

- # Verkeerseducatie

- Een onderzoek naar de rol van opvoeders in verkeerseducatie

Rapportage voor ROV Zuid-Holland | 6 november 2023



Inhoudsopgave

1. INLEIDING	4
1.1 SAMENVATTING.....	4
1.2 AANLEIDING.....	7
1.3 DOEL VAN HET ONDERZOEK.....	7
1.4 THEORETISCH KADER	8
1.5 OPZET VAN HET ONDERZOEK	10
2. KWALITATIEF ONDERZOEK	11
2.1 METHODIEK.....	11
2.2 RESULTATEN.....	12
2.3 CONCLUSIES	17
3. KWANTITATIEF ONDERZOEK	20
3.1 METHODIEK.....	20
3.2 RESULTATEN.....	23
3.3 CONCLUSIES	39
4. AANBEVELINGEN	44
4.1 RELEVANTIE VAN HET ONDERZOEK	44
4.2 ONZE RESULTATEN IN HET LICHT VAN HET ONDERZOEKMODEL	44
4.3 AANBEVELINGEN VOOR DE PRAKTIJK.....	46
4.4 AANBEVELINGEN VOOR VERVOLGONDERZOEK.....	51
4.5 METING 'DE MAAND VAN DE VEILIGE SCHOOLOMGEVING'	52
5. BRONNEN	53
5.1 REFERENTIES	53
6. BIJLAGE I: ONDERWERPENLIJST	55

6.1 DE VRAGEN	55
7. BIJLAGE II: VRAGENLIJST	58
7.1 DE VRAGENLIJST	58
8. BIJLAGE III: EXTRA GRAFIEKEN	67
9. BIJLAGE IV: BEGRIPPEN LIJST	77

1. Inleiding

1.1

SAMENVATTING

Aanleiding

Kinderen en adolescenten zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Hun hersenen zijn nog enorm in ontwikkeling en tegelijkertijd beschikken zij nog over onvoldoende verkeersvaardigheden. Opvoeders kunnen tot aan de adolescentie een belangrijke rol spelen bij de verkeerseducatie van hun kinderen (Pol et al., 2017; Vissers et al., 2005), maar de vraag is of zij zich hier voldoende bewust van zijn. ROV Zuid-Holland wil inzicht in het bewustzijn en gedrag van opvoeders in Zuid-Holland om hen zo (meer) bewust te maken van hun rol, hen beter te informeren over de verschillende kanten ervan en vervolgens opvoeders activeren die rollen ook actief op te pakken.

Het onderzoek

Dit onderzoek geeft inzicht in de rol van opvoeders in Zuid-Holland met betrekking tot de verkeerseducatie van hun kinderen. Dit onderzoek is tegelijkertijd een nulmeting van de campagne 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving'. Deze campagne start elk jaar met het begin van het nieuwe schooljaar. In heel Zuid-Holland besteden een groot aantal partners in opdracht van ROV Zuid-Holland vier weken lang extra aandacht aan een veilige schoolomgeving in het kader van de aanpak 'maak een punt van nul'.

Een aantal gerichte onderzoeksvragen naar de rol van opvoeders in verkeerseducatie vormen de basis voor dit onderzoek. Het gaat om welke modaliteiten opvoeders gebruiken als zij hun kinderen wegwijs maken in het verkeer, over wat voor soort verkeerseducatie opvoeders geven tot welke leeftijd van hun kinderen en wat hen hierbij motiveert. We onderzochten ook het belang dat opvoeders hechten aan verkeerseducatie en wat hun kennisniveau is. Ook wilden we weten welke informatiebronnen zij gebruiken en welke instanties zij raadplegen.

Als theoretisch model - om zicht te krijgen op de relaties tussen verschillende onderdelen van het opvoederschap – hebben we de 'Theory of Planned Behavior' gebruikt. We hebben met name gekeken in hoeverre de **sociale norm**, het **bewustzijn** omtrent de eigen rol van opvoeders en het **gevoel van controle** dat men denkt te hebben, samenhangen met de **intentie** tot het geven van actieve verkeerseducatie en het uiteindelijke gedrag van opvoeders.

We begonnen het onderzoek met een aantal interviews onder een divers samengestelde groep van participanten. We zijn in deze interviews ingegaan op de onderzoeksvragen en kregen een eerste beeld van hoe de participanten hun rol in verkeerseducatie zagen en invulden. We hebben de uitkomsten van de interviews met name gebruikt om een grootschalige enquête naar dit onderwerp te kunnen opzetten. Deze enquête is uitgezet onder een representatieve steekproef in de provincie Zuid-Holland. Respondenten zijn geworven via een panel van het onderzoeksbureau Kantar, het netwerk van ROV Zuid-Holland, social media kanalen van gemeenten, BSO's in Zuid-Holland en online advertenties van het mediabedrijf MIBTL. In totaal hebben 1.948 opvoeders de vragenlijst ingevuld.

Resultaten

De rol van demografische gegevens bij verkeerseducatie van opvoeders

Het wel of niet hebben van een baan, maakt geen verschil voor de intentie tot het geven van verkeerseducatie. Laagopgeleide opvoeders gaan vaker met hun kinderen het verkeer in dan hoogopgeleide opvoeders. Hetzelfde geldt voor opvoeders in stedelijke omgevingen in vergelijking tot opvoeders uit landelijke omgevingen. In een stedelijke(re) omgeving vinden opvoeders dat kinderen pas op latere leeftijd zelfstandig aan het verkeer kunnen deelnemen.

Vrouwen gaan vaker met hun kinderen het verkeer in, maar mannen begeleiden hun kinderen naar meer verschillende bestemmingen. Daarnaast denken vrouwen eerder dan mannen dat hun kinderen veel risico lopen in het verkeer en hebben ze meer de intentie om aan verkeerseducatie te doen.

Vervoermiddelgebruik

Lopen, fietsen en met de auto gaan, spelen een prominente rol in de verkeerseducatie van opvoeders. Tot en met de leeftijd van 11 jaar worden kinderen veel met de fiets naar school gebracht. Ook brengt tot deze leeftijd 13% van de opvoeders hun kinderen met de auto naar school. Vanaf 12 tot en met 17 jaar zien we dat kinderen vooral alleen naar school gaan. Logischerwijs neemt daardoor het brengen op de fiets of met de auto af, maar het gebeurt nog wel bij een enkeling. Opvoeders pakken de rol van toezichthouder voor hun 17 jarige kinderen met rijbewijs voornamelijk bij familiebezoek.

De rol van opvoeders afhankelijk van de leeftijd van het kind

Alle opvoeders begeleiden hun kinderen tot en met de leeftijd van 3 jaar. Vanaf 4 jaar zijn er enkele opvoeders die hun kinderen zelfstandig naar een vriendje of vriendinnetje laten gaan. Pas vanaf een jaar of 9 laten opvoeders hun kinderen zelfstandig fietsen. Algemeen geldt: hoe ouder het kind is, hoe minder begeleiding er plaatsvindt. Naarmate de kinderen ouder worden, neemt het besef van hun verkeers(on)veiligheid bij de opvoeders af. Naarmate kinderen ouder worden verandert de begeleidende/coachende rol van opvoeders in een meer adviserende rol.

Bewustzijn van de noodzaak van verkeerseducatie

De meerderheid van de opvoeders vindt verkeersveiligheid van hun kind belangrijk en zegt daarmee bewust bezig te zijn. Hoofdmotief is de veiligheid van hun kinderen. Er is een positieve relatie tussen intentie en gedrag: opvoeders die vinden dat het belangrijk is om je vaak samen met het kind in het verkeer te begeven, begeleiden hun kinderen ook vaker.

Rond de 60% van de opvoeders denkt dat hun kind risico's loopt in het verkeer. Des te jonger de kinderen van opvoeders zijn, des te hoger schatten opvoeders de leeftijd in waarop kinderen in zijn algemeenheid pas iets zelfstandig kunnen ondernemen. Dit kan voortkomen uit het feit dat de neiging van opvoeders om kinderen te beschermen het grootst is als de kinderen nog klein zijn. Opvoeders van jongvolwassenen zijn uiteindelijk minder bezig met de verkeerseducatie van hun kind en hebben minder besef van de noodzaak om dit te doen.

Ongeveer 16% van de opvoeders heeft het gevoel weinig invloed te hebben op het gedrag van hun kind in het verkeer (6,6% van de opvoeders van 0- tot 3-jarigen tot 25,8% van de opvoeders van 19- tot 24-jarigen). met name als het kind ouder wordt en steeds vaker alleen het verkeer in gaat. Als opvoeders een groter gevoel van controle hebben over verkeerseducatie, dus dat ze het gevoel hebben dat het ze makkelijk af gaat en dat ze het gedrag van hun kinderen in het verkeer kunnen veranderen, neemt de intentie tot actieve verkeerseducatie toe.

