

Educatie in het licht van een duurzaam-veilig verkeersysteem

Drs. R.D. Wittink

Educatie in het licht van een duurzaam-veilig verkeerssysteem

Syllabus van de voordracht voor de PAO-cursus Verkeersveiligheid, TU Delft, 8 december 1993

D-93-18

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1993

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

0. Inleiding

Voor de PAO-cursus over Verkeersveiligheid 1993 in Delft, georganiseerd door de Stichtingen Postacademisch Onderwijs, is deze bijdrage geschreven. Op basis hiervan is de voordracht gehouden.

De bijdrage bouwt voort op een eerdere lezing vanuit de SWOV over 'Educatie' en 'Duurzaam Veilig' (Twisk, 1993).

Er wordt thans door middel van projecten, experimenten, lezingen en dergelijke uitwerking gegeven aan het ontwerp voor een 'Duurzaam Veilig Verkeerssysteem' zoals dat in 1992 is gepresenteerd (Koorstra et al. 1992). Soms wordt het ontwerp bijna geheel vereenzelvigd met infrastructurele maatregelen, soms wordt bijna alles wat nu plaatsvindt onder de paraplu van het ontwerp geschoven. Kortom, discussie volop.

In deze bijdrage wordt een grote nadruk gelegd op het inspelen op motieven en behoeften van weggebruikers. Dat is van belang voor in principe alle maatregelen om het verkeerssysteem beter te laten functioneren. Dit wordt vooral geïllustreerd met voorbeelden op het terrein van educatie omdat dit het onderwerp van de voordracht was. Maar gedragsmotieven vormen een perfecte basis om een integrale aanpak te formuleren van maatregelen gericht op mens, voertuig en weg.

1. DOEL EN REIKWIJDTE

Educatie is een instrument. Voordat het belang en de mogelijkheden van een instrument besproken kunnen worden, moet duidelijk zijn voor welk doel het instrument moet worden gebruikt. Voorlopig is dit eenvoudig te omschrijven als: "Het doel van verkeersveiligheidseducatie is om de gebruikers van het verkeerssysteem, de weggebruikers, goed met het systeem te leren omgaan". Wat is 'goed'? Dat is af te leiden van de beleidsdoelen, gericht op bereikbaarheid, veiligheid en milieubehoud. (Soms wordt ook leefbaarheid gebruikt, wat voor een aantal doelen een overkoepelende term kan zijn.)

Permanente educatie

Er wordt de laatste tijd weer meer gesproken over permanente educatie, om invulling te geven aan de factor mens in het "Duurzaam veilig verkeerssysteem" (Koornstra et al. 1992). Het gaat bij educatie om meer dan het leren van verkeersregels en het beheersen van het voertuig. Een opleiding als voetganger, fietser, bromfietser, automobilist, motorrijder, vrachtwagen- of buschauffeur duurt in feite vele jaren, voordat men op zijn maximale prestatieniveau zit. Veel praktijkervaring is nodig. Wanneer mensen nieuwe taken leren, zijn de beïnvloedingsmogelijkheden het grootst. Daar moet gebruik van worden gemaakt. We kunnen niet volstaan met een opleiding van een dertigtal uren. De bestaande rijopleiding is in feite niet meer dan een eerste begin. Voortgezette opleidingen, begeleid rijden, bijscholing, nascholing, zijn van evident belang om beginners beter door de eerste ervaringsjaren heen te helpen. Ook voor alle andere vervoerwijzen zoals voor het fietsen is instructie en begeleiding gedurende meerdere jaren hard nodig. Daarmee is educatie al permanent, maar het is nog niet permanent. Wanneer een verkeersdeelnemer op zijn hoogste niveau van kennen en kunnen is, blijft er een markt voor educatie. Levensomstandigheden veranderen, leefwijze en leefstijl kunnen veranderen, sociale verhoudingen blijven niet hetzelfde, het verkeer verandert, soms veranderen zelfs de verkeersregels in belangrijke mate. Weggebruikers doen dagelijks ervaringen op en soms hebben ze behoefte aan uitwisseling daarvan.

Daarnaast is er vanuit de maatschappij behoefte aan permanente educatie, omdat het gedrag correctie heeft.

Zo is een traject te schetsen van:

- het leren van nieuwe taken
- het verdiepen van ervaringen en leren van feedback
- het aanpassen aan veranderende omstandigheden
- correctie.

We moeten nagaan in welke stadia en voor welke groepen onderwijs, rijopleiding, cursussen, voorlichting, inschakeling sociale omgeving, belonen en politietoezicht een functie kunnen vervullen in dit traject, afgestemd op de ontwikkelingen van het verkeerssysteem, gericht op de beleidsdoelen.

Educatie ten behoeve van duurzaam veilig verkeer

Dankzij de introductie van een duurzaam veilig verkeerssysteem, ook al is dat nog een ruw ontwerp, is de discussie over het systeem en de gebruiker en de onderlinge afstemming weer helemaal open. Deze voordracht zal met name ingaan op de benadering van de gebruiker en aandacht vragen voor een verdieping in diens motieven. Onderscheid wordt gemaakt tussen beleidsdoelen en de individuele doelen van weggebruikers zonder er vanuit te gaan dat individuele doelen automatisch ondergeschikt zijn aan de beleidsdoelen. Desondanks is de benadering er op gericht, op de best mogelijke wijze beleidsdoelen te halen. Centraal in de voordracht staat de vraag hoe we mensen warm kunnen maken voor verkeersveilig gedrag.

In eerste instantie zal dit filosoferend gebeuren.

In tweede instantie wordt een pragmatische benadering gekozen.

De hoofdvragen die aan de orde komen, zijn:

- de benodigde analyses van de gebruiker en zijn omgeving die ons een eerste inzicht geven in opties om de beleidsdoelen na te streven;
- doelgroepsegmentatie om het beleid op maat toe te snijden;
- het proces waarlangs doelen bereikbaar worden, met andere woorden de beïnvloedingsmogelijkheden
- de instrumenten die daarbij functioneel zijn.

Zo komen we onder meer op de bruikbaarheid van de educatieve instrumenten.

2. DE MENS EN HET SYSTEEM

Beheersing van de mens

Veiligheidsbeleid wordt sterk gekenmerkt door technische maatregelen die voorkomen dat fouten kunnen worden gemaakt.

Voorzover fouten niet te vermijden zijn, moet de kans daarop zo veel mogelijk worden gereduceerd door middel van taakvereenvoudiging.

Fouten uitsluiten en taken vereenvoudigen vormen andere invalshoeken dan de zo vaak gehoorde binnenkoper bij inleidingen over verkeersonveiligheid, dat 90% van de ongevallen te wijten zijn aan menselijk falen. Op een recent symposium zei een politie-man dat hij met zo'n constatering toch moeilijk kan verklaren waarom op het ene kruispunt tien keer zoveel ongevallen plaatsvinden als op het andere. Het is interessant dat juist de wetshandhavers bij uitstek zo nadrukkelijk het feilen van de infrastructuur in analyses betrekken.

Een centraal onderwerp in het Duurzaam veilig verkeerssysteem is de afstemming tussen functie van een weg, vormgeving en gebruik. Onderkend wordt dat de huidige vormgeving in veel gevallen te weinig is afgestemd op de logica van de gebruiker of te weinig rekening houdt met diens beperkingen. Wanneer een fietser linksaf wil, is het niet logisch dat hij eerst rechtsaf moet afslaan. Voor oudere voetgangers is verkorting van de oversteek dikwijls hard nodig.

