkeersclub	42
7.3.3.	Voorlichting op kindercentra inclusief speelzalen	42
7.3.4.	Voorlichting gericht op ouders	43
7.3.5.	TV	44
7.3.6.	Campagnes met hulp van of door sponsors	44
7.4.	Onderzoek	45
8.	<i>Projectvoorstel</i>	46
8.1.	Uitgangspunten	46
8.1.1.	Waarom al zo vroeg?	46
8.1.2.	Welke leerdoelen?	48
8.1.3.	Aansluiting bij bestaande activiteiten	49
8.2.	Voorgesteld project	50
8.3.	Beleidsaanbevelingen	51
	<i>Literatuur</i>	53

Voorwoord

Dit rapport is gemaakt in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en is een bewerking, op basis van nieuwe informatie, van het rapport *Verkeerseducatie nul- tot vierjarigen: een inventarisatie* (R-94-72). Het is aangevuld met gegevens over het voorlichtingswerk dat op Nederlandse consultatiebureaus plaatsvindt (zie hoofdstuk 6), met name op het gebied van veiligheidsinformatie. Deze informatie is verkregen van Mevrouw Ph. Cohen de Lara, jeugdarts bij een consultatiebureau, van de Stichting Consument en Veiligheid (Dijkman, De Geus en Glasbergen) en uit literatuur.

Vervolgens is een reeks mogelijke projecten voorgesteld (zie hoofdstuk 7). Over deze mogelijkheden is een gesprek gevoerd met de Stichting Consument en Veiligheid (Dijkman), Veilig Verkeer Nederland (Lubbers), Hoofdafdeling Verkeersveiligheid (Stokhuizen) en Adviesdienst Verkeer en Vervoer (Van Uden). Dit overleg heeft geresulteerd in een projectvoorstel en aanbevelingen aan de rijksoverheid (zie hoofdstuk 8).

Over de inhoud hiervan is overleg gevoerd met medewerkers van de SWOV: de heer Roszbach, Wittink en Wegman. Verschillende SWOV-afdelingen hebben de vormgeving verzorgd.

1. Inleiding

De verkeersveiligheid van jonge kinderen wordt vooral nagestreefd in de vorm van het bevorderen van het gebruik van beveiligingsmiddelen, het veiliger maken van de omgeving, het stimuleren van toezicht, en het aanleren van vaardigheden en gedrag.

Er zijn voorbeelden van programma's, gericht op jonge kinderen en hun ouders, die op kleine schaal zijn uitgetoet. Een voorbeeld hiervan zijn de zogenaamde 'anti-dart' programma's, waarbij kinderen geleerd wordt niet de straat 'op te schieten'. Er zijn echter ook programma's die op zeer grote schaal zijn ingevoerd. Een voorbeeld hiervan is een landelijke multimediale actie in Groot-Brittannië, gesponsord door Texaco. Deze actie was er onder meer op gericht jezelf zichtbaar te maken in het verkeer. Meestal spelen ouders een rol in dergelijke programma's. Er bestaat geen overzicht van educatieve programma's die gericht zijn op nul- tot vierjarigen, nationaal noch internationaal.

In dit rapport wordt een beperkte 'state of the art' gemaakt van de feitelijke situatie van verkeerseducatie voor nul- tot vierjarigen. De belangrijkste internationale en nationale verkeerseducatieprogramma's voor zeer jonge kinderen (waarover gerapporteerd is), zullen geïnventariseerd worden, vooral op basis van literatuur. Verder zal informatie worden verzameld bij enkele Nederlandse en buitenlandse organisaties die op dit terrein activiteiten ontplooiën. Indien mogelijk zullen enkele voorlichtingspakketten aangeschaft worden. Deze inventarisatie levert een lijst met projecten waarvan, (indien mogelijk), vastgesteld wordt welke probleemanalyse er aan ten grondslag ligt, wat de leerdoelen zijn, hoe het theoretisch ontwikkelingsmodel eruit ziet, welk leermateriaal gebruikt is en wat de relevante actoren zijn (zie hoofdstuk 2 t/m 5). De nadruk zal liggen op de beschrijving van ouderbetrokkenheid en hoe deze te verkrijgen is, de implementatie, het onderzoeksprogramma, de resultaten en de voortzetting.

Verkeersopvoeding is te beschouwen als preventieve gezondheidszorg. Er zal daarom gekeken worden of een les kan worden getrokken uit de gezondheids- en veiligheidsvoorlichting (zie hoofdstuk 6). Preventieve gezondheidszorg die gericht is op jonge kinderen, staat op een hoog peil. Er gaan stemmen op die pleiten voor integratie van verkeersveiligheidspreventie in veiligheidspreventie in het algemeen, en in gezondheidspreventie. Bij dit idee van integratie speelt ook mee dat gedacht wordt dat opvoeders verkeersveiligheid alléén niet belangrijk genoeg vinden om warm voor te lopen.

Op basis van de inventarisatie worden een aantal mogelijke projecten voorgesteld, elk met leerdoelen en voor- en nadelen (hoofdstuk 7). Deze schets van opties resulteert in het voorstel van een proefproject (zie hoofdstuk 8) waarbij nadrukkelijker rekening wordt gehouden met voorheen met wat reeds in Nederland aanwezig is, met gewenste doelstellingen, en met de acquisitie van ontbrekende kennis.

Er zal speciaal aandacht besteed worden aan de volgenede twee gezichtspunten:

- Kinderen leren ook gedrag en attitudes van voorbeelden.
- Actieve betrokkenheid van ouders bij de veiligheidsproblematiek van hun jonge kinderen kan resulteren in ouderparticipatie bij de verkeersopvoeding van oudere kinderen.

Voorbeeldgedrag

In het verleden is kinderveiligheid vooral bevorderd door het stimuleren van toezicht door verzorgers, het creëren van een veilige omgeving, en door het trainen van vaardigheden (bijvoorbeeld snelheidsperceptie) en veilige gedragingen (bijvoorbeeld stoppen voor de stoeprand). Het is gewenst dat er meer aandacht komt voor het voorbeeldgedrag van ouders. Er kan namelijk verwacht worden dat kinderen gedrag en attitudes van hun ouders overnemen, met consequenties voor de huidige, maar ook de toekomstige situatie.

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

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

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

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

Meer aandacht voor het eigen voorbeeldgedrag kan er bovendien toe leiden dat ouderen die zich veiliger gedragen in aanwezigheid van kinderen bijdragen aan de algemene verkeersveiligheid.

Ouderparticipatie

In Nederland is het verkeersonderwijs op de basisschool er nog niet goed in geslaagd om ouders bij het onderwijs te betrekken, aldus het evaluatierapport van de onderwijsinspectie. Deze ouderbetrokkenheid zal nader bekeken worden zie (§ 6.5). Er zijn wel initiatieven om echt werk te maken van deze betrokkenheid. De kans is groot dat vooral ouders van *jonge* kinderen geneigd zullen zijn de veiligheid en ook de verkeersveiligheid van hun kinderen prioriteit te geven, waardoor hun actieve betrokkenheid juist in deze periode gestimuleerd kan worden. Dit kan later zijn vruchten afwerpen.

2. Verkeersclubs

Verkeersclubs voor jonge kinderen hebben een lange geschiedenis. De oorsprong ligt in Scandinavië en Engeland. Men streeft naar een lidmaatschap vanaf drie jaar. Vaak wordt men door een eerste gratis mailing aangespoord zich aan te melden. In Denemarken leidt dit tot een deelname van 50% van de ouders. Zij betalen 55 DKK (= ongeveer f 15,-) per jaar. Vanaf 1971 is geen evaluatie-studie naar dit programma uitgevoerd (Mejding, 1994).

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

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

In Nederland heeft het fenomeen van kinderclubs voor jonge kinderen nooit bestaan.

Enkele meer uitgewerkte voorbeelden, die het onderwerp van onderzoek is, zijn:

2.1. Noorse Traffic Club

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

Gebleken is dat clubleden 20% minder ongevallen hadden dan nietclubleden; in Oslo was dit percentage zelfs 40%. Dit gold voor kinderen met een verschillende sociaal-economische achtergrond, en uit verschillende woonomstandigheden en verkeersomgevingen. West et al. suggereren dat dit ook aan 'selective recruitment' kan liggen. Er werden geen effecten gevonden op verkeersgedrag. Rothengatter suggereert dat beperking door ouders van de expositie voor deze resultaten hiervoor verantwoordelijk kan zijn.

2.2. Zweedse Traffic Club

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

1. De kennis vergroten die ouders hebben van de beperkte vaardigheden van kinderen in het verkeer.

2. Het invoeren van een continu onderwijs- en trainingsprogramma om kinderen stapsgewijs (naarmate ze opgroeien) voor te bereiden op het omgaan met verschillende verkeerssituaties.
3. Het aanbrenge van gunstige attitudes bij kinderen ten aanzien van het verkeer.

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

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

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

De groepen kinderen kwamen overeen qua sekse-verdeling en autobezit van ouders. In beide groepen kon 98% van de kinderen fietsen. Het autoverkeer in de buurt had dezelfde intensiteit. Beide groepen zijn even veel tijd buiten, leden echter iets minder vaak in een omgeving met verkeer. Opmerkelijk genoeg blijken leden een groter ongevalsrisico te hebben: dat wil zeggen het aantal ongevallen per tijdseenheid die buiten is doorgebracht. Dit verschil betreft fietsongevallen. Leden hebben een iets kleiner (niet significant) risico als het om andere ongevallen dan verkeersongevallen gaat. Niet-leden zijn iets vaker als voetganger en fietser in verkeersomgevingen aanwezig, zonder begeleiding.

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

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

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

2.3. Tufty Club

Eén van de eerste verkeersclubs is de Engelse Tufty Club. De club werd in Engeland opgericht in 1961. De doelstellingen zijn niet duidelijk

geworden, maar niet alleen verkeersveiligheid schijnt aan bod gekomen te zijn. Volgens commentaar (Brownfield & Brown, 1986) wordt geen rekening gehouden met de ontwikkeling van kinderen. Het materiaal van de club is gegroepeerd rond een eekhoorn, en bestaat uit liedjes, verhaaltjes, werkbladen, en 'andere activiteiten'. De club is voor kinderen vanaf één jaar oud. Zij is vooral georganiseerd via speelzalen, crèches, kleuterscholen en lagere scholen.

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

2.4. **Streetwise Kids**

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

Streetwise Kids is aangepast aan de grote stad en aan het multi-culturele karakter ervan. Elk half jaar krijgen de kinderen een boekje toegestuurd en af en toe wat reclamemateriaal. Ouders moesten hun kinderen zelf opgeven en er waren geen kosten aan verbonden. Er werd een stevige advertentiecampagne gevoerd die leidde tot een deelname van ruim 8% (Downing, 1988). De deelname varieerde van sociale klasse en leeftijd. Zo deden kinderen uit lagere klassen minder vaak mee. Kinderen die op het moment waarop het project startte drie jaar waren, deden juist meer mee. Downing doet suggesties om promotionele activiteiten te ontplooiën via de televisie en de kleuterschool. Hij acht het van belang de kosten voor het lidmaatschap zeer laag te houden.

2.5. **Eastern Regional Traffic Club**

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

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

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

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

Dit programma is drie keer geëvalueerd.

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

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

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

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

De ontvangst van het eerste boekje leidde niet tot meer toezicht bij het spelen op straat en het oversteken. Wel poogden de ouders hun kinderen meer over veiligheid te leren en renden de kinderen minder vooruit.

Wat het leren betreft: vooral het leren stoppen voor de stoeprand werd vaker geoefend. Kinderen stopten ook beter als hen dat werd gevraagd.

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

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

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

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

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

Wat de variabelen van de achtergrond betreft: onder clubleden zijn minder kinderen afkomstig uit een etnische minderheidsgroep. Dit wordt geweten aan het feit dat de mailing en het eerste boekje in de Engelse taal is geschreven. Ook wonen zij, wat verkeersdruk betreft, in een iets ongunstiger woonomgeving. De tabellen geven de indruk dat clubleden

geen hogere sociaal-economische status hebben dan kinderen uit de controle groep.

Binnenkort worden de resultaten van een ongevalsstudie gepubliceerd (K. Bryan-Brown, in druk). Er werd, in het experimentele gebied, een significante reductie van 20% gevonden van ongevallen waarbij kinderen achter auto's de straat op schieten. Dit is in vergelijking met ongevallen in een controle-gebied. De ongevalsstudie bevat ongevalsgegevens over de jaren 1986 tot en met 1994, terwijl de club in 1991 werd gelanceerd.

2.6. Varia

Mede naar aanleiding van de goede resultaten van de Eastern Regional Traffic Club, is men in Schotland gestart met het initiatief om de club gratis ter beschikking te stellen. De kans is groot dat evaluatie-onderzoek zal plaatsvinden, met als onderdeel een ongevalsstudie (persoonlijke mededeling Deidre O'Reilly, Department of Transport Road Safety Division, Groot-Brittannië).

Uit Denemarken is vernomen (persoonlijke mededeling Knud Flensted-Jensen, Danish Road Safety Council, Denemarken) dat de Traffic Club een bereik van 50% heeft, ondanks het feit dat het lidmaatschap niet gratis is (55 DK per jaar).