Ongeveer 10% van de opvoeders heeft behoefte aan meer informatie over verkeerseducatie. Denk hierbij aan informatie over wanneer een kind klaar is om veilig een nieuwe stap in het verkeer te zetten,

of over hoe ze hun kind veilig aan het verkeer kunnen laten deelnemen. Landelijke verkeerscampagnes zijn de voornaamste informatiebron die zij gebruiken. Regionale campagnes als 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' zijn minder bekend.

Opvoeders zien zichzelf als hoofdverantwoordelijken in de verkeerseducatie van hun kinderen, gevolgd door school. Volgens ouders zou de middelbare school hierbij een actievere mogen oppakken. Voor educatie rondom aspecten van de brommer en de auto worden de rij scholen als voornaamste verantwoordelijken gezien.

Verkeerseducatie in de praktijk

Opvoeders vullen verschillende aspecten van het opvoederschap in: samen oefenen in de praktijk en uitleg of het goede voorbeeld geven. De meeste opvoeders vinden voorbeeldgedrag belangrijk, maar ook lastig. Zo vindt 60% van de opvoeders dat je nooit het verkeerde voorbeeld mag geven, maar geeft eveneens 60% toe dit soms uit gemakzucht of onnadenkendheid wel te doen. Een groot deel van de opvoeders voelt zich verantwoordelijk voor het verschaffen van goede middelen voor hun kind om aan het verkeer deel te kunnen nemen (denk aan fietsverlichting).

Het onderzoekmodel

Er is een significant verband gevonden tussen bewust zijn van en de intentie tot verkeerseducatie. Ook is er een significant verband tussen het gevoel van controle en effectiviteit van verkeerseducatie op de intentie. De sociale norm (onderzocht als in hoeverre opvoeders zich iets aantrekken van wat andere opvoeders op dit gebied doen) heeft volgens dit onderzoek geen verband met de intentie of het gedrag.

Aanbevelingen

Aan de hand van de resultaten formuleren we een aantal aanbevelingen voor ROV Zuid-Holland om de actieve rol van opvoeders bij verkeerseducatie te versterken. Zo stellen we dat er meer aandacht mag worden geschonken aan de rol van opvoeders in campagnes en educatieprogramma's. Dit aangezien veel opvoeders verkeerseducatie als 'automatisch' ervaren, terwijl juist het er bewust van zijn de intentie tot verkeerseducatie aanwakkert. Met name bij opvoeders van oudere kinderen (vanaf 9 jaar) valt hier winst te behalen, omdat zij onterecht de risico's lager en verkeerd inschatten. De actieve rol waar opvoeders meer op gewezen dienen te worden is dat samen lopen en fietsen met de kinderen naar diverse bestemmingen heel belangrijk is voor de ontwikkeling van het kind. Het is ook het beste moment om kinderen te wijzen op regels, risico's en omgangsvormen. Het waarden en zichtbaar maken van de norm van opvoeders die (veel) lopen en fietsen met hun kinderen zou hierbij kunnen helpen. We adviseren ook het belang van voorbeeldgedrag in campagnes en verkeerseducatie te onderstrepen.

Extra verkeerseexamens op school kunnen ook een uitkomst zijn, waarbij het vooral gaat om de vaardigheden van het kind in het verkeer. Aangezien kinderen zich vanaf 9 jaar meer en meer zelfstandig in het verkeer begeven, zou een dergelijke 'toets' bij voorkeur in groep 5 van de basisschool moeten plaatsvinden.

Het momentum van 17 jaar, als een kind mag starten met autorijden onder begeleiding, is heel bruikbaar om opvoeders er aan te herinneren dat zij een rol hebben in de verkeerseducatie van hun kinderen. Opvoeders laten hun rol in verkeerseducatie bij jongvolwassenen een beetje verwateren, terwijl onderzoek van TeamAlert uitwijst dat kinderen dit best op prijs stellen. Tot nu toe richten campagnes over jongvolwassenen zich vaak rechtstreeks tot deze doelgroep, waar de rol van opvoeders meer benadrukt mag worden.

De resultaten van ons onderzoek pleiten ervoor om landelijke campagnes voort te zetten en regionale campagnes uit te breiden. We denken dat het een goed idee is om een toolkit ter beschikking te stellen

aan opvoeders over de juiste verkeerseducatietechnieken per leeftijdsgroep. Opvoeders hoeven er niet zo zeer op gewezen te worden dat ze een rol hebben in verkeerseducatie (daar zijn ze zich van bewust), maar kunnen wel wat hulp gebruiken bij *hoe* ze dit het beste kunnen invullen.

1.2

AANLEIDING

Kinderen en adolescenten, ze zijn een kwetsbare groep onder verkeersdeelnemers. Vooral omdat dit de groep is die zich nog volop aan het ontwikkelen is. Zij beschikken nog niet over alle verkeersvaardigheden, hun hersenen zijn nog volop in ontwikkeling, ze hebben een andere risicoperceptie en nog relatief weinig ervaring in het verkeer (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna SWOV), 2019; www.hersenstichting.nl). Daar staat tegenover dat kinderen en adolescenten wel beïnvloedbaar zijn. In de jongere jaren liggen kansen om (gewoonte) gedrag en daarmee ook veilig gedrag in het verkeer aan te leren (Hoekstra & Mesken, 2010).

Uit verschillende bronnen blijkt ook dat opvoeders¹ al vanaf de jongste leeftijd tot aan adolescentie een rol willen en kunnen spelen bij de verkeerseducatie van hun kinderen (Pol et al., 2017; Vissers et al., 2005). Tegelijkertijd rijst de vraag of opvoeders zich voldoende bewust zijn van die rol en de omvang ervan. Zijn ze zich bewust van de verschillende kanten die de opvoedersrol met betrekking tot verkeerseducatie inhoudt? Dus niet alleen het actief oefenen van vaardigheden, maar ook het zorgen voor goede beveiligingsmiddelen en het geven van het goede voorbeeld.

ROV Zuid-Holland wil opvoeders bewust maken van hun rol, hen informeren over de verschillende kanten ervan en vervolgens opvoeders activeren om die rollen te vervullen. Dit doen ze onder andere met voorlichting en campagnes, zoals 'de Maand van de Veilig Schoolomgeving'. Om te weten waar je een campagne op moet richten, is een goede basis van kennis over wat er nodig is en wat er speelt onder opvoeders belangrijk. Pas dan kun je kennis aanvullen en gedrag veranderen.

DE MAAND VAN DE VEILIGE SCHOOLOMGEVING

De Maand van de Veilige Schoolomgeving start elk jaar met de start van het nieuwe schooljaar. Samen met een groot aantal partners besteedt Maak Een Punt Van Nul, in opdracht van ROV Zuid-Holland, 4 weken lang in heel Zuid-Holland extra aandacht aan dit belangrijke onderwerp.

Dit onderzoek geeft inzicht in de rol van opvoeders in Zuid-Holland in de verkeerseducatie van hun kind en de rol van sociale norm, bewustzijn en gevoel van controle. De resultaten kunnen gebruikt worden om verkeerseducatie door opvoeders in Zuid-Holland gericht te stimuleren en daar effectieve campagnes op te richten. Dit onderzoek dient tegelijkertijd als een nulmeting van de campagne 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving'. Na de campagne zal een nieuwe meting worden uitgevoerd gericht op de rol van opvoeders in Zuid-Holland in de verkeerseducatie van hun kind en de rol van sociale norm, bewustzijn en gevoel van controle.

1.3

DOEL VAN HET ONDERZOEK

Doelen en onderzoeksvragen

De insteek van het onderzoek is breed. Er zijn dan ook meerdere onderzoeksvragen. Het hoofddoel is om goed geïnformeerd te worden over de rol van sociale norm, bewustzijn en gevoel van controle bij verkeerseducatie, maar dit onderzoek dient ook als nulmeting voor de campagne 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving'.

¹ We kiezen in dit onderzoek voor de term opvoeders en verstaan daaronder ouders en verzorgers.

