

SOCIAAL-CULTURELE GEDRAGSDETERMINANTEN EN VERKEER(SEDUCATIE)

Verkennde studie naar de belangrijkste groepen die invloed hebben op de ontwikkeling van het sociale perspectief van de (fietsende) verkeersdeelnemer ten behoeve van het ontwikkelen van verkeerseducatieve doelen.

R-92-48

Drs. J.E. Lindeijer

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



## INHOUD

### Voorwoord

1. Inleiding
  - 1.1. Algemeen
  - 1.2. Filosofisch uitgangspunt
  
2. Sociale werkelijkheid van het verkeersbeleid
  
3. Sociale werkelijkheid van de (fietsende) verkeersdeelnemer
  - 3.1. Ouders
  - 3.2. Politie
  - 3.3. School
  - 3.4. Verkeersomgeving: de fietser en de wegbeheerder
  
4. Sociale klassen, cultuurpatronen en verkeer(sveiligheid)
  
5. Sociale componenten van de verkeerseducatie
  
6. Ontwikkeling van het sociaal perspectief
  - 6.1. Algemeen
  - 6.2. Onderscheiden van de ander als individu
  - 6.3. Onderscheiden van sociale relaties tussen mensen
  - 6.4. Onderscheiden van sociale relaties tussen groepen
  - 6.5. Het sociaal perspectief van de ander
  - 6.6. Sociaal-culturele volwassenheid
  
7. Conclusie

### Literatuur

## VOORWOORD

De SWOV voert onderzoek uit ten behoeve van het Masterplan Fiets van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Onderdeel daarvan is om vast te stellen welke bijdrage educatie kan leveren aan de veiligheid van het fietsen en aan een groter gebruik van de fiets ten koste van vervoerwijzen die het milieu vervuilen.

In de eerste fase van dit onderzoek wordt vastgesteld wat de beleidsdoelen zijn in het Masterplan Fiets en welke globale educatieve doelen hiervan zijn af te leiden.

In de tweede en derde fase van het onderzoek worden voorwaarden voor veilig fietsgedrag geformuleerd, gespecificeerd naar verschillende doelgroepen. In de vierde fase worden voorwaarden ten behoeve van de veiligheid van het fietsen geformuleerd voor groepen weggebruikers die met een ander vervoermiddel dan een fiets aan het verkeer deelnemen.

In de vijfde fase wordt nagegaan hoe met educatie de gestelde educatieve doelen bereikt kunnen worden.

Het onderzoek vindt plaats in opdracht van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat en wordt begeleid door drs. J.A.H. van Uden van deze dienst en drs. R. Smaak van de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat.

Deze verkennende studie naar de belangrijkste groepen die invloed hebben op de ontwikkeling van het sociaal perspectief van de (fietsende) verkeersdeelnemer vormt onderdeel van de eerste en tweede fase van het onderzoek. Dit rapport dat daarom een verantwoording geeft is samengesteld door mevr. drs. J.E. Lindeijer.

## 1. INLEIDING

### 1.1. Algemeen

In de periode na de Tweede Wereldoorlog treedt langzaam een verschuiving op in de sociale relaties tussen mensen onderling en in de verhouding tussen overheid en burger. Veel sociologen interpreteren deze verschuivingen in termen van een sociaal en maatschappelijk dilemma. De overheid moet zich zo min mogelijk bemoeien met het gedrag van individuele burgers, maar tegelijkertijd wordt de overheid verantwoordelijk gesteld voor een toenemend aantal zaken op het gebied van het economisch, sociaal en medisch welzijn van de burgers. Hoe meer de overheid de zorg voor het dagelijks welzijn en welbevinden overneemt van het individu des te meer zou er sprake zijn van een afnemende individuele verantwoordelijkheid voor eigen en andermans welzijn (Schuyt, 1986). In het eindrapport "Deregulering van overheidsregelingen" van de Commissie Geelhoed (1984) wordt gesproken van calculerend gedrag: burgers passen hun leefvorm aan de regelingen en voorzieningen van overheidswege aan. In het rapport wordt gewezen op het veranderde sociaal-culturele klimaat als gevolg van het proces van modernisering. De toenemende overheidsbemoeienissen ter bevordering van gelijkheid roept maatschappelijke effecten op die de realisering ervan kunnen frustreren. Deze ontwikkelingen worden in verband gebracht met burgerlijke ongehoorzaamheid, misbruik en oneigenlijk gebruik, kleine criminaliteit en vandalisme. Het mensbeeld dat hieruit spreekt is dat van een samenleving waarin individuen zich machteloos voelen en machteloos staan tegenover de consequenties van een eenmaal op gang gebrachte maatschappelijke verandering. Op individueel niveau moet de mens er maar het beste van maken. Maar maatschappelijke veranderingen zijn juist het resultaat van acties die mensen eerst op individueel niveau en vervolgens in groepsverband (met 'geestverwanten') op gang hebben gebracht. Op microniveau vindt heroverweging plaats van het nastreven van bestaande culturele waarden en de resultaten ervan worden 'getoetst' aan denkbeelden van anderen. Sociologen die vanuit dit mensbeeld (het individu als actieve actor van sociale en maatschappelijke veranderingen) de ontwikkelingen interpreteren wijzen op het ontstaan van sociale bewegingen, zoals talrijke milieubewegingen en belangengroepen in de jaren tachtig. Zij komen tot de conclusie dat er eerder sprake is van nieuwe sociale relaties (tussen overheid en burgers en burgers onderling) vanuit het besef dat de overheid niet alléén verantwoordelijk gesteld kan worden voor onbedoelde effecten.

## 1.2. Filosofisch uitgangspunt

De filosofie achter de opzet van dit rapport is de overtuiging dat het de evolutie van sociale structuren is die, onder invloed van economische en culturele trends, leidt tot (algemeen geaccepteerde) veranderende gedragingen binnen het verkeers- en vervoersysteem. Onder sociale structuren wordt hier verstaan een min of meer duurzaam patroon van intermenselijke relaties op grond van min of meer algemeen geaccepteerde waarden en normen (De Haes et al., 1976).

Mede onder invloed van de economische groei, vanaf omstreeks het begin van de jaren zestig, worden niet alleen de algemene financiële middelen verruimt, maar treden ook veranderingen op in sociaal-cultureel opzicht (houding tegenover het arbeidsethos, huwelijk en plaats van het gezin e.d.). Binnen het verkeers- en vervoersysteem zijn ook dergelijke processen waar te nemen. Een aantal hiervan wordt hieronder kort beschreven.

- Het individualiseringsproces heeft tot gevolg dat intermenselijke relaties 'vluchtig' worden, waardoor de invloed van sociale controle tussen mensen onderling afneemt. Het nastreven van het beginsel van gelijke kansen (op macro- en mesoniveau) versterkt het bewustzijn van bestaande ongelijkheden (op microniveau); scheidt daarmee ontevredenheid met de eigen plaats en positie (relatieve deprivatie). Een toenemend vandalisme en een afnemend respect voor eigendommen van anderen zou één van de consequenties hiervan zijn (Verhey & Van Westerloo, 1984). In het verkeer is het vooral de fiets die onder deze ontwikkeling te leiden heeft (Lindeijer, 1988).