De Oostenrijkse club blijkt (persoonlijke mededeling Ch. Michalik, Kuratorium Für Verkehrssicherheit, Oostenrijk) tamelijk exclusief te zijn: er zijn maar weinig deelnemers. Voor twee zendingen per jaar bedragen de kosten 204 shilling. Als men lid wordt, blijft men lid.

Ten slotte kan gemeld worden dat op dit moment een samenwerkingsproject tussen Walt Disney en VVN van start gaat. Dit project lijkt op de verkeersclub, maar het wordt door uitgever De Geïllustreerde Pers een boekenclub genoemd. Men kan zich op deze Mickey's Verkeersclub abonneren voor f 17,95 per maand. Men ontvangt steeds een zending van twee boekjes, over een periode van negen maanden (in totaal verschijnen dus achttien boekjes). Het project is gericht op kinderen van vier tot acht jaar. De boekjes zijn vertaald of bewerkt vanuit het Zweeds en bevatten veel ideeën voor onderwerpen en activiteiten.

2.7. Conclusies

De Engelse resultaten zijn zeer hoopgevend: er is een hoog aanmeldingspercentage, niet alleen van kinderen van beter opgeleide ouders. Meer aanmeldingen werden verkregen van kinderen die in drukkere straten wonen. Lidmaatschap leidt tot voorzichtiger gedrag en beter toezicht en verkeersonderricht. Ook de ongevalsgegevens wijzen in een positieve richting. Van de Engelsen en Denen valt waarschijnlijk te leren over het bereiken van een redelijk hoog aanmeldingspercentage en andere technieken om het lidmaatschap 'warm' te houden. Welke kosten hieraan verbonden zijn, is nog onduidelijk.

Het is nuttig om in een later stadium, de Zweedse aanpassingen te bestuderen om te zien hoe zij hun negatieve veiligheidsresultaten trachten te verbeteren.

Het is in ieder geval duidelijk dat men in veel Europese landen de verkeersveiligheidseducatie aanvangt met een verkeersclub, en wel vanaf de derde verjaardag.

3. Acties zonder clubverband

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

3.1. Het Tübinger experiment

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

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

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

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

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

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

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

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

Het programma werd geëvalueerd. Twee experimentele condities werden vergeleken met twee controle-condities. Ouders uit de eerste experimentele

conditie kregen de voorbeeldfilm en de brochures voor de ouderavond te zien, plus een wekelijkse bespreking. Bovendien werden de ouders geobserveerd tijdens het oefenen met hun kinderen. Ouders uit de tweede experimentele conditie kregen dezelfde programma-onderdelen, maar zonder individuele begeleiding. De eerste controlegroep kreeg een placebo-film en brochures en een placebo-ouderavond. Wel werd hun zeer summier verteld dat het belangrijk was veel met hun kinderen te oefenen. Ook werden de uitgangspunten van het oefenen geschetst. De oefenmethode werd niet uitgelegd. De andere controlegroep kreeg geen 'behandeling'.

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

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

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

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

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

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

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

3.2. Kind und Verkehr

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

Eén onderdeel is gericht op zeer jonge kinderen. Dit programma werkt met bemiddelaars; de verschillende samenwerkende organisaties zoeken mensen die enige ervaring hebben in volwasseneneducatie zoals leerkrachten, opvoeders en politiemensen. Dit leverde 2.000 medewerkers op binnen het programma. In seminars van enkele dagen worden zij vertrouwd gemaakt met de wijze waarop zij met ouders kunnen werken. Daarna gaan zij ouderbijeenkomsten organiseren via kleuterscholen of buiten het onderwijs om. Op deze manier worden momenteel 12.000 tot 15.000 ouderbijeenkomsten per jaar georganiseerd. Inmiddels zijn er ook

200 Turkse bemiddelaars die 1.500 bijeenkomsten per jaar organiseren met Turkse ouders. Het bereik wordt geschat tussen de 20 en 30% van alle ouders. (Persoonlijke mededeling Bettina Berg, Deutscher Verkehrs-sicherheitsrat en Ingo Pfafferott, BASt).

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

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

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

Moderatoren ontvangen honderd DM per avond. Behalve de kosten (reizen en telefoonkosten) die ze hiervan betalen, blijft een kleine beloning over. Dit bedrag is vanaf het begin niet verhoogd, en dit schijnt tot onvrede te leiden (persoonlijke mededeling Bettina Berg). De overheid betaalt de moderatoren via de organisaties.

3.3. Andere campagnes

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

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

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

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

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

Overend (1988) noemt enkele elementen die in Nederlandse situaties niet vaak naar voren worden gebracht, maar die in Amerikaanse literatuur

regelmatig worden besproken. Een voorbeeld is een bepaald speelgoed, 'Big Wheels' genoemd: waarschijnlijk zijn dit nieuwe vormen van de ouderwetse driewielers en trapauto's. Er wordt gewaarschuwd voor het gevaar dat kinderen hiermee naar beneden rijden en vervolgens op de weg belanden. Een ander veel voorkomend gevaar zijn achteruitrijdende auto's op het erf; het is goed mogelijk dat de bestuurder kleine kinderen die zich ophouden achter de auto, niet ziet.

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

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

In de tweede plaats is het gebruik van autokinder-zitjes zeer laag. Van de éénjarigen wordt 45% in een zitje vervoerd, 22% van de tweejarigen, 9% van de driejarigen en 5% van de vierjarigen.

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

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

3.4. **Speelzaal en crèche**

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

3.4.1. *Spel op maquette of plattegrond*

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

3.4.2. *Verkeerspoppenkast*

Warwitz (1994) beschrijft ook de verkeerspoppenkast. Deze biedt de mogelijkheid kennis en gedragsvoorbeelden over te brengen. Het kind kan leren hoe een verkeerslicht werkt, hoe het veilig oversteekt, waar gevaren loeren, hoe het zich hiertegen wapenen kan. Het publiek kan betrokken

worden: er kunnen samen oplossingen gezocht worden en regels geformuleerd worden. De publikatie biedt een goede handleiding. Ook binnen VVN zijn mensen al vijftien jaar actief met een poppenkast.

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

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

3.4.4. *Project Panda*

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

3.5. **Conclusies**

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

4. Televisie

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

4.1. Voorbeelden op het open net

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

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

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

Noble & Noble (1990) hebben in Australië naast literatuuronderzoek ook inhoudsanalyses verricht van verkeersonveilig gedrag op de televisie. Australische programma's kwamen er veel beter af dan Amerikaanse import-programma's. In de Amerikaanse programma's werden gordels slechter gedragen, werd er twee keer zo vaak te hard gereden, anderhalf keer vaker gevaarlijk gereden, maar minder vaak onoplettend gereden. Het valt te bezien of al deze voorbeelden bijdragen aan de verkeersopvoeding van jonge kinderen; dit is niet onderzocht.

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

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

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

4.2. Willie Whistle

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

4.3. Sesamstraat

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

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

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

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

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

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

4.4. NOT-programma's

De NOT heeft reeds enkele malen een serie uitgezonden gericht op jonge kinderen, waaronder kleuters. Helaas heeft de NOT (nog?) geen peuterspeelzalen en crèches als afnemers. Het voordeel van schooltelevisie-programma's is namelijk dat de kinderen begeleid kijken. In een dergelijke kijksituatie kan wel worden gezinspeeld op praktisch oefenen in het verkeer, iets wat via open-net-televisie nauwelijks kan.

Het is aangetoond dat kinderen, ook kleuters, op het gebied van ruimtelijk inzicht en gedrag kunnen leren door het zien van oversteeksituaties op video (Levelt, 1986). Tevens is aangetoond dat het camerastandpunt, de aard van de tekst en het geluid en de aard van getoonde modellen van belang zijn.

4.5. Conclusies

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

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

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

5. Kinderzitjes en gordels

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

5.1. Actie rond de geboorte

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

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

5.2. Acties rond baby- en peuterzorg

Op verschillende plaatsen worden zitjes uitgeleend via consultatiebureaus, onder andere in Zweden (Peters, 1994). Ook in Nederland gebeurt dit; Rijkswaterstaat en de Regionale Organen Verkeersveiligheid stimuleren het initiatief. In Nederland hebben de zogenaamde thuiszorgwinkels van de kruisvereniging 3.300 babyzitjes aangeschaft, tot 1992. Deze winkels verkopen de zitjes, maar het merendeel wordt voortdurend verhuurd (Wilbers, 1992). Kinderzitjes daarentegen worden niet verhuurd, vanwege de lange gebruiksperiode.

Er is bepaald reclame- en voorlichtingsmateriaal ontwikkeld: een video voor medewerkers van de kruisvereniging, posters en een handleiding voor ouders.

5.3. Conclusies

Nog maar weinig kinderen onder de vijf jaar worden 'los' vervoerd in de auto: 10% (Oei, 1993). Wat dit betreft krijgen jonge kinderen een goed voorbeeld. Dit bewijst ook dat ouders veiligheidsbewust zijn in relatie tot

hun jonge kinderen. Het is niet zeker, maar wel waarschijnlijk dat de koppeling met de gezondheidszorg hier een rol speelt.

6. Veiligheidsvoorlichting op consultatiebureaus

6.1. Vooraf

Dit hoofdstuk is tot stand gekomen na gesprekken met Mevrouw Ph. Cohen de Lara, jeugdarts, en reeds lang werkzaam bij een consultatiebureau (CB). Aangezien zij begin jaren tachtig meegewerkt heeft aan het onderzoek naar veiligheidsvoorlichting op de CB's, van de heer W. Rogmans, de huidige directeur van de Stichting Consument en Veiligheid (SCV), en heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van voorlichtingsmateriaal, kon zij een goede schets geven van de werkwijze op CB's, en de plaats die veiligheidsvoorlichting daarbij inneemt. Vervolgens is, na raadpleging van de directeur van de SCV, een gesprek gevoerd met Anja Dijkman en Gerard de Geus van de SCV. Bovendien heeft Anna-Christien Glasbergen het relevante voorlichtingsmateriaal van het documentatiecentrum van de SCV laten zien.

Nederlandse consultatiebureaus (CB's) hebben een voorlichtingsprogramma gericht op veiligheid. Het programma is ontwikkeld door de Stichting Consument en Veiligheid (SCV). Verkeersveiligheid is hier een onderdeel van. Voorts zijn er kruisverenigingen die groepsvoorlichtingsbijeenkomsten houden voor ouders. Verkeersveiligheid kan ook hier een onderdeel van uitmaken.

Het werk op het CB zelf kent drie onderdelen:

- Voorlichting via brochures en posters in een zogenaamde themahoek.
- Een individueel-gerichte rol: gesprekken van de wijkverpleegkundige met ouders.
- Een rol in de vorm van groepsvoorlichting.

Ten slotte zijn er zogenaamde thuiswinkels waar veiligheidsvoorlichting wordt gegeven bij verhuur en verkoop van artikelen, vooral gericht op deze produkten.

In dit hoofdstuk zal eerst ingegaan worden op de organisatie en werkwijze van de kruisverenigingen. Vervolgens zal de veiligheidsvoorlichting beschreven worden. Verder zal de verkeersveiligheidsvoorlichting behandeld worden. In de laatste paragraaf zal de ouderparticipatie explicieter aan de orde komen.

6.2. Organisatie en werkwijze

Er zijn ruim zeventig erkende kruisorganisaties (EKO's). Waarschijnlijk zijn er maar weinig niet-erkende over. Volgens Chatab (1989) zijn de EKO's georganiseerd in lidinstellingen die in de meeste gevallen provinciaal zijn opgezet. In totaal zijn er vijftien lidinstellingen die elk een vertegenwoordiger hebben in de Nationale Kruisvereniging. Deze vereniging is in 1990 gefuseerd met de Centrale Raad voor de Gezinsverzorging en opgegaan in de Landelijke Vereniging voor Thuiszorg (De Winter et al., 1992).

De EKO's verzorgen 2.000 à 3.000 CB's (Dijkman & De Geus, 1995). Het is opvallend, en tekenend voor het ontbreken van centralisatie, dat geen enkele recente publikatie een nauwkeuriger schatting van het aantal

maakt. De Winter et al. (1992) noemen er bijvoorbeeld 'meer dan 2.000'. Er is een proces van fusering van de kruisorganisaties op gang. De autonomie van CB's en van de diverse organisaties is groot. Het gevolg is dat er grote verschillen zijn in de wijze waarop CB's met hun klanten, ouders en hun nul- tot vierjarigen omgaan. In Amsterdam worden de CB's door de GG & GD verzorgd.

Er zijn ongeveer twintig thuiszorgwinkels. Veel kruisorganisaties hebben ook een uitleenmagazijn.

Veel medewerkers in de kruisorganisaties zijn lid van de NVG, de Vereniging voor Jeugdgezondheidszorg.

Het Consultatie Bureau (CB)

Elke beschrijving van de werkwijze op een CB loopt spaak: er is grote verscheidenheid.

Een CB in Kennemerland heeft bijvoorbeeld veertien maal contact met ouder en kind. Na een kraamvisite volgen ongeveer tien bezoeken waarbij contact is met de wijkverpleegkundige en met de arts. Een enkele maal is er slechts met een van beiden contact. Na deze intensieve periode van zuigelingenverzorging (tot de veertiende maand), volgt de periode van de peuterzorg, bestaande uit drie à vier bezoeken tot het kind naar de kleuterschool gaat.

