



het nationaal verkeersveiligheids congres

Op weg naar effectieve verkeerseducatie het WEVER-project

Wilma Slinger, CROW
Foppe Koen, Provincie Drenthe
Jan Vissers, RHDHV
Divera Twisk, SWOV

Samenvatting

De afgelopen jaren is er hard gewerkt om de kwaliteit van gedragsmaatregelen op het gebied van verkeerseducatie te verbeteren. De ontwikkeling en de toepassing van de checklist verkeerseducatie is daarin belangrijk geweest.

Op de laatste stap van de checklist, de vraag naar de beschikbaarheid van een effectmeting, wordt doorgaans laag gescoord. Er is geen effectmeting of hij is van onvoldoende kwaliteit. Er zijn voor producenten nog weinig prikkels om hierin te investeren. Het project op Weg naar Effectieve VERkeerseducatie (WEVER) is opgezet om dit te veranderen: ontwikkelen van een 'meetlat' voor effectevaluatie en met de toepassing hiervan zorgen voor een oordeel over vergelijkbare educatieve producten. Hierdoor kunnen beter onderbouwde keuzes worden gemaakt.

Inleiding

Kennis over effectiviteit van maatregelen is iets waar overheden voortdurend naar op zoek zijn. Bij bestuurlijke afwegingen komt deze vraag regelmatig op tafel. Ook bij gedragsmaatregelen zoals bijv. verkeerseducatie. Hoe zorg je ervoor met elkaar als kennisinstellingen en overheden dat hier meer kennis over beschikbaar komt? In het project op Weg naar Effectieve VERkeerseducatie (WEVER) werken provincies en kennisinstituten samen aan deze opgave. Een opgave die voortborduurde op wat er de afgelopen jaren al is bereikt.

Werken aan kwaliteit van verkeerseducatie

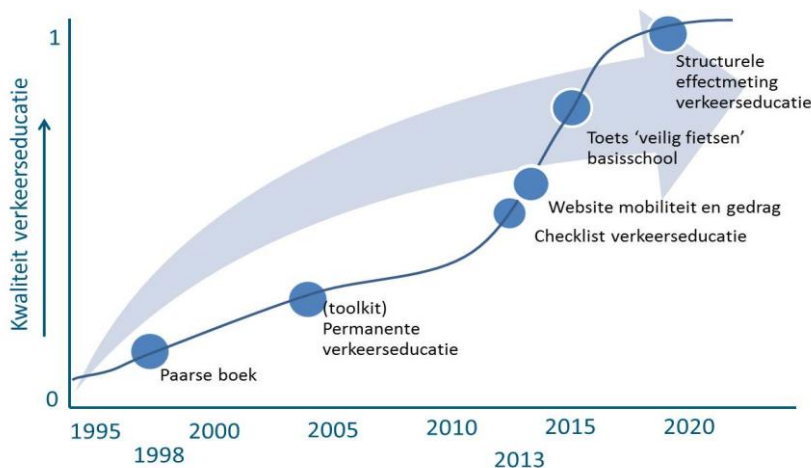
Al ruim tien jaar wordt in Nederland onder de noemer Permanente Verkeerseducatie (PVE) op een meer gestructureerde wijze gewerkt aan de ontwikkeling en implementatie van verkeerseducatie. Deze aanpak is ontstaan vanuit de behoefte van de regionale regievoerders aan meer structuur en coördinatie van activiteiten op het gebied van verkeerseducatie. Om te beginnen zijn PVE-doelgroepen benoemd en vervolgens is per doelgroep in kaart gebracht wat minimaal noodzakelijk is om zinvolle verkeerseducatieve activiteiten te ontwikkelen (zie Figuur bij 'Paarse boek').

Dit proces heeft uiteindelijk in 2007 geresulteerd in de 'Toolkit permanente verkeerseducatie'. Die geeft een overzicht van het Nederlandse verkeerseducatieaanbod. De toolkit heeft in het verkeerseducatieveld inmiddels een plek veroverd en wordt ingezet als middel om een keuze te kunnen maken tussen producten.