1. Welke modaliteiten (lopen, fietsen, e-bike, bromfiets, auto, openbaar vervoer) gebruiken opvoeders in Zuid-Holland op dit moment als ze met hun kinderen op stap gaan?
2. Tot welke leeftijd begeleiden opvoeders hun kinderen en naar welk soort bestemmingen?
3. In hoeverre zijn opvoeders van 0-24-jarigen zich bewust van het belang van hun actieve inzet in de verkeerseducatie?
4. Wat is het kennisniveau van opvoeders op het gebied van de risico's van kinderen en jongeren in het verkeer en van de verschillende kanten van het opvoederschap?
5. Wat doen opvoeders op dit moment aan de verschillende kanten van het opvoederschap gericht op verkeerseducatie?
 - a. In hoeverre geven opvoeders hun kinderen uitleg over het verkeer?
 - b. In hoeverre oefenen opvoeders met hun kinderen in het verkeer?
 - c. In hoeverre zijn opvoeders een rolmodel voor hun kinderen in het verkeer?
 - d. In hoeverre verschaffen opvoeders hun kinderen middelen om veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer?
6. Welke drijfveren bepalen op dit moment het gedrag van opvoeders met betrekking tot verkeerseducatie?
7. Welke informatiebronnen kennen en gebruiken opvoeders bij de verkeerseducatie van hun kinderen?
8. Welke instanties of personen vinden opvoeders (mede)verantwoordelijk voor het veilig laten deelnemen van hun kinderen aan het verkeer?

1.4

THEORETISCH KADER

Onderzoek naar hoe vormen van verkeerseducatie bijdragen aan de verkeersveiligheid van kinderen is al aanwezig. Zo heeft SWOV onderscheid gemaakt tussen formele en informele verkeerseducatie; waarbij formele verkeerseducatie verwijst naar vormen in het kader van een lesprogramma of project dat meestal door een school of opleidingsinstituut wordt gegeven (SWOV, 2019) en informele verkeerseducatie verwijst naar het proces waarbij verkeersdeelnemers blijven leren van eigen fouten en ervaringen, maar ook van voorbeelden door anderen (Hoekstra & Mesken, 2010). Zij hebben onderzocht hoe opvoeders een rol kunnen spelen bij die informele verkeerseducatie.

Een van hun bevindingen was dat de manier waarop kinderen aan het verkeer deelnemen en waarop opvoeders hun kinderen begeleiden, afhankelijk is van de leeftijd van het kind. Hoe ouder het kind is, hoe vaker het kind zelfstandig het verkeer in gaat, maar ook hoe bekwaam er opvoeders het kind inschatten. Dat laatste is een risicovolle veronderstelling. In de fase van 16 tot en met 24 jaar zitten jongvolwassenen nog volop in psychologische en sociaal-emotionele veranderingen, die zich uiten in onder andere het afzetten tegen autoriteit, vatbaar zijn voor groepsdruk en het nemen van onverantwoorde risico's. Dit vraagt in combinatie met vaak een veranderende levensstijl waarbij drugs en alcohol, maar ook het krijgen van een rijbewijs een rol spelen, zeker nog om ondersteuning van opvoeders. Jongvolwassenen moeten leren om verantwoorde en veilige keuzes te maken, al helemaal in het verkeer (Vissers et al., 2005). Bovendien is bekend dat opvoeders juist een positieve invloed kunnen hebben op preventie van risicogedrag bij hun kinderen (Jackson et al., 2012).

Onderzoek wijst ook uit dat opvoeders zichzelf de aangewezen persoon vinden om hun kinderen te leren over verkeer en niet per se behoefte hebben aan meer informatie (Hoekstra & Mesken, 2010). TeamAlert (2022) heeft daarnaast ondervonden dat ook jongeren (12 t/m 18 jaar) zelf de betrokkenheid van hun opvoeders bij het leren over verkeer belangrijk en geschikt vinden.

Toch is het nog niet zo makkelijk gezegd als gedaan. Er zijn aardig wat drempels die de rol van opvoeders bij goede verkeerseducatie verhinderen, zo blijkt uit het onderzoek van Tabula Rasa (Pol et al., 2017). Daarin kwam naar voren dat opvoeders overschatten hoe goed ze zich in het bijzijn van hun kinderen in het verkeer gedragen, dat het kennisniveau van opvoeders te laag is, dat opvoeders hun kennis overschatten en dat ze zich niet bewust zijn van hun eigen voorbeeldgedrag bij jonge kinderen. Daarbovenop lijken opvoeders het risico dat hun kinderen lopen in het verkeer laag in te schatten. Ook zorgen overvolle levens ervoor dat, als opvoeders al weten dat ze meer aan verkeerseducatie moeten doen, dit nog niet betekent dat ze dit ook daadwerkelijk gaan doen. Veel van deze onderzoeken adviseren dan ook (om te zoeken naar) slimme manieren waarop de interesse van opvoeders gewekt kan worden voor (informele) verkeerseducatie bij hun kinderen.

Met het huidige onderzoek hebben we specifiek de rol van opvoeders in Zuid-Holland in de verkeerseducatie van hun kind en de rol van sociale norm, bewustzijn en gevoel van controle onderzocht. Ook hebben we haakjes geïdentificeerd om dit te stimuleren. Omdat we hebben gemerkt dat onder andere de kloof tussen het weten en het doen nog een uitdaging is, waren we vooral nieuwsgierig welke van de te onderzoeken aspecten in relatie staan tot het daadwerkelijk doen.

Ons onderzoekmodel (figuur 1) hebben we daarom gebaseerd op de Theory of Planned Behavior (Ajzen, 1991; Steinmetz et al., 2016). Deze theorie stelt dat (1) de houding van iemand (hoe staat de persoon tegenover het gedrag), (2) de sociale normen (wat denkt de persoon dat anderen denken over het gedrag) en (3) het gevoel van controle (in hoeverre gelooft de persoon dat het gedrag eenvoudig uit te voeren is), de intentie van iemand bepaalt om het gewenste gedrag ook daadwerkelijk uit te voeren. Vervolgens is er nog een stap nodig om van intentie naar het daadwerkelijke gedrag te komen, waarvan bekend is dat ook het gevoel van controle daar een rol bij speelt.

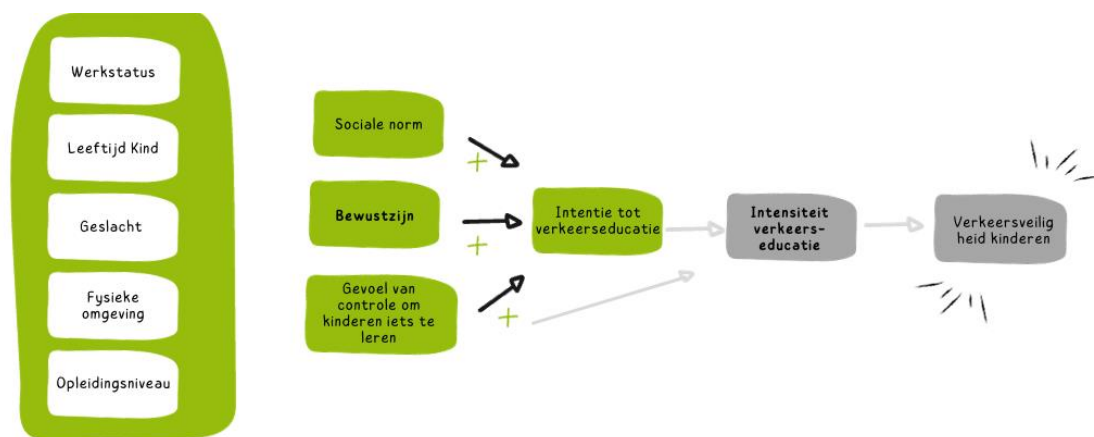
We hebben **de sociale norm** onder opvoeders ten opzichte van hun eigen rol in verkeerseducatie onderzocht. Speelt het nog een rol hoe opvoeders denken dat de maatschappij en andere opvoeders denken over dit thema? Ook hebben we **het bewustzijn** van opvoeders ten opzichte van hun actieve rol in verkeerseducatie onderzocht. We hebben in dit onderzoek niet specifiek de houding van opvoeders ten opzichte van verkeerseducatie benoemd. Wat precies iemands houding vormt, wordt nog steeds vrij abstract gedefinieerd als een positieve of negatieve evaluatie van het vertonen van gedrag (Fishman et al., 2021, p. 2). Bewustzijn door na te denken over hoe je kinderen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen en over het risico dat kinderen in het verkeer lopen, is zeker onderdeel van het vormen van een negatieve of positieve houding ten opzichte van hun rol in verkeerseducatie. Daarnaast hebben we ook **het gevoel van controle** onderzocht dat opvoeders ervaren bij het opvoeden van hun kinderen over verkeer.