Maar ook in een beter op de capaciteiten en logica van de weggebruiker afgestemd verkeerssysteem, zijn gedragsvoorschriften nodig. Op grond van veiligheidscriteria en vanwege de voorspelbaarheid van gedrag worden ze geformuleerd. Uit een internationale vergelijking van attitudes van autobestuurders in 15 Europese landen (Barjonet et al. 1993) is gebleken dat regels wanneer ze voor iedereen gelden en door een meerderheid worden nageleefd, de attitudes positief beïnvloeden. In landen waar eerder veiligheidswetgeving is ingevoerd omdat daar de motorisering eerder op gang kwam, zijn de attitudes positiever ten aanzien van rijden zonder alcohol, lage rijsnelheden binnen de bebouwde kom en het dragen van gordels. Een andere uitkomst van dit onderzoek was dat in landen waar men dagelijks gewend is wijn te drinken en minder voorstander van stricte wetgeving op dit punt, het aantal bestuurders met alcohol weliswaar hoger is, maar het aantal bestuurders met een veel te hoog promillage alcohol duidelijk lager. Wetgeving stuit ook op weerstanden.

De vierde pijler van veiligheidsbeleid is de opleiding. De gebruiker moet de taken goed uit kunnen voeren en zich aan de voorschriften houden.

Tenslotte is er handhaving om te zorgen dat de weggebruiker

zich aan de voorschriften houdt en om te controleren of men voldoende rijgeschikt is.

Dit beleid als totaliteit gaat er sterk vanuit dat de mens feilbaar is en behoed moet worden om fouten te maken. Het is ontworpen om zijn gedrag te beheersen. De trend is om het systeem beter af te stemmen op de logica en beperkingen van de weggebruiker. Daarna is het aan de verkeersdeelnemer om het te gebruiken zoals het is bedoeld. Het infrastructurele ontwerp en de gedragsvoorschriften beperken de verkeersdeelnemer in belangrijke mate in zijn vrijheid. Maar de overheersende opvatting is dat dit mag want het gaat om de veiligheid. We vinden dat we aan veiligheidseisen geen concessies moeten doen, andere gedragsmotieven moeten ondergeschikt zijn aan veiligheid. In het MPV 1991 stond de passage: "Effectieve voorlichtingsinstrumenten en educatietechnieken worden gebruikt om verkeersdeelnemers te laten wennen aan de beperkingen die hen mogelijk in het verkeer te wachten staan." Nader geformuleerd zoeken we naar draagvlak om het veiligheidsbeleid aan te scherpen dat ten koste gaat van individuele vrijheden. De toekomst met nieuwe controle-instrumenten, met name in het voertuig, lonkt. Het is voorstelbaar dat we het ooit zover krijgen dat een auto niet start wanneer men alcohol heeft gebruikt, dat air bags en andere ingebouwde beschermingsmaatregelen de keus om een gordel om te doen niet meer relevant maken, dat vermoeidheidstekenen worden geregistreerd en automatisch tot een spoedige ritonderbreking leiden en dat snelheid en afstand ook door technische maatregelen binnen de perken blijven.

Verantwoordelijkheden en behoeften

Toch worden er wel concessies gedaan aan de veiligheidscriteria.

Ten eerste omdat bepaalde voorschriften niet te handhaven zijn. Dit argument is nog klip en klaar opportunistisch. Men wil het anders maar heeft onvoldoende middelen tot zijn beschikking. Op dit moment schieten de mogelijkheden tekort om gebruikers consequent aan de verkeersvoorschriften te houden. Er is ook niet de politieke wil daar veel aan te veranderen. De tendens is deregulering. De overheid trekt zich terug en geeft aan de gebruikers als boodschap mee dat ze meer naar hun eigen inzicht en sociale verantwoordelijk moeten handelen: "Geef je verstand eens voorrang".

Maar hier is nog een ander, niet opportunistisch, argument voor. Het verkeer is zo dynamisch dat taakvereisten afhankelijk zijn van situaties en omstandigheden. Daarom moeten we wel een groot beroep doen op eigen verantwoordelijkheid. We kunnen niet alleen oplossingen voorschrijven, we moeten de gebruikers helpen problemen te analyseren en daar oplossingen bij te zoeken.

Het geven van eigen verantwoordelijkheid stelt geheel andere eisen aan educatie dan het voorschrijven van eenduidig gedrag. Dat past bij maatschappelijke ontwikkelingen.

Individualisering is al lang niet nieuw meer, maar het gevolg is dat mensen individuele vrijheid, zelfstandigheid en zeggenschap eisen en zich sociaal willen kunnen onderscheiden. De verschillen tussen weggebruikers zijn zo groot, qua capaciteiten maar ook qua leefstijl, opvattingen en behoeften, dat we ons moeten afvragen of we niet meer maatwerk moeten leveren. Een voorbeeld betreft de uitvoering van verkeersregelingen bij oversteekplaatsen. De introductie van geel knipperend licht in het nieuwe RVV maakt het mogelijk om op eigen risico over te steken en de verplichting om te wachten op groen, te omzeilen. Aan de andere kant is er de idee om oudere mensen sensoren te geven, waarmee ze een langere oversteektijd kunnen aanvragen (Gemeente Enschede, 1992).

Het is zeer goed denkbaar dat de eisen van uniformiteit en conformiteit die in het ontwerp voor een 'Duurzaam Veilig Verkeerssysteem' aan de infrastructuur worden gesteld, flexibeler gehanteerd moeten worden bij verkeersdeelnemers. Dat zal overigens per verkeerstaak nagegaan moeten worden. Aan de eis van voorspelbaarheid valt moeilijk te tornen. Daarnaast kan beheersbaarheid een belangrijk criterium zijn.

Hiermee geven we verkeersdeelnemers bewust enige ruimte voor een eigen invulling van het eigen gedrag. Die ruimte zal gebruikt worden voor eigen doelen. We kunnen er niet om heen dat mensen dat willen. De vraag is hoe we dat het beste binnen de perken kunnen houden. Gedrag kan niet zonder meer ondergeschikt worden gemaakt aan veiligheid. Mensen zoeken naar een bevrediging van allerlei behoeften en maken een inschatting hoe risico's beheersbaar kunnen blijven. De weggebruiker maakt steeds een afweging tussen veiligheidsvoorschriften en andere zaken. Daarvoor hoeft men niet een onverschrokken risico-jager te zijn. In de woorden van Charles Vlek: "We zeggen niet, 'we wagen het er op', we zeggen 'we redden het wel' (Vlek, 1991).

Vanuit dat gezichtspunt is het vanzelf belangrijk om de verschillende behoeften van de verkeersdeelnemers te onderkennen. Afwijkingen van strikte veiligheidscriteria zijn lang niet altijd verantwoord en lang niet altijd toe te staan. Door echter samen met verkeersdeelnemers naar aanvaardbare compromissen te zoeken tussen eigen behoeften en sociale eisen, kan het juist effectief zijn om in te spelen op die behoeften. Wanneer het beleid er alleen op gericht is mensen aan te passen en in te passen in een door anderen bedacht systeem, zal het altijd moeite kosten hen van de noodzaak te overtuigen. Door ruimte te geven aan eigen behoeften wordt eigen motivatie voor het gedrag gestimuleerd.

Een jonge echt mannelijke automobilist weet niet hoe snel hij zich moet onderscheiden van zijn stereotype van de vrouwelijke of oudere bestuurder. Het druist geweldig tegen zijn zelfbeeld in om hem uit te leggen dat hij voorzichtiger moet zijn dan oudere bestuurders. De vraag is of we hem niet kunnen tegemoet komen met gedragsaanbevelingen waarmee hij zich wel kan

onderscheiden van oudere bestuurders zonder meteen ook in de ongevallenstatistiek op te vallen.

Een voorbeeld van eigen invulling van gedrag, is te vinden in de basisvorming, de onderbouw van het voortgezet onderwijs. Als kerndoel gericht op verkeersveiligheid is opgenomen, dat kinderen "regels en voorschriften zodanig moeten toepassen dat zij veilig gedrag laten zien" (Zunderdorp, 1993). Hier ligt het accent niet op het onverkort toepassen van voorschriften maar op het kennen, op verstandig gebruik en op een eigen invulling van veilig gedrag binnen grenzen.

