



De wankelrelatie tussen scholieren en verkeersveiligheid

Veilig naar de middelbare school

Samenvatting

Bij de overgang van basisschool naar voortgezet onderwijs verandert er veel voor kinderen. Ook hun verkeersdeelname verandert; ze moeten vaak grotere afstanden afleggen en krijgen meer zelfstandigheid. Het aantal fietsongevallen neemt sterk toe. Dat komt door andere verplaatsingspatronen, maar ook door kenmerken van de leerlingen zelf. Hun kennis van verkeersregels is redelijk, maar dit hangt weinig samen met onveiligheid. Factoren die wel invloed hebben zijn volggedrag in de groep, geneigdheid tot correct verkeersgedrag, groepsnormen en een veilige fiets. Op veel van deze punten schieten leerlingen tekort. Verkeersonderwijs kan bijdragen aan veiliger gedrag.

Drs. W. Vermeulen, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Verkeerseducatie is een onderwerp van voortdurende discussie. Draagt het wel of niet bij aan de veiligheid, wat moet er worden gedaan, moeten verkeerslessen op scholen worden gegeven en zo ja, op welke scholen? Een grootscheeps onderzoek onder 1681 leerlingen in de eerste drie leerjaren van het voortgezet onderwijs naar kennis, houding en vaardigheden ten aanzien van verkeer, uitgevoerd in 2001 en 2002, moest duidelijk brengen.

Onderzoeksinstituut ITS voerde het onderzoek uit op 26 scholen, onder leerlingen uit alle vormen van voortgezet onderwijs (uitgezonderd het speciaal onderwijs). Bij de verwerking van de antwoorden is een onderscheid gemaakt tussen vmbo, mavo/havo en havo/vwo.

De selectie van onderwerpen vond plaats op basis van eerder onderzoek en de mening van deskundigen uit diverse geledingen. Verder zijn er praktische eisen aan de vragenlijst

gesteld: schriftelijk af te nemen, zonder nadere instructie in één lesuur. Ook is er variatie in de vragenlijst nagestreefd, en de verwerking moest eenduidig zijn. Dat leidde tot zo'n 70 meerkeuzevragen. De volgende onderwerpen komen in de vragenlijst aan bod:

- feitelijke vragen: leeftijd en geslacht, schooltype, leerjaar, regio en grootte woonplaats, dominante vervoerwijze, fietsgebruik en kwaliteit van de fiets, tijd onderweg, verkeerssituaties onderweg, gebruik van alcohol en het betrokken zijn bij ongevallen of bijna-ongevallen (laatste 2 jaar);
- kennis van voorrangregels, factoren remweg, invloed van alcohol en drugs;
- inzicht in borden en tekens, bedoeling van verkeersregels, besef dode hoek;
- houding ten aanzien van verkeersregels en regelgedrag, verkeersveiligheid, onveiligheid van anderen, rekening houden met anderen, alcohol en verkeer, groepsnorm, gedrag van anderen
- inschatting van eigen kennis en vaardigheden en gevaargevoeligheid;
- gedragsneiging en feitelijk gedrag: rol veiligheid, neiging tot veilig of fatsoenlijk verkeersgedrag, rekening houden met anderen, bereidheid tot het nemen van risico's, volggedrag, alcohol en verkeersdeelname.

De vragenlijst is in een aantal rondes bijgesteld en gevalideerd. Ook zijn er normen voor het interpreteren van de resultaten vastgesteld: een 80-procentnorm en een empirische norm, waarbij de scores van de leerlingen die de afgelopen twee jaar niet bij (bijna-)ongevallen waren betrokken als graadmeter zijn genomen. Deze empirische norm lag steeds onder de 80-procentnorm.

Tevens werd een vragenlijst afgenomen bij het schoolteam, betreffende de tijd die aan verkeersveiligheidseducatie wordt besteed, de onderwerpen, en de vakken waarin dat gebeurt.

Resultaten

Uit het onderzoek komen de volgende resultaten naar voren:

1. het onderwijsaanbod

Op 20 procent van de scholen wordt geen verkeersveiligheidseducatie gegeven. Gemiddeld wordt er per leerjaar zo'n 2,5 uur verkeerseducatie gegeven, waarvan het grootste deel in het eerste leerjaar. De belangrijkste vakken waarin 'verkeer' is opgenomen, zijn verzorging, natuurkunde en techniek, en aardrijkskunde. In het eerste leerjaar zijn verkeersregels en houding en gedrag in het verkeer de belangrijkste onderwerpen, in het tweede en derde leerjaar houding en gedrag, kennis van milieuaspecten, alcohol en drugs en natuurkundige kennis.