Ten slotte hebben we onderzocht hoe de bovenstaande factoren samenhangen met de **intentie tot verkeerseducatie** door opvoeders. Binnen deze term verkeerseducatie beperken we ons tot de drie verschillende kanten van de opvoedersrol, zoals ROV Zuid-Holland deze definieert: (1) de faciliterende rol, de zorg voor goede beveiligingsmiddelen en voertuigmiddelen, (2) het rolmodel, samen met welke vervoerswijzen dan ook, meters maken in het verkeer en (3) de lerende rol, het actief oefenen van vaardigheden en uitleg geven. Kortom, in hoeverre hebben bovengenoemde factoren een relatie met de intentie van opvoeders tot verkeerseducatie. De gedachte is dat het hebben van de juiste intentie, zoals beschreven in de Theory of Planned Behavior, uiteindelijk bijdraagt aan een hogere **intensiteit van verkeerseducatie** door het daadwerkelijk uitoefenen van die verschillende opvoedersrollen. Uiteindelijk draagt dat bij aan meer verkeersveiligheid onder kinderen.

Opvoeders is gevraagd in hoeverre ze gedrag vertonen dat past bij de drie verschillende opvoedersrollen. Echter, zelfrapportage van gedrag is altijd discutabel. Mensen zijn notoir slecht in het



rapporteren van eigen gedrag en maken daar veel fouten in. Aan de andere kant geeft het wel aan wat mensen zouden willen doen. Daarom is ervoor gekozen om de antwoorden over het eigen gedrag te interpreteren als de intentie tot verkeerseducatie en niet als de daadwerkelijke intensiteit van verkeerseducatie. Tot slot zijn in het model geslacht, opleidingsniveau, werkstatus, leeftijd van het kind en stedelijkheid van de omgeving meegenomen als controlevariabelen.



Figuur 1: Het onderzoekmodel.

1.5 OPZET VAN HET ONDERZOEK

De onderzoeksvragen zijn vooraf al door de opdrachtgever aangegeven, waarop we ons theoretisch kader en methode van onderzoek hebben bepaald. Het onderzoek is opgesplitst in twee delen: een kwalitatief en een kwantitatief onderzoek. In het kwalitatieve onderzoek hebben we opvoeders geïnterviewd aan de hand van een interview stramien om zo een eerste beeld te krijgen van hun kijk op verkeerseducatie. Tevens hebben deze interviews de eerste antwoorden op de onderzoeksvragen gegeven, die op hun beurt richting hebben gegeven aan de vragenlijst (hoofdstuk 2).

Voor het kwantitatieve onderzoek hebben we vervolgens een vragenlijst opgesteld. Die stuurden we via diverse kanalen uit onder een grote groep opvoeders binnen de provincie Zuid-Holland. Omdat de vragenlijst ook als nulmeting heeft gediend voor de campagne 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving', werd de vragenlijst gesloten zodra de scholen in Zuid-Holland, en daarmee ook de campagne, op 21 augustus van start gingen (hoofdstuk 3). Na het afronden van de interviews en de sluiting van de vragenlijst hebben we de data geanalyseerd aan de hand van de vooraf geformuleerde onderzoeksvragen en zijn conclusies gevormd (hoofdstuk 4). Tot slot hebben we, op basis van onze ervaringen, resultaten en conclusies, aanbevelingen voor zowel het vervolgonderzoek als de praktijk gedaan (hoofdstuk 4).

2. Kwalitatief onderzoek

2.1 **METHODIEK**

Om een goed beeld te krijgen van wat er bij opvoeders speelt met betrekking tot verkeerseducatie, zijn er 14 diepte-interviews afgenomen. Vooraf is een interview stramien opgesteld met onderwerpen die in het interview besproken dienden te worden. De onderwerpen zijn bepaald op basis van de kennis van het projectteam en de opdrachtgever, in combinatie met inzichten uit eerder soortgelijk onderzoek (bijv. Hoekstra & Mesken, 2011). Het volledige interview stramien kunt u terugvinden in bijlage I.

2.1.1 **Procedure**

Alle participanten zijn geworven via het eigen netwerk van het onderzoeksteam en XTNT. Er is rekening gehouden met een zo divers mogelijke samenstelling van de groep participanten. Potentiële participanten werden geïnformeerd over het onderwerp, de lengte en het doel van het interview. Daarna zijn zij gevraagd of ze deel wilden nemen aan het onderzoek. Er was geen compensatie voor deze participanten. Alle antwoorden zijn anoniem verwerkt en niet herleidbaar naar individuele personen. De meeste interviews zijn telefonisch afgenomen en een aantal via MS Teams of face-to-face. De interviews hebben tussen de 15 en 30 minuten geduurd. De inzichten uit de interviews zijn gebruikt voor het opstellen van de vragenlijst voor het breed uitgezette kwantitatieve onderzoek (zie hoofdstuk 3).

2.1.2 **Aandachtspunten**

De interviews geven een indicatie voor wat er speelt en wat opvoeders met hun kinderen doen. Hoewel geprobeerd is een zo divers mogelijke steekproef te nemen, geven de interviews geen representatief beeld van de samenleving. Het doel van de interviews was om meer zicht te krijgen op verkeerseducatie door opvoeders om in het kwantitatieve onderzoek (de vragenlijst) de juiste vragen te kunnen stellen.

Zo hebben de interviews inzicht gegeven in welke woorden en spreektoon het beste te gebruiken zijn in de vragenlijst, zodanig dat een respondent de vraag snel begrijpt. Het woord 'verkeerseducatie' bleek bijvoorbeeld voornamelijk te worden geassocieerd met daadwerkelijk 'lesgeven', in plaats van activiteiten die zij in de rol van opvoeder uitvoeren als het goede voorbeeld geven. Ook bleek uit de interviews bij welke vragen het noodzakelijk was om door te vragen om echt de gewenste inzichten op te doen. Dat stelde ons in staat om in de vragenlijst de vragen zodanig te formuleren dat we sneller tot de kern konden komen van de informatie die we wilden ophalen.

Daarnaast hebben de interviews richting gegeven voor de keuze van de vragen en vraagstelling. Zo werd duidelijk welke thema's met name gevoelig waren voor sociale wenselijkheid. Voor een aantal thema's heeft dit geleid tot een ander type vraagstelling in de vragenlijst. We hebben meer impliciet gevraagd naar thema's die gevoelig waren voor sociaal wenselijke antwoorden.

2.2 RESULTATEN

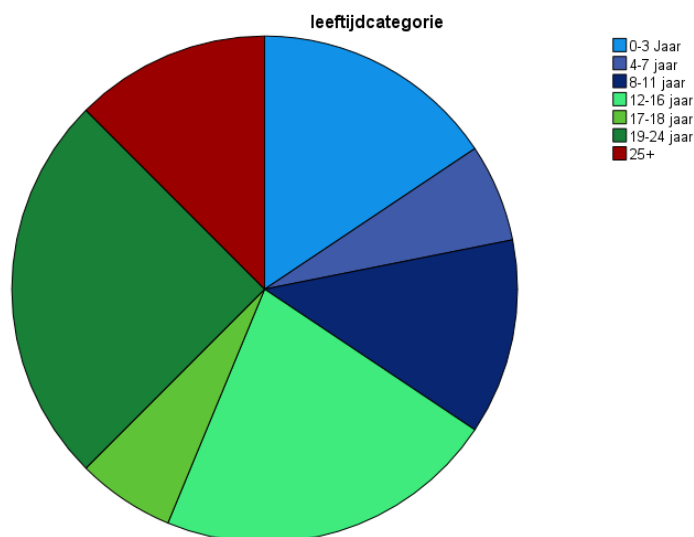
We bespreken de bevindingen uit de interviews aan de hand van de onderzoeksvragen.

2.2.1 Demografische gegevens

In tabel 1 zijn de demografische gegevens van de participanten weergegeven. De steekproef van de participanten wijkt wat af van de populatie in de provincie Zuid-Holland. De mensen met een MBO en WO opleiding zijn oververtegenwoordigd en de mensen met een HBO opleiding zijn ondervertegenwoordigd. Ook bevat de steekproef meer werkenden en meer mensen uit landelijk gebied dan in de gehele populatie. Figuur 2 toont de leeftijd van de kinderen van de participanten. Hoewel hier niet van tevoren op is geselecteerd, viel het in de interviews op dat er diverse gezinsgroottes (1-5) en gezinssamenstellingen (tweeoudergezinnen, eenoudergezinnen, nieuw samengestelde gezinnen) waren onder de geïnterviewden. Zie voor de demografische gegevens van provincie Zuid-Holland, bijlage III.

Gegevens	Categorie	Aantallen
Opleiding	MBO	5
	HBO	3
	WO	6
Werkend	Ja	12
	Nee	2
Omgeving	Stedelijk	7
	Landelijk	5
Aantal kinderen (M)		2.29

Tabel 1: Verdeling van demografische gegevens.



Figuur 2: Verdeling van leeftijden van de kinderen van de participanten uit de interviews.

2.2.2 Welke modaliteiten (lopen, fietsen, e-bike, bromfiets, auto, openbaar vervoer) gebruiken opvoeders in Zuid-Holland op dit moment als ze met hun kinderen op stap gaan?