Er zit een aantal interessante aspecten aan deze benadering. Ten eerste kunnen we haar gebruiken in het kader van het meeliften. In het 'Duurzaam Veilig Verkeerssysteem' hechten we belang aan het meeliften van verkeersveiligheid op andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening en vervoer. Dat principe is ook toe te passen op de verkeersdeelnemer. Met andere woorden, we zullen de verschillende andere behoeften van de weggebruiker moeten onderkennen en nagaan hoe we onze veiligheidseisen in zijn rijstijl kunnen integreren. Dat is iets anders dan te stellen dat veiligheid boven alles gaat. Het beleid is er vaak op gericht om mensen te overtuigen een groter belang aan veiligheid toe te kennen. Dat slaat echter niet aan bij mensen die vinden dat ze veiligheid voldoende verdisconteren in hun gedrag. Door ook op andere behoeften in te spelen, kunnen we greep krijgen op de concrete afweging. De prijs die we voor veiligheid vragen, is dan niet meer zo nodig want er staat meer tegenover.

Daarmee komen we op een tweede punt. Meer aandacht en consideratie vragen voor veiligheid leidt er toe dat we steeds weer offers vragen. In de gezondheidszorg is in de voorlichting de nadruk verschoven van doemdenken naar profilering van de gezonde leefstijl. Daar is behoefte aan, daar is interesse voor. Het gaat er om hoe je mensen het beste voor je doeleinden kunt winnen.

Opmerkelijk is de actie van de politie in Amsterdam om een bekeuring vanwege het niet voeren van fietsverlichting een week te laten liggen om de gelegenheid te geven tot reparatie. De fiets moet dan wel in die periode in goede staat getoond worden. Van zo'n tegemoetkoming gaat wellicht meer invloed op het gedrag uit dan het geven van een bekeuring.

Dit leidt ook tot discussie over de vraag of veilig gedrag in principe altijd afgedwongen moet worden via wet- en regelgeving. In Duitsland wordt gezegd dat de toename in het gebruik van fietshelmen een ernstige terugslag zal krijgen wanneer dit gebruik wettelijk verplicht zal worden. Een dergelijk voorstel zal dusdanig omstreden worden, dat de helm als zodanig flink omstreden wordt (Briese, 1992). Op dit moment is dat in Duitsland kennelijk niet het geval.

We komen dan bijvoorbeeld in de richting van een 'push' en 'pull'-beleid, zoals in het vervoersbeleid. Daar zijn vrije keuzes nog gemeengoed, omdat we weggebruikers niet dwingend mobiliteit beperken of een vervoerwijze toekennen, een enkele autoloze zondag uitgezonderd. Dit beleid bestaat er uit de

maatschappelijk ongewenste gedragingen onaantrekkelijker te maken en de gewenste aantrekkelijker, met behoud van eigen vrije keuzes.

Een voorbeeld ter verduidelijking. Wanneer mensen erg gehecht zijn aan het gebruik van hun auto op elk moment dat zij dit wensen, is het moeilijk om hen te overtuigen de auto weg te doen omdat dat voor het milieu beter is, ook als ze zich veel zorgen maken over het milieu, de auto bovendien niet vaak gebruiken, er goed openbaar vervoer is, met de fiets ook veel mogelijk is en bovendien het parkeren met de auto steeds lastiger wordt. We kunnen zeggen dat men niet zo moeilijk moet doen en nog een sterker beroep doen op het milieu. Wanneer er echter een huursysteem komt waarbij het erg gemakkelijk is over een auto te beschikken of waarbij die zelfs voor de deur wordt afgeleverd, kan het zijn dat de belangrijkste drempel om de auto weg te doen, weggenomen wordt. De auto is nog niet geheel uitgebannen, maar een gevolg zal zijn dat nog minder vaak voor een rit de auto wordt gekozen.

Zoveel te sterker het aanbod aan gewenst gedrag, de faciliteiten, voorzieningen en diensten die we bieden, zoveel te hoger de prijs die we kunnen vragen voor het inleveren van ongewenst gedrag.

Ook in de verkeersveiligheid is er trouwens ingespeeld op de eigen behoeften van weggebruikers. We hebben ten aanzien van rijden onder invloed niet alleen wetgeving, onderwijsprogramma's, politietoezicht en voorlichting over de wet en het toezicht. We hebben de sociale controle uitgebreid en sportverenigingen ondersteund met campagnes. Er is de campagne om gastheren en gastvrouwen te ondersteunen om verantwoord te schenken. We hebben ook alternatieven gepromoot, zoals alcoholvrije dranken en disco-vervoer. Hier is een mooie mix gegroeid van sociale normering en tegemoetkoming aan behoeften.

Nog een voorbeeld waarin van weggebruikers niet alleen bepaald gedrag geëist wordt, maar ook aan hun belangen wordt tegemoet gekomen. De Amsterdamse Verkeerspolitie treedt sinds enige tijd weer frequent op tegen fietsers die door rood licht rijden. Maar ze treedt tegelijkertijd op tegen automobilisten die door rood licht rijden, die te hard rijden of met hun geparkeerde auto het fietsverkeer hinderen. Bovendien zijn verkeersregelingen aangepast ten gunste van fietsers. In een evaluatie komt naar voren dat de effecten bij fietsers nog niet erg groot zijn, hetgeen met name geweten wordt aan onvoldoende tegemoetkomingen in de verkeersomgeving (Twisk, 1993, in voorbereiding).

Nog even terug naar de fietshelm. Een helm is louter uit veiligheidsoverwegingen aan te prijzen, want ze geeft een belangrijke bescherming bij botsingen. Maar pas door de beschikbaarheid van helmen die licht van gewicht zijn, goed ventileren en er stijlvol uitzien, is in veel landen het gebruik toegenomen. In die zin moeten we tegemoetkomingen doen. Een stijlvolle helm kan een belangrijker argument zijn om een helm te gebruiken dan veiligheid. Wanneer het draagcomfort en daarmee het gebruik kan worden verhoogd door de veiligheidscriteria van helmen iets minder scherp maken, moeten we zelfs daartoe bereid zijn. Door meer op behoeften

acht te slaan, nemen de beïnvloedingsmogelijkheden toe.

De tweede trend in het verkeersveiligheidsbeleid is dat meer wordt ingespeeld op de behoeften van de weggebruiker (zie bijvoorbeeld OECD, 1993).

Dezelfde principes van maatwerk leveren, veiligheid mee laten liften en aan eigen behoeftes tegemoet komen, passen we in de praktijk toe op intermediairen. Maar ook daar is het nog wennen.

De verkeersveiligheidswereld heeft er voor gevochten om verkeer een verplicht vak te laten worden in de basisvorming, de eerste jaren van het voortgezet onderwijs. We hebben de slag verloren, de wettelijke verplichting is er niet gekomen. Dat werd erg betreurd. VVN en andere organisaties hebben echter wel koortsachtig gewerkt om verkeer te integreren in de kerndoelen voor de vakken die wel verplicht zijn. Ze zijn daarin in belangrijke mate geslaagd. Vervolgens was het hard nodig om bij de uitgevers er voor te zorgen dat de verkeersmodules in de nieuwe programma's goed werden ondergebracht. Het zou kunnen zijn dat er nu een veel betere garantie is voor aandacht voor goed verkeersonderwijs dan met een wettelijk verplicht vak. Leraren die iets aan verkeer willen doen zijn eerder gemotiveerd wanneer ze zien hoe ze het in hun reguliere taken kunnen opnemen. Een groot pakket dat alleen gericht is op verkeersveiligheid blijft al gauw in de kast liggen.