- Ruimere financiële middelen openen mogelijkheden voor grotere groepen mensen om met vakantie te gaan. Vakantiegebieden in eigen land maken al snel plaats voor buitenlandse vakanties. Men maakt kennis met andere verkeersculturen en -mentaliteit en neemt de nieuw verworven kennis en 'stijl' mee terug naar de eigen samenleving.

- Er komt een trek uit de grote steden naar woongebieden op het 'platte land' op gang, wat een extra stimulans geeft aan het explosief groeiend (snel)verkeer. In de jaren tachtig lijkt deze trend af te nemen en lijkt er zich nu eerder een trend in omgekeerde richting te ontwikkelen.

- Grote steden worden in toenemende mate bevolkt door etnische minderheden. Vanuit hun culturele achtergrond nemen ze deel aan het verkeer en hebben deel aan (beïnvloeden) de heersende verkeersmentaliteit.

- Het streven naar bezitsvorming verheft de auto tot statussymbool. Daarom wordt de auto ook het symbool van vrijheid en onafhankelijkheid (Verhey & Van Westerloo, 1984).

- Feminisering en het streven naar emancipatie in de samenleving doet bijvoorbeeld de behoefte toenemen aan meer dan één auto binnen het gezin.
- De bromfiets verwerft zich een plaats in het woon-werkverkeer, totdat de auto ook voor grotere groepen financieel bereikbaar wordt. Het gevolg daarvan is dat de bromfiets in de loop van de tijd vooral het vervoermiddel wordt van een (vrij kleine) groep adolescenten (jonge weggebruikers). Er ontstaat een bromfietsgedrag dat stigmatisering van de bromfietser tot gevolg kan hebben (Lindeijer, 1989).
- Ook de fiets ondergaat veranderingen. Zo komen er typen in de handel die onderling grote snelheidsverschillen mogelijk maken. Hierdoor ontstaat er binnen de categorie fietsers in het verkeer een heterogeniteit op grond van snelheidsverschillen. De voor deze categorie beschikbare ruimte kan een toenemende intolerantie veroorzaken ten opzichte van elkaar, waardoor zich gevoelens van sociale verkeersonveiligheid kunnen ontwikkelen (Lindeijer, 1990).
- En tenslotte promoot de samenleving waarden die uitnodigen tot risicovol gedrag (gevisualiseerd in sport en spel).

Deze ontwikkelingen doen Barjonet (1990) concluderen: 'the general level of safety or risk is not at first linked to individual actions but depends in the general attitude of the society face to human life, public health, self protection.

## 2. SOCIALE WERKELIJKHEID VAN HET VERKEERSBELEID

Ook het verkeers- en vervoerbeleid ontkomt niet aan de invloed van de al eerder beschreven ontwikkelingen in onze samenleving. Was het beleid gericht op het scheppen van (infrastructurele) mogelijkheden om gelijke tred te kunnen houden met een toenemende behoefte aan mobiliteit, nu wordt datzelfde beleid geconfronteerd met een ongeremde ontwikkeling van het verkeers- en vervoersysteem.

Toenemende criminaliteit verzwaart de taak van de politie, wat leidt tot prioriteitstelling in haar taakuitvoering. Voor het handhavingsbeleid in het verkeer worden technische hulpmiddelen ingezet en maakt de politie bij de uitoefening van het verkeerstoezicht in toenemende mate gebruik van gemotoriseerd vervoer.

Met name het verkeersgedrag van het langzaam verkeer valt daardoor buiten deze controle mogelijkheden. Gevoelens van anonimiteit worden versterkt door ervaringen dat de verkeerspolitie haar aandacht vooral op het snelverkeer richt (everyday cognition). Het ontstaan van een zekere vorm van subcultureel gedrag (vooral bij jongeren) is daarvan het gevolg. De (jonge) tweewielerberijder geeft richtingverandering niet meer aan, rijdt (naar eigen goeddunken) links of rechts op de weg en op trottoirs, bepaalt zelf of en wanneer verlichting wordt gevoerd, in groepsverband wordt doorgang aan andere verkeersdeelnemers bemoeilijkt, etc. Deze gedragsveranderingen beïnvloeden op hun beurt andere leeftijdsgroepen onder de tweewielerberijders en wekt agressie op bij verkeersdeelnemers met andere voermiddelen (Lindeijer, 1988).

Voor het verkeersbeleid dat een andere koers wil inslaan is het belangrijk om op een zinvolle manier instrumenten in te zetten om de hier beschreven ontwikkelingen in een andere richting te sturen: positief sociaal verkeersgedrag te stimuleren. Gedragsveranderingen en een kritisch vervoerskeuzegedrag staan daarbij centraal.

Verkeerseducatie en voorlichting zijn zulke instrumenten. Tot nu toe zijn deze instrumenten vooral gericht geweest op het overdragen van (bestaande) verkeersnormen (vastgelegd in wetsregels of regulerende normen) en waarden (verkeerscultuur) aan (beginnende) verkeersdeelnemers. Kennis over verkeersregels werden en worden via scholen aan kinderen doorgegeven met als belangrijkste doelstelling: veilig verkeersgedrag. Maar onveiligheid in het verkeer kan niet meer als één op zichzelf staand effect worden



gezien. Er zijn meer negatieve ontwikkelingen die het effect zijn van een groeiend verkeersaanbod, zoals bijvoorbeeld aantasting van de leefbaarheid, behoefte aan (sociaal) veilige verplaatsingsmogelijkheden en beschikbare ruimten. Een bewuster vervoerskeuzegedrag en een veilig verkeersgedrag moeten daarom gezamenlijk worden opgenomen in de overdracht van kennis op het gebied van het verkeers- en vervoersysteem; vanuit een breder kader dan tot nu toe het geval is.

Om dit te bereiken is het niet voldoende om de huidige kennisoverdracht via de geëigende kanalen (scholen) kritisch te bezien. Een breder kader houdt ook in dat groepen worden getraceerd die mee van invloed zijn op de beeld- en oordeelvorming van het individu om zodoende een veranderd sociaal besef te bereiken op lange termijn. In concreto betekent dat: inzicht krijgen op welke manier sturing kan worden gegeven aan de sociale werkelijkheid van de (fietsende) verkeersdeelnemer.

Met andere woorden, mensen die verantwoordelijk zijn voor het opzetten en uitvoeren van het verkeersveiligheidsbeleid zijn zich bewust dat de verkeerseducatie maatschappelijk breed moet worden aangepakt. Alleen dan kan verwacht worden dat op de langere termijn gewenste gedragsveranderingen zijn te verwachten. Het verkeerseducatieplan is daar een voorbeeld van. Om de daarin gestelde educatieve doelen te kunnen bereiken is, naast een kritische kijk op de plaats die de verkeerseducatie nu inneemt, behoefte aan inzicht:

- over hoe het vervoerskeuzegedrag onderdeel kan worden van educatieve doelen om de ontwikkeling van het snelverkeer af te remmen (het liefst door het stimuleren van een verantwoord vervoerskeuzegedrag);
- op welke manier sturing kan worden gegeven aan veranderingen in de (bestaande) verkeerscultuur;
- welke doelgroepen in welke fase van het opvoedingsproces invloed kunnen uitoefenen op de gewenste verkeersmentaliteit.