Er is een werkverdeling tussen wijkverpleegkundige en arts. De wijkverpleegkundige weegt, meet en geeft voorlichting over voeding en opvoeding. De arts doet medisch onderzoek en vaccineert. Beiden beantwoorden vragen. Overigens is er grote variëteit in taakverdeling. Veel CB's zijn goed gehuisvest: wachtkamer, een ruimte voor wijkverpleegkundige en een ruimte voor de arts. Het kan echter ook anders. Habekothé (1995) geeft een voorbeeld van een CB waar de wijkverpleegkundige haar werk in de wachtkamer moet doen, en van een CB waar wijkverpleegkundige en arts dezelfde ruimte moeten delen.

De wachtruimte kan ook gebruikt worden voor voorlichting zoals posters en folders. Ook zijn er wel tijdelijke opstellingen.

Het bereik van het CB is zeer groot. De Winter et al. (1992) melden dat 95% van de zuigelingen en 85% van de peuters bereikt worden.

6.3. Veiligheidsvoorlichting

Zoals gezegd zijn binnen het kruiswerk vooral vier soorten veiligheidsvoorlichting te onderscheiden: het CB-werk, groepsvoorlichting, voorlichting via huur/verkoop van artikelen, en massamediale voorlichting via een themahoek.

6.3.1. Veiligheidsvoorlichting op het CB

Op het CB krijgen ouders individueel veiligheidsvoorlichting.

Probleemanalyse

De voorlichting is gebaseerd op een 'probleemanalyse'. Cijfermateriaal over ongevallen met kinderen worden regelmatig verzameld (Mulder et al., 1995). Het zal niet verbazen dat sport- en bedrijfsongevallen niet van toepassing zijn op nul- tot vierjarigen. Bij hen treffen we vooral privé- en verkeersongevallen aan. De belangrijkste categorieën privé-ongevallen zijn: vergiftiging, verbranding, vallen, verstikking, verdrinking en beknelling.

Om een indruk te geven van de betrokkenheid van nul- tot vierjarigen: in deze leeftijdscategorie vallen 5% van alle verkeersongevallen en iets meer dan 10% van alle privé-ongevallen. Het betreft hier medisch behandelde slachtoffers. Het aantal verkeersslachtoffers in de populatie is echter veel kleiner dan het aantal privé slachtoffers (340.00 versus 1.600.000). Dit illustreert dat verkeersongevallen, vergeleken met privé-ongevallen voor nul- tot vierjarigen van ondergeschikt belang zijn. Overigens is het aandeel van 5% van alle verkeersongevallen een hoog cijfer als we rekening houden met het feit dat deze leeftijdsgroep 6% van de populatie betreft, en men de eerste twee jaar nauwelijks zelfstandig aan het verkeer deelneemt. Voor vijf- tot negenjarigen en tien- tot veertienjarigen zijn de cijfers ook erg ongunstig: vijf-tot negenjarigen vormen 5% van de bevolking en 10% van de ongevallen; tien- tot veertienjarigen vormen 5% van de bevolking en 9% van de ongevallen. Kinderen zijn blijkbaar relatief vaak het haasje.

Het beeld over overleden kinderen is veel gunstiger (Levelt, 1995b). In 1993 overleden 26 nul- tot vijfjarigen, 18 zes- tot negenjarigen en 44 tien- tot veertienjarigen. Dat is respectievelijk 2,1%, 1,4% en 3,5% van alle overleden verkeersslachtoffers. Omgerekend naar percentage per jaar gelden voor deze drie leeftijdsgroepen de volgende cijfers: respectievelijk 0,35%, 0,36% en 0,7%. Tot het tiende jaar loopt men ongeveer hetzelfde risico; daarna verdubbelt het. Voor de hele groep van nul- tot veertienjarigen geldt een getal van 3,2 doden per 100.000 kinderen, tegenover 9,4 voor ouderen.

De probleemanalyse is terug te vinden in cursusmateriaal waarmee consulents van de Stichting Consument en Veiligheid en wijk-verpleegkundigen zich voorbereiden op hun taak. Het gaat in op de ontwikkeling van de kinderen enerzijds, en de rol van de ouders anderzijds.

Ontwikkelingsmodel

Wat het eerste betreft: het gehanteerde ontwikkelingsmodel beschrijft zowel aspecten van de lichamelijke ontwikkeling, als van de cognitieve en perceptieve ontwikkeling, en wel per leeftijdscategorie. Zo geeft de folder *Kinder veiligheid* bijvoorbeeld als kenmerken van nul- tot driejarigen: 'maakt onberekenbare bewegingen', 'heeft weinig ervaring'.

Bij de rol van de ouders ligt grote nadruk op de onveiligheid van de omgeving als oorzaak van ongevallen. Er worden verschillende modellen van communicatie of van beïnvloeding gebruikt. De Theory of Planned Behaviour wordt gehanteerd. Deze theorie brengt de volgende gedragsdeterminanten in kaart: attitudes, sociale normen, persoonlijke effectiviteit, intentie en mogelijkheden. Hierbij is het streven vooral op beïnvloeding van attitudes en persoonlijke effectiviteit gericht (Dijkman & De Geus, 1995; De Geus, 1995), en minder op gedragsveranderingen. Men benadrukt de ernst van gevolgen, en de onverwacht snelle ontwikkeling van kinderen. Bovendien wordt aangegeven dat een kindveilige omgeving de beste preventiemaatregel is (Handleiding themahoek, 1992).

Een stappenplan voor informatieverwerking door de ouder biedt de voorlichter een aanknopingspunt om kinderveiligheid aan de orde te stellen. De stappen zijn: aandacht, kennis, houding en motivatie (Werken met veiligheidskaarten, 1992).

Leermateriaal

Het *leermateriaal* bestaat uit een set van vier 'veiligheidsinformatie-kaarten', die in een opbergmapje verzameld kunnen worden. Elke kaart bestaat uit zes pagina's met gegevens over de ontwikkeling van het kind, met hints wat je wel en niet moet doen ter beveiliging van de omgeving, vragen, een 'test' en een checklist voor een veilige omgeving.

Verkeersveiligheid komt relatief weinig aan de orde.

De eerste kaart plus mapje wordt bij de kraamvisite uitgereikt en betreft de periode van nul tot zes maanden. Met betrekking tot verkeersveiligheid wordt over autozitjes verteld, met een verwijzing naar een folder die men kan bestellen, en verkoop- en verhuuradressen van autozitjes.

De tweede kaart bestrijkt de periode van zes tot twaalf maanden.

Wat verkeersveiligheid betreft wordt iets gezegd over de kwaliteit van fietszitjes.

De derde kaart is bestemd voor één tot tweejarigen. Het auto-kinderslot komt ter sprake, en een extra achteruitkijkspiegel, zodat je je kind in de gaten kunt houden.

De vierde kaart, bestemd voor twee- tot vierjarigen, besteedt aandacht aan de kwaliteit van driewielers en fietsjes en aan deursloten waardoor het kind niet onverwacht wegglijpt. Bovendien worden zes verkeerstips aan ouders en kind gegeven, kort samengevat:

- Geef het goede voorbeeld, wacht voor rood.
- Kind kent links en rechts nog niet.
- Samen kijken, en kind mag zeggen wanneer overgestoken kan worden.
- Bij smalle stoep: achter elkaar lopen, kind voorop.
- Neem de veiligste route, niet de kortste.
- Loop met je kind mee, en laat haar/hem het initiatief, zodat je kunt zien waar het kind nog hulp nodig heeft.

Actoren

Relevante actoren zijn in de eerste plaats de materiaalontwikkelaars. In dit geval is dat de Stichting Consument en Veiligheid (SCV), financieel ondersteund door *Kinderen*, het maandblad voor ouders. Vervolgens zijn er tien (binnenkort nog maar vijf) SCV-consulenten, die contact onderhouden met erkende kruisorganisaties (EKO), en voorlichtingsbijeenkomsten organiseren voor wijkverpleegkundigen. Deze voorlichting bestaat uit twee cursussen over het werken met de veiligheidsinformatiekaarten. De eerste cursus gaat over de informatie die ze de ouders moeten vertellen, de tweede over hoe ze dit moeten melden. De wijkverpleegkundigen geven dus de feitelijke voorlichting in individuele gesprekken met de ouders, waarbij ze worden ondersteund door het materiaal.

Implementatie

Deze opeenvolging van stappen impliceert een implementatie waarbij de SCV een actieve rol heeft bij het persoonlijk benaderen van de erkende kruisorganisaties (De Geus & Bosker, 1993). De consulenten hebben regionale werkplannen gemaakt. Ze informeren de kruisorganisaties over het voorlichtingsmateriaal en over de cursus. Vervolgens geven ze de cursussen aan wijkverpleegkundigen. Zij kunnen ook aangestuurd worden door de contactpersonen van het SCV bij de erkende kruisorganisatie. Zij stimuleren de voorlichting, en kunnen ervoor zorgen dat voldoende voorlichtingsmateriaal voorhanden is. De wijkverpleegkundigen lichten de ouders voor.

Onderzoeksresultaten

Er zijn enkele onderzoeken naar *effecten* gedaan, en enkele naar aspecten van de implementatie van de voorlichting:

- Wortel et al. (1990) hebben ouders ondervraagd over de maatregelen die ze treffen om de omgeving veiliger te maken, en over hun kennis en opinies ten aanzien van deze maatregelen. Dit onderzoek betrof ongevallen met vergiftiging, verbranding, vallen, verstikking, verdrinking en beknelling, maar liet verkeersongevallen buiten beschouwing. Er is gevraagd naar de bronnen van informatie over de mogelijkheid van ongevallenpreventie. 52% noemde het consultatiebureau (CB) en 12% de wijkverpleegkundige als bron van informatie. Andere bronnen die genoemd werden waren: TV (55%), krant (28%), folder (56%), tijdschrift (57%), boek (27%), radio (11%), huisarts (11%), sociale omgeving (30%), EHBO-cursus (14%). Men vond een verband tussen opleiding van de ouders en het regelmatige CB-bezoek. Hoger opgeleiden bezochten het CB vaker regelmatig dan lager opgeleiden. In dit Nijmeegse onderzoek bezocht 89% het CB regelmatig.
- Habekothé (1995) heeft onderzocht hoe op een aantal CB's opvoedingsproblemen, maar ook medisch-biologische problemen, onderkend worden en hoe erover gecommuniceerd wordt tussen artsen en wijkverpleegkundigen enerzijds, en ouders anderzijds (40 in totaal). Veiligheidsadviezen zijn óf niet aangetroffen, óf buiten beschouwing gelaten. Enkele resultaten van dit onderzoek betreffen de wijze van advisering over opvoedingsproblemen. Deze gegevens zijn ook van toepassing op preventieve veiligheidsadviezen. Een goede taakverdeling tussen arts en wijkverpleegkundige kan de ouder duidelijk maken met welk soort problemen ze bij wie terecht kan. Er is kritiek op de wijze waarop gesprekken worden gevoerd, op de introductie en de afsluiting. Betrokken ouders kunnen beter tot hun recht komen als er geen gesloten, suggestieve vragen gesteld worden, maar open vragen. Het verloop van het gesprek wordt te veel door het CB bepaald. Adviezen worden te dwingend gegeven waardoor mensen zich te laten afsluiten voor het advies. Bij biologische medische adviezen is dit beter mogelijk. Er is te weinig continuïteit in de advisering. Ouders hebben de mogelijkheid tot het stellen van vragen. Maar opvoedingsvragen komen vooral op uitnodiging. Men denkt dat men opvoeden moet kunnen, en acht het stellen van vragen op dit gebied als een teken van zwakte. Stelt men opvoedingsvragen dan komen ze er hakkend uit, in tegenstelling tot medische vragen. Een aantal ouders heeft zich afgesloten, voelt zich bedreigd, vindt dat er niet gediscussieerd kan worden, voelt zich in de steek gelaten, of vindt dat ze het zelf beter weten.

Twee studies geven inzicht in de implementatie van de voorlichting: De Geus & Bosker (1993) en De Geus & Kins (1995).

De eerste studie is gericht op wijkverpleegkundigen. Contactpersonen bij vrijwel alle erkende kruisorganisaties werden geïnterviewd.

Uit de studie is gebleken dat de veiligheidsinformatiekaarten massaal worden gebruikt. Deze vorm van voorlichting zit stevig verankerd in het werk van het consultatiebureau.

Men vindt dat het onderwerp veiligheid prioriteit moet hebben, maar in feite hebben andere onderwerpen op gebied van gezondheidszorg een

hogere prioriteit. Als reden hiervoor geldt dat de informatie over veiligheid niet gevraagd wordt door ouders. Onderzoekers suggereren dat de prioriteit enigszins beïnvloed kan worden door aanbod van goed materiaal en massamediale voorlichting over veiligheid.

Ook zijn er grenzen aan de kwaliteit van de voorlichting; er is weinig tijd beschikbaar. Wel kan de deskundigheid van de wijkverpleegkundigen nog worden vergroot. Er is bij de erkende kruisorganisaties geen bijscholingsbeleid. Te weinig wijkverpleegkundigen volgen de cursussen over het gebruik van de kaarten.