Voor de leraren is het aantrekkelijk om generaal aan educatieve doelen te kunnen werken, zoals aan sociale cognitie, sociale vaardigheden, zorg voor anderen. Bij de toepassingen in standpuntbepaling en handelingen zijn deze doelen uit te werken voor natuur en milieu, roken, aids-preventie, vervoer en milieu, verkeersveiligheid, etc. Nu worden de scholen benaderd met programma's op al die beleidsterreinen, waarin telkens aan dezelfde soort educatieve doelstellingen moet worden gewerkt.

Vermeldenswaard is ook het initiatief van de ENFB om campagne te voeren voor het voeren van goede fietsverlichting. Gezien haar doelstellingen en haar beleid zal de ENFB dat niet alleen vanwege de verkeersveiligheid doen. Ze doet het omdat ze verwacht dat verlichting ook de doorstroming van fietsers bevordert want automobilisten kunnen eerder op hen anticiperen.

'Mentaliteitsverandering' is een kreet die in de verkeersveiligheid veel wordt gebezigd. Daaruit klinkt een geweldig grote afstand tussen de wereldverbeteraar en het klootjesvolk. Een andere benadering is om bondgenootschappen te sluiten. Nog een voorbeeld op een ander beleidsterrein, uit een krantartikel (Volkskrant, 1993) over het buurtwerk in Dordrecht. "Om half zeven bellen jongens al aan voor de fitness-training die om zeven uur begint. Op papier valt de fitness onder criminaliteitspreventie, maar dat weten zij niet." Is er een parallel te trekken? Wanneer iemand niet onder invloed gaat rijden omdat de brouwerijen een gat in de markt hebben ontdekt met alcoholvrij bier of omdat een disco-

houder zelf voor vervoer van zijn bezoekers zorgt, dan hebben we toch evengoed ons doel bereikt dan wanneer iemand dat doet vanwege de voorlichting en politietoezicht? Wanneer een fietser zijn verlichting gebruikt omdat hij daardoor eerder gelegenheid krijgt om door te rijden dan hoeft hij dat toch niet per sé zo belangrijk te vinden voor de verkeersveiligheid? Verkeersveiligheid kan aan kracht winnen als facet-beleid, ook waar het educatie betreft. We hebben coördinatoren nodig die nagaan hoe we ons doel het beste kunnen bereiken en die alleen met eigen verkeersveiligheidsprogramma's willen werken wanneer er geen andere weg is.

De mens is de maat

Samenvattend zijn er diverse argumenten om het verkeersveiligheidsbeleid beter af te stemmen op de weggebruiker. Er moet niet alleen inspeeld worden op capaciteiten en de logica van de weggebruiker, ook op hun behoeften. Zij moeten leren flexibel regels en gedrag toe te passen, aangepast aan de noodzaak van de omstandigheden. Dat vraagt om eigen inzicht en verantwoordelijkheid. We moeten hen ook in zekere mate een eigen vulling van gedrag gunnen. Dat impliceert dat we moeten nagaan welk gedrag passend is binnen criteria als voorspelbaarheid en beheersbaarheid. Om gedrag te beïnvloeden zullen we meer maatwerk voor de verschillende verkeersdeelnemers moeten leveren. Andere behoeften dan veiligheid moeten worden onderkend en het is nodig compromissen te sluiten. Gezocht moet worden naar tegemoetkomingen die veilig gedrag aantrekkelijker maken. Hiermee wordt tevens een inherent proces van draagvlakbevordering op gang gebracht. Dat is invulling van het uitgangspunt in een "Duurzaam veilig verkeerssysteem" dat de weggebruiker zich met het verkeerssysteem 'moet kunnen vereenzelvigen'.

3. AANPAK GEDRAGSBEINVLOEDING

Nu de meer pragmatische invulling van het beleid.

Analyses van de verkeersdeelnemer

Om de inhoud van educatie te bepalen is het nodig te weten wat mensen kunnen, kennen en willen.

We hebben tot nu toe veel onderzoek gedaan naar taakanalyses, naar wat mensen aankunnen. De grote risico's van beginners, ongeacht met welke vervoerwijze, laten zien dat er gedurende een aantal jaren dat men met een vervoerwijze aan het verkeer deelneemt, nog veel schort aan vaardigheden (zie bijv. Twisk, 1993). Het probleem zit ook in leeftijdgebonden factoren. In feite weet de beginnende fietsers, bromfietser, motorrijder, automobilist zich geen raad. Hij wil juist zoveel en kan nog zo weinig. Vrouwelijke beginners vallen veel minder op in de ongevallenstatistiek. Wellicht is de rijopleiding voor hen redelijk op maat. Voor een grote groep is dat echter niet zo. In theorie is het idee van begeleid rijden om onder begeleiding te zoeken naar gedrag dat bij je past en om min of meer gecontroleerd meer ervaring op te doen, een goed antwoord op de tekorten.

Ook aan kennis van verkeersregels schort nog veel. We hebben een interessante periode achter de rug waarin veel over verkeersregels werd gepraat en de twee woorden "Mag dat?" kwamen eventjes hoog op de lijst van dagelijks gebruikte termen. De SWOV heeft evaluatie-onderzoek gedaan naar de kennis van de Nederlanders over het nieuwe RVV (Wittink, 1992b). Eén conclusie was dat een aantal regels slecht worden gekend omdat ze slecht worden begrepen. Met name gold dat het verdwijnen van de verplichting om bij linksaf slaan voor te sorteren. Dat ging het voorstellingsvermogen van de meeste mensen te boven. Het is echter heel goed inzichtelijk te maken met video-beelden, zo blijkt uit de theorie-cursus op video van VEKA-Best. We gebruiken de voorlichting over verkeersveiligheid naar mijn mening veel te weinig om inzicht bij te brengen. Voorlichting kan erg effectief zijn, wanneer ze maar een antwoord geeft op een vraag die bij de weggebruiker leeft. Voorlichting moet meer gedragsadviezen geven.

Analyses naar wat mensen willen zijn in verkeersveiligheidsonderzoek spaarzaam. Recent hebben wij enkele belevingsstudies uitgevoerd (Lindeijer, 1992, Lindeijer, 1993, Wittink, 1993). In feite verkennende studies maar ze kunnen meer inzicht opleveren dan enquêtes. Eén van de studies had betrekking op gordelgebruik onder jonge mannelijke automobilisten en werd uitgevoerd in opdracht van de Regionale Directie Rijkswaterstaat Gelderland (Wittink, 1993). Gesprekken vonden plaats met personen die net hun rijbewijs hadden en niet altijd de gordel gebruiken. De kennis was bij hen in orde en het kunnen was ook geen probleem. Waarom dragen

ze de gordel dan toch niet altijd? Men moest in het algemeen goed nadenken om met een duidelijk verhaal te komen. Het verzet was enerzijds toe te schrijven aan een onafhankelijke houding. Typerend was dat men zich sterk uitte tegen rijden onder invloed en ook vrij kritisch was over hard rijden. Je weet nooit wat je anderen aandoet, zo zei men. Maar gordelgebruik moet jezelf weten, daar doe je anderen niets mee aan. Dezelfde personen zeiden in het algemeen wel de gordel om te doen wanneer ze passagier zijn en de bestuurder er om vraagt. Want stel dat er een ongeval gebeurt en jij krijgt letsel, dan voelt de bestuurder zich schuldig. Verder zei men een gordel vervelend te vinden, omdat je je voelt ingeklemd, ze zit niet lekker, je kunt niet snel de radio instellen etc. Het ging hier schijnbaar niet om personen die zich weinig om veiligheid bekommeren. Ze toonden zich daar juist erg begaan mee. Aan gordelgebruik hebben ze echter een hekel.