Om meer inzicht te geven in de kwaliteit van verkeerseducatie is in 2011 een checklist verkeerseducatie ontwikkeld. Aan de hand van deze checklist worden op dit moment de in de PVE-toolkit opgenomen producten en projecten onder de loep genomen. Met behulp van de checklist wordt via het beoordelen van essentiële ontwikkelstappen in kaart gebracht of verkeerseducatieve interventies op een verantwoorde wijze zijn opgezet en vormgegeven, en of zij aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. De checklist wordt ook ingezet als middel voor de ontwikkeling van nieuwe educatieprogramma's. Aan de hand van de checklist zijn inmiddels zo'n 65 van de in totaal 102 producten van de toolkit getoetst. Het toetsproces wordt uitgevoerd door educatie experts uit de regio in samenwerking met CROW en bureau Royal HaskoningDHV.

Verkeerseducatie is een van de instrumenten binnen het totaal aan maatregelen voor gedragsbeïnvloeding. Vandaar dat de toolkit sinds juli 2015 is opgenomen in de bredere CROW-website mobiliteit en gedrag (www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag). Vanaf dat moment zijn ook toetsoordelen beschikbaar gemaakt. Producten worden beoordeeld op een tiental stappen die een indicatie geven voor de kwaliteit van een product. Dit is een eerste stap op weg naar meer kennis over of een product effectief is of niet. Uiteindelijk geeft daadwerkelijke effectevaluatie daar uitsluitsel over.

Al met al is er een aantal stappen gezet ter verbetering van de kwaliteit in verkeerseducatie. De onderstaande Figuur geeft beknopt de doorontwikkeling weer waarbij we nu zijn aangekomen bij de laatste twee stappen die opgepakt worden in het WEVER-project.



Figuur: ontwikkeling van stimulering kwaliteit verkeerseducatie

Effectmeting

In 2015 is de stand van zaken met betrekking tot effectmetingen op het gebied van verkeerseducatie in Nederland in kaart gebracht. Van de 96 producten die in de Toolkit PVE waren opgenomen, is voor 26 producten een 'evaluatiestudie' uitgevoerd. Echter slechts in 9 gevallen kan van een effectmeting worden gesproken die de toets der kritiek kan doorstaan. In de meeste effectmetingen wordt gebruik gemaakt van zelfrapportagegegevens. En dat is een probleem omdat vragenlijstgegevens slechts heel indirect iets zeggen over het uiteindelijke verkeersveiligheidseffect.

Slechts in een beperkt aantal studies wordt op een meer directe manier het gedrag gemeten. In 4 studies zijn objectieve metingen, zoals gevaarherkenningstoetsen, gebruikt. In 4 studies is het gedrag van verkeersdeelnemers in het verkeer geobserveerd.

Op dit moment is dus de effectiviteit van veel educatieprogramma's voor de verschillende doelgroepen niet bekend.

Het 'gaan voor kwaliteit' is wel gerechtvaardigd gezien de vele miljoenen die via de regio's (globaal gemiddeld per provincie zo'n 1 mln euro) jaarlijks besteden aan projecten 'verkeergedragsbeïnvloeding'. Het 'weten' dat dit geld effectief / efficiënt wordt besteed, is een must. Tegelijkertijd wordt de markt/de producenten gestimuleerd om zelf te investeren in de 'evalueerbaarheid' van de producten.

Voor de producenten bestaan er echter weinig *incentives* om programma's te evalueren: de klant is vaak toch wel enthousiast (de deelnemers zijn enthousiast, dus is het goed ...) én '*baat het niet dan schaad het niet*'. Er zijn gelukkig ook voorbeelden van producten en projecten die wel geëvalueerd zijn. Maar vaak zijn dat losse, op zichzelf staande evaluaties (bijv. VRO-risico-training voor motorrijders, producten van Team Alert, Trials, Drive Xperience en ANWB Streetwise). Ook is de overtuiging dat er, meer dan nu het geval is, geprobeerd moet worden om evaluaties zo in te richten dat je dichter bij het echte gedrag komt. Hiermee kunnen gedragsprogramma's op effectiviteit worden beoordeeld door te kijken welke gedragsverandering zij teweeg brengen. Tenslotte kunnen we momenteel de effecten van programma's binnen eenzelfde doelgroep (als die er zijn) niet met elkaar vergelijken omdat ze op basis van verschillende indicatoren zijn geëvalueerd. CROW is sinds twee jaar bezig om de producten/programma's uit de digitale toolkit verkeerseducatie te toetsen op het feit of deze goed opgezet zijn. Het oordeel zegt iets over zorgvuldigheid waarmee een programma is ontwikkeld, maar geeft zonder de laatste stap uit de checklist (effectmeting) geen inzicht in het daadwerkelijke effect.