2. ongevallen

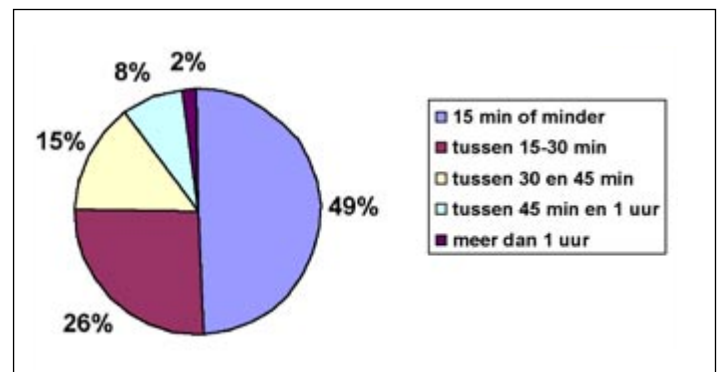
De laatste twee jaar heeft 11 procent van de leerlingen (leeftijdsgroep 12 t/m 15) een letselongeval met de fiets gehad, waarvan twee procent in het ziekenhuis werd behandeld. Dat is veel meer dan wordt geregistreerd (zo'n 1,5 procent over twee jaar). Het aandeel met schadeongevallen bedroeg maar liefst 34 procent over de laatste twee jaar. Leerlingen schrijven ongevallen met letsel vooral toe aan de andere partij (45 procent), of aan zichzelf en de ander (22 procent).

Bij ongevallen met uitsluitend materiële schade wordt de oorzaak wat vaker bij zichzelf gezocht (28 procent), al vindt ook hier meer dan eenderde zichzelf onschuldig.

3. onderweg naar school

Het overgrote deel van de leerlingen, 89 procent, komt met de fiets naar school. 5 Procent maakt overwegend gebruik van het openbaar vervoer, 4 procent komt meestal te voet, en twee procent wordt doorgaans met de auto gebracht. Afstand en onveiligheid zijn de belangrijkste redenen om niet met de fiets te komen.

De reistijd naar school met de fiets is in onderstaand sector-diagram weergegeven:



Het blijkt dat met name leerlingen die in dorpen wonen, en leerlingen die naar havo/vwo gaan, vaker grote afstanden moeten afleggen.

De route naar school vertoont 'sterke' en 'zwakke' schakels. Ruim de helft van de leerlingen moet over minstens één onoverzichtelijk kruispunt of oversteekpunt. Leerlingen uit een dorp worden vaker met onveilige situaties geconfronteerd dan leerlingen uit steden.

Veel leerlingen gaan op een onveilige fiets naar school. De helft van de leerlingen fietst soms of vaak met slechte remmen, en slechts een kwart van de leerlingen fietst altijd met brandend voor- én achterlicht in het donker. Leerlingen die op een onveilige fiets rijden vermelden meer ongevallen of bijna-ongevallen. In grote steden wordt vaker met onveilige fietsen gereden dan in dorpen.

4. kennis van regels, factoren remweg, invloed van alcohol en drugs

De kennis van regels, factoren die de remweg beïnvloeden en effect van alcohol en drugs is over het algemeen matig tot goed. De kennis is beter bij havo/vwo-leerlingen dan bij vmbo-leerlingen, en neemt toe met de leeftijd. Kennis neemt ook toe als leerlingen lessen hebben gehad over verkeersregels en verkeerstekens.

Kennis van voorrangregels blijkt overigens niet samen te hangen met ongevallen. Dat komt omdat leerlingen fouten maken aan de 'veilige kant', ze verlenen andere weggebruikers ten onrechte voorrang.

5. inzicht in borden en tekens, de bedoeling van verkeersregels en het besef van de dode hoek

Op deze punten is de score redelijk goed. Zo'n driekwart van de leerlingen begrijpt borden en tekens en geeft aan dat voor

hen de basisregel is dat je je zodanig moet gedragen dat je anderen en jezelf niet in gevaar brengt. Ruim 80 procent van de leerlingen heeft een goed besef van de dode hoek bij vrachtwagens. Inzicht in borden en tekens neemt toe met de leeftijd, en lessen blijken een gunstig effect te hebben (met name in het vmbo).

6. houding ten aanzien van regels, veiligheid, onveiligheid van anderen, rekening houden met anderen, alcohol en verkeer, norm van de eigen groep en anderen

De resultaten op houdingsaspecten lopen uiteen. Ten aanzien van regels vindt ongeveer tweederde deel van de leerlingen het goed of prettig dat er regels zijn. Tegelijkertijd vindt zo'n 40 procent van de leerlingen dat regels best wel eens overtreden mogen worden, vooral als ze onhandig zijn, of als je met overtreden niemand schaadt. Een kwart van de leerlingen vindt regels niet erg nodig. Lessen over houding ten aanzien van regels levert een positieve bijdrage aan de houding. Van de leerlingen vindt 60 procent dat ze zich doorgaans correct in het verkeer gedragen.