Politietoezicht zal effect hebben, zo bleek. Maar we weten dat gordels een erg lage prioriteit bij de politie hebben. De ervaring van de jongeren is dat ze meestal vrijuit gaan bij een staandhouding ook al hebben ze de gordel niet om. Los van de mogelijkheden die we laten liggen op dat vlak, moeten we nadenken of er niet meer te doen valt. Er is geen beleid inzake discomfort. Zelfs wanneer iemand een nieuwe auto koopt, zal de verkoper er niet op letten of de gordel wellicht versteld moet worden en over hulpmiddelen om de gordel comfortabel te maken wordt niet gesproken. Jongeren die onafhankelijk willen zijn, zijn best wel gevoelig voor allerlei leefstijlelementen. Zo onafhankelijk zijn ze nu ook weer niet. Er wordt echter niets gedaan om een gordel te ontwerpen waar ze enigermate trots op kunnen zijn. Een gordel is alleen maar een ding dat er saai uitziet, voor iedereen hetzelfde, vervelend in gebruik, die je insnoert en door anderen is opgelegd. Voor een bepaalde groep is dit geen basis voor communicatie.

Ook hier is de conclusie dat we beter behoeften van mensen moeten analyseren voordat we maatregelen ontwerpen. Dat geldt zowel voor educatieve als technische maatregelen.

Algemener gezegd zijn meer analyses van gedragsmotieven nodig (zie bijv. Twisk, 1993). Bijvoorbeeld over de invloed die uit kan gaan van inschattingen die mensen maken over wat in hun vermogen ligt om een plan uit te voeren en barrières die uitvoering kunnen tegenhouden. Een positieve attitude is vaak niet genoeg, ook niet in combinatie met een positieve sociale norm. De campagne voor een verantwoord gastheerschap speelt daar mijns inziens sterk op in door sociale vaardigheden bij te brengen.

Analyses van de omgeving

We zullen in ons onderzoek en beleid ook een directere relatie moeten leggen tussen wat een individuele verkeersdeelnemer beweegt en de invloed die de omgeving uitoefent.

Met de omgeving kunnen we ten eerste kijken naar de verkeersomgeving. Met infrastructurele maatregelen zijn de snelheden in woongebieden duidelijk teruggebracht. Zozeer, dat

al snel bleek dat drastische ingrepen zoals in woonerven niet nodig zijn. Wellicht zijn we zover dat een straat alleen maar het beeld van een woonstraat hoeft op te roepen om reeds van invloed te zijn op het gedrag. Het kostte eerst wel wat verzet, zoals nu ook nog regelmatig mensen klagen over de rotondes. Als het nieuwe ontwerp evident voordelen oplevert, moet je daar gewoon doorheen en de mensen helpen om te wennen aan de nieuwe situatie. Na verloop van tijd neemt de positieve houding vanzelf toe.

Er is ook een voortdurende wisselwerking tussen opvattingen van individuen en ontwikkelingen in de voertuigindustrie. De Amerikaanse autoindustrie kwam er laat achter dat de behoefte aan grote auto's vervangen was door de behoefte aan kleine auto's. In het verleden was een automatische versnelling in Nederland synoniem voor oudere, vrouwelijke bestuurders met weinig vaardigheden, maar er zijn al lang flitsende auto's met een automaat. Nog altijd is er grote behoefte aan 'stijl' en 'sportiviteit', maar autobestuurders zeggen veel meer belang te hechten aan een veilige, betrouwbare, milieu'vriendelijke' en zuinige auto, dan aan het uiterlijk en de prestaties van de auto (Wittink, 1992a).

We moeten ook meer oog hebben voor maatschappelijke ontwikkelingen. Op een recent congres werd uit een zevental landen verteld over de positieve ontwikkeling van het rijden onder invloed (VTI, 1993). De ontwikkeling werd toegeschreven aan beter politietoezicht ondersteund door voorlichting. Enkele sprekers zeiden dat er echter ook iets in de samenleving veranderd moest zijn, maar dat konden ze moeilijk aangeven.

Een voor de verkeersveiligheid belangrijke ontwikkeling was dat er een markt ontstond voor alcoholvrije dranken. Dat gaf op haar beurt de mogelijkheid om restauranthouders mee te laten doen aan campagnes om alcoholvrij te promoten. Niet dat ze als politieman willen fungeren. De aktie mag niet ten koste gaan van de klandizie. De pretentie is niet elke gast te willen overhalen. Restauranthouders willen de vrijheid hebben een eigen invulling te geven aan de aktie, passend bij de uitstraling en de beoogde klantengroep. Een eigenaar van een restaurant zegt: "We hebben meegedaan omdat het een niet-agressieve aktie is. Behalve uit idealistisch oogpunt zit er ook wat omzet betreft een positieve kant aan; door het in huis hebben van een ruim assortiment alcoholvrij vergroot je je service. (Over & Weer, 1993).

De meeste mensen laten zich sterk leiden door de normen en gewoonten van anderen, door een bepaalde leefstijl. Iets hoort wel bij je of niet. Sinds Youp van 't Hek kan Buckler gewoon niet meer, eerst letterlijk niet, nu ook figuurlijk niet want in Nederland is het uit de markt genomen. De individualisering maakt weliswaar dat er veel verschuivingen optreden en dat het veel moeilijker is er vat op te krijgen, maar zo individualistisch zijn mensen nu ook weer niet. Het is van groot belang meer zicht te krijgen op verschuivingen. De laatste tien jaar is het fietsen duidelijk meer 'in' geworden.

Daar konden we onder meer met educatie-programma's op inspelen.

Het politieke klimaat is ook van betekenis. Naast de deregulering is bijvoorbeeld sociale controle een ander belangrijk issue dat onmiddellijk repercussies heeft voor verkeersgedrag. In het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel buigt een groep zich momenteel over 'agressie' in het verkeer. De vraag is wat mensen daaronder verstaan, hoe ze er op reageren en wat er aan gedaan kan worden. Verschillende hantering van normen blijkt een belangrijk onderdeel van het probleem. Hier is het van belang dat weggebruikers elkaar ruimte willen geven maar ook dat ze niet van anderen precies hetzelfde gedrag eisen dan ze zelf voorstaan. Sociaal perspectief nemen, sociale vaardigheden en respect voor anderen geven een invulling aan educatieve doelen op dit punt.

Voor educatie is natuurlijk ook van groot belang het onderwijsklimaat. Binnen het onderwijs zijn door de basisvorming en eerder door de vorming van de basisschool grote veranderingen gerealiseerd en nog steeds gaande. Kennisoverdracht sluit meer aan op eigen ervaringen en wordt geleid naar toepassingen. In de basisvorming wordt van leerlingen gevraagd problemen te herkennen, samenhang aan te geven, mogelijke oplossingen aan te dragen, criteria aan te geven voor een waardering van verschillende oplossingen en zelf handelingen uit te kunnen voeren (Zunderdorp, 1993). Dit is een opleiding tot zelfstandig kritisch belissingen nemen en gaat duidelijk verder dan inzicht te krijgen in het belang van wetten, regels en andere overheidsmaatregelen. Ook de voorlichting is in beweging. Een debat is gaande over het effectief besteden van middelen. De politiek heeft bepaald dat er erg inefficiënt met middelen worden omgegaan. Als de politiek consequent is zullen ministers overigens minder boodschappelijk moeten worden.