Tijdgebrek is een belangrijk knelpunt bij de voorlichting. Andere knelpunten zijn (in volgorde van afnemend belang):

- lage prioriteit vergeleken met andere onderwerpen;
- onrust veroorzaakt door reorganisaties;
- onvoldoende gespreksvaardigheden;
- druk op de voorlichtingstaak;
- te weinig kennis over kinderveiligheid;
- te weinig budget voor aanschaf materialen;
- onvoldoende ondersteuning vanuit de kruisorganisatie;
- gebrek aan motivatie bij wijkverpleegkundigen;
- onvoldoende ondersteuning door Stichting Consument en Veiligheid (slechts door twee personen genoemd).

De tweede studie is gericht op ouders.

Onderzocht is de waardering van ouders voor het voorlichtingsaanbod, de uitvoering en het gebruik ervan. Er werden 77 ingevulde vragenlijsten ontvangen van ouders. Zes mensen werden persoonlijk geïnterviewd. Kort samengevat laat deze studie zien dat tweederde van de ouders bekend was met de veiligheidskaarten. Ruim driekwart van hen kreeg de kaarten per leeftijdsfase. Men heeft hoge waardering voor deze kaarten. Eén derde heeft de kaarten alleen gelezen, de helft gebruikt de kaarten bij aanschaf van producten en 60% gebruikt de kaarten om thuis de veiligheid te checken. Afhankelijk van het consultatiebureau (sommige zijn actiever dan andere) zijn meer of minder mensen tevreden over de gegeven veiligheidsvoorlichting. Een aantal ouders blijkt behoefte te hebben aan ongevraagde voorlichting. De helft is echter tevreden met het nadrukkelijk ontvangen van de kaarten.

Vrijwel niemand was op de hoogte van de produktinformatie-map terwijl er wel behoefte aan dit soort voorlichting blijkt te zijn.

Enkele algemene conclusies zijn dat er meer aandacht moet zijn voor de informatiebehoefte van ouders, en het stimuleren van gespreksvaardigheden van wijkverpleegkundigen.

6.3.2. Groepsvoorlichting

Kruisverenigingen zijn ook betrokken bij groepsvoorlichting. Het is niet mogelijk inzicht te krijgen in de omvang hiervan. Het is echter wel bekend dat er veiligheidsinformatie wordt gegeven. Voor dit doel is onder andere een folder van 28 pagina's over kinderen van één tot vijf jaar gemaakt, met een schets van ongevallen met nare gevolgen. Deze folder appelleert op anticiperend schuldgevoel, met preventieve maatregelen in de sfeer van toezicht, opvoeding en tips voor een veilige omgeving. In dit verband worden het autozitje en het fietsstoeltje genoemd.

In de folder wordt expliciet gezegd dat opvoeden nog geen effect heeft vóór het kind één jaar is. Verder is er geen verkeersveiligheids-preventie aan de orde.

Er is een koffer ontwikkeld waarin allerlei voorlichtingsmateriaal zit dat gebruikt kan worden voor voorlichtingsbijeenkomsten. Er kan onder andere een video vertoond worden (*Veilig groot worden*).

Er is aparte aandacht voor migranten-ouders. Zo is de video *Veilig groot worden* ook in een Turkse, een Marokkaanse en een Berberse versie beschikbaar. Deze voorlichting is gekoppeld aan het algemene thema: 'Gezondheidsvoorlichting aan groepen migrantenvrouwen'. Het wordt georganiseerd door het Bureau Voorlichting Gezondheidszorg Buitenlanders (adres: Da Costakade 45, Postbus 5120, 3502 JC Utrecht; tel. 030-964260). Dit bureau beschikt over een groep die voorlichting geeft aan migranten. Verkeersveiligheid komt nauwelijks aan de orde in het begeleidend materiaal.

6.3.3. *Produktinformatie*

Zoals eerder gezegd ligt het accent bij veiligheidsvoorlichting op een veilige omgeving. Onderdeel hiervan is produktinformatie. De CB's beschikken over een map met produktinformatie, waar waarschijnlijk weinig gebruik van wordt gemaakt. Deze voorlichting kan ook gegeven worden bij uitleenmagazijnen en thuiswinkels. Voor dit doel is ook een brochure ontwikkeld (SCV, 1992a).

In dit voorlichtingsmateriaal wordt altijd aandacht besteed aan veilige auto- en fietszitjes en soms voor kindersloten in auto's. Ook komen babyview-autospiegeltjes, bolhandvaten voor fietsen en zadelveerafschermers aan de orde.

6.3.4. *Themahoek*

Sinds kort is via de Stichting Consument en Veiligheid (SCV, 1992b) materiaal beschikbaar voor het inrichten van een themahoek *Veiligheidsvoorlichting*. Elke erkende kruisorganisatie heeft een pakket gratis ontvangen. Het is de bedoeling dat de themahoek circuleert over de CB's. De inrichting bestaat uit vier posters en brochures, sommige in drie talen (Nederlands, Marokkaans en Turks). Er is een handleiding ontwikkeld voor het gebruik van de themahoek en er is een video in ontwikkeling. Verkeersveiligheid komt niet aan de orde.

6.4. **Verkeersveiligheidsvoorlichting**

Op basis van het voorgaande kan iets gezegd worden over de omvang en aard van de verkeersveiligheidsvoorlichting. Vervolgens kan gefilosofeerd worden over mogelijkheden van versterking van het aspect verkeersveiligheid binnen de algemene ongevallenpreventie.

6.4.1. *Aard en omvang verkeersongevallen preventie*

Uit het voorgaande is het volgende af te leiden:

- Verkeersveiligheid is een klein aspect van de algemene veiligheidsvoorlichting. Dit is te relateren aan de ongevalsanalyse, waaruit blijkt dat verkeersongevallen veel minder vaak voorkomen dan privé-

- ongevallen. Verkeersveiligheid is terug te vinden in de zeer beperkte ruimte die ervoor wordt ingericht in het CB-materiaal.
- De verkeersveiligheid komt vrijwel uitsluitend aan bod in de veiligheidskaarten.
 - Ongevallenpreventie is nauwelijks op educatie gericht. Het gaat om het inrichten van een veilige omgeving, en om toezicht. Hetzelfde geldt voor verkeersveiligheidsvoorlichting.
 - Er wordt enige produktinformatie gegeven met betrekking tot verkeersveiligheid over auto- en fietsstoeltjes, kindersloten, baby-view spiegels, bolhandvaten en zadelveer-afschermers.
 - Het idee dat ouders een voorbeeld zijn, en dat kinderen ouders nadoen, komt nauwelijks aan de orde. Dit zou een thema kunnen zijn in de voorlichting. Eén keer wordt hiervan melding gemaakt: "Geef het goede voorbeeld, wacht voor rood".
 - Ongevallenpreventie is het voorkomen van ongevallen van dit moment. Het idee dat wat kinderen nu leren van invloed kan zijn op de veiligheid over enkele jaren komt niet aan de orde.

6.4.2. *Versterking van de verkeersveiligheidsvoorlichting*

Versterking van de verkeersveiligheidsvoorlichting is in principe op verschillende manieren mogelijk. Praktisch zijn de mogelijkheden beperkter.

In de eerste plaats leidt verbetering van de algemene ongevallenpreventie ook tot verbetering van het verkeersveiligheidsaspect.

De studies van de Stichting Consument en Veiligheid (VCS) geven een aantal mogelijkheden voor verbeteringen in de veiligheidsvoorlichting door het Kruiswerk.

Over het algemeen blijkt men tevreden te zijn met het ontwikkelde materiaal. Verbeteringen moeten vooral gezocht worden in de verspreiding van het materiaal en de manier waarop veiligheid door wijkverpleegkundigen aan de orde wordt gesteld. Versterking van de cursusdeelname kan hierbij een rol spelen.

In de tweede plaats kan de aandacht voor verkeersveiligheid binnen het voorlichtingsproject versterkt worden. Dit kan door middel van versterking van dit aspect bij vernieuwing van voorlichtingsmateriaal. Het gaat hierbij zowel om materiaal voor ouders (folders, posters, video's), als om het cursusaanbod.

In de derde plaats zou het bestaande voorlichtingspakket uitgebreid kunnen worden met materiaal en cursusaanbod gericht op verkeersveiligheid. De mogelijkheden hiervoor zijn echter beperkt. Er kan nauwelijks meer tijd geclaimd worden van wijkverpleegkundigen, noch voor gesprekken met ouders, noch voor training.

6.5. **Ouderparticipatie**

Betrokkenheid

Ouders zijn naar alle waarschijnlijkheid betrokken bij de veiligheid, en ook de verkeersveiligheid, van hun kinderen. Dit blijkt op indirecte wijze uit het feit dat ouders vinden dat het onderwerp kinderveiligheid thuis hoort op het consultatiebureau (De Geus & Kins, 1995).

Een andere indicatie is dat bij navraag vrijwel alle ouders van kleuters beamen dat zij tijd uittrekken voor verkeersopvoeding (Rothengatter, 1980). Later heeft Rothengatter (1982) ouders van kleuters gevraagd naar

attitudes en intenties van hun kinderen ten opzichte van verkeerseducatie, door instructie; het geven van voorbeelden en beloning. De ouders bleken goed gemotiveerd te zijn om aan verkeersopvoeding mee te doen.

Een derde indicatie is te vinden in een verslag van gesprekken met groepen Marokkaanse ouders (Van Duifhuizen, 1994) waaruit bleek dat mensen niet te stuiten waren in hun gesprekken over ongevallen.

Met andere woorden: ouders praten erover, ze willen erover horen, en ze zeggen er iets aan te doen.

Vervolgens is ook duidelijk dat men geïnteresseerd is in het voorlichtingsmateriaal. Men vindt de kaarten duidelijk, volledig en bruikbaar. Slechts één derde heeft de kaarten alleen gelezen. De rest heeft de kaarten gebruikt bij het aanschaffen van producten en/of bij het controleren van de veiligheid thuis. Zoals reeds eerder beschreven, vinden een aantal ouders ook dat wijkverpleegkundigen best ongevraagd veiligheid aan de orde kunnen stellen. Het betreft hier geen studies die het effect op het gedrag van ouders hebben vastgesteld, maar wel valt hieruit af te leiden dat de belangstelling en betrokkenheid groot is.

Het is niet bekend of ouders net zo positief zouden zijn over materiaal dat vooral op verkeersveiligheid gericht is.

Tegenover deze positieve geluiden zijn ook meer sceptische te horen; op consultatiebureau's zijn ouders vaak niet gediend van adviezen die niet direct met gezondheid te maken hebben. Ze vinden dat ze het allemaal zelf horen te weten. Ze staan met name afwijzend tegenover dwingende adviezen. Opvoedkundige suggesties zijn echter welkom (Habekothé, 1995).

Gedragsverandering

Een jarenlange intensieve campagne heeft ertoe geleid dat ouders hun zuigelingen op de rug te slapen leggen. Een jarenlange campagne plus een beperkte wetgeving heeft ertoe geleid dat tweederde van alle nul- tot vierjarige kinderen in auto's in zitjes of gordels vervoerd worden (1992). Dit zijn voorbeelden van de wijze waarop ouders tot veiligheidspreventie te brengen zijn.

Beide voorbeelden zijn ook zeer geschikt voor gedragsbeïnvloeding.

Wiegedood ten gevolge van buikligging is een angstaanjagend gebeuren. De angst die dit oproept hoeft echter niet tot afweermechanismen te leiden omdat wiegedood door deze oorzaak gemakkelijk te voorkomen is, en omdat ouders dit zelf kunnen voorkomen. Hetzelfde, maar in mindere mate, geldt voor gevolgen van ongevallen waarbij kleuters niet goed hebben vastgezet in de auto. De gevolgen zijn niet altijd even ernstig, en bovendien is het goed vastzetten in een stoeltje niet voor alle ernstige gevolgen van ongevallen de remedie.

Hieruit kan geleerd worden dat als een ongeval met ernstige gevolgen door simpele handelingen is te voorkomen, dan kan gedrag beïnvloed worden. Veiligheidspreventie bestaat echter uit preventie van een groot aantal verschillende soorten ongevallen, met zeer verschillende gevolgen, en met vaak zeer uiteenlopende oplossingen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de SCV bescheiden is in haar doelstellingen. Men verwacht niet dat men op grote schaal gedrag kan beïnvloeden, en streeft naar beïnvloeding van attitudes en intenties.

6.6. Conclusies

Er bestaat in Nederland een stevig bouwwerk van voorschoolse preventieve gezondheidszorg. Hierbinnen heeft veiligheidsvoorlichting een vaste plek, maar met een niet al te hoge prioriteit. Verkeersveiligheidsvoorlichting heeft hierbinnen weer een minimale plaats.

De zorg voor de veiligheidsvoorlichting is in goede handen bij de Stichting Consument en Veiligheid. Zij houden de vinger aan de pols door onderzoek en een netwerk van contacten en trachten kwantiteit en kwaliteit te garanderen door voortdurende verbetering van het materiaal en door het organiseren van cursussen.

De veiligheidsvoorlichting is vooral gericht op een veilige omgeving (inclusief veilige producten) en toezicht. Dit geldt dus ook voor het onderdeel verkeersveiligheid. Dit betekent dat educatie van kinderen nauwelijks aan de orde is.