De meeste opvoeders maken gebruik van meerdere vervoersmiddelen met hun kinderen. Het gebruikte vervoersmiddel verschilt per leeftijd van het kind. Met kinderen in de jongste leeftijdscategorie (0-3)

wordt veel samen met de kinderen gelopen. Eén opvoeder gaf aan dat bij het lopen, het kind op zijn fiets mocht fietsen als zij ernaast liep. Met net iets oudere kinderen (+- 5 jaar oud) wordt er ook samen gefietst. De rol van de opvoeders bij het brommer- of autorijden is, volgens hen, vaak kleiner omdat deze verantwoordelijkheid gevoelsmatig minder bij de opvoeder ligt en meer bij rijinstructeurs en de instanties waar de kinderen een rijbewijs kunnen halen.

Opvoeders nemen op elke leeftijd hun kinderen mee in de auto, als zij een auto bezitten. Het openbaar vervoer (bus, tram, trein, metro, etc. hierna: OV) werd minder vaak genoemd door opvoeders. Wanneer hier actief naar werd gevraagd, bleek het OV bij een meerderheid van de geïnterviewden incidenteel gebruikt te worden. Een enkele opvoeder heeft een scooter waarbij het kind achterop mag, mits zij een helm dragen.

2.2.3

Tot welke leeftijd begeleiden opvoeders hun kinderen en naar welk soort bestemmingen?

Kinderen in de jongste leeftijdscategorie (0-3) worden nog overal heen begeleid. Opvoeders gaven aan dat kinderen vanaf ongeveer 5 jaar oud alleen mogen lopen in 'de buurt' (bijvoorbeeld naar de speeltuin of vriendjes uit de buurt). De leeftijd waarop opvoeders kinderen alleen laten lopen of fietsen wisselt per opvoeder en bestemming (korte/lange, bekende/onbekende wegen). Opvoeders benoemden wel dat hun kinderen in elk geval moeten laten weten wanneer ze zijn aangekomen op hun bestemming als ze alleen mogen lopen of fietsen. Uit de antwoorden van de interviews blijkt dat sommige opvoeders zich geen begeleider meer voelen van hun kinderen wanneer ze niet meer thuis wonen. Wel nemen opvoeders in dat geval nog een adviserende rol aan.

2.2.4

In hoeverre zijn opvoeders van 0-24-jarigen zich bewust van het belang van hun actieve inzet in de verkeerseducatie?

Alle participanten gaven aan de verkeersveiligheid van hun kinderen belangrijk te vinden en ook een rol voor zichzelf te zien in de verkeerseducatie van hun kinderen. Er was echter variatie in hoe opvoeders bepaalde rollen invullen en hoe belangrijk zij deze rollen vinden. Zo voelt bijvoorbeeld de ene ouder zich tot op late leeftijd (bijv. 23 jaar) verantwoordelijk voor het verschaffen van een goede fiets, terwijl een andere ouder al op jonge leeftijd (bijv. 12 jaar) begint met hun kind aanleren hoe een fiets gerepareerd moet worden. Opvoeders gaven aan dat naarmate hun kinderen ouder worden, hun eigen rol steeds kleiner wordt. Zeker bij kinderen die niet meer thuis wonen, voelen opvoeders dat ze minder verantwoordelijkheid en ook minder invloed hebben. Opvoeders benoemden dat ze, eigenlijk al vanaf het moment dat kinderen zelf mogen fietsen, minder zicht hebben op het gedrag van hun kind en dat dit ook hun invloed vermindert.

Vrijwel alle opvoeders nemen hun kinderen mee in het verkeer en geven daarbij expliciet aandacht aan het verkeer; dit kan zijn door uitleg te geven over verkeerssituaties of door tips en opmerkingen te plaatsen. Veel opvoeders benoemden dat het opvoeden van hun kinderen in het verkeer automatisch voelt. De meeste opvoeders zijn buiten het verkeer niet zo met de verkeerseducatie bezig. Echter, is er in het verkeer heel duidelijk de mogelijkheid en noodzaak voor het uitleggen van regels en het voordoen van handelingen. Een aantal opvoeders is wel bewust bezig met de verkeerseducatie door actief bezig te zijn met oefenen en 'testjes'. Eén opvoeder liet bijvoorbeeld haar kind een klein stukje alleen fietsen terwijl ze zelf de parallelweg nam. Wanneer ze elkaar weer ontmoetten werd er geëvalueerd. Een andere opvoeder liet zijn kind een soort oefentraject uitvoeren waarbij ze samen ergens heen liepen en het kind zelf alle keuzes moest maken (bijvoorbeeld: waar over te steken en wanneer). De meeste opvoeders nemen hun kinderen mee naar de dingen waar ze zelf naartoe moeten, bijvoorbeeld school, boodschappen of winkels. Zij leren hun kinderen op die momenten hoe ze zich in het verkeer moeten gedragen.

Opvoeders van kinderen vanaf +-14 jaar oud zijn minder actief bezig met de verkeerseducatie van hun kinderen. Ze gaven vaak aan dat ze minder zicht op het gedrag hebben en dat het gedrag in het verkeer op een gegeven moment de verantwoordelijkheid van het kind zelf wordt. Ook werd er vaak gezegd dat de tieners en jongvolwassenen adviezen en aanwijzingen minder aannemen. Echter, konden de meeste opvoeders geen 'harde' grens duiden vanaf wanneer de verantwoordelijkheid geheel bij het kind zou liggen. Ook gaven opvoeders aan zich nog wel verantwoordelijk te voelen, maar niet meer het gevoel te hebben dat ze nog veel invloed hebben op het verkeersgedrag van hun kind. De gedragingen die opvoeders nog wel met jongvolwassen kinderen uitvoeren zijn het meegeven van tips/waarschuwingen en het aangaan van gesprekken over onder invloed van alcohol in een auto rijden of een telefoon op de fiets of achter het stuur vast houden.

2.2.5

Wat is het kennisniveau op het gebied van de risico's van kinderen en jongeren in het verkeer en van de verschillende kanten van het opvoederschap?

Veel opvoeders zijn zowel bewust als onbewust bezig met het wijzen op de risico's in het verkeer. Zo heeft bijna elke opvoeder genoemd dat hij/zij het belangrijk vindt om het kind te leren dat je voorrang moet krijgen en niet moet nemen. Hier zijn opvoeders dus bezig met het aanleren van inzicht in de verkeersrisico's. Ook noemde een opvoeder dat ze actief bezig is met het creëren van inzicht in snelheden van auto's door te benoemen wanneer auto's te hard rijden. Opvoeders leren hun kinderen dus niet alleen over de verkeersregels, maar ook over de risico's in het verkeer als andere mensen zich niet aan de regels houden of een fout maken.

De meeste opvoeders gaven aan dat zij zich realiseren dat hun kinderen de risico's nog niet volledig kunnen inschatten. Dit is zeker het geval voor opvoeders van kinderen van jonge leeftijden (+-onder de 9 jaar oud). Vooral bij de jongste kinderen (0-3 jaar oud) werd genoemd dat de kinderen het nog helemaal niet snappen, maar dat ze wel aannemen van hun opvoeders dat bepaalde acties (bijv. lopen op de straat of oversteken zonder te kijken) gevaarlijk zijn. Vanaf het moment dat kinderen zelf op de fiets alleen mogen (+-9 jaar oud), wordt het verhaal genuanceerder en is er meer verschil tussen opvoeders wat betreft risicoperceptie. Er zijn andere factoren die volgens opvoeders een rol spelen zoals zelfstandigheid, vermoeidheid en karaktertrekken (voorzichtig, dromerig). Een aantal opvoeders noemde specifiek dat hun kinderen nog moeite hebben met het inschatten van snelheden. Een opvoeder benoemde dat zijn kind in de basis goed risico's kan inschatten, maar dat de belevingswereld, afleiding en vermoeidheid ervoor zorgen dat het toch niet altijd goed gaat.

Twee à drie opvoeders gaven aan het moeilijk te vinden om te bepalen wanneer hun kinderen klaar waren voor een bepaalde 'volgende' stap (bijv. alleen fietsen). Zo stelde een opvoeder hardop de vraag 'Wanneer begin je waarmee en waar doe je goed aan?'. Een manier om te testen of een kind al klaar is om bepaalde dingen zelf te doen, lijkt door meerdere opvoeders gewenst. Eén van de opvoeders stelde bijvoorbeeld voor om een extra verkeersexamen op school af te nemen bij kinderen op jongere leeftijd om de vaardigheden die bij die leeftijd horen te kunnen testen. Paradoxaal genoeg lijkt geen van deze opvoeders gebruik te maken van bronnen op het internet om te kijken hoe zij dit zelf zouden kunnen testen of weten.