Doelgroepsegmentatie

Doelgroepsegmentatie is een bekend fenomeen in verkeersveiligheidsonderzoek en -beleid. Ongevallenanalyses leiden tot de selectie van probleemgroepen. We analyseren wat de achtergrond van problemen zijn, dat wil zeggen waarin mensen tekortschieten. Doelgroepsegmentatie moet verder plaatsvinden op basis van behoeften en sociale invloeden. Daarmee wordt tevens duidelijker welke beïnvloedingskanalen te gebruiken zijn. Om een voorbeeld te geven. Oudere mensen zijn erg kwetsbaar en daarmee een probleemgroep in het verkeer. Naast de lichamelijke kwetsbaarheid speelt ook in meer of mindere mate functieverlies mee. Het reactievermogen wordt langzamer, de waarneming gaat moeizamer, complexe situaties worden slechter overzien, men kan moeilijker met gedrag omgaan waar men niet op rekent etc. Een deel van de ouderen heeft wellicht belangstelling voor een cursus om het gedrag aan te passen en te compenseren voor deze problemen. Maar een grote groep ouderen wil niet niet benaderd worden als mensen die het

allemaal niet meer goed kunnen. De insteek moet dan zijn om hun mobiliteit zo lang mogelijk op peil te houden en dat is de insteek van de Broemrit geworden. De cursussen voor oudere fietsers zijn in feite fitness-cursussen waarin adviezen voor verkeersgedrag zijn ondergebracht. Ouderenbonden maken zich voor mobiliteit sterk. Buurthuizen hebben initiatieven genomen voor fietscursussen. Er zijn verschillende mogelijkheden om een doelgroep te benaderen en er zijn verschillende soorten activiteiten nodig om zoveel mogelijk mensen te benaderen.

Eén van de belangrijkste resultaten van de installering van Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid is geweest dat er zoveel nieuwe intermediairen bij verkeersveiligheid zijn ingeschakeld. De verscheidenheid aan deze doelgroepen is erg groot en om te weten wie er zijn in te schakelen en hoe, zijn ook analyses nodig. In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid van het ROV Gelderland (ROVG, 1993) is voorzover mij bekend voor het eerst een strategie uitgewerkt om intermediairen structureel te betrekken bij en te interesseren voor verkeersveiligheid. Naast activiteiten om instanties uit te leggen hoe groot de verkeersveiligheidsproblemen zijn, welke verantwoordelijkheid zij kunnen nemen en het uitoefenen van sociale druk, is het nodig ook hun behoeften en belangen te analyseren. Dat gebeurt op diverse plaatsen in het land bij het bedrijfsleven, het gebeurt bij restauranthouders, het is nodig bij rijscholen.

Strategie voor doelen

Het uiteindelijke doel van educatieve activiteiten is gedrag. De verzuchting klinkt vaak dat de kennis toch aanwezig is, maar het gedrag nog niet. Zelfs een positieve attitude leidt niet automatisch tot de bijpassende handeling. Toch zijn ze vaak wel voorwaarden om het uiteindelijke doel te bereiken. Het is van belang om kennis en inzicht, vaardigheden, beleving en gedrag door middel van educatie en voorzieningen bij elkaar te brengen en er niet vanuit te gaan dat dat vanzelf wel gebeurt.

Het is voor een jongere bij voorbeeld van belang te weten wat de invloed van alcohol is op verkeersvaardigheden en bij hoeveel drank die invloed zich al laat gelden. De idee leeft dat je daarvoor bijkans lazarus voor moet zijn, een toestand waarbij je de volgende dag niet meer weet wat je de vorige hebt uitgespookt. In een groep drink je echter gemakkelijker meer. Het meegaan in een groep wordt deels opgedrongen door de ouders, vanwege de sociale onveiligheid. Het is van belang bij 'de groep' te horen en geaccepteerd te worden (Lindeijer, 1993). Vaardigheden zijn nodig om met groepsdruk om te gaan. Uit het totaal van invloeden moet gedrag samengesteld kunnen worden dat sociaal gewenst is.

In voorlichting en onderwijs wordt er vaak vanuit gegaan dat eerst kennis moet worden aangereikt en attitudes gevormd voordat we aan gedragsvorming toekomen. De praktijk is dat we dagelijks veel gedrag oppikken simpel door het af te kijken van anderen of door iets uit te proberen of doordat het ons

rechtsstreeks wordt geleerd. Door ervaringen met gedrag te bespreken kan alsnog een leerproces worden toegevoegd. In de sociale marketing worden hiervoor verschillende processen aangegeven (Kotler & Roberto, 1989).

Het leren-voelen-doen proces gaat er van uit dat door kennis en attitudevorming gedrag wordt geleerd. Een transportondernemer wordt bijvoorbeeld uitgelegd hoeveel hij kan besparen wanneer zijn chauffeurs zich aan snelheidslimieten houden. Vervolgens wordt hem uiteengezet dat een snelheidsbegrenzer een goed middel is om dit te realiseren. Een aantal ondernemers is daarmee wellicht te overtuigen. Anderen zien tal van bezwaren, ze vinden de investering hoog of hun chauffeurs willen hun vrijheid niet kwijt. Ze wachten af en verdiepen zich niet echt in de snelheidsbegrenzers die op de markt zijn. Maar een deel is wel benieuwd naar de ervaringen van de collega's die ze wel hebben aangeschaft. Wanneer ze positieve berichten krijgen, besluiten sommigen ook tot aanschaf, wellicht eerst op één auto. Ze willen uitproberen hoe er op gereageerd wordt door de chauffeurs en wanneer dat niet erg tegenzit, gaan ze er voor het eerst eens goed voor zitten om de besparingen te berekenen. Van de ervaringen wordt geleerd en wellicht wikken ze verschillende typen af en nemen een besluit voor de aanschaf van meer. Dat is eerst doen, dan een houding bepalen en indien die positief is, leren van voor- en nadelen. Nog een andere mogelijkheid is om het gebruik te stimuleren met een premie of verlaging van verzekering o.i.d. Ondernemers die op dat aanbod ingaan, willen snel leren of de baten inderdaad opwegen tegen de kosten. Daarop stellen ze hun houding vast, eerst doen, dan leren, dan voelen.

De moraal van dit theoretische voorbeeld: We hoeven de transportondernemers niet allemaal op dezelfde wijze behandelen om toch op hetzelfde doel uit te komen. Er zijn verschillende stappen in het proces dat tot het doel leidt. Op al die stappen kan van buitenaf invloed worden uitgeoefend. Er is hier getracht eigen motivatie te kweken. Het kan natuurlijk ook anders, door de begrenzer wettelijk te verplichten. Dat gebeurt in Nederland en het lijkt er op dat de bezwaren na tal van jaren zijn weggeëbd. Het kost tijd om voldoende draagvlak te krijgen, wetgeving roept verzet op en voor toezicht moet capaciteit worden vrijgemaakt. Maar op vrijwillige basis kost het ook tijd en hiervoor moeten de voordelen groot genoeg zijn, anders vindt het systeem te weinig invoering. Het zal per onderwerp afhangen wat het meest effectief is. Wetgeving is één van de mogelijke wegen.

Strategie voor educatie

Op grond van analyses van de doelgroep, van de invloedsomgeving, van doelgroepsegmentatie en van strategieën om doelen te bereiken, zijn de contouren van een beleid voor permanente educatie te schetsen.

Bij het in het begin geschetste traject voor permanente educatie is onderscheid gemaakt tussen:

- het leren van nieuwe taken;
- het verdiepen van ervaringen;

- het aanpassen aan veranderingen;
- correctie van gedrag.

Voor het leren van nieuwe taken is praktische en theoretische instructie vereist. Belangrijke doelen zijn om gedragspatronen te leren en om afwegingen te leren maken. Soms kan volstaan worden met het één of het ander, dikwijls is het beter om beide op elkaar af te stemmen.

Aan de hand van ervaringen of omdat er anderszins voldoende betrokkenheid is, kan kennis worden verdiept, zodat een nog kritischer afweging van alternatieven wordt gemaakt en gedrag beter gespecificeerd kan worden naar omstandigheden.