### 3. SOCIALE WERKELIJKHEID VAN DE (FIETSENDE) VERKEERSDEELNEMER

#### 3.1. Ouders

De kleinste groep binnen de samenleving is het gezin. Daarbinnen vindt de eerste cultuuroverdracht plaats, gekleurd door het beeld dat ouders hebben van de samenleving waarin ze leven. Dit geldt ook voor de wijze waarop ouders tegen het verkeer aankijken en bereid zijn en gelegenheid hebben hun kinderen daarin te begeleiden en/of een voorbeeldfunctie te verrichten.

Eerst onder leiding van ouders en door het gedrag van anderen na te doen (copieergedrag) leert het kind de geldende regels in de samenleving eigen te maken; het socialiseringsproces. Daarmee zijn ouders een (eerste) belangrijke invloedsgroep.

Ouders hebben een (volwassen) selectief beeld van de sociale werkelijkheid. Het daarop gebaseerde gedrag en oordeelsvorming heeft consequenties voor hun omgeving en omgekeerd bevestigt de omgeving hun kijk op de samenleving. Dit sociaal perspectief van de ouders bepaalt ook de mate waarin zij wetsregels hebben geaccepteerd (geïnternaliseerd) en waarmee eigen gedrag wordt gerechtvaardigd. Zo bepaalt het ook de manier waarop ze naar het verkeer kijken, beleven en handelen. Men kan zich voorstellen dat een sociaal perspectief op volwassen leeftijd in zekere zin 'resistent' genoemd kan worden tegen veranderingen in die beeldvorming en dus niet gemakkelijk open staat voor veranderingen.

Er zijn echter aanwijzingen dat als men een gezin sticht het moeten begeleiden van de kleintjes in het verkeer een nieuwe fase inluidt in de eigen kijk op het verkeer; in beeld- en oordeelsvorming over eigen en andermans verkeersgedrag. Ook het nut en rechtvaardigingen van bestaande verkeersregels worden vaak in een nieuw perspectief geplaatst. Men wordt zich bewust van de gevaren die het deelnemen in het verkeer met zich meebrengt (kan brengen); een bedreiging vormt (kan vormen) voor het opgroeiende kind en dus indirect voor henzelf (Lindeijer, 1988).

Hier ligt een belangrijk aanknopingspunt om leerdoelstellingen te ontwikkelen, rekening houdend met verschillen in sociale en culturele achtergronden. Hierbij kunnen de volgende factoren in meer of mindere mate een rol van betekenis spelen:

- Bekendheid met het mechanisme van wederzijdse beïnvloeding.

- Bekendheid met (verkeers)veiligheid, leefbaarheid en mobiliteit in het heden en voor de toekomst. Bijvoorbeeld, de houding tegenover deviant verkeersgedrag in vergelijking met crimineel gedrag.
- Het (morele) oordeel van anderen (groep of groep(en) waartoe men behoort of wil behoren).
- Stigmatisering bij keuze van vervoermiddelen.
- Anonimiteit en normvervaging in relatie tot verkeersgedrag.
- Sociale-controlemogelijkheden als communicatiemiddel tussen verkeersdeelnemers onderling, gericht op het verbeteren van het verkeersgedrag.
- Invloed van het individualiseringsproces op keuze van vervoer en verkeersgedrag.
- Het parallelrecht: als men werkt heeft men een auto, heeft men het recht zich voortaan gemotoriseerd te verplaatsen.
- Het streven naar onafhankelijkheid (bij de opgroeiende jeugd). De auto is daar het symbool bij uitstek voor.
- De mate waarin het eigen belang wordt gediend.
- Sociale of (sociaal-economische) status.
- Culturele achtergronden.
- Religieuze beleving of opvattingen.

### 3.2. Politie

Uit interviews met politie-agenten die belast zijn met verkeerstoezicht komt een beeld naar voren dat de agent heeft van het gedrag van fietsers in het verkeer. Dit beeld illustreert hoe en waar verkeerseducatieve doelen op kunnen worden gericht om deze doelgroep meer bewust te maken welke consequenties hun houding kan hebben op de ontwikkeling van het verkeersgedrag van fietsers. De politie-agent treedt corrigerend op vanuit een persoonlijke over 'onveilig' verkeersgedrag (Gundy, 1983). Met betrekking tot het fietsgedrag lijken hierin vooral de volgende drie elementen van belang:

- Overtreding van de regels door grote groepen fietsers bemoeilijkt efficiënt optreden bij aanhouding.
- Controle op de juistheid van ontvangen persoonsgegevens is niet mogelijk. Dat werkt frustrerend op de wil tot het overgaan tot de aanhouding.
- Taakbelasting werkt prioriteitstelling in de hand. Aanhouding van fietsers wordt afgewogen aan de mate waarin de geconstateerde overtreding de veiligheid van anderen in gevaar brengt of de ernst van de afloop voor

anderen nadelig beïnvloedt. Overtredingen waarvoor wel wordt ingegrepen zijn die waarvan wordt aangenomen dat een mogelijk ongeval voor de fietser zelf tot letsel kan leiden.

De vele overtredingen door fietsers leiden zodoende maar zelden tot aanhoudingen door de politie, met als gevolg dat fietsers zich een 'vergeten' groep voelen (Lindeijer, 1988).

### 3.3. School

Verkeerseducatie blijkt vaak een 'stelpost' te zijn onder alle vakken die basisscholen aan de leerlingen hebben aan te bieden. Eén van de redenen kan zijn dat het beschikbare aantal lessen weinig ruimte biedt voor algemene vakken, zoals verkeerseducatie. Een andere reden kan zijn dat de leerkrachten zelf weinig inzicht hebben in de problemen die kinderen in de verschillende leeftijdfasen nog hebben om zich in allerlei verkeerssituaties te kunnen redden. Men 'herkent' vanuit de eigen visie op het verkeer niet de verschillende problemen van het kind-zijn-in-het-verkeer. Juist via scholen kan, naast het opdoen van kennis en vaardigheden in het verkeer, getracht worden ook een kritische houding te ontwikkelen met betrekking tot het vervoerskeuzegedrag. In groepsverband kan doel en nut (voor- en nadelen) worden besproken in relatie tot mobiliteitsbehoeften, rekening houdend met diverse leeftijdsgroepen, en de milieuproblematiek.

### 3.4. Verkeersomgeving: de fietser en de wegbeheerder

In hetgeen volgt zal een aantal probleemsituaties voor fietsers worden beschreven. De bedoeling hiervan is, bij het traceren van doelgroepen, aandacht te vragen voor de indirecte wijze waarop het beleid van wegbeheerders het fietsgedrag (en de keuze voor de fiets) beïnvloedt. Anders gezegd, verkeerseducatieve doelen kunnen ook worden gericht op het bewust maken van wegbeheerders over de indirecte gevolgen van het uitvoeringsbeleid voor de fietser in het verkeer.

#### Verkeerslichteninstallaties

- Op kruispunten met drukknopbeveiligde verkeerslichten voor fietsers komt het vaak voor dat de werking ervan is gekoppeld aan het aanbod van afslaand snelverkeer. Biedt zich geen snelverkeer aan, dan blijft het licht op rood staan voor de fietser.