De houding ten aanzien van veiligheid verschilt voor de eigen veiligheid of die van anderen. Zo'n 80 procent van de leerlingen wil anderen niet in gevaar brengen, en zo'n 60 procent houdt rekening met anderen, maar ruim de helft van de leerlingen vindt dat hij of zij het zelf moet weten of hij of zij zichzelf in gevaar brengt.

De houding ten opzichte van alcohol en verkeer is tamelijk coulant. Eenderde vindt dat iemand die te veel gedronken heeft, best nog naar huis kan fietsen. Ongeveer de helft van de leerlingen heeft een duidelijk verantwoordelijke houding ten aanzien van alcohol en verkeer. Deze leerlingen zijn minder risicobereid en iets minder bij ongevallen betrokken.

De houding ten opzichte van de groepsnorm is redelijk; bijna een kwart van de leerlingen is geneigd zich aan het gedrag van de groep aan te passen, wat kan leiden tot ongewenst gedrag, zoals met drieën naast elkaar blijven fietsen. Iets minder dan de helft vindt het enigszins tot erg vervelend als vriend of vriendin gevaarlijk of ongeoorloofd gedrag vertoont.

In het algemeen geldt dat naarmate leerlingen ouder worden hun houding verslechtert, en dat meisjes een betere houding hebben dan jongens.

7. inschatting van eigen kennis en vaardigheden, en gevaargevoeligheid

Leerlingen schatten de eigen vaardigheid veel hoger in dan de eigen verkeerskennis: tweederde denkt te zullen slagen voor een praktijkexamen en maar eenderde voor een theorie-examen. Toch vindt tegelijkertijd driekwart van de leerlingen dat ze voldoende kennis hebben om veilig aan het verkeer deel te nemen. Blijkbaar wordt veel kennis niet relevant gevonden.

Ruim de helft van de leerlingen is gevaargevoelig en 14 procent is niet gevaargevoelig. De gevaarinschatting is niet altijd in overeenstemming met het feitelijk gevaar. Zo vindt ruim de helft van de leerlingen het nauwelijks gevaarlijk om zonder kijken linksaf te slaan op een rustige weg. Maar door

de hoge rijsnelheid op zulke wegen kan dat juist daar erg gevaarlijk zijn.

8. gedragsneiging en feitelijk gedrag: rol veiligheid, neiging tot veilig of fatsoenlijk verkeersgedrag, rekening houden met anderen, risicobereidheid, volggedrag, alcohol en verkeer

Veiligheid is geen dominante overweging bij de routekeuze; eenderde van de leerlingen laat een veilige route prevaleren boven een prettige route, en maar 17 procent boven een langere route.

Ongeveer tweederde zegt zich meestal aan de regels te houden, en 30 procent doet dat meestal niet. Ongeveer eenderde is geneigd tot fatsoenlijk verkeersgedrag in concrete situaties, en bijna 40 procent niet.

Bijna 60 procent van de leerlingen geeft er blijk van rekening te houden met anderen, en 14 procent trekt zich van andere weggebruikers weinig of niets aan.

Tweederde zegt zelden of nooit meer risico te nemen dan eigenlijk verantwoord is. Bijna eenderde neemt vaak of altijd onverantwoorde risico's. Dit hangt samen met betrokkenheid bij (bijna-)ongevallen.

Ongeveer tweederde vertoont weinig of geen volggedrag, terwijl 13 procent dat juist wel doet. Dit leidt tot meer (bijna-)ongevallen.

Ruim eenderde drinkt nooit alcoholhoudende drankjes.

Van de 12-jarigen zegt al 46 procent regelmatig alcohol te drinken. Dit loopt op tot driekwart van de 15- en 16-jarigen. Ongeveer een kwart van de leerlingen fietst wel eens met te veel drank op.

Ook bij de gedragsneigingen en het feitelijk gedrag geldt dat het verslechtert met de toename van de leeftijd, en dat meisjes zich beter (willen) gedragen dan jongens.

Conclusies

Problemen met verkeersveilig gedrag in de basisvorming doen zich vooral voor met betrekking tot attitude en gedrag en het rijden op een veilige fiets. Een aantal van deze factoren verslechtert met de leeftijd en heeft bovendien een relatie met verkeersongevallen. Dat geldt vooral voor het volggedrag in de groep, de neiging tot onfatsoenlijk verkeersgedrag, de aanpassing aan de groepsnorm en het rijden op een onveilige fiets. Om de ongevallen onder jongeren terug te brengen zou juist aan zulke factoren gewerkt moeten worden. Onderwijs blijkt een positieve bijdrage te kunnen leveren aan houding en gedrag. Het is daarom wenselijk dat daar ook in het voortgezet onderwijs meer aandacht voor komt.