Er is niet altijd een weloverwogen rationeel leerproces nodig om gedrag te leren, veel gedrag wordt snel uit voorbeelden opgepikt. Ook daarvan kan geprofiteerd worden.

Voortdurend spiegelen mensen zich aan wat anderen doen of willen voorschrijven. Deels om niet uit de toon te vallen maar soms ook om zich juist wel te onderscheiden.

Door veranderende leefomstandigheden of door rijping en ontwikkeling gaan mensen zich weer aan anderen spiegelen of een andere leefstijl ontwikkelen. Daaruit kan een nieuwe informatiebehoefte ontstaan.

Gedragsverandering is moeilijker dan gedrag te vormen wanneer men voor het eerst met een nieuwe taak wordt geconfronteerd. Patronen moeten doorbroken worden. Verandering van de omgeving, bijvoorbeeld door een rotonde in plaats van een kruispunt, door straffen of een beloning of stimuleringspremie, kan katalyserend werken. Toevoeging van educatie helpt vaak om het proces verder te sturen en duurzaam te maken.

Funkties van instrumenten

Op een globale wijze kan aan de hand van dit traject de functie van verschillende instrumenten worden aangeduid. Bij het onderwijs moet de kanttekening worden gemaakt dat ze uiteraard alleen bruikbaar is voor mensen die onderwijs volgen. Voor kennisverdieping is ze echter het meest geschikt. In de opleiding ligt de nadruk op praktische instructie. In de autorijopleiding gaat het met de theoretische instructie in grote mate net zoals met de hele opleiding. Men doet alleen wat nodig is om door het examen te komen. Wellicht kunnen we ook op dit punt eens beter nagaan wat de latente behoefte aan kennis en inzicht is en hoe die omgezet kan worden in een vraag naar theorie-lessen.

In een cursus is er meestal sprake van een goede integratie van theorie en praktijk.

Bij het leren van gedragingen, bij het verdiepen van ervaringen, bij de versterking van normen en bij gedragsaanpassingen als gevolg van veranderende omstandigheden speelt de sociale omgeving een grote rol.

De fysieke omgeving en voorzieningen zijn in staat om gedrag uit te lokken (daar is dan vaak geen uitleg meer bij nodig) en om een gedragsverandering los te maken. Dat geldt ook voor de politie, die er tevens is om in preventieve zin normen te versterken.

Beloningsmaatregelen blijken evengoed in staat om een

gedragsverandering los te maken, maar dan in de zin van nieuw gedrag stimuleren.

Voorlichting wordt hoofdzakelijk gebruikt om betrokkenheid te creëren, probleembewustzijn te vergroten, te laten zien wat gewenst gedrag is. Wanneer het echter inspeelt op vragen en problemen, is het zeer wel in staat ook bij te dragen aan kennisverdieping.

Korte en lange termijn

Onvermijdelijk is een lange termijn beleid nodig om doelen te bereiken en duurzame effecten te behalen. Wanneer er een strategie is voor zowel kennis, beleving, vaardigheden en gedrag, is de kans op duurzame effecten groter. Met name voor maatschappelijke processen is vaak veel tijd nodig. Achteraf zou je de strategie voor rijden onder invloed in de afgelopen jaren zo kunnen voorstellen, dat eerst ingespeeld is opvattingen onder jongeren omdat die het meest kritisch waren. (De keus voor jongeren werd echter gemaakt omdat ze probleemgroep waren). Bij hen kon versterkt politietoezicht en voorlichting over de mogelijke ernstige consequenties eerder aanslaan. Door het maken van afspraken over wie er rijdt en niet alcohol drinkt, te profileren en met drank- en vervoersalternatieven te komen, bleven er weinig argumenten over om toch nog onder invloed te rijden. Generaties die al lang rijden en drinken combineren, zijn niet zo gemakkelijk van hun gedragspatronen af te brengen. De verbazing over de jeugd, die zich normaal gesproken toch in negatieve zin onderscheidt, zette hen aan het denken, het toezicht zette ook hen onder druk, nieuwe schenkgewoontes (bijvoorbeeld op recepties moet je speciaal naar een alcoholhoudende drank vragen) en campagnes in restaurants (waar deze doelgroep beter te bereiken is) scheppen ook voor hen de nodige faciliteiten en het sociale klimaat om hun gedragspatronen bij te stellen. Het is niet helemaal zo geregisseerd, maar dit soort strategieën hebben we wel nodig voor de aanpak van rijden onder invloed, snelheid en andere problemen. De wijziging van de limiet op autosnelwegen, die weinig effect heeft gehad op het snelheidsgedrag, heeft volgens inschattingen wel geleid tot een negatievere attitude tegenover grove overschrijdingen. Zo iets kan een stapje zijn in een totale strategie. We werken echter weinig met strategieën voor gedragsbeïnvloeding. We bedenken steeds creatief een nieuwe maatregel en bekijken de waarde ervan op zichzelf staand. Daarna verzinnen we weer iets nieuws. Dat helpt ook wel, maar het gevaar dat we in korte termijn effecten blijven steken is erg groot, evenals het gevaar van inconsistentie in beleid.

Zoals gezegd zijn er verschillende wegen mogelijk om het uiteindelijke doel te bereiken. Het korte termijn beleid kan er op gericht zijn om iets op gang te brengen. Zo zijn er her en der in het land cursussen ontwikkeld voor oudere fietsers, voor allochtone fietsers etc. Uiteraard gebeurt dat met de nodige zorgvuldigheid, soms primair om de onafhankelijkheid van allochtone vrouwen te bevorderen, soms uit recreatief oogpunt, wie weet soms als bezigheidstherapie. Wellicht zijn

er vraagtekens te plaatsen bij de kwaliteit van de programma's. Dat moet wel onze zorg zijn, maar niet zodanig dat eerst gewacht moet worden op prima uitgedachte cursussen terwijl een aantal mensen een tijdlang staat te trappelen om te beginnen. Kwaliteitsverbetering is een belangrijke vervolgstap die de initiatiefnemers beloont voor hun inzet. Na een startperiode hebben zij dit soort steun nodig. Mijn indruk is dat de regionale organen voor de verkeersveiligheid er uitstekend in slagen om processen op gang te brengen, maar dat wij met zijn allen er nog veel te weinig in zijn geslaagd strategieën op te zetten om cursussen en andere initiatieven te versterken, uit te bouwen en aan andere maatregelen te koppelen. De vermoeidheidsverschijnselen met voorlichtingscampagnes en de campagne-kalender zijn een teken aan de wand dat we kwalitatief nieuwe stappen moeten zetten.

Wat we nu volgens mij moeten proberen is om niet voor ieder instrument een strategie onafhankelijk van de andere instrumenten te ontwikkelen. Het onderwijs bijvoorbeeld heeft duidelijk bepaalde sterke punten die optimaal benut moeten worden. Er vindt in bijvoorbeeld Amsterdam en Limburg samenwerking plaats met de politie, wat leidt tot een goede taakverdeling en versterking van elkaars activiteiten. Op basisscholen vindt incidenteel samenwerking plaats met ouders die in feite de praktische instructie aan kinderen moeten geven.

Voorlichting wordt sinds tien jaar gebruikt ter ondersteuning en versterking van politietoezicht. Ze kan echter een ondersteunende en aanvullende, soms zelfs vervangende functie vervullen voor andere instrumenten, mits ze aansluit op de beleving en behoeften van de doelgroep.

Terecht wordt geëist dat wegen en voertuigen in belangrijke mate gedragsbepalend zijn. Wegen die uitnodigen tot hard rijden, technisch slechte fietsverlichting, onnodig moeten wachten voor verkeerslichten en de noodzaak als fietser op zo'n knopje te moeten drukken, daar kan educatie moeilijk tegenop. Het voorbeeld van de politie Amsterdam om te controleren op roodlichtdiscipline van fietsers maar tegelijkertijd ook de automobilisten aan te pakken, verkeersregelingen beter op fietsers af te stemmen en hinderlijk geparkeerd staande auto's bij voorrang weg te slepen, laat zien dat het anders kan.