- Bij verkeerslichten waar verschillende lichten zijn voor voetgangers en fietsers werken deze lichten vaak onafhankelijk van elkaar. Dat is voor de fietser verwarrend, omdat men zich in die situaties gelijk voelt aan voetgangers en dus doorfietst als het voetgangerslicht op groen staat, maar voor de fietsers nog op rood.

#### Wegmarkeringen

- Fietsstroken zijn vrij gemakkelijk aan te brengen op een asfaltwegdek. Daar waar het asfaltwegdek overgaat in een bestraat wegdek houdt vaak plotseling de fietsstrook op.
- Fietsstroken worden door automobilisten vaak opgevat als parkeerstroken.
- Bij wegen met een fietsstrook komt het nog al eens voor dat bussen bij aanliggende bushaltes op de fietsstrook moeten stoppen. De fietser moet dan de rijbaan op.

#### Reconstructie van kruispunten

- Als een wegbeheerder op grond van objectieve ongevalgegevens besluit een kruispunt te reconstrueren, blijkt vaak na reconstructie de situatie op het kruispunt voor de fietser onduidelijker te zijn. Onduidelijkheid verhoogd het gevoel van subjectieve onveiligheid van de fietser en kan leiden tot eigen interpretaties van de fietser hoe men het kruispunt dan zal oversteken.
- Vaak wordt door een wegbeheerder besloten een doorgaande weg voor het snelverkeer af te sluiten, maar niet voor fietsers. De fietser mag dus wel zijn weg vervolgen, maar moet eerst 'meebuigen' met het snelverkeer. Pas na deze manoeuvre wordt de mogelijkheid geboden (soms met behulp van een fietsoversteekplaats) om de weg te vervolgen. Vanuit de beleving van de fietser is dat niet consequent. Daarbij komt een extra gevaarselement om de hoek kijken. Het snelverkeer verwacht na de 'afbuiging' niet dat er langzaam verkeer zal oversteken! Zeker bij vrachtverkeer (met zichtproblemen) levert dit gevaar op voor fietsers.

#### Planologie

- Tegenwoordig komt het vaker voor dat het doorgaande verkeer om de stadskern wordt geleid. Bewoners uit woonwijken die door zo'n doorgaande weg van de stadskern worden gescheiden ondervinden oversteekproblemen. Soms wordt hieraan tegemoet gekomen door stoplichten of door tunnels. Verkeerslichten en tunnels worden echter vaak maar voor één richting geplaatst

(vaak de richting van de woonwijk naar de stadskern). Langzaam verkeer dat in omgekeerde richting wil oversteken komt dan in problemen.

- Vaak worden er woonerven gepland nadat een rondweg om een stad is gelegd. Deze woonerven liggen ten opzichte van elkaar vaak geïsoleerd. Dat betekent dat fietsers wel een mogelijkheid krijgen om de doorgaande weg over te steken, maar vervolgens in een woonerf komen waar men niet moet zijn. Het is dan volkomen onduidelijk hoe men, zonder gebruik te maken van de doorgaande weg - meestal verboden voor langzaam verkeer - naar het woonerf kan komen waar men wel moet zijn.

#### Vrijliggende fietspaden

- De bestrating van fietspaden bestaat meestal uit tegels. Het onderhoud van fietspaden laat vaak te wensen over. Tegels hebben het nadeel dat ze gemakkelijk 'los' komen te liggen. Dat levert gevaar op voor de tweewieler, zeker als het donker is en de verlichting voor het fietspad minimaal is.

- Vrijliggende fietspaden houden (door ruimtegebrek?) vaak plotseling op en de fietser wordt dan naar de rijbaan geleid door middel van een markeringsstrook. Juist op die plaatsen staan vaak ook wijk-informatieborden. Dat betekent dat automobilisten die deze borden willen raadplegen de auto parkeren op de fietsstrook.

- In de winter wordt er gestrooid maar daarbij worden de vrijliggende fietspaden vaak vergeten. Fietsers kiezen (noodgedwongen) voor de rijbaan, met alle consequenties van dien

- Als het fietsverkeer zou toenemen zijn de meeste vrijliggende fietspaden te smal, zeker als er ook bromfietsen op rijden levert dat gevaar op voor ouderen en jonge kinderen. Dit geldt met name voor fietsstroken. Fietsstroken suggereren een zekere bescherming, maar leveren eerder problemen op omdat ze te smal zijn.

- Bij voorrangssituaties worden de fietspaden (noodgedwongen) door automobilisten gebruikt als stopplaats om te beoordelen wanneer zij zich in het verkeer kunnen voegen of kunnen oversteken. Dat betekent in veel gevallen dat de tweewielerberijders moet afstappen.

#### Buiten de bebouwde kom

- Veel tertiaire wegen buiten de bebouwde kom hebben geen vrijliggend fietspad (ruimtegebrek?). Dit type weg wordt tegenwoordig vaak als 'sluiproute' gebruikt door het snelverkeer.

- Er worden ook oplossingen gekozen waarbij de rijbanen voor het snelverkeer vaak een asfaltwegdek hebben, maar het aanliggende fietspad bestaat uit tegels of klinkers.

#### Verkeersborden

- Steeds vaker gaan gemeenten er toe over om winkelcentra tot wandelgebied te verklaren. Ook voor fietsers is het dan verboden om daar te fietsen.

Voor fietsers is het echter niet te begrijpen dat ze daar niet mogen fietsen als de winkels gesloten zijn en er dus nagenoeg geen wandelaars zijn.

- Soms kiest de wegbeheerder voor een tussenvorm en legt een fietsstrook aan door het wandelgebied en markeert dat door een ander patroon te kiezen van bestrating. Voor de fietsers is dat duidelijk, maar niet voor de wandelaars, waardoor er conflicten ontstaan tussen tweewielers en voetgangers.

#### 4. SOCIALE KLASSEN, CULTUURPATRONEN EN VERKEER(SVEILIGHEID)

Kenmerkend voor Westerse samenlevingen is dat waardenbeginselen pluralistisch zijn en elkaar vaak tegenspreken en/of tegenwerken (Schuyt, 1986). De drie belangrijkste waardenbeginselen (op macroniveau) in de Westerse samenleving zijn (volgens Fishkin, 1983) (a) het beginsel van de gelijke kansen, (b) het beginsel van verdienste of prestatie en (c) het beginsel van de autonomie van het gezin.

Het gelijkheidsbeginsel houdt op macroniveau onder andere in dat ieder mens recht heeft op gelijke behandeling, bescherming en arbeid. Maar mensen hebben daarnaast behoefte zich van elkaar te onderscheiden, wat wordt nagestreefd door het beginsel van verdienste of prestatie. Het verkeers- en vervoersysteem biedt aan beide beginselen op microniveau alle mogelijkheid, mits een bepaalde leeftijd is bereikt en men een blijk van rijvaardigheid kan tonen.