Veel opvoeders gaven tijdens de interviews aan dat vanaf het moment dat hun kinderen alleen naar de middelbare school mogen, er minder zicht is op hun gedrag in het verkeer en kinderen minder goed luisteren. Het idee dat ze niet meer veel invloed hebben op het verkeersgedrag van hun kind, maakt het moeilijk om kinderen nog veel bij te brengen. Hoewel er niet expliciet werd benoemd dat ze hier hulp bij zouden willen, is dit een mogelijk punt waar opvoeders bij geholpen kunnen worden. Dit kan bijvoorbeeld door informatie te verstrekken over hoe opvoeders het beste uitleg kunnen geven en afspraken kunnen maken met hun kinderen (puber/volwassene) over het verkeer. Volgens de Theory of

Planned Behavior kun je namelijk gewenst gedrag stimuleren door het gevoel van controle te vergroten (Azjen, 1991; Steinmetz et al., 2016).

Een opvoeder gaf heel duidelijk uit zichzelf aan dat ze graag een helmplicht voor jonge kinderen (en ouderen 65+) zou zien. Ze vertelde over haar ervaring dat haar kind geen helm meer wilde dragen omdat dit niet 'cool' was en andere kinderen haar hier over uitlachten. Dit ondanks het feit dat het dragen van een helm verstandig zou zijn.

2.2.6

Wat doen opvoeders op dit moment aan de verschillende kanten van het opvoederschap gericht op verkeerseducatie?

De verschillende kanten van het opvoederschap (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen) zijn bij alle opvoeders bekend. Tot een bepaalde leeftijd zien opvoeders een rol voor zichzelf wat betreft alle kanten van het opvoederschap. Het moment dat deze rol verkleint of 'ophoudt' verschilt per opvoeder en per rol van de opvoeder. Zo vindt de ene opvoeder dat na de basisschool de kinderen zelf verantwoordelijk worden voor het vervangen van hun fietslamp, terwijl een andere opvoeder deze nog jaarlijks vervangt voor haar jongvolwassen kinderen.

a. In hoeverre geven opvoeders hun kinderen uitleg over het verkeer?

Alle opvoeders vinden uitleg geven belangrijk en doen dit ook of hebben dit gedaan. Zeker onder opvoeders met jonge kinderen werd dit veel in de interviews genoemd. Vanaf het moment dat opvoeders hun kinderen alleen laten fietsen, wordt er minder vaak uitleg gegeven.

De opvoeders gaven aan vooral tijdens het samen zijn in het verkeer uitleg te geven. Er wordt weinig gepraat over het verkeer als opvoeders zich niet met hun kinderen in het verkeer bevinden. Toch wordt het wel besproken als de kinderen zelf vragen hebben, er een ongeval is gebeurd, er een nieuwsitem over verkeer is of er op school een les over is geweest.

Naarmate kinderen ouder en zelfstandiger worden, verandert uitleg in aanwijzingen, vragen, tips en waarschuwingen: 'Kijk je uit bij dat kruispunt', 'Heb je wel licht?', 'Niet op je telefoon kijken, he!' of 'Wie is de Bob?'

Hoewel er in de interviews niet direct gevraagd is naar de afspraken die opvoeders met hun kinderen maken over het verkeer, werd dit toch door een aantal opvoeders genoemd. Zo noemden een aantal opvoeders dat ze duidelijk maakten dat telefoongebruik op de fiets niet mag en dat zij hier ook duidelijke consequenties aan verbinden (bijv. het zelf moeten betalen van een boete). Ook noemde een opvoeder dat ze afspraken duidelijk met haar kind bespreekt en er ook een beetje wordt 'onderhandeld' over de afspraken (bijv. als het kind geen helm wilde dragen dan mocht er ook geen muziek worden geluisterd tijdens het fietsen). Op die manier heeft het kind ook inspraak. Andere opvoeders maken de afspraak met hun kinderen dat er bij aankomst op de bestemming een bericht gestuurd moet worden, als zij alleen ergens naartoe mogen. Een enkele opvoeder van oudere kinderen maakt nog afspraken over onder invloed zijn van alcohol en telefoongebruik tijdens het besturen van een auto.

b. In hoeverre oefenen opvoeders met hun kinderen in het verkeer?

Maar een paar opvoeders oefenen bewust met hun kinderen in het verkeer, zoals benoemd in de voorbeelden onder onderzoeksvraag drie. Alle opvoeders benoemen echter wel de actie van het samen deelnemen aan het verkeer, lopend of fietsend. Dit wordt als redelijk automatisch en vanzelfsprekend gezien.

c. In hoeverre zijn opvoeders een rolmodel voor hun kinderen in het verkeer?

Niet alle opvoeders noemden het zijn van een rolmodel voor hun kind uit zichzelf, maar wanneer er naar werd gevraagd, gaven de meesten aan dat zij dit belangrijk vinden. Een aantal opvoeders benoemden het zijn van een voorbeeld wel uit zichzelf. Het lukt opvoeders niet om altijd het perfecte rolmodel te zijn. Zo maken zij zelf wel eens een foutje of schiet het erbij in door gemakzucht. Een enkele opvoeder gaf aan dat het 'anders is als ouder' omdat je een beter inschattingsvermogen hebt en dat het daarom niet noodzakelijk is om je zelf altijd aan alle regels te houden. Wel zeiden alle opvoeders dat als ze zich niet aan de regels houden (bijv. door rood lopen, tegen het verkeer in fietsen), ze bij hun kinderen benadrukken dat ze dit niet zelf moeten doen of extra goed moeten opletten in zulke situaties.

d. In hoeverre verschaffen opvoeders hun kinderen middelen om veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer?

Het verschaffen van middelen werd eveneens minder frequent vanuit de opvoeders zelf genoemd. Ook hierbij zijn veel opvoeders desgevraagd van mening dat zij hier een rol in spelen. Opvoeders van tieners en jongvolwassen kinderen vinden het vaak (deels) een taak van het kind zelf. Uit de gesprekken blijkt dat het een ontwikkelingsproces is. Vanaf een bepaalde leeftijd vinden opvoeders dat kinderen het zelf moeten aangeven als er iets mis is met de fiets. Veel opvoeders geven uitleg hoe een fiets gerepareerd moet worden of repareren het samen met of in het bijzijn van hun kind. Echter, de leeftijd waarop opvoeders hun kind meer verantwoordelijkheid geven, verschilt per opvoeder. Wel is er vaak een overdracht in verantwoordelijkheid wanneer kinderen van de basisschool naar de middelbare school gaan.

2.2.7

Welke drijfveren bepalen op dit moment het gedrag van opvoeders met betrekking tot verkeerseducatie?

Een hele duidelijke drijfveer die uit alle gesprekken naar voren kwam is de veiligheid van de kinderen. Ook het zelfstandig kunnen reizen van de kinderen vinden opvoeders belangrijk. Opvoeders lijken de noodzaak van hun rol in het wegwijs maken van hun kinderen in te zien en daarnaar te handelen.

Gezien worden door anderen is voor de meeste opvoeders onbelangrijk. Een opvoeder vindt het wel belangrijk om gezien te worden, omdat zij denkt dat dit andere opvoeders stimuleert om zelf ook hun kinderen te leren over het verkeer. De meeste opvoeders denken dat in hun omgeving het merendeel van de opvoeders bezig is met de verkeerseducatie van hun kinderen. Er werd echter in sommige gesprekken verwezen naar 'andere' opvoeders die helemaal niet bezig zijn met de verkeerseducatie van hun kinderen. Dit komt vooral voort uit de observatie van verkeerd gedrag van opvoeders in het verkeer (bijv. telefoongebruik) of het zien van verouderde materialen waarvan de kinderen gebruik maken (bijv. kapotte fietsen, geen verlichting). Ook benoemde een opvoeder dat andere opvoeders alleen maar hun kinderen 'uit de auto gooien' en ze nooit op de fiets meenemen.

Hoewel een aantal opvoeders contact heeft met andere opvoeders over de verkeerseducatie van hun kinderen, zijn er ook redelijk wat opvoeders die dit niet met andere opvoeders bespreken. Hier lijken sommige opvoeders wel behoefte aan te hebben. Zo antwoordde één van de opvoeders op de vraag of zij dingen met andere opvoeders besprak met: 'Nee, maar dat is eigenlijk wel een heel goed idee, dat zou ik vaker moeten doen!'. Een andere opvoeder gaf ook aan dat ze het lastig vindt om verkeerseducatie met anderen te bespreken omdat zij het idee heeft dat mensen niet openstaan voor andere meningen of ideeën en niet willen horen dat het bijvoorbeeld belangrijk is om te oefenen met een kind.