Dit neemt niet weg dat meer nadruk op verkeersveiligheid en op educatie mogelijk is. Er zijn enkele gunstige omstandigheden:

- De SCV is bereid hierover te spreken en neemt zelfs initiatieven.
- Ouders zijn waarschijnlijk belangstellend en gemotiveerd.

Te denken valt aan een meer prominente plaats voor verkeersveiligheid in de kaarten en in de cursus voor wijkverpleegkundigen, gericht op het omgaan met de kaarten. Ook kan de themahoek en de groepsvoorlichting in deze richting versterkt worden. Waarschijnlijk is binnen het kader van het kruiswerk geen ruimte voor echt nieuwe activiteiten. Wel is het denkbaar dat nieuwe activiteiten gekoppeld worden aan ander voorlichtingswerk van de SCV, bijvoorbeeld aan de onlangs opgestarte voorlichtingsbijeenkomsten voor leidsters van kindercentra.

7. Mogelijke uitgangspunten en projecten

De keuze voor projecten wordt bepaald door uitgangspunten en door de mogelijkheden voor bepaalde activiteiten. Achtereenvolgens zullen uitgangspunten geschetst worden en een reeks mogelijke projecten. Afsluitend volgt een opmerking over onderzoek. Maar eerst zal nog stil gestaan worden bij enkele bevindingen.

7.1. Bevindingen

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

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

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

Af en toe is ook sprake van het beïnvloeden van attitudes van kinderen en het bijbrengen van kennis. Het zou verstandig zijn uitbreider bij de leerdoelen stil te staan vóór projecten worden gestimuleerd of opgestart. Hierbij zou rekening moeten worden gehouden met een wijder perspectief dan alleen het huidige verkeersgedrag van het kind, en met het voorkomen van negatieve voorbeelden die in bepaald materiaal impliciet aanwezig zijn.

In verschillende projecten gaat men uit van diverse manieren waarop kinderen kunnen leren. Het goede voorbeeld, het leren door observeren, speelt een belangrijke rol. Maar ook het conditioneren en het leren van regels is aan de orde, evenals het leren door instructie.

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

Dit geeft tevens aan wie de actoren zijn. De grootste groep wordt uiteraard gevormd door de ouders. Maar ook verzorgers worden ingeschakeld, in het bijzonder peuter- en kleuterleiders. Bemiddelaars, coördinatoren en wijkverpleegkundigen spelen een belangrijke rol in een deel van de projecten. Het ziet ernaar uit dat er coördinatoren of zeer goede

voorbeeld-films nodig zijn om ouders te instrueren hoe zij hun kinderen op systematische wijze kunnen leren zich in het verkeer te gedragen. Andere actoren zijn programma-ontwikkelaars waaronder programma-makers en organisaties die projecten entameren of menskracht leveren om de projecten op te starten.

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

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

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

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

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

Wel is er een zeer beperkte, in veiligheidsvoorlichting geïntegreerde, activiteit via CB's. Bovendien zijn er persoonlijke initiatieven van ouders, éérentwintig *Sesamstraat*-afleveringen per jaar met verkeer als centraal thema (drie uitzendingen van zeven verschillende afleveringen) en verspreide activiteiten op speelzalen en crèches. Het zal niet eenvoudig zijn het werk van ouders persoonlijk en kindercentra in kaart te brengen. Enig inzicht hierin is nodig.

VVN maakt een begin aan activiteiten gericht op ouders van jonge kinderen.

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

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

Ook valt te denken aan veel verder verwijderde doelen zoals het aanleren van verkeersnormen en -attitudes die veel later van pas komen, wanneer kinderen zelfstandig aan het verkeer gaan deelnemen met de fiets of auto. Er zal ook nagedacht en overlegd moeten worden over mogelijke activiteiten via kindercentra, peutersalen, peuterscholen, en via voorlichtingsactiviteiten aan allochtone ouders en over de rol van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid bij dit alles.

7.2. Algemene uitgangspunten

Drie uitgangspunten betreffen de inhoud:

- Er kunnen verschillende doelstellingen gekozen worden.
- Verkeersveiligheidsdoelen kunnen gekoppeld worden aan andere doelen.
- De aandacht kan gericht worden op bepaalde leeftijdsgroepen.

Twee uitgangspunten hebben meer met de vorm te maken: projecten kunnen meer of minder vluchtig zijn, en er kan gekozen worden voor een project of combinaties van projecten.

7.2.1. Keuze van doelen

Er zijn verschillende doelen mogelijk (al of niet in eenzelfde kader):

- Kinderen leren zich veilig te gedragen door training.
- Kinderen leren zich veilig te gedragen door het goede voorbeeld.
- Kinderen alert maken (kennis) voor verkeer: vervoermiddelen, infrastructuur, gevaren.
- Attituden van kinderen beïnvloeden, ten opzichte van gevaren en andere weggebruikers.
- Interactie tussen ouders en kinderen over verkeer bevorderen.
- Toezicht bevorderen.
- Omgeving kinderen veilig maken.

Doelen kunnen betrekking hebben op de veiligheid van kinderen nu, of meer op de toekomst gericht zijn. Tabel 1 laat van mogelijke projecten mogelijke doelen zien. In § 7.3.6 wordt duidelijk gemaakt wat met sponsors wordt bedoeld.

	CB	clubs	centra	ouders	TV	sponsor
Doelen:						
gedrag-training		*	*	*		
gedrag-voorbeeld		*	*	*	*	*
kennis		*	*	*	*	
attitudes		*	*	*	*	
interactie		*	*	*		*
toezicht	*	*	*	*		
omgeving	*	*	*	*		*

Tabel 1. *Doelen bij diverse projecten.*

7.2.2. *Verkeersveiligheid, of veiligheid in het algemeen*

Het project kan gericht zijn op verkeersveiligheid, of op kinderveiligheid in het algemeen. Nederland kent een wat kunstmatig onderscheid: traditioneel houdt de SCV zich met privé ongevallen bezig, VVN met verkeersongevallen. In het buitenland wordt dit onderscheid, waar het kinderen betreft, niet gemaakt. Er zijn ook nauwelijks redenen aan te voeren waarom dat zinvol zou zijn, integendeel. Ouders zijn betrokken bij de veiligheid van hun kinderen. Een integrale aanpak lijkt daarbij het beste.

7.2.3. *Keuze voor leeftijdsgroepen*

De tot nu toe gebruikte algemene noemer was nul- tot vierjarigen. Dit kan nauwer omschreven worden afhankelijk van de keuze van doelen, het reeds bestaande aanbod, aanwezige actoren, enzovoort.

Voorbeelden:

Het bijbrengen van vaardigheden aan kinderen die in het verkeer nuttig zijn, kan waarschijnlijk pas starten als kinderen zelf gaan rondlopen.

De langdurige onderzoeksinspanningen van het VSC hebben als jongste leeftijd vierjarigen uitgekozen. Deze keuze had waarschijnlijk te maken met de wens om via kleuterscholen te werken. Inhoudelijke argumenten kunnen niet in hun literatuur worden teruggevonden.

Een voorbeeld kan worden gegeven vanaf het nulste jaar.

Het intensiever naar *Sesamstraat* kijken begint ook al in het tweede jaar, maar de redactie maakt geen materiaal speciaal voor tweejarigen.

De basisschool bereikt kinderen vanaf het vierde jaar. De vraag kan gesteld worden of het gewenst is nieuwe activiteiten voor hen te starten, of bestaande te versterken.

7.2.4. *Langdurigheid en stabiliteit*

Van het veiligheidsvoorlichtingsproject op CB's kunnen we onder andere het volgende leren:

Er is op een gegeven moment een tamelijk stabiel eindresultaat.

Organisatorisch betekent dit dat het project niet erg bedreigd wordt tenzij het organisatorisch kader ernstig bedreigd wordt (afschaffen CB's; stoppen activiteiten SCV, enzovoort). Wel zijn er kleinere wijzigingen en

verbeteringen mogelijk. Met name de scholing van wijkverpleegkundigen kan verbeterd worden.

Inhoudelijk: de inhoud is gebaseerd op een niet snel veranderende problematiek, en de vormgeving op niet snel veranderende eisen van massacommunicatie-principes.

Hoewel er dus voortdurend onderhoud noodzakelijk blijft, kunnen we spreken van een stabiel, langdurig project. Hetzelfde geldt voor een aantal activiteiten in het buitenland als verkeersclubs, en voor verkeerseducatie in het basisonderwijs.

Hiertegenover staan activiteiten van de Onderwijs televisie en van *Sesamstraat*. Deze worden vaak ontwikkeld voor enkele jaren, en wachten dan weer op nieuwe initiatieven.

7.2.5. *Eén project of een combinatie van meer projecten*

Het is verleidelijk om naar één project toe te werken, met duidelijke doelen, vaste afspraken met vaste actoren, en een bereik van alle kinderen in één klap. Het is ook mogelijk verschillende lijnen in ontwikkeling te betrekken, meer rekening houdend met verschillende doelen, mogelijkheden en beperkingen van verschillende actoren, mogelijkheden van diverse media, en bereik van deelsegmenten.

7.3. **Mogelijke projecten**

Op basis van buitenlandse en Nederlandse voorbeelden kunnen een aantal mogelijkheden geschetst worden. Verschillende projecten zijn meer of minder geschikt voor het bereiken van verschillende doelen. *Tabel 1* vat de mogelijke doelen bij diverse projecten samen. Behalve een korte beschrijving zullen de voor- en nadelen van de projecten aangegeven worden.

Elk project kent eigen actoren. Meestal zijn zowel ouders als kinderen doelgroep van de voorlichting, waarbij ouders vaak de uitvoerende actoren zijn ten opzichte van de kinderen.

7.3.1. *Voorlichting via CB's*

Voorlichting via CB's is de enige Nederlandse weg die op dit moment een structurele verkeersveiligheidscomponent heeft (behalve natuurlijk de basisschool). Zoals geschetst is misschien een lichte versterking van deze component mogelijk. Voor doeleinden, anders dan het veiliger maken van de omgeving en het bevorderen van toezicht, is een forse ingreep nodig. Een voordeel is de al bestaande (zich ontwikkelende) structuur: zowel de werkwijze als organisatie en het voorlichtingsmateriaal. Verder is het bereik maximaal. De actoren (SCV, Kruisorganisaties, CB's, wijkverpleegkundigen en ouders) zijn ingespeeld, hoewel hier enige versterking mogelijk is.

Nadelen zijn de beperking in doelen, mede veroorzaakt door de aard van de overige veiligheidsvoorlichting, en door beperkingen in voorlichtingstijd, veroorzaakt door lage prioriteit en beperkte financiële ruimte.

Naast genoemde actoren kan VVN een rol spelen bij het ontwikkelen van uitgebreider materiaal. Regionale Organen Verkeersveiligheid kunnen misschien bijdragen de zwakke punten in het proces te versterken.

De rijksoverheid kan het proces van versterking stimuleren en ontwikkelingsonderzoek entameren.

7.3.2. *Voorlichting met behulp van verkeersclub*

Deze weg opent de mogelijkheid van ruimere doelen. Alle genoemde doelen zijn aanspreekbaar. De meeste clubs starten op de derde verjaardag van de kinderen. Dit heeft waarschijnlijk met de gestelde doelen te maken. Het accent ligt namelijk op het kind dat aan het verkeer deelneemt. Een mogelijke vorm is een eerste mailing aan iedereen, waarna aanmelding kan geschieden zonder kosten.

De voordelen van voorlichting via een verkeersclub zijn dat communicatie over meer doelen mogelijk is, een redelijk bereik mogelijk is en dat de afhandeling, na ontwikkeling, beperkt is tot administratieve handelingen. Enkele malen is een positief effect bereikt via de verkeersclub. In § 2.5. zijn de gunstige effecten op ongevalsgegevens beschreven van de Engelse verkeersclub.

Een negatief aspect van voorlichting via de verkeersclubs zijn de nadelen die verbonden zijn aan elke vorm van schriftelijke mailing. Gedrag beïnvloeden is moeilijk. Persoonlijke communicatie ontbreekt.

Variant: voorlichting via clublidmaatschap, aansluitend op de voorlichting van het consultatiebureau.

Het ligt voor de hand dat VVN de club opstart, in standhoudt, het materiaal ontwikkelt en vernieuwt. Met behulp van het bevolkingsregister worden de geboortedata van kinderen getraceerd, en adressen gecontroleerd.

Het accent kan gelegd kunnen worden op gemeentes met verkeersveiligheidscoördinator, aangestuurd door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid. De club kan hierdoor dichter bij de mensen komen. Misschien maakt mailing van de gemeente meer indruk dan mailing door andere instanties. Ook kan de gemeente het project op andere wijzen massamediaal begeleiden.

De Rijksoverheid initieert en schept condities. Tot deze condities behoort het mogelijk maken van materiaalontwikkeling. Hiervoor is ontwikkelingsonderzoek nodig.

Een marktanalyse zal nodig zijn om het bereik zo groot mogelijk te maken. Hieruit kan blijken dat overheidsvoorlichting gewenst is.