Het streven naar de hierboven genoemde beginselen leidt op haar beurt weer tot het instand houden van sociale en maatschappelijke ongelijkheid (Engbersen, 1986b). Mede op deze verschillen onderscheidt de sociologie sociale klassen. Criterium daarvoor is: de sociaal-economische status (SES) van het individu. Vervolgens blijken binnen deze sociale klassen verschillen in cultuurpatronen te kunnen worden onderscheiden. In de economisch laagst gesitueerde klassen (gezinnen) wordt in de literatuur melding gemaakt van kenmerken van cultuurpatronen, zoals onder andere:

- Lage aspiraties om meer abstracte behoeften te bevredigen. Het behoeftepatroon bestaat voor het merendeel uit het bevredigen van materiële behoeften. Dit kan bijvoorbeeld voor het veranderen van het vervoerskeuzege-drag een drempel blijken. Maar ook is voor te stellen dat hier 'snelheid' meer een primaire behoeftebevrediging blijkt te zijn dan in gezinnen met een hogere SES.
- Weinig belangstelling in en kennis van het breder maatschappelijk gebeuren. Dit kan onder andere betekenen dat een beroep op milieuconsequenties weinig respons krijgt.
- Een lage prestatiedrang en weinig persoonlijke aspiraties. Deze eigenschappen worden in de sociologische literatuur vaak genoemd in samenhang met de lage doorstroming naar andere (hogere) klassen.
- Een hogere frequentie van gezinsinstabiliteit. Dit kan bijvoorbeeld invloed hebben op de bereikbaarheid van deze groep door voorlichtingscampagnes en verkeerseducatieprogramma's.



- Dogmatisme en eigenwijsheid inzake politieke ideologie. Wat goed was voor de ouders is goed voor de kinderen. Als de ouders zichzelf hebben moeten 'redden' in het verkeer, kunnen de kinderen dat ook. Dat de verkeerssamenstelling in de loop der jaren is veranderd wordt daarbij niet in de overweging meegenomen.
- Gevoel van hulpeloosheid en persoonlijke inefficiëntie. Als het slecht gaat met het milieu dan kunnen zij daar niets aandoen vanuit de gedachte: de hoge heren regelen toch alles en 'Jan-met-de-pet' zal het wel moeten betalen. Actiebereidheid voor belangen die niet te maken hebben met hun directe leefomgeving is gering of geheel afwezig.
- Een zekere graad van aliënatie tegenover de maatschappij. Als de auto minder zal moeten worden gebruikt om het mobiliteitsprobleem te helpen oplossen, dan mag verwacht worden dat deze groep zich niet zal voelen aangesproken. Eindelijk is het bezit van een auto ook voor hen mogelijk, dus laten de 'rijken' maar als eerste de auto laten staan.
- Men woont vaak in oude woonbuurten in grote steden (Verhey & Van Westerlo, 1984). Door huiselijke omstandigheden is de straat vaak noodgedwongen de enige speelplaats van deze kinderen; ze groeien meer op straat op dan in huis.

Naarmate mensen behoren tot hogere sociale klassen wordt, naast bevrediging van materiële behoeften, ook het bevredigen van meer abstracte behoeften nagestreefd. Belangrijk daarbij is dat men 'leert' het bevredigen van behoeften 'uit te stellen'. Materiële bezitsvorming wordt bijvoorbeeld uitgesteld ten gunste van zelfontplooiing en zelfverwerkelijking. Met andere woorden, als educatieve doelen worden opgezet moet met diverse sociaal-culturele achtergronden rekening worden gehouden, zowel voor wat betreft de wijze waarop ouders als waarop kinderen moeten worden benaderd.

Zoals al is opgemerkt in par. 3.1 zijn het opvoedingsgedrag van ouders en de mogelijkheden binnen het ouderlijk milieu (financiële, sociale en culturele kenmerken van het milieu) waarin het kind opgroeit de eerste belangrijke determinanten om de beoogde gedragsveranderingen na te streven. De sociaal-economische positie (arbeidstraditie en leefomgeving) van het gezin verschaft de mens een referentiekader waarbinnen men leert zich als sociaal mens te ontwikkelen en van waaruit men eigen en andermans gedrag beoordeelt, inschat en rechtvaardigt of veroordeelt. Het referentiekader kent een sociale en een culturele component en is op

te vatten als het resultaat van normen en waarden die men heeft leren kennen als lid van de verschillende groepen waar men lid van is. De sociale component wordt gevormd door:

- omstandigheden waarin men verkeert;
- sociaal-economische status;
- groep(en) waartoe men behoort of wil behoren;
- het milieu;
- het werk dat men verricht.

De culturele component wordt gevormd door:

- opvoeding;
- opleiding;
- religieuze beleving.

Gezien het toenemend aantal etnische groepen in onze samenleving mag worden verwacht dat het culturele element in de opvoeding een factor van toenemend belang vormt als het gaat om een veiliger gedrag in het verkeer te verkrijgen. Een eerste indicatie dat culturele achtergronden mogelijk een rol spelen komt uit het in opdracht van het Ministerie van Justitie uitgevoerde onderzoek aan verkeersongevallen bij kinderen uit etnische minderheden (Junger & Steehouwer, 1990). De resultaten van het onderzoek laten zien dat kinderen van allochtonen meer bij ongevallen betrokken raken dan kinderen van autochtonen uit dezelfde woonomgeving in grote steden.

## 5. SOCIALE COMPONENTEN VAN DE VERKEERSEUCATIE

Verkeersregels zijn beschrijvingen hoe men zich behoort te gedragen in het verkeer (verkeersnormen). Deze moeten door het kind worden vertaald in gedragsregels. Het zich eigen maken van gedragsregels houdt in dat er in meer of mindere mate normafwijking optreedt ten opzichte van de wetsregels, maar ook ten opzichte van het gecopieerde gedrag.

De mate waarin men leert in het verkeer zich te conformeren aan de geldende normen (of besluit er van af te wijken), is voor een deel afhankelijk van de levensfase waarin men verkeert (Lindeijer, 1988) en voor een deel van de sociale context waarin men opgroeit. Anders gezegd, de mate waarin opgedane kennis een rol speelt in of motief is voor het sociale handelen van het individu in het verkeer, wordt gerechtvaardigd of bepaald door de waarde die daaraan wordt gehecht door de sociale omgeving van het individu. "One basic assumption is that the way in which one conceptualizes and reasons about others has a major effect on how one interacts with them (...) social interaction and experiences have a major influence on the child's social perception" (Shantz, 1983).

Het sociaal perspectief bepaalt onder andere ook dat de mate waarin een kritisch vervoerskeuzegedrag wordt gevormd, bepaald wordt door wat men in de directe omgeving daarover 'leert'. Regels, denktrant en gedrag worden overgenomen van belangrijke mensen uit de omgeving; in de eerste levensjaren zijn dat ouders, medegezinsleden, familie en buren. Maar in de loop van het leerproces wordt het een eigen overtuiging van goed en kwaad; internaliseert het kind culturele waarden en rechtvaardigt daarmee het eigen sociale handelen. Naarmate een kind ouder wordt zal het voorbeeld van leeftijdgenoten invloed krijgen op de oordeelsvorming; er vindt heroverweging plaats van waarden en normen. Belangrijk is daarbij dat bij deze heroverweging ouders een belangrijke klankbordfunctie (kunnen) vervullen. Met betrekking tot (ver)vorming van de verkeersmentaliteit zijn er aanwijzingen dat ouders in die levensfase het gevoel hebben dat zij weinig of géén invloed meer hebben op het gedrag van hun kinderen in het verkeer (Lindeijer, 1988).