Duurzaam gedrag en duurzame processen

Er zijn de laatste jaren op het gebied van educatie talrijke nieuwe initiatieven ontplooid. Nieuwe onderwijsmaterialen en voorlichtingscampagnes zijn geproduceerd, cursussen zijn opgezet, er zijn beloningscampagnes gevoerd, het aanbod aan faciliteiten en voorzieningen is toegenomen etc. Hiermee is een deel van het traject voor permanente educatie in te vullen. Tegenover deze resultaten van de 'vrije markt' is er de noodzaak van een beleidsstrategie, waar geen leemtes in voorkomen en waarbij verschillende instrumenten elkaar functionaal aanvullen en versterken. Deze strategie zullen we de komende jaren moeten ontwikkelen, zodat de resultaten van

de afgelopen beter tot hun recht komen en leemtes worden gevuld. Om in termen van 'Duurzaam' te blijven: we hebben educatieve strategieën nodig om aan de verschillende gedragsvoorwaarden te kunnen beantwoorden. Dat moet gedrag duurzaam maken. We hebben daarnaast strategieën nodig om de educatieve instrumenten aan elkaar te verbinden. Doel hiervan moet zijn om samen met de intermediairen een duurzaam educatief proces op te zetten.

Evaluatie

Het pragmatische deel van mijn voordracht wil ik afsluiten met het onderwerp evaluatie. Een natuurlijk sluitstuk, maar helaas maar al te vaak ook een sluitpost in de begroting. Evaluatie is niet alleen van belang om effecten vast te stellen. Evaluatie grijpt in op monitoring en dient om greep te krijgen op het proces dat we willen bewerkstelligen. Gegeven de noodzaak van een lange termijn beleid om de vele ingrediënten voor een proces dat leidt tot duurzaam gedrag uitgevoerd te krijgen en gegeven de noodzaak om in te spelen op ervaringen, beleving, belangen van de doelgroep, is evaluatie nodig om het beleid te onderbouwen en vervolgstappen in de strategie te kunnen specificeren. Bovendien kunnen positieve resultaten gemeld worden, hetgeen op zich al een versterking van acceptatie en sociale normen kan opleveren.

4. CONCLUSIES

1. Met het ontwerp voor een Duurzaam Veilig Verkeerssysteem zijn we nadrukkelijk opnieuw op zoek naar een goede afstemming tussen systeem en gebruiker. De liefde moet van twee kanten komen, zowel wat betreft infrastructuur versus mens/voertuig als beleid versus weggebruiker. Een nieuw verkeerssysteem moet inspelen op behoeften en voorkeuren van weggebruikers.

2. De samenleving is niet zo maakbaar als wel eens gedacht is, de weggebruiker is net zo moeilijk te kneden. We moeten proberen situaties te scheppen die zoveel mogelijk door zowel de samenleving als het individu als ook door intermediaire organisaties als winst kunnen worden opgevat. Het is teveel gevraagd om alleen offers te brengen ten behoeve van de gemeenschap. Wanneer we een aantrekkelijk produkt bieden, is het logisch om de gebruiker een prijs te vragen.

3. Doelgroepenanalyses mogen niet beperkt blijven tot probleemgroepen zoals afgeleid uit de ongevallenstatistiek en probleemanalyses. Verdergaande segmentatie is nodig voordat een beïnvloedingsstrategie kan worden opgesteld. De betrokkenheid van de sociale omgeving en intermediairen speelt hierbij een belangrijke rol.

4. Gedragsbeïnvloeding kan op verschillende aangrijpingspunten starten. In het algemeen zal een duurzaam effect alleen bereikt kunnen worden wanneer zowel kennis als vaardigheden en motivatie zijn verdisconteerd in de strategie.

5. Wanneer een eerste aangrijpingspunt voor een activiteit wordt gebruikt om een proces op gang te brengen en de strategie er op wordt gericht om dit proces te versterken en uit te bouwen, zullen we minder afhankelijk worden van ad hoc activiteiten. Voor de overgang van een incidenteel naar een structureel beleidsproces is een strategie nodig voor zowel de weggebruiker als de intermediairen die ingeschakeld kunnen worden.

6. Verschillende instrumenten hebben verschillende sterke en zwakke punten. Strategieën voor gebruik moeten niet onafhankelijk van elkaar worden opgezet. Vaak zijn er goede mogelijkheden voor onderlinge versterking.

7. De uitdaging is om strategieën voor gedragsbeïnvloeding te ontwikkelen,

- waarin lange en korte termijn doelen worden onderscheiden,
- die aansluiten op wat met eerdere activiteiten is opgebouwd,
- die inspelen op behoeften, beleving en belangen van weggebruikers en intermediairen,
- die de touwtjes waar allerlei goede en interessante initiatieven aanhangen, aan elkaar vastknopen.

Literatuur

Barjonet P. et al. (1993); SARTRE: Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Report on Principal Aspects. (Draft). INRETS, Arceuil, France.

Briese, V. (1992); Campaigning for Bicycle Helmets in Germany. In: The Bicycle: Global Perspectives. Conférence Véle Mondiale. Pro Bike. Velo City. A Velo Quebec Publication, Montreal, 1992.

Gemeente Enschede (1992); Groen, groener, groenst. Afdeling Informatie en ONderzoek, Dienst Secretarie, Enschede.

Koornstra, M.J. et al. (1992): Naar een duurzaam veilig wegverkeer. SWOV, 1992.

Kotler P. en Roberto E.L., (1989); Social marketing; Strategies for changing public behavior. New York, 1989.

Lindeijer, J.E. (1992); Neem de fiets! waarom zou ik?; Kleinschalig kwalitatief onderzoek naar de invloed van sociale barrières, vaardigheden, wensen en behoeften op de beleving van veiligheid en mobiliteit onder jongeren tussen de 15 en 18 jaar. SWOV, R-92-51, Leidschendam.

Lindeijer, J.L. (1993); Jeugd, alcohol, drugs en verkeersveiligheid. SWOV, R-93-31, Leidschendam.

MeerjarenPlan Verkeersveiligheid (1991); Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1991.

OECD (1993); Marketing of Road Safety; Report prepared by an OECD Scientific Expert Group; OECD, Paris.

Over & Weer (1993); oktober 1993. Orgaan van het ROVG, Arnhem.

Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (1993); Gelders Meerjarenplan Verkeersveiligheid; naar een duurzaam veilig Gelderland. Arnhem, 1993.

Twisk, D.A.M. (1993); Is er educatie in Utopia? Lezing voor het symposium over een Duurzaam Veilig Verkeerssysteem, oktober 1993, ROV Zeeland.

Vlek, Ch. (1991); Hoofd of munt: Over betekenis en toekomst van de psychologische besliskunde. In: Nederlands Tijdschrift voor de Psychologie, 46 (1991), 151-166.

VTI (1993); Proceedings Conference on Road Safety on Two Continents, The Hague, september 1993. Draft, VTI, Linköping, Sweden.

Wittink, R.D. (1992a); Enquete onder rijbewijshouders. De Nederlandse bijdrage voor een internationale vergelijkende studie. SWOV, R-92-7, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1992b); Evaluatie van het nieuwe RVV door weggebruikers. SWOV, R-92-42, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1993); Motieven voor jonge autobestuurders om de autogordels niet (altijd) te gebruiken. SWOV, R-93-22, Leidschendam.

Zunderdorp, R. (1993); Verkeers- en milieu-educatie in de basisvorming. Lezing op symposium Duurzaam Veilig in het voortgezet onderwijs, 30 nov. 1993, ROV Limburg.