7.3.3. *Voorlichting op kindercentra inclusief speelzalen*

Er zijn geen voorbeelden van een structurele aanpak. Te denken valt aan een project gericht op verscheidene activiteiten: leidsters met de kinderen, leidsters met de ouders, leidsters met kinderen en ouders, coördinatoren met leidsters. Veiligheidscoördinatoren, volgens het Duitse voorbeeld geworven en opgeleid, scholen de leidsters voor de uitvoering van een voorlichtingsproject gericht op kinderen en ouders. Ook is het mogelijk een dergelijk project in de opleiding van leidsters aan de orde te stellen. Alle eerder geformuleerde doelen kunnen aan bod komen. In Duitsland worden via deze coördinatoren naar schatting 10 à 20% van de ouders bereikt op ouderavonden. Als leidsters worden opgeleid door de coördinatoren, kan het bereik groter worden.

Het is mogelijk dat ouders pas geïnteresseerd raken in verkeersveiligheid van hun kinderen, als de kinderen zelfstandig op straat zijn. Dit zou uitgezocht moeten worden.

Het voordeel van voorlichting op kindercentra is dat een intensief project ontwikkeld kan worden waarin vele doelen langdurig aan de orde kunnen komen. Door het inschakelen van leidsters, die de ouders kennen, kan een betere aansluiting kan worden bereikt bij hun belangstelling, kennis en vaardigheden.

Een nadeel van voorlichting via kindercentra is dat een zware nieuwe organisatie opgebouwd zal moeten worden: van mensen, maar ook van leermiddelen. Bovendien is in kringen van verkeersveiligheidsdeskundigen weinig ervaring op dit terrein.

Aansluiting kan gezocht worden bij de net opgestarte activiteiten van het SCV rond de voorlichting aan peuterleiders/sters ter beveiliging van de omgeving. De 'Directie Jeugdbeleid' komt als actor in beeld, zowel vanwege hun kennis van het veld als hun ervaring in het entameren van nieuwe activiteiten. Zij kunnen het best overzien welke actoren verder in aanmerking komen. Zonder veiligheidscoördinatoren (VVN? ROV's?, gemeentes?) is het project moeilijk denkbaar.

Nu basisscholen moeite moeten doen om hun leerlingenbestand op peil te houden en zich dus trachten te profileren, zou het openstellen van eigen verkeersveiligheidsactiviteiten voor ouders van jongere kinderen ook tot de mogelijkheden behoren. Hiervoor kan aansluiting gezocht worden bij de activiteiten van verkeersouders, een nieuwe loot aan de tak van VVN-activiteiten.

7.3.4. *Voorlichting gericht op ouders*

Hierbij wordt gedacht aan het Duitse project Kind und Verkehr, waarbij coördinatoren ouderbijeenkomsten organiseren. Dit kan geschieden via kindercentra, onderwijs, maar ook via clubhuizen, buurtcentra, enzovoort. Hierin zouden bijeenkomsten passen zoals het CB ze organiseert: groepsvoorlichting. Het kan ook het voorgaande project impliceren. Bovendien kunnen alle doelen aan de orde komen. Omdat ouders zelf het initiatief moeten nemen om naar een dergelijke bijeenkomst te gaan is het belangrijk hun motivatie te leren kennen. Er zal voorlichtingsmateriaal ontwikkeld moeten worden.

Het project is direct op ouders gericht is en de voorlichting wordt in een groep van gelijkgestemde ouders gegeven. Gelijkgestemd in die zin dat ze uit eigen motivatie komen, en dat ze allemaal dagelijks geconfronteerd worden met (de zorgen om) kind en verkeer. Een ander voordeel van voorlichting aan de ouders is dat geleerd kan worden van het Duitse project. Dit project demonstreert bijvoorbeeld de mogelijkheid om anderstalige coördinatoren te scholen.

Het nadeel van voorlichting gericht op de ouders is dat een zware organisatie van coördinatoren opgestart en in standgehouden moet worden. VVN komt in beeld als coördinator, maar verder zullen veel actoren nodig zijn, met name om coördinatoren te recrutereren. In Duitsland hebben deze mensen veel verschillende achtergronden, maar meestal enige ervaring met volwasseneneducatie. Een intensieve begeleidende actie is nodig om ouders te motiveren aan de voorlichtingsbijeenkomsten deel te nemen.

Alle organisaties op het gebied van verkeersveiligheid zullen moeten participeren.

De rijksoverheid zal een belangrijke rol spelen bij het initiëren van het programma, maar waarschijnlijk ook een blijvende rol als financierder. De populariteit van de voorlichtingsavonden zal bepalen of deze avonden zichzelf enigszins kunnen financieren. Veel organisaties kunnen faciliteiten ter beschikking stellen via hun gebruikelijke werkzaamheden.

7.3.5. *TV*

Sesamstraat is het enige permanente en dagelijkse programma voor erg jonge kinderen. Drie doelstellingen kunnen aan de orde komen: leren door goede voorbeelden, kinderen alert maken voor het verkeer en interactie tussen ouders en kinderen stimuleren. Het is mogelijk deze doelen regelmatig aan de orde te laten komen. Hiervoor is het nodig een wervend stuk te produceren voor redactie en schrijvers. De autonomie van schrijvers is groot en ze zijn bijna uitsluitend via inspiratie tot goede scripts te brengen. Ondersteuning van de redactie bij het beoordelen van de scripts is noodzakelijk. Het is ook nodig om scripts waarin aspecten van verkeer aan de orde zijn, maar die niet gericht zijn op de drie genoemde doelen, te screenen. Er worden anders onnodig fouten gemaakt.

Het voordeel van voorlichting via de televisie is het grote bereik. Bijna 50% van de jonge kinderen kijkt naar *Sesamstraat*. Een ander voordeel is dat het medium indringend is. Verder kan het programma begeleid worden met boekjes, zowel instructieve als meer literaire, waarin dezelfde thema's aan de orde kunnen komen, en dan zelfs ook met instructie voor ouders. Nadeel van voorlichting via de televisie is dat maar beperkte doelen bereikt kunnen worden, en dat grote zorg nodig is om geen fouten te maken. Een ander nadeel is dat het zelden lukt om één thema jarenlang warm te houden. Dit is alleen gelukt met het onderwerp 'voorlezen'.

De rijksoverheid zou het project kunnen stimuleren door, in overleg met de redactie en de wetenschappelijke adviesraad, middelen ter beschikking te stellen voor een voorbereidend onderzoek, uitmondend in een 'wervend' stuk dat de mogelijkheden schetst voor voorlichting via *Sesamstraat*, en in een bijeenkomst met schrijvers. VVN kan zijn deskundigheid ter beschikking stellen. De redactie stimuleert op deze wijze vaker het ontwikkelen van een nieuw soort materiaal. Ook kan de rijksoverheid de productie van schriftelijk materiaal ondersteunen, bijvoorbeeld door financiële garanties ter beschikking te stellen. Samenwerking tussen *Sesamstraat* en uitgevers komt vaker voor.

Er zijn mogelijkheden om dit project bij andere activiteiten te laten aansluiten, met name in kindercentra. *Sesamstraat* is gerechtigd om banden met een selectie van materiaal aan derden te leveren. Het materiaal is uitermate geschikt voor activiteiten in groepen kinderen omdat *Sesamstraat* een belangrijke gemeenschappelijke ervaring is van de kinderen.

7.3.6. *Campagnes met hulp van of door sponsors*

In het buitenland is het niet ongewoon dat grote ondernemingen verkeersveiligheidsvoorlichting geven aan ouders. Reeds eerder werd het werk van

Texaco in Engeland genoemd, en het werk van de Unie van Bulgaarse Automobilisten in Bulgarije. Er zijn veel campagnes denkbaar. Enkele voorbeelden:

Benzinemaatschappijen kunnen brochures uitdelen aan automobilisten waarin verschillende doelen aan de orde kunnen komen. Ouders kunnen hierin gewezen worden op het gebruik van veiligheidsmiddelen en hun voorbeeldgedrag ten opzichte van kinderen. Voor de kinderen kan ‘spel-materiaal’ aanwezig zijn waarbij interactie tussen ouders en kinderen bevordert kan worden.

Ikea geeft een gratis veiligheidsfolder over kinderen uit, waarin ook beveiligingsmiddelen voor het verkeer aan de orde komen. Deze folder is met advisering van de SCV tot stand gekomen.

Winkelketens kunnen gratis of bijna gratis boekjes uitbrengen, bijvoorbeeld corresponderend aan Sesamstraat-materiaal.

De rijksoverheid kan, in samenwerking met VVN, dit soort activiteiten initiëren.

7.4. **Onderzoek**

Het ontwikkelen van materiaal wordt vaak met onderzoek begeleid, evenals aspecten van de implementatie, zoals de mate van verspreiding. Het vaststellen van de uitgangssituatie en effectmetingen, met name bij kinderen komen zelden tot stand. Blijkbaar is deze onderzoeksinspanning te zwaar voor de verschillende partners in de projecten. Het valt te overwegen de rijksoverheid hierbij het voortouw te laten nemen.

8. Projectvoorstel

8.1. Uitgangspunten

Vóór een projectvoorstel wordt gedaan zullen drie aspecten nog wat uitgebreider behandeld worden. Het gaat hierbij om de volgende vragen: waarom verdienen zeer jonge kinderen al educatie, welke leerdoelen zijn aan de orde, en bij welke activiteiten kan worden aangesloten.

8.1.1. *Waarom al zo vroeg?*

De belangrijkste vraag is, waarom aandacht gevraagd wordt voor nul- tot drie-jarigen, terwijl kinderen van vier jaar op de kleuterschool reeds verkeersonderwijs krijgen. Hiervoor zijn een aantal argumenten.

Kinderen leren al regels en vaardigheden ver vóór het vierde jaar

Zoals reeds opgemerkt, is weinig bekend van de gevolgen van verkeersopvoeding van nul- tot vierjarigen en is het niet bekend of verhoogde betrokkenheid van ouders bij verkeersopvoeding van nul- tot vierjarigen gevolgen heeft voor betrokkenheid later.

Zolang hier geen onderzoek naar gedaan is, moeten analogieën gezocht worden: aanwijzingen uit andere terreinen, die de veronderstellingen plausibel maken.

Kinderen leren gedurende de eerste vier jaar van veel zaken, of ze mogen of niet. Ook leren ze veel vaardigheden.

Het kind is voor het bevredigen van veel behoeften afhankelijk van zijn of haar ouders en van een goede relatie met hen. Hun verboden en geboden ontlenen daar hun kracht aan. Het kind leert wat het wel en niet mag en moet. Deze normen vragen aanvankelijk nabijheid van de ouders om verwerkelijkt te worden. Zijn de ouders afwezig, dan geldt de norm niet. Later neemt het kind de eisen zelf over in de vorm van het geweten. Dit wordt internalisatie genoemd.

Beloning en straf, goedkeuring en afkeuring zijn natuurlijk belangrijke maatregelen, waardoor het kind zijn normen en waarden leert.

Het kind neemt zijn opvoeders ook als voorbeeld. Het kind leidt normen af uit wat het bij hen ziet. Men neemt aan dat dit observeren zelfs effectiever is dan het aanhoren van een preek.

Straffen worden vaak als minder geëigend beschouwd. Voor een goede gewetensvorming is het nodig dat het kind de ouders als ideaal-figuren ziet. Straf doet hier afbreuk aan. Bovendien kan straf zelfs belonend werken: het is tenslotte een vorm van aandacht, een begerenswaardig goed.

Volgens Kohnstamm (1980) is de innerlijke rem reeds aanwezig als het kind vier jaar is, en in de jaren ervoor op vriendelijke, doch besliste wijze, aan regels wordt gehouden.

Voor opvoeding in verkeersveiligheid zijn hieruit conclusies te trekken:

- Kinderen leren gedurende de eerste jaren veel normen, regels en waarden: wat mag en wat mag niet, wat is goed, en wat is slecht.
- Gedurende de eerste jaren is iets nog slechts regel als de ouders in de buurt zijn.
- Langzamerhand internaliseert het kind deze normen tot een geweten.

- Als het kind vier wordt, is bij een goede ontwikkeling, reeds geïnternaliseerd.
- Het kind leert door middel van belonen en straffen, goed- en afkeuring.
- Het kind leert vooral veel normen door middel van observatie: het leidt uit gedrag van verzorgers af wat goed en fout is.
- Internalisering kan alleen geschieden als een goede en veilige verhouding met de opvoeders aanwezig is.

Het kind leert ook vaardigheden: fijne en grove motoriek. Een voorbeeld van het eerste is veters dichtknopen. Een aansprekend voorbeeld van het tweede is het traplopen.

Bij het ontwikkelen van motoriek speelt aanleg en oefening, of gelegenheid tot oefening een belangrijke rol. Voor traplopen is een trap nodig. Dit traplopen is een goed voorbeeld voor leren lopen op straat, en zelfs voor veilig leren te lopen op straat. Bij beide gaat het niet alleen om de juiste motoriek, maar ook om het kiezen van de juiste positie. Bij de trap moet het kind leren 'de buitenkant' te gebruiken; op straat om niet te dicht bij de stoeprand te lopen. Ouders zijn druk in de weer om kinderen het traplopen te leren. Daarvoor staan ze erbij, observeren, geven een duwtje naar links of rechts, behoeden voor misstappen. Ze laten het kind eerst met gezicht naar de trap dalen. Voordat kinderen worden losgelaten om dit oefenen, wordt echter eerst een tijd de omgeving beveiligd: er is een traphekje. Maar al kort na de eerste verjaardag begint het oefenen. Precies hetzelfde gebeurt op straat. Eerst krijgt het kind nauwelijks vrijheid. Pas na enige tijd wordt het kind 'losgelaten'. Dan gebeurt het bijsturen, het in de gaten houden, het instrueren, en op straat heel duidelijk: het goede voorbeeld geven.