## 6. ONTWIKKELING VAN HET SOCIAAL PERSPECTIEF

### 6.1. Algemeen

In het aanleren van een sociaal perspectief (beeldvorming van eigen en andermans sociale werkelijkheid) kunnen drie fasen worden onderscheiden: (a) het onderscheiden van de ander als individu, (b) het onderscheiden van sociale relaties tussen mensen en (c) het onderscheiden van sociale relaties tussen groepen. Daarvoor moet een kind eerst leren "dat een ander iets anders ziet dan hijzelf. Pas daarna wat de ander dan ziet en in de derde fase hoe die ander iets ziet" (Kohnstamm, 1984).

In de hierna volgende paragrafen worden leeftijdsgroepen gekoppeld aan de sociale ontwikkeling van de mens. Er moet rekening worden gehouden dat de leeftijdsgrenzen indicatief zijn.

### 6.2. Onderscheiden van de ander als individu

#### Leeftijd 0 tot 3 jaar

Vanaf de geboorte oriënteert het kind zich op 'soortgenoten': vader, moeder, broer en/of zus, familieleden, buren en gasten. In deze omgeving ontstaat het ik-gevoel waarbij "andere mensen blijken te fungeren als spiegels waarin het kind zich weerkaatst ziet in de vorm van hun reacties op hem" (Kohnstamm, 1984). Het kind leert in eerste instantie door het gedrag van anderen in zijn omgeving te imiteren of te kopiëren. Het kind maakt zich op deze manier gedragingen eigen door het geobserveerde gedrag over te nemen ('modeling'). Het observeren en nadoen van sociale vaardigheden vindt in de eerste levensjaren (tot omstreeks het derde jaar) nog onbewust plaats. Het kind speelt het gedrag van de sociale rollen die het om zich heen opmerkt na, maar is nog niet in staat het in 'perspectief' te zien. In het spel is het kind de vader, moeder, broertje of zusje.

Directe invloed: Ouders, familie, buren.

Indirecte beïnvloeding: Consultatiebureaus, kindercrèches, huisartsen, massamedia.

#### Leeftijd 3 tot 5/6 jaar

Uit onderzoek komt naar voren dat bij drie tot vijf-jarigen al een eerste besef doordringt dat anderen iets anders zien dan zichzelf, alleen al door het feit dat de ander 'ergens' anders staat dan zichzelf. Tussen de vijf en zes jaar dringt het besef door wat de ander dan ziet.

In deze levensfase wordt het kind zich bewust van rollen en verwachtingen ten aanzien van het gedrag dat bij die rollen 'hoort'. Het is niet verwonderlijk dat in deze fase de sekserol de meest belangrijke rol is die herkend wordt. Ook in relatie tot het verkeer merkt het kind verschillen op tussen het gedrag van moeder en vader.

Een eerste ervaring met machtsrelaties wordt hier opgedaan. Niet alleen in huis maar ook op straat leert het kind het bestaan van verboden en geboden. Dreiging van gevaar wordt wel gevoeld (waarschijnlijk door de houding van de ouders hier tegenover), maar nog niet 'herkend'.

Directe invloed: Ouders, buurtkinderen, peuterspeelzalen, televisie.

### 6.3. Onderscheiden van sociale relaties tussen mensen

#### Leeftijd 5 tot 9 jaar

Op de leeftijd van 5/6 jaar vangt de schoolperiode aan. De sociale wereld wordt daardoor sterk verbreed. Het kind krijgt te maken met leerkrachten en medeleerlingen.

Naast de bewustwording dat anderen iets anders zien en begint het kind te ontdekken wat de ander ziet.

Kennis over het bestaan van verschillende rolpatronen neemt toe. Ook verdere nuancering van het specifieke rolgedrag begint het kind te herkennen; aan verschillende rollen zitten verschillende verwachtingen vast van anderen over de invulling ervan. Rolgedrag en verwachtingen daarover zijn sterk cultureel 'gekleurd'. Het kind speelt de rollen na. Persoonlijkheidskenmerken zorgen ervoor dat het kind uiteindelijk een eigen inhoud geeft aan een rol, hetgeen verschillen oplevert in de 'uitvoering' van het rolgedrag.

Dit is een belangrijke ontwikkeling en relevant in het verkeer.

Machtsrelaties worden uitprobeerd in contacten met buurtkinderen en medeleerlingen. Het kind maakt kennis met groepsvorming.

Competitie en coöperatie zijn sociale eigenschappen waarmee het kind bewust wordt geconfronteerd.

Als pro-sociaalgedrag begint een besef van 'meeleven' met anderen vorm te krijgen. Ook een begin met de ontwikkeling van de eigenschap 'delen' blijkt in deze fase mogelijk.

Door het (zelfstandig) naar school gaan, het lid worden van buurt- en/of sportverenigingen en het al eens zelfstandig doen van een boodschap in de

buurt van de woning, wordt de verkeersruimte waar het kind mee in aanraking komt ruimer. Het kind wordt zich bewust van het bestaan van verschillende vervoermiddelen.

Directe invloed: Ouders, buurtkinderen, medescholieren, leerkrachten, televisie, verenigingen

#### Leeftijd 9 tot 12 jaar

Gewetensvorming is in deze periode een belangrijke sociale ontwikkeling en een begin van een moreel besef. Er kan, in beperkte mate, een beroep gedaan worden op hun gevoel van verantwoordelijkheid voor eigen handelen en de consequenties die dat handelen voor anderen kan betekenen.

Op 12-jarige leeftijd sluiten kinderen bovendien een periode van (nagenoeg) volledige afhankelijkheid af. Rond deze leeftijd begint ook de ontwikkeling naar seksuele rijpheid en ontstaat behoefte aan omgang in groepsverband met eigen seksegenootjes.

In het verkeer wordt het kind zich bewust van de machtsrelatie tussen politie en weggebruikers. Met betrekking tot het verkeersgedrag en vervoerskeuzegedrag zijn kinderen van ca. 10 jaar al in staat om 'ongerijmdheden' tussen wat ouders zeggen en doen te herkennen. Zij zijn in staat om kritische vragen te stellen en zij worden zich bewust van eigen voorkeuren.

Directe invloed: Ouders, familie, vrienden, leerkrachten, medescholieren, televisie, verenigingen, politie.

#### 6.4. Onderscheiden van sociale relaties tussen groepen

##### Leeftijd 12 tot 15 jaar

De periode op de basisschool is/wordt afgesloten en het kind gaat naar het voortgezet onderwijs. Het gevolg van de verschillen in sociale klassen en cultuurpatronen worden in deze fase duidelijker zichtbaar. Het is bekend dat vooral kinderen uit de lagere sociale klassen het lager beroepsonderwijs volgen. Kinderen uit de sociale middenklassen veelal een opleiding op MAVO-HAVO-niveau kiezen en leerlingen die VWO volgen voor een groot deel uit de hogere sociale milieus komen. Biologisch gezien bevindt het kind zich in de puberteit.