Meer evaluaties?

Willen we een (betere) afweging kunnen maken over de meest effectieve en efficiënte inzet van onze schaarse middelen, dan is inzicht in het effect van educatieprogramma's een must. Is de oplossing hiervoor dat we gewoon **meer** evaluaties moeten doen? Het antwoord hierop is niet zonder meer 'ja'. Reden hiervoor is, zoals hiervoor al genoemd, dat een geïsoleerde evaluatie een beperkt voordeel biedt. Een losse evaluatie is alleen zinvol als er een betrouwbare meetlat c.q. vergelijkingsmaat is waar deskundigen, ontwikkelaars, subsidievertrekkers en bijv. scholen het over eens zijn. Dan kan volgens die '**meetlat**' een aantal programma's geëvalueerd worden waardoor ook échte vergelijking mogelijk is.

Meetlat

Evaluaties van specifieke programma's zijn zinvol, maar nog beter is het om een meer gestructureerd meetprogramma voor de evaluatie van verkeerseducatieprogramma's te ontwikkelen en te implementeren. Zo'n meetprogramma zou voor vergelijkbare doelgroepen moeten werken met meer uniforme vergelijkingsmaten. Daarbij gaat het om het zo betrouwbaar mogelijk in kaart brengen van het gewenste eindgedrag door middel van een zo direct mogelijke meting van dat eindgedrag. Dat eindgedrag staat dan voor verkeersgedrag, waarvan we uit onderzoek weten dat het een sterke relatie heeft met verkeersveiligheid. Die gedragingen kunnen worden gezien als indicatoren van risico's die in het verkeerssysteem aanwezig zijn en een belangrijke oorzaak zijn van het ontstaan van verkeersongevallen.

Zo weten we dat het ontstaan van ongevallen bij jonge beginnende bestuurders sterk samenhangt met de mate waarin zij in staat zijn risico's tijdig waar te nemen en er op een adequate manier op te reageren. Interventies die jonge beginnende bestuurders trainen in gevaarherkenning en gevaarvermijding, kunnen dus effectief worden ingezet om de kans op ongevallen te verkleinen. Wanneer we van gevaarherkenningstrainingen kunnen aantonen dat deze vaardigheden door de

training ook daadwerkelijk toenemen, kunnen we spreken van een effectieve 'evidence based' interventie. Om dat te kunnen aantonen hebben we een toets nodig die dicht staat bij het uiteindelijke gewenste gedrag in de auto. Dat gedrag is in scenario's te beschrijven en vervolgens in een zo realistisch mogelijk meetinstrument te vertalen. Zo'n meetinstrument noemen we een universele meetlat. Met behulp van een dergelijke meetlat kan de effectiviteit van verschillende soorten gevaarherkenningstrainingen worden gemeten en vergeleken.

Op deze wijze kan worden vastgesteld wat de werkzame principes van trainingen en educatieprogramma's zijn. Hoe meer we weten over werkzame principes, hoe gemakkelijker het is om in de toekomst effectieve interventies te ontwerpen.

Voorwaarde voor een goede meetlat is om de leerdoelen die er al zijn voor de diverse doelgroepen 'meetbaar' te maken. Welke gedragingen zijn essentieel en hoe uiten die zich? En dit proces uit te voeren en uit te testen als onderdeel van de evaluatie van één of meer producten binnen minimaal één, maar het liefst alle relevante doelgroepen. De meetlat is de norm en je toetst educatieve producten aan die norm of die gehaald wordt en wat de bijdrage van dat specifieke product is geweest.