De conclusie moet zijn dat reeds lang vóór het vijfde jaar, en zelfs vóór het vierde jaar, regels en vaardigheden kunnen worden geleerd en in feite worden geleerd, ook met betrekking tot het verkeer. Als we zeker wisten dat dit goed gebeurde dan was er geen argument om aandacht te besteden aan nul- tot vierjarigen. We weten dit echter niet zeker, en vermoeden zelfs dat dit leren fragmentarisch, niet systematisch, en onvoldoende gebeurt. Ook weten we dat kinderen erg vaak het verkeerde voorbeeld krijgen. Het lijkt ook aannemelijk dat kinderen niet altijd voldoende gelegenheid krijgen om te leren.

Andere landen achten het van groot belang

Een groot aantal landen, ook naaste burens, achten het van groot belang om, in ieder geval één jaar eerder, met verkeerseducatie te beginnen dan Nederland. Ze achten dit gewenst en mogelijk, en blijkbaar niet voor niets. Op het gebied van verkeerseducatie aan jonge kinderen is Nederland altijd een koploper geweest. Nog steeds wordt gerefereerd aan het belangrijke onderzoekswerk van het VSC op dit terrein. Op het gebied van jongere kinderen lopen we echter achter. We zouden weer een voorsprong kunnen nemen door onze aandacht ook te richten op kinderen jonger dan drie jaar. Aandacht voor kinderen jonger dan vier jaar is nieuw in Nederland; aandacht voor kinderen jonger dan drie jaar is nieuw in de wereld.

Vorbereiding ouderparticipatie

Ouders zijn om verschillende redenen belangrijk voor wat kinderen aan vaardigheden en regels leren. Ze geven instructie en voorbeeld, maar ook zijn ze van groot belang voor het verschaffen van gelegenheid. Het trap-

hekje moet op een gegeven moment open gezet worden. Het kind moet op een gegeven moment de straat op. Hiervoor de gelegenheid geven is niet alleen de wereld openen, maar ook de wereld op een bepaalde, veilige, en gestructureerde manier openen. Kortom: er moet systematisch geoefend worden op straat. Hier schort het aan in het basisonderwijs. Ook lukt het niet om bij het verkeersonderwijs de ouders in te schakelen om dit praktische oefenen te realiseren. Verondersteld kan worden dat als ouders gewend zijn om vanaf een zeer vroege leeftijd van hun kind praktisch te oefenen, dat dit gemakkelijker doorgezet kan worden naar latere leeftijden, als er voor het kind weer nieuwe taken wachten. Ook hier is geen evidentie te vinden op het gebied van verkeersopvoeding.

De vraag is of ouders beïnvloedbaar zijn in hun omgang met kinderen. Kan een gezinssituatie zo beïnvloed worden, dat ouders en kinderen op een bepaald terrein anders met elkaar omgaan dan tevoren?

Belangrijke analogieën zijn te vinden op het gebied van gezinstherapie of 'interactional therapies'. Deze hebben afgelopen decennia een sterke ontwikkeling doorgemaakt (Alexander & Malouf, 1983). Er zijn veel verschillende vormen. Men tracht bijvoorbeeld relaties of gedragingen tussen gezinsleden te veranderen. Dit werk maakt duidelijk dat ouders en kinderen beïnvloed kunnen worden in de wijze waarop ze met elkaar omgaan, verantwoordelijkheden nemen, zich gedragen.

'Duurzame' educatie

Onderdeel van het streven naar duurzame veiligheid is permanente educatie. Hierboven is aangetoond:

- dat kinderen al zeer jong (jonger dan het vierde jaar) regels en vaardigheden leren;
- dat kinderen ook al jong geconfronteerd worden met veilige en onveilige voorbeelden;
- dat ouders met zeer jonge kinderen zich al bezig kunnen houden met verkeer, bijvoorbeeld door middel van instructie en het bieden van mogelijkheden.

Hieruit blijkt dat er geen argument meer is om de educatie-inspanningen uit te stellen tot de vierde verjaardag. Permanente educatie hoort te starten daar waar kinderen hun eerste verkeerservaringen opdoen, en dat is al vóór de eerste verjaardag.

8.1.2. *Welke leerdoelen?*

Verkeerseducatie is meestal gericht op de veiligheid van het kind dat de educatie ondergaat. Dit impliceert dat men gedrag wil beïnvloeden, en dat men vooral de onveiligheid die voortkomt uit het eigen gedrag wil wegnemen. Dit zou betekenen dat men kinderen pas opvoedt op het moment dat de zelfstandige verkeersdeelname begint, of vlak ervoor, en dat dit alleen maar wordt gedaan als er veiligheidsproblemen zijn.

De ongevalsgegevens laten zien dat kinderen relatief veel letselongevallen hebben, maar relatief weinig dodelijke ongevallen. In hoeverre hierbij sprake is van oorzaken als gevolg van eigen gedrag, en hoe dit gerelateerd is aan leeftijd, is niet bekend. Het zou goed zijn dit beter in kaart te brengen.

Afgezien hiervan is deze opvatting over opvoeding echter beperkt.

Opvoeding is er vaak op gericht 'goede mensen' te creëren. Als men een kind van drie het verschil leert tussen 'het mijn en dijn', verwacht men

dat dit het kind later tot een eerlijk mens maakt en behoedt voor het slechte pad. Men houdt dus rekening met een gelegenheid die zich misschien pas tien jaar later zal voordoen. Hetzelfde geldt voor verkeersopvoeding. Als men zeer jong geleerd heeft zich voorzichtig te gedragen dan kan dat later beloond worden met grotere veiligheid. Opvoeding is vaak gericht op voorwaarden die later 'betalen'. Men leert op zesjarige leeftijd lezen en kan daardoor jaren later de krant lezen. Het gaat bij verkeersopvoeding om regels en vaardigheden die direct aan de orde zijn bij beginnende verkeersdeelname, maar zeker ook om regels en vaardigheden die pas later toepasselijk zijn, of waarop later voortgebouwd kan worden. Heeft een kind vier jaar ervaring met door rood lopende en fietsende ouders, dan is dit geen goede basis voor verkeerseducatie die start op vierjarige leeftijd, wanneer het kind langzamerhand aan zelfstandige verkeersdeelname begint.

Dit betekent dat leerdoelen niet beperkt zijn tot gedragingen die nu veiligheidsconsequenties hebben.

Voorts blijft een belangrijk doel van een project: het stimuleren van interactie tussen ouders en kinderen over verkeer en verkeersveiligheid, zodat men niet enkele jaren later tegen een situatie aanloopt waarbij het onmogelijk blijkt ouders te betrekken in de verkeerseducatie die op de basisschool plaatsvindt.

Het is goed deze 'verderliggende doelen' te benadrukken. De Beleidsstrategie Verkeerseducatie (Ligtermoet, Diepens & Okkema, 1994), een in opdracht van de rijksoverheid ontwikkelde strategie voor verkeersveiligheidsonderwijs voor leerlingen van de basisschool, meldt als enig doel de huidige veiligheidssituatie van het kind, met uitsluiting van verder in tijd liggende doelen. Dit past niet in een concept van permanente educatie waarin men ervan uitgaat dat op elk moment voorwaarden geschapen worden voor volgende educatie-momenten.

8.1.3. *Aansluiting bij bestaande activiteiten*

In Nederland zijn weinig georganiseerde activiteiten gericht op verkeersveiligheidseducatie van nul- tot vierjarigen. Er zijn argumenten om dit steviger aan te pakken. Buitenlandse projecten laten zien dat dit soort activiteiten veelbelovend zijn: er kunnen veel ouders met hun kinderen bereikt worden, en er wordt melding gemaakt van directe veiligheidswinst voor de deelnemende leeftijdsgroep. Bovendien is het gewenst om op deze leeftijd een basis te leggen voor ouderbetrokkenheid bij het veiligheidsprobleem van hun kinderen.

Het ligt voor de hand aan te sluiten bij reeds bestaande ontwikkelingen, en gebruik te maken van mogelijkheden van diverse partners.

In feite is dat de veiligheidsvoorlichting die reeds door de Stichting Consument en Veiligheid wordt georganiseerd via het kruiswerk: de voorlichting op consultatiebureaus en de groepsvoorlichting aan ouders. Ook kan worden aangesloten bij het werk van Veilig Verkeer Nederland gericht op het ontwikkelen van een netwerk van coördinatoren: voorlichters, die groepsvoorlichting aan ouders geven. Ook kan gebruik gemaakt worden van de TV, met name *Sesamstraat*, om de voorlichting te ondersteunen. Het is nu al duidelijk dat deze drie genoemde partners geïnteresseerd zijn in deze ontwikkelingen en eraan willen meewerken. Naast de consultatiebureaus komen kindercentra, speelzalen en peuterscholen in aanmerking als kanalen voor voorlichting. Het is nog onzeker

of deze laatste kanalen op grote schaal geopend kunnen worden. Dat zal een proefproject moeten laten zien.

Het ligt voor de hand om draagvlak te zoeken bij ROV's. Het proefproject moet testen of dit een begaanbare weg is.

Tevens zal een proefproject duidelijk moeten maken of de twee eerder genoemde accenten, het voorbeeldgedrag van ouders, en de ontwikkeling van ouderparticipatie, nuttig en haalbaar zijn.

Op basis van deze overwegingen wordt het volgende project voorgesteld.

8.2. Voorgesteld project

Het project

Het project start vanuit het veiligheidsvoorlichtingswerk van het kruiswerk. Hierbij is het consultatiebureau (CB) het eerste kanaal voor het verspreiden van voorlichtingsmateriaal. Te denken valt aan een uitbreiding van de aandacht die in het voorlichtingsmateriaal aan verkeersveiligheid wordt geschonken, vergelijkbaar met het materiaal van buitenlandse verkeersclubs. Vervolgens wordt versterking nagestreefd van de groepsvoorlichting, aansluitend bij het in ontwikkeling zijnde VVN-systeem van voorlichters en het systeem van groepsvoorlichting via CB's, vergelijkbaar met het boven beschreven Duitse 'ouder-project'. Deze groepsvoorlichting kan worden gegeven via het CB, maar ook via kindercentra en speelzalen. Het project kan op de basisschool doorlopen via het systeem van zogenaamde verkeersouders, zoals VVN dat in ontwikkeling heeft.

Het project kan massamediaal ondersteund worden door *Sesamstraat* en publikaties die daaruit voortvloeien. Onderzocht moet worden of speciale aandacht mogelijk is voor allochtone moeders via reeds bestaande voorlichtingsprojecten. Het SCV is hier reeds bij betrokken met veiligheidsvoorlichting.

Probleemanalyse

Het project tracht een oplossing te bieden voor veiligheidsproblemen van kinderen nu en later, en voor problemen van te geringe betrokkenheid van ouders in het veiligheidsprobleem van kinderen.

De omvang van veiligheidsproblemen is zeer in het kort geschetst in Hoofdstuk 6, waar ook verwezen wordt naar enige literatuur. De problemen betreffen ongevallen, waarbij de ontwikkeling van kinderen en de rol van ouders belangrijke factoren zijn. Over de rol van ouders nu (als het kind nul tot vier jaar oud is) is iets bekend over de beveiliging van de omgeving van het kind (§ 6.3.1). Over educatie, het geven van het goede voorbeeld, enzovoort is weinig tot niets bekend. Over de rol van ouders bij verkeersopvoeding weten we dat scholen niet in staat blijken om ouders erbij te betrekken. Over de feitelijke verkeersopvoeding van ouders weten we weinig. Hier ligt een nadrukkelijke onderzoeksvraag. Wel wordt vermoed dat ouders geïnteresseerd zijn in het veiligheidsprobleem (§ 6.5).

Doelstelling

VVN en SCV zijn het erover eens dat een accent hoort te liggen op de doelstelling: het bevorderen van interactie tussen ouders en kinderen over het veiligheidsvraagstuk van kinderen. Men is het er ook over eens dat verkeers- en privé-veiligheid geïntegreerd aan de orde moeten komen. Het is van belang te benadrukken dat bij de nagestreefde doelen het niet alleen om de ouderparticipatie en veiligheid op dit moment gaat. De achterliggende gedachte is dat het huidige voorbeeld dat ouders aan

hun kinderen geven ook van belang is voor het gedrag en de attitude van het kind later. De wisselwerking tussen ouder en kind die nu gestimuleerd wordt zal consequenties hebben voor de ouderparticipatie in veiligheidsopvoeding later.

Voorlichtingsmateriaal

Er moet divers voorlichtingsmateriaal ontwikkeld worden.

- Vernieuwde en uitgebreidere veiligheidskaarten: het materiaal dat via het CB aan ouders verstrekt wordt.
- Materiaal voor groepsvoorlichting: posters, brochures en films.
- Voorlichtingsmateriaal ter training van voorlichters.
- Materiaal om ouders warm te maken voor bijeenkomsten.
- Materiaal voor de TV, ook weer om ouderbijeenkomsten bekend te maken.
- Materiaal voor *Sesamstraat*.