Veel ouders grijpen het veranderen van school aan om hun kinderen een vervoermiddel te geven, waarop het kind nog kan 'groeien'. Uit economische

motieven is dat een begrijpelijke keus, maar vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid kan dat tot gevaarlijke situaties leiden. Kinderen overschatten hun mogelijkheden om op adequate wijze te anticiperen op moeilijke, complexe verkeerssituaties. Daarbij komt dat in veel gevallen de nieuwe schoollocaties verder weg liggen dan de basisschool. Niet alleen krijgen ze te maken met nieuwe verkeersomgevingen, maar doen dat dan vaak op fietsen die eigenlijk net iets te groot voor hen zijn.

Ouders beginnen in deze fase een beroep te doen op het streven van het kind naar zelfstandigheid. Kinderen worden bijvoorbeeld zelf verantwoordelijk gesteld voor het onderhoud van de fiets. Daartegenover worden vooral kinderen die de lagere beroepsopleidingen volgen geconfronteerd met fietsvandalisme. Veel daarvan vindt plaats op de schoolpleinen en wordt veroorzaakt door medescholieren (Lindeijer, 1988). Dit soort ervaringen dragen niet bij om gemotiveerd de eigen fiets 'goed' te onderhouden.

Vanaf deze leeftijd worden verschillen in sociale vaardigheden tussen meisjes en jongens sterker. Meisjes vertonen in confrontatie met machtsrelaties eerder de neiging zich coöperatief op te stellen, terwijl jongens zich daarin eerder laten activeren tot verzet. Op de fiets zal een jongen eerder geneigd zijn andere 'sterkere' verkeersdeelnemers 'uit te dagen'. Ook het 'hoe sneller, hoe gaver' zal onder de jongens van deze leeftijd inhoud krijgen. De behoefte aan het zich willen onderscheiden van anderen neemt toe.

In groepsverband vertonen jongensgroepen vaker dan meisjes neiging tot competitie met andere groepen; men daagt elkaar uit. De verkeersruimte wordt vooral door jongens opgevat als speelplaats om de eigen behendigheid te demonstreren en anderen uit te dagen. De uitgedaagden hoeven niet alleen leeftijdgenoten te zijn. Confrontatie met de politie wordt een 'sport'.

Directe invloed: Ouders, eigen vriendenkring, verenigingsleven, specifieke leerkrachten, politie, televisie.

#### Leeftijd 15 tot 18 jaar

Sinds de jaren zestig wordt gesproken over eigen jeugdculturen of zelfs van subculturen binnen de heersende Westerse cultuur. Bekend is wel dat adolescenten zich over bepaalde onderwerpen (kleding, vrijetijdbesteding e.d.) richten naar het gedrag en oordeelsvorming van groepen jongeren waar-

bij ze zich hebben aangesloten of willen aansluiten. Voor meer serieuze onderwerpen met betrekking tot milieuvraagstukken, moraal, ethiek en liefde blijft het oordeel van ouders in de meeste gevallen erg belangrijk. Ouders hebben vaak het gevoel dat hun invloed op die leeftijd sterk achteruit loopt en wordt vervangen door het oordeel van de 'vriendenkring'. Hier liggen aanknopingspunten voor leerdoelstellingen, zij het dat ook hier verwacht mag worden dat de aanpak en gerichtheid anders zal liggen dan bij de twee voorgaande groepen.

Vooraf de drang naar vrijheid van handelen en beslissen en hun behoefte aan onafhankelijkheid, tot uitdrukking komend in een toenemende behoefte aan mobiliteit, vormt een belangrijk onderdeel van hun dagelijkse leven. Het zoeken naar een eigen identiteit, waarvoor meestal een idool wordt gekozen, geeft belangrijke aanknopingspunten.

Vanaf zestien jaar kunnen ze als vervoermiddel ook de bromfiets kiezen. Lang niet alle jongeren vanaf die leeftijd kiezen echter voor dit vervoermiddel. Stigmatisering van de brommer kan voor bepaalde milieus aanleiding zijn om de kinderen deze keuze af te raden en misschien voor andere om het gebruik ervan te stimuleren.

Gezien het mobiliteitsprobleem is hier wellicht grote winst te behalen. Op grond van de betrokkenheid van dit vervoermiddel bij ongevallen kan wellicht worden geconcludeerd dat de keuze voor dit vervoer moet worden verminderd. Aan de andere kant kan de gemotoriseerde tweewieler een brug slaan tussen de fiets voor de korte afstanden (7 à 8 km) en de auto voor de lange afstanden. Wel is het dan nodig dat er een heel andere beeldvorming wordt gestimuleerd met betrekking tot het agressieve beeld dat nu bij veel weggebruikers opduikt als men aan de groep bromfietzers denkt.

Vanaf 17 jaar kunnen jongeren theoretisch verkeersonderwijs volgen ter voorbereiding van het theoretisch rijexamen. Dit is tot voor kort voor de meeste jongeren de eerste keer na het verlaten van de basisschool dat ze weer geconfronteerd worden met regels in het verkeer.

Deze groep bezoekt de disco's waar men onder andere leert om te gaan met kortstondige sociale contacten en relaties uit soms zeer verschillende milieus. Uit een Duits onderzoek komt naar voren dat vooral jongeren uit de lagere sociale klassen een subcultureel gedrag ontwikkelen, waarbij disco's een belangrijk ontmoetingscentrum blijken te vormen.



Het gebruik van alcohol wordt aangeleerd en als gevolg daarvan het bezoeken van (buurt)cafe's.

Jongelui uit de lagere schoolopleidingen doen vaak op deze leeftijd al de eerste ervaringen met betaalde arbeid op.

De wens om op eigen benen te staan wordt onder andere zichtbaar door het alleen of met leeftijdgenoten op vakantie te gaan.

Directe invloed: Ouders, familie en vrienden, leeftijdgebonden kornuiten, politie, medeweggebruikers, verkeerslessen, leraren, televisie, krant.

#### 6.5. Het sociaal perspectief van de ander

##### Leeftijd 18 tot 25 jaar

Na het behalen van een rijbewijs wordt de jong volwassene in principe niet meer belemmerd in het vervoerskeuzegedrag, of het zou moeten zijn om financiële redenen. Toetreding tot het snelverkeer blijkt een belangrijke ervaring te zijn om het eigen verkeersgedrag als fietser kritisch te bezien. Vanuit de ervaring als 'ander' dringt het besef door dat navolging van bestaande regels vaak voor anderen van belang is. Men wordt meer bewust van de verschillende rollen in het verkeer, de verschillende gedragingen die bij de rollen worden verwacht en de consequenties van het afwijken van het verwachte gedrag dat bij de rol 'hoort' voor anderen. Men gaat in eigen handelen rekening houden met het sociaal perspectief van anderen.

Op deze leeftijd worden meer duurzame relaties aangegaan. Vooral in de lagere sociale klassen is men op deze leeftijd meestal al bezig met de opvoeding van het eerste kind. Dat betekent ook dat het merendeel uit deze klassen volledig is opgenomen in het arbeidsproces.