2.2.8 **Welke informatiebronnen kennen en gebruiken opvoeders bij de verkeerseducatie van hun kinderen?**

Geen enkele opvoeder gaf aan informatie op te zoeken over hoe zij het beste hun kind kunnen opvoeden in het verkeer. Een enkele opvoeder gaf aan via school een informatieavond te hebben bijgewoond. Een andere ouder gaf aan vrienden om advies te vragen over wanneer kinderen alleen mogen fietsen. Weer een andere ouder gaf aan dat zij om advies is gevraagd door kennissen.

Slechts een paar opvoeders zijn zich bewust van de instanties waar zij eventueel informatie kunnen opzoeken. VVN, de ANWB en de fietsersbond zijn een aantal keer genoemd, maar niet door alle opvoeders. Het merendeel van de opvoeders zou, als zij een vraag over verkeerseducatie hebben, dit op Google opzoeken.

2.2.9 **Welke instanties of personen vinden opvoeders (mede)verantwoordelijk voor het veilig kunnen deelnemen van hun kinderen aan het verkeer?**

Hoewel alle opvoeders zichzelf de hoofdverantwoordelijke vinden, zien veel opvoeders ook een rol voor school. De meesten vinden dat de (basis)school al voldoende doet. Een aantal vindt dat daar nog wel een grotere rol in te nemen is. Een paar opvoeders denken bijvoorbeeld dat school eerder zou mogen beginnen met bijvoorbeeld het verkeersexamen, omdat het ook voor jongere kinderen belangrijk kan zijn om te toetsen welke vaardigheden zij al hebben. Anderen geven juist weer aan dat de middelbare scholen weinig doen met verkeersveiligheid en dat hier meer aandacht voor mag zijn. Vooral omdat opvoeders met kinderen op de middelbare school het gevoel hebben dat zij er minder zicht op hebben. Een van de opvoeder was sceptisch over dit idee met als argument dat kinderen op die leeftijd school 'stom' vinden.

Opvoeders benoemden dat kinderen sneller informatie aannemen van experts en dat een samenwerking tussen de school en de verkeersinstanties VVN of de ANWB dus een veelbelovende combinatie is.

Wat betreft de rol van de overheid, vinden veel opvoeders het lastig in te schatten wat zij al doet en dus ook wat zij nog kan toevoegen. De meesten zijn tevreden met hoe de overheid bezig is met wetgeving en campagnes. Wel ziet een aantal opvoeders een rol voor de overheid in het veiliger maken van de infrastructuur (bijv. oversteekpunten) voor kinderen.

2.3 **CONCLUSIES**

De belangrijkste conclusies die getrokken kunnen worden uit het kwalitatieve deel van het onderzoek worden weergegeven per onderzoeksvraag en zijn als volgt:

2.3.1 **Welke modaliteiten (lopen, fietsen, e-bike, bromfiets, auto, openbaar vervoer) gebruiken opvoeders in Zuid-Holland op dit moment als ze met hun kinderen op stap gaan?**

De meeste opvoeders maken gebruik van verschillende vervoersmiddelen om samen met hun kinderen te reizen. Vooral lopen, fietsen en auto worden veel gebruikt. Openbaar vervoer en de scooter/bromfiets worden minder vaak genoemd.

2.3.2 **Tot welke leeftijd begeleiden opvoeders hun kinderen en naar welk soort bestemmingen?**

Alle opvoeders begeleiden hun kinderen tot en met de leeftijd van 3 jaar. De leeftijden waarop opvoeders kinderen zelfstandig laten lopen of fietsen varieert per ouder en per omgeving. Zelfstandig lopen in de buurt van het huis wordt gemiddeld genomen geaccepteerd vanaf een leeftijd van 5 tot 6 jaar van het kind en voor zelfstandig fietsen geldt een leeftijd van 9 of 10 jaar.

2.3.3 In hoeverre zijn opvoeders van 0 tot 24-jarigen zich bewust van het belang van hun actieve inzet in de verkeerseducatie?

Alle opvoeders geven aan de verkeersveiligheid van hun kinderen belangrijk te vinden. Ze lijken de noodzaak van het wegwijs maken van hun kind in het verkeer in te zien en zeggen hiernaar te handelen. Veel opvoeders ervaren het onderwijzen van hun kind over verkeersgedrag en het zelf oefenen in het verkeer als 'automatisch' (vanzelfsprekend).

2.3.4 Wat is het kennisniveau van opvoeders op het gebied van de risico's van kinderen en jongeren in het verkeer en van de verschillende kanten van het opvoederschap?

Alle opvoeders geven aan het belangrijk te vinden hun kind te leren over de risico's in het verkeer en niet alleen over de regels. De meeste opvoeders realiseren zich dat hun kinderen, vooral op jonge leeftijd, de risico's in het verkeer nog niet (geheel) juist kunnen inschatten. Ook lijkt er onder opvoeders behoefte te zijn aan (een) extra toetsmoment(en) om te beslissen of een kind al klaar is om bepaalde reizen zelfstandig te gaan ondernemen. Denk aan een extra verkeersexamen waarmee getoetst wordt of een kind de vaardigheden bezit, passend bij de leeftijd, om een stap te zetten naar zelfstandig reizen.

Naarmate een kind ouder wordt en meer zelfstandig er op uitgaat, ervaren opvoeders minder invloed op het verkeersgedrag van hun kind en vinden ze het moeilijker om hun kinderen nog iets bij te brengen. Desondanks zoeken opvoeders niet actief naar kennis en informatie om wel meer invloed te krijgen over het gedrag van hun kind. Opvoeders van jongvolwassenen zijn uiteindelijk minder bezig met de verkeerseducatie van hun kind. Er is bij deze opvoeders ook een minder besef van de noodzaak om dit te doen.

2.3.5 Wat doen opvoeders op dit moment aan de verschillende kanten van het opvoederschap gericht op verkeerseducatie?

Alle opvoeders zien een taak voor zichzelf in alle verschillende kanten van het opvoederschap (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen en rolmodel zijn). De meeste opvoeders oefenen het lopen en fietsen in het verkeer met hun kinderen op het moment dat zij samen ergens naartoe moeten. Ze gaan er niet speciaal op uit om 'verkeersles' te geven. Ze oefenen in de praktijk van alledag. Dit gebeurt in verschillende vormen: uitleg, tips, adviezen of het goede voorbeeld geven of het kind bewust maken en aanspreken op het eigen gedrag in het verkeer. De meeste opvoeders vinden het lastig om altijd een goed rolmodel te zijn. Verkeerde voorbeelden komen vooral voort uit 'foutjes' of gemakzucht.

De mening tot welke leeftijd opvoeders vinden dat ze deze rollen moeten vervullen, varieert. Naarmate kinderen ouder worden verandert de begeleidende/coachende rol van opvoeders in een meer adviserende rol. Het lijkt erop dat opvoeders zich geen begeleider van hun kinderen meer voelen wanneer de kinderen op zichzelf gaan wonen.

2.3.6 Welke drijfveren bepalen op dit moment het gedrag van opvoeders met betrekking tot verkeerseducatie?

Veiligheid en zelfstandig kunnen reizen, zijn de belangrijkste drijfveren voor opvoeders om hun kind goed te onderwijzen in verkeer.

Goedkeuring van andere opvoeders lijkt het gedrag van de meeste opvoeders niet te beïnvloeden. Opvoeders geven aan daar niet op te letten. Wel lijkt er behoefte onder opvoeders te zijn om de verkeerseducatie van hun kinderen meer te bespreken met andere opvoeders.

2.3.7 Welke informatiebronnen kennen en gebruiken opvoeders bij de verkeerseducatie van hun kinderen?

Er wordt door opvoeders weinig gebruik gemaakt van objectieve informatiebronnen, zoals websites van opleidingsinstituten of de overheid, om de verkeerseducatie van hun kinderen te verbeteren. Websites van VVN, de ANWB en de fietsersbond worden nog enigszins genoemd als potentiële bron, maar over het algemeen wordt Google aangesproken.

2.3.8 Welke instanties of personen vinden opvoeders (mede)verantwoordelijk voor het veilig laten deelnemen van hun kinderen aan het verkeer?

De meeste opvoeders zijn tevreden met de rol die de overheid en basisscholen op dit moment vervullen in de verkeerseducatie van hun kind. Middelbare scholen mogen van sommige opvoeders een actievere rol aannemen. Veel opvoeders vinden dat de verantwoordelijkheid voor de verkeerseducatie over brommer- of autorijden voornamelijk bij de rij scholen ligt en dat hun eigen rol daarin klein is.