Actoren en implementatie

Relevante actoren zijn in ieder geval de rijksoverheid, ROV's, gemeenten, SCV en VVN. Zij geven vorm aan het project, laten materiaal ontwikkelen en uitproberen, en onderhouden netwerken van voorlichters. Deze voorlichters of coördinatoren spelen een belangrijke rol: ze geven voorlichting op door hen georganiseerde ouderbijeenkomsten. Een deel hiervan loopt via kindercentra en speelzalen. Bij het opzetten van deze activiteiten kan de directie Jeugdbeleid van VWS een rol spelen, en ook de instanties die kwaliteitsverbetering van kindercentra nastreven. Vervolgens blijft er een belangrijke rol voor kruisorganisaties: het organiseren van scholing van wijkverpleegkundigen door staf-functionarissen, de materiaalvoorziening regelen, en het stimuleren van de voorlichting via de consultatiebureaus.

De eerste stap is overleg tussen rijksoverheid, SCV, en VVN om gezamenlijk een geschikte regionale directie en ROV te vinden, waar interesse in een proefproject en deskundigheid verwacht kan worden. De redactie en schrijvers van *Sesamstraat* ontwikkelen hun eigen materiaal. De NPS verzorgt de uitzending. Er kunnen sponsors gezocht worden bij het ontwikkelen van materiaal. De eerste stap is overleg tussen rijksoverheid, SCV, VVN en redactie.

Mogelijke knelpunten

De knelpunten die in het vorige hoofdstuk gemeld zijn met betrekking tot CB-voorlichting betroffen in de eerste plaats een uitbreiding van doelstellingen. Het SCV is bereid en in staat tot deze aanpassing. De beperkte voorlichtingstijd op het CB zelf, veroorzaakt door beperkte prioriteit en financiële middelen, zal moeilijk verruimd kunnen worden. Daar staat tegenover dat groepsvoorlichting en massamediale communicatie sterk uitgebreid kunnen worden. Het volgende knelpunt is het opbouwen van een grote groep coördinatoren: het vinden en opleiden van deze mensen, zodat voldoende ouderbijeenkomsten georganiseerd kunnen worden.

8.3. Beleidsaanbevelingen

De rijksoverheid heeft, uitgaande van een project dat uiteindelijk zichzelf moet bedruipen, drie tijdelijke en één blijvende taak.

1. De rijksoverheid kan, in de eerste plaats, het project een gunstige start geven door enthousiaste stimulering en door decentrale partners te overtuigen van het belang van een dergelijk proefproject. Te denken valt aan het nemen van het voortouw bij het organiseren van bijeenkomsten (om te beginnen met VVN en SCV), het vastleggen en controleren van afspraken, het op de bres staan als het project verdedigd moet worden, communicatie met regionale directies en ROV's, contact met de Directie Jeugdbeleid van VWS, enzovoort.
2. In de tweede plaats zou de rijksoverheid vaart in het project kunnen krijgen door het leggen van contacten tussen aan het project deelnemende regionale actoren en het Duitse ouder-project (Deutscher Verkehrs-sicherheitsrat) en een Engels club-project. Het wiel hoeft niet steeds opnieuw uitgevonden te worden; dus dit soort voorlichtingsprojecten ook niet. Er schijnen reeds contacten te zijn tussen de provincie Friesland en de Verkehrssicherheitsrat. Hierop zou kunnen worden voortgebouwd.
3. Ten derde kan de rijksoverheid bijdragen aan het opruimen van belangrijke knelpunten. Knelpunten bij een proefproject zijn vooral kosten die verbonden zijn aan het ontwikkelen van proef-voorlichtingsmateriaal.
Afhankelijk van de inhoud en de resultaten van het proefproject kunnen, bij voortzetting en uitbreiding, knelpunten ontstaan bij het ontwikkelen van een netwerk van coördinatoren en het ontwikkelen van faciliteiten voor groepsvoorlichting en voorlichtingsmateriaal.
4. Een blijvende taak is gelegen in onderzoek. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer zou 'basisgegevens' kunnen aanleveren. Als de nadruk van het project op de interactie tussen ouders en kinderen komt te liggen, (het betrekken van de ouders in het veiligheidsvraagstuk van het kind), dan ligt het voor de hand dat vastgesteld moet worden hoe het met deze betrokkenheid staat en welke factoren belemmerend werken. Wat doen ouders bijvoorbeeld al aan veiligheidsopvoeding, zijn ze zich bewust van de werking van het eigen voorbeeld en trekken ze daar consequenties uit? Maar ook onderzoek naar efficiënte manieren van voorlichting is gewenst. Met name over het effect van voorlichting over de eigen voorbeeldrol is niets bekend.
Marktanalyse, gericht op het vaststellen van de mogelijkheden van groepsvoorlichting zal onontbeerlijk zijn.
Reeds eerder is genoemd dat onderzoek nodig is om tot een wervend stuk te komen voor auteurs van *Sesamstraat*.
Ook zal de rijksoverheid ontwikkelingen moeten monitoren. Te denken valt aan de ontwikkeling van het project, de manier van de implementatie, waar verbeteringen mogelijk zijn, wat de effecten zijn.

Samenvattend: de rijksoverheid wordt aanbevolen een stimulerende en enthousiasmerende rol te spelen, de start te subsidiëren, enkele onderdelen vóór te financieren en onderzoek mogelijk te maken.

Literatuur

- Alexander, J.F., Malouf & Roberta E. (1983). *Problems in personality and social development*. In: Mussen, P.H. (ed.) *Handbook of child psychology*. Vol IV, p. 913-981. John Wiley & Sons, New York.
- Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Prentice Hall, New Jersey.
- Breisch, S.L. (1989). *A child's eye view of traffic*. *Traffic Safety*, (March/April), p. 10-13.
- Brownfield, J. & Brown, P. *Streetwise kids; A pre-school traffic club for London*. From: *Proceedings of the Seminar on Road Safety held at the PTRC 14th Summer Annual Meeting, 14 July 1986*.
- Bryan-Brown, K. (1994). *The effectiveness of the General Accident Eastern Region Children's Traffic Club*. Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne, Berkshire, Project Report; PR 99.
- Bryan-Brown, K. [in druk]. *The effects of a children's traffic club*. In: *Road Accidents Great Britain 1994*, Ch. 6.
- Chatab, J. (1989). *Consultatiebureau-teams in beeld; Een onderzoek naar de zorg voor zuigelingen en kleuters*. Nederlands Instituut voor onderzoek van de eerstelijnsgezondheidszorg, NIVEL, Utrecht.
- Downing, C. (1988). *Evaluation of the impact and penetration of a children's traffic club*. In: *Road user behaviour. Theory and Research*, p. 490- 497.
- Dijkman, A. & Geus, G.H. de (1995). *Persoonlijke communicatie*.
- Duifhuizen, D.R. van (1994). *Inventarisatie kinderveiligheid Turkse en Marokkaanse ouders*. MCA Communicatie, Utrecht. (In opdracht van SCV geschreven)
- Frijda, N.H. (1986). *The emotions*. Cambridge University Press / Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme Studies in Emotion & Social Interaction, Cambridge.
- Geddis, D.C. & Appleton, I.C. (1986). *The establishment of child car seat rental schemes in New Zealand*. In: *Road Traffic Safety Seminar, Wellington, 15-17 August, 1984*. Volume I, p. 243- 262, 21 ref.
- Geus, G.H. de [in druk]. *Voorlichting over kinderveiligheid aan ouders van jonge kinderen*.
- Geus, G.H. de & Bosker, L. (1993). *Kinderveiligheid, een vernieuwde aanpak. Stand van zaken van de voorlichting op het consultatiebureau*. (rapport nr 137). Stichting Consument en Veiligheid, Amsterdam.

Geus, G.H. de & Kins, R.E.M. van [in druk]. *Veiligheidsvoorlichting op het consultatiebureau; De praktijk in de ogen van ouders*. (rapport nr 164). Stichting Consument en Veiligheid, Amsterdam.

Greenberg, B.S. & Atkin, C.K. (1983). *The portrayal of driving on television, 1975-1980*. Journal of Communication, 33, p. 44-55.

Gregersen, N.P. & Nolén, S. (1994). *Children's road safety and the strategy of voluntary traffic safety clubs*. Accident Analysis and Prevention, 26(4), p. 463-470.

Grube, J.W. & Wallack, L. (1994). *Television beer advertising and drinking knowledge, beliefs, and intentions among schoolchildren*. American Journal of Public Health, 84(2), p. 254-259.

Habekothé, H. T. (1995). *Opvoedingsproblemen op consultatiebureaus. Onderkennen en adviseren*. Delftse Universitaire Pers, Delft.

Harland, D.G. & Murray, G. & Tucker, S.(1991) *Road safety education: making safe connections*. In: Safety '91: proceedings and programme, 1-2 May, 1991: papers on vehicle safety, traffic safety and road user safety research, p. J1-J9.

Iowa's infant/child restraint campaign (1983). Des Moines, Iowa, Iowa Department of Transportation/Office of Safety Programs/Iowa Seat Belt Advisory Council.

Kohnstamm, R. (1980). *Kleine Ontwikkelingspsychologie*. Van Logum Slaterus, Deventer.

Levelt, P.B.M. (1981). *Voor beeld. Over wat kinderen van TV leren kunnen*. Doctoral dissertation, Rijksuniversiteit van Leiden, Leiden. (Stichting voor Onderzoek van het Onderwijs/Staatsuitgeverij 's-Gravenhage).

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

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

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

Levelt, P.B.M. (1995b). *Children's accidents, accidents caution, and remedy. Examples from OECD countries*. OECD Workshop on 'Children's safety and education', 9-10 October 1995, Warsaw, Poland.

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

Ligtermoet Beleidsadvies; Verkeersadviesburo Diepens en Okkema (1994). *Beleidsstrategie Verkeerseducatie. Rapportage*. Ouderkerk a/d IJssel, Delft. Rapportnummer 94.231/302.

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

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

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

Mulder, S. & Bloemhoff, A. & Harris, S. & Kampen, L.T.B. van & Schoots, W. (1995). *Ongevallen in Nederland, opnieuw gemeten : een enquête-onderzoek in de periode augustus 1992 - augustus 1993*. Rapport SCV 145. Stichting Consument en Veiligheid SCV, Amsterdam.

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

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

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

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

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

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

Rothengatter, J.A. (1980). *A survey of parents' opinions about children's traffic participation and traffic education*. VSC, Haren, VK 80-06.

Rothengatter, J.A. (1981). *Traffic safety education for young children. An empirical approach*. Swets & Zeitlinger b.v., Lisse.

- Rothengatter, J.A. (1986). *Evaluation of road safety education programmes*. VSC, Haren. VK 86-07
- Schioldborg, P. (1974). *Barn, trafikk och trafikoplaering, en analyse on 'Barnes Trafikkklub'*. Oslo, University of Oslo.
- SCV (1992a). *De eerste babyspullen, om veilig op te groeien*.
- SCV (1992b). *Handleiding themahoek*. Amsterdam: Stichting Consument en Veiligheid.
- SCV (1994). *Kinder veiligheid*. Amsterdam (brochure).
- Taslakov, R. (1994). *What strategies are to be adopted? The integration of road safety education with other matters of current concern: health, lifestyle, sport*. Strasbourg, Council of Europe / Paris, European Conference of Ministers of Transport ECMT/CEMT. DECS/Rech (94) 32.
- Wallack, L. Cassady, D. & Grube, J. (1990). *TV beer commercials and children: exposure, attention, beliefs, and expectations about drinking as an adult*. Washington, D.C., AAA Foundation for Traffic Safety.
- Warnke, H. (1992). *Verkehrsunfallverhütung mit positivem Resultat (nationales Fallbeispiel)*. Vortrag auf dem V. Welkongress der internationalen Verkehrssicherheitsorganisationen (PRI) am 12. Mai 1992 in Istanbul.
- Warwitz, S. (1994). *Verkehrserziehung vom Kinde aus: Wahrnehmen, Spielen, Denken, Handeln*. Baltmannsweiler, Schneider Verlag Hohengehren
- West, R. et al. (1994). *Effects of traffic club on road safety knowledge and self-reported behaviour of young children and their parents*. *Accid. Anal. & Prev.*, 25(5), p. 609-618.
- Wilbers, P.T. (1992). *Kinderbeveiligingsmiddelen: opzet en evaluatie van projecten bij thuiszorgwinkels*. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat, Hoofdafdeling Verkeersveiligheid. Veenendaal, Traffic Test. TT 91-68.
- Winter, M. de, et al. (1992). *Jeugdgezondheidszorg tegen het licht: eind-rapportage project integrale evaluatie jeugdgezondheidszorg nul tot schoolgaand*. VUGA, Den Haag.
- Wortel, E.; Stompedissel, I.; Ooijendijk, W. T. M. (1990). *Preventie van prive-ongevallen bij 0-4 jarigen*. Leiden: Nederlands Instituut voor Preventieve Gezondheidszorg TNO.
- Wortel, E. & Ooijendijk, W.T.M. (1988). *Preventie van privé-ongevallen bij kinderen*. Onderzoek naar preventief gedrag van ouders en gedrags-determinanten. Leiden, Nederlands Instituut voor Praeventieve Gezondheidszorg NIPG- TNO, TNO Publikatie No.88006.