WEVER

In 2015 is op verzoek van de provincies het project opgezet dat een meer structurele effectmeting van verkeerseducatie tot doel heeft: 'op Weg naar Effectieve VERkeerseducatie' (WEVER). De gezamenlijke provincies financieren dit project. SWOV, RHDHV en CROW voeren het project in opdracht van de provincies uit in een periode van vijf jaar. Ook CITO is betrokken. De bijbehorende werkgroep kent deelnemers uit het onderwijs, roV's en een aantal producenten van materiaal voor het basisonderwijs.

Centraal in WEVER staat de ontwikkeling van deze meetlat om producten onderling met elkaar te kunnen vergelijken. De meetlat wordt een universele maat die zo dicht mogelijk bij het echte gedrag staat. Hierdoor ontstaat er dus een 'benchmark', bijvoorbeeld per doelgroep voor verkeerseducatie.

Het project beslaat de jaren 2015 tot en met 2020 met als doel het volgende eindresultaat:

- een vergelijkingsmaat voor producten per doelgroep;
- evaluatie op vastgestelde criteria voor bepaalde doelgroep(en);
- innovatie in evaluatietechnieken (gericht op daadwerkelijk gedrag);
- eerste stap naar een beter verdienmodel voor producenten (effectieve programma's gaan lonen);
- goede afweging mogelijk over de meest effectieve en efficiënte inzet van onze schaarse middelen;
- uiteindelijk: het gebruik van producten/programma's waarvan met zekerheid bekend is dat zij een effect hebben op veilig verkeersgedrag.

Deelprojecten

Gestart wordt met het ontwikkelen van een meetlat voor een doelgroep die relevant is: de basisschoolleerling in groep 8 die zich moet voorbereiden op het gaan naar de middelbare school. Uiteindelijk wil je dat kinderen aan de meest essentiële competenties voldoen om zich veilig in het verkeer te verplaatsen.

Om te komen tot deze meetlat zijn in 2016 de volgende deelprojecten voorzien:

- Deelproject 1: ontwikkeling van en pretest met prototype fietstoets;

- Deelproject 2: productie van opgaven en ontwikkeling volwaardige fietstoets;
- Deelproject 3: eerste praktijkproef met volwaardige fietstoets.



De resultaten in 2016 zijn:

1. een beproefde fietstoets om de veiligheidsrelevante thema's van jonge fietsers in groep 8 vast te kunnen stellen
2. een rapportage over de competenties van leerlingen in groep 8 zoals met de fietstoets is vastgesteld.

In 2017 is het doel om met deze fietstoets een aantal producten voor de doelgroep basisonderwijs te gaan evalueren. Een aantal producenten van dergelijk materiaal zijn betrokken bij WEVER in de werkgroep.

Conclusie

Het feit dat de provincies de intentie hebben uitgesproken om meerjarig dit project te financieren laat zien dat nut en noodzaak wordt onderkend om meer kennis te krijgen over effectiviteit van educatieprogramma's. Ook de betrokkenheid van producenten laat zien dat deze partijen ook een zo goed mogelijk product willen maken. Het is een complex traject met de nodige valkuilen, denk bijv. aan de methodologische aspecten die nodig zijn voor een goede effectevaluatie. Het is goed om te zien dat, ondanks dat we lang niet alles weten, er toch de stap gezet is om met dit project te experimenteren. Jaarlijks wordt gerapporteerd aan de provincies hoe het project loopt en of er voldoende resultaat wordt behaald om door te gaan.

Literatuur/referenties/bronnen

- [Het meten van verkeerseducatie: 10 gouden regels voor effectmeting, CROW](#)
- [Handleiding checklist verkeerseducatie, CROW](#)
- [Permanente verkeerseducatie: bereikte mijlpalen en toekomstige uitdagingen, CROW](#)
- [Toolkit verkeerseducatie](#)
- [Website mobiliteit en gedrag](#)