Jongeren uit de hogere milieus zijn meestal nog bezig aan een studie en streven eerder zelfontplooiing en zelfverwerkelijking na dan het vinden van een baan. Deze groep zal meer gebruik maken van de fiets, waarbij moet worden gezegd dat de 'studentenfiets' in veel grote steden géén onbekend vervoermiddel is.

Thans beschikt een groot gedeelte van de studenten over OV-jaarkaarten, waarmee hun actieradius sterk wordt vergroot. Het zal ze echter niet weerhouden ook een (tweedehands) auto aan te schaffen als men dat financieel kan opbrengen.

Directe invloed: Vrienden, vaste partner, politie, andere categorieën weg-

gebruikers, televisie, krant, huisarts, familie, werkkring, collega's, medestudenten.

#### 6.6. Sociaal-culturele volwassenheid

##### Leeftijd 25 tot 45 jaar

Mensen in deze leeftijdsgroep zijn 'gesetteld'. Daarmee wordt bedoeld dat men vaste uitgaanspatronen heeft, volledig deel neemt aan het arbeidsproces en meestal een gezin heeft gesticht. Hoe belangrijk deze groep is als doelgroep is reeds aan de orde gekomen in Hoofdstuk 3. Deze groep vervult bij uitstek een voorbeeldfunctie. Hier zal het belangrijk zijn een meer bewuste houding te stimuleren ten opzichte van de keuzen van vervoermiddel.

##### Leeftijd 45 tot 65 jaar

Vanaf ongeveer het veertigste levensjaar blijkt dat fysiologische mogelijkheden van het lichaam achteruit gaan. Complexe taken in het verkeer worden ervaren als 'vermoeiend' en compenserend gedrag wordt ontwikkeld. Op deze leeftijd zullen in veel gevallen de kinderen op eigen benen staan en komt er voor vrouwen meer vrije tijd vrij. Voor deze groep wordt bovendien de ontwikkeling van de sociale onveiligheid een motief om geen gehoor te geven aan een bewustere keuze van alternatieve vervoermiddelen. Nieuwe verkeersmaatregelen (doel en uitvoering ervan) lijken deze groep moeilijk te bereiken.

##### Leeftijd 65 jaar en ouder

Wat in de voorgaande paragraaf al gemeld is met betrekking tot het flexibel inspelen op complexe verkeerssituaties en gevoelens van sociale onveiligheid zet zich hier voort. Belangrijk is wel dat men de opgedane routine in het verkeer zoveel mogelijk behoudt. Voor deze groep is de auto een belangrijk middel om niet terecht te komen in een sociaal isolement. Nieuwe maatregelen, (bijv. bij verkeersborden) merkt men wel op, maar meestal wordt niet begrepen wat ze betekenen (zie vorige groep).

## 7. CONCLUSIE

In de voorgaande hoofdstukken is een verkennende beschrijving gegeven van mogelijke doelgroepen die van invloed zijn op de verkeersdeelnemer in relatie tot de verschillende levensfasen. Het ligt in de bedoeling voor deze groepen verkeerseducatieve doelen op te stellen om op de langere termijn gedragsveranderingen teweeg te brengen in het vervoerskeuzegedrag, verkeerscultuur en -mentaliteit. Inspelen op het mechanisme van wederzijdse beïnvloeding lijkt een goede invalshoek daarvoor te zijn. De belangrijkste doelgroepen zijn:

- ouders;
- politie;
- wegbeheerders;
- scholen (peuterspeelzaal tot ouderen onderwijs);
- rijopleidingen;
- collega's en werkgevers.

Niet alleen vormen de mensen uit deze doelgroepen de kanalen waarlangs een herbezinning van het fietsgedrag en -mentaliteit kan worden beïnvloed, maar ook de individuen uit deze groepen zelf moeten zich bewust worden van de invloed die van hen uitgaat (uit kan gaan). Anders gezegd, verkeerseducatieve doelen moeten ook gericht worden op vorming van de individuen uit de verschillende doelgroepen.

LITERATUUR

Barjonet, P.E. (1990). Social structures and the changing of traffic behaviors. IATSS Research 14 (1990) 1.

Cohen, P.S. (1975). Modern social theory. Heinemann, London.

Commissie Geelhoed (Commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen) (1986). In: De verdeelde samenleving. Een inleiding in de ontwikkeling van de Nederlandse verzorgingsstaat. Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen.

Doorn, J.J.A. van & Lammers, C.J. (1964). Moderne sociologie; Systematiek en analyse. Aula 29. Spectrum, Utrecht.

Engbersen, G. (1986a). Het chemisch huwelijk tussen overheid en burger. In: De verdeelde samenleving. Een inleiding in de ontwikkeling van de Nederlandse verzorgingsstaat. Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen.

Engbersen, G. (1986b). Een minimaal bestaan (tussenverslag). Gemeentelijke Sociale Dienst Rotterdam.

Fishkin, J. (1983). Justice, equal opportunity and the family. New York.

Gundy, C.M. (1983). Politietoezicht en het gedrag van verkeersdeelnemers. R-83-32. SWOV, Leidschendam.

Haes, W.F.M. de et al. (1976). Gezondheidsvoorlichting en -opvoeding: Gedragdeterminanten. Medisch Contact 1976, 31.

Haralambos, M. & Heald, R.M. (1981). Sociology: Themes and perspectives. University Tutorial Press Ltd, Glasgow.

Jager, H. de & Mok, A.L. (1978). Grondbeginselen der sociologie. Leiden/Antwerpen.

Junger, M. & Steehouwer, L.C. (1990). Verkeersongevallen bij kinderen uit etnische minderheden. Ministerie van Justitie, Den Haag.

- Kohnstamm, R. (1984). Kleine ontwikkelingspsychologie. Tweede geheel herziene druk. Van Loghum Slaterus, Deventer,
- Layendekker, L. (1981). Orde, verandering, ongelijkheid; Een inleiding tot de geschiedenis van de sociologie. Boom, Meppel.
- Lindeijer, J.E. (1988). Wet en werkelijkheid; Onderzoek naar motieven en rechtvaardigingen die fietsers aanvoeren voor beweerd gedrag. R-88-37. SWOV, Leidschendam.
- Lindeijer, J.E. (1989). Problemen rond de bromfiets(er). R-89-43. SWOV, Leidschendam.
- Lindeijer, J.E. (1990). Sociale (verkeers)onveiligheid. R-90-21. SWOV, Leidschendam.
- Pas, B. & Powels, J.P.A. (1985). Onverschilligheid jegens verkeersveiligheid. ITS, Nijmegen.
- Schuyt, C.J.M. (1986). Maatschappelijke ongelijkheid in en door het onderwijs. In: De verdeelde samenleving. Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen.
- Sebald, H. (1989). Adolescents' peer orientation: Changes in the support system during the past three decades. *Adolescence* 24 (1989) 96 (Winter): 937-946.
- Shantz, C.U. (1983). Social cognition. In: Mussen, P.H. (ed.) *Handbook of Child Psychology, Volume III, Fourth Edition*. Wiley, New York.
- Verhey, E. & Van Westerloo (1984). *Ons soort mensen*. Uitgeverij Raamgracht, Amsterdam.