3. Kwantitatief onderzoek

3.1 **METHODIEK**

Om een goed beeld te krijgen van wat er bij opvoeders speelt met betrekking tot verkeerseducatie, is er een vragenlijst afgenomen in de gehele provincie Zuid-Holland. De onderwerpen die aan bod zijn gekomen in deze vragenlijst, zijn bepaald op basis van de kennis van het projectteam en de opdrachtgever. De volledige lijst met de gestelde vragen uit de vragenlijst kan gevonden worden in bijlage II. De vragenlijst heeft een totaal aantal van 1.948 respondenten bereikt, die via verschillende methodes zijn geworven. Om de gewenste respondenten te kunnen bereiken, is in de werving onderscheid gemaakt tussen opleidingsniveaus, landelijke/stedelijke inwoners en werkende/niet werkende mensen en zijn alle leeftijdscategorieën opgenomen. In de onderstaande paragrafen leest u hier meer over.

3.1.1 **Ontwerpen van de vragenlijst**

Voordat de vragenlijst uitgezet kon worden, moest deze worden ontworpen. In het ontwerpproces is over de focus van het onderzoek gebrainstormd door het projectteam, dat bestond uit experts van ROV Zuid-Holland en XTNT. Ook de uitkomsten van het kwalitatieve onderzoek gaven richting voor de vragenlijst. Zo wisten we wat effectieve vragen waren en welke woordkeuze en tone of voice noodzakelijk waren om snel tot de kern van antwoorden door te dringen. Vervolgens is een vragenlijst opgesteld die zich heeft vertakt in vragen gericht op de betreffende respondent (naar leeftijd van het kind). Respondenten kregen een kernachtige vragenlijst. Bij het opstellen van de vragenlijst is een aantal uitgangspunten aangehouden:

- De invulduur bedraagt maximaal 10 minuten.
- De vragenlijst bestaat voor 95% uit gesloten vragen.
- Het aantal vragen moet beperkt blijven. We zetten in op maximaal 30 vragen.

3.1.2 **Werving via Kantar**

De grootste groep respondenten is geworven via Kantar. De NIPObase van dit onderzoeksbureau is ingezet om snel een representatieve steekproef te benaderen, zoals deze is benoemd bij de doelgroep. De vragenlijst kon worden uitgezet bij ongeveer 2.000 panelleden (verwachte respons 50%). Onderzoeksorganisatie Kantar verwachtte representatieve uitspraken te kunnen doen over ongeveer 1.000 respondenten. Uiteindelijk zijn via dit panel 1.614 volledig ingevulde vragenlijsten teruggekomen, waarmee het doel ruimschoots is behaald.

3.1.3 **Werving via MIBTL**

Een klein deel van de respondenten is geworven middels online advertenties, verzorgd door MIBTL. Dit bureau, gespecialiseerd in zichtbaarheid op smart devices, heeft verschillende advertenties uitgezet in gratis te downloaden apps. Deze advertenties zijn geplaatst op basis van verschillende targeting variabelen, waaronder locatie (50m nauwkeurig), interesse, demografische eigenschappen, tijd, weersomstandigheden, soort toestel e.d.. Op deze manier konden de advertenties bij de beoogde doelgroep onder de aandacht worden gebracht. De geplaatste advertenties zijn onderverdeeld in twee varianten: reguliere advertenties op mobiele apparaten en conversational ads.



In de reguliere advertenties is gebruik gemaakt van een reeks afbeeldingen met het thema verkeer. Door afbeeldingen van kinderen en jongeren in het verkeer te vertonen, werd de relevantie verhoogd. Daarnaast werden kijkers van de advertenties met een mogelijke prijs (VVV cadeaubon van €50) gestimuleerd om door te klikken en zo de vragenlijst helemaal in te vullen.

Figuur 3: Voorbeeld van de reguliere advertentie.

In de conversational advertenties is, voorafgaand aan het doorverwijzen naar de vragenlijst, een reeks korte vragen gesteld:



- Bereid jij je kinderen actief voor op het verkeer?
- Geef je weleens het verkeerde voorbeeld in het verkeer?
- Zou je je kinderen beter willen voorbereiden op het verkeer?

Dit is gedaan om de aandacht van mensen te trekken en potentiële respondenten warm te maken voor het invullen van de vragenlijst. Na het beantwoorden van deze vragen werd men gevraagd om door te klikken en de vragenlijst in te vullen.

In totaal hebben via de advertenties van MIBTL, verdeeld over beide advertentievormen, 3.100 mensen doorgelikt naar de vragenlijst. Uiteindelijk hebben slechts 15 respondenten de vragenlijst volledig ingevuld.

Figuur 4: Voorbeeld van de conversational advertentie.

3.1.4 Werving via andere kanalen

Ter aanvulling op de respondenten die via Kantar en MIBTL zijn geworven, is de vragenlijst onder de aandacht gebracht via het netwerk van het ROV Zuid-Holland, BSO's en gemeentes. Langs deze weg zijn nog eens 319 volledig ingevulde vragenlijsten gerealiseerd.

3.1.5 Aandachtspunten

De landelijk/stedelijk classificatie in de vragenlijst is in eerste instantie gebaseerd op het aantal inwoners van een dorp of stad: <10.000 = landelijk; tussen 10.000 en 20.000 = licht stedelijk; > 20.000 = stedelijk. Daarna heeft een expert op het gebied van sociale geografie bij XTNT de lijst nagekeken. Op basis van het feit of een dorp of stad tegen een (grote) stad aanligt of over veel faciliteiten beschikt, zijn er voor sommige steden uitzonderingen op deze classificatie gemaakt. Dat wil zeggen dat sommige dorpen die op basis van inwonersaantal stedelijk werden geclassificeerd, toch als landelijk werden aangemerkt, of andersom.

De vragenlijst is gebaseerd op zelfrapportage. Bij de interpretatie en toepassing van de resultaten en conclusies moet daar rekening mee gehouden worden.

In de analyse zijn een aantal regressieanalyses uitgevoerd. Een regressieanalyse² voer je uit op numerieke variabelen; variabelen met een vaste afstand tussen twee kwantitatieve waarden en een bepaalde ordening (denk aan de jaartelling). In de analyse zijn sommige regressieanalyses uitgevoerd op schalen van helemaal mee oneens tot helemaal mee eens die vervolgens genummerd zijn van 1 t/m 5 (waarbij 1 = helemaal mee oneens en 5 = helemaal mee eens). In de praktijk is het gebruikelijk om dit soort puntschalen (Likert schalen) als interval te benaderen. We hebben in sommige regressieanalyses dezelfde aanname gedaan.

² Met een regressieanalyse bepaal je het effect van een of meerdere **numerieke** variabelen op een afhankelijke **numerieke** variabele. Bijvoorbeeld het effect van lengte op gewicht.

3.2

3.2.1

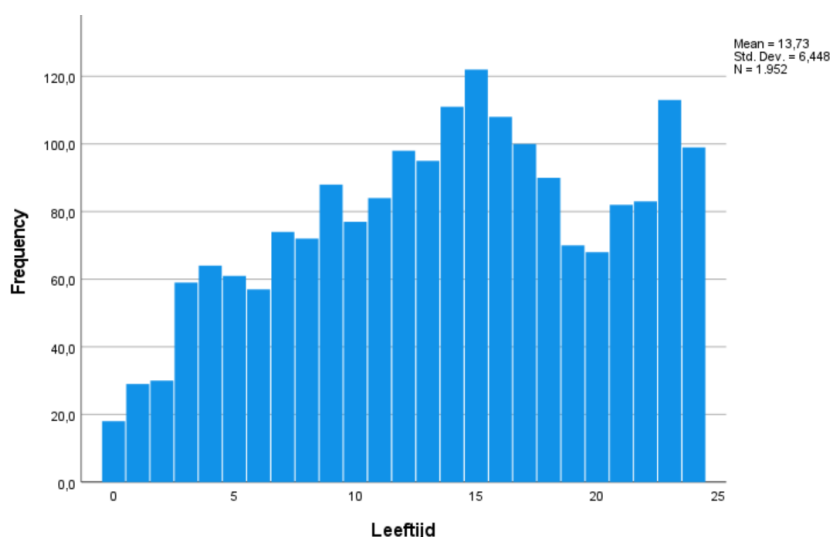
RESULTATEN

Demografische gegevens

De steekproef van de respondenten wijkt op sommige punten wat af van de populatie in de provincie Zuid-Holland. De werkende en hoogopgeleide opvoeders en vrouwen zijn, vergeleken met de populatie, wat oververtegenwoordigd ten opzichte van de niet-werkenden, laagopgeleiden en de mannen. In de leeftijd van de kinderen zien we vooral een piek bij de 12- tot en met 18-jarigen en de 24- en 25-jarigen. In de populatie zien we de piek bij de 20- tot 25-jarigen ook, maar zijn de 12- tot en met 18-jarigen niet zo oververtegenwoordigd ten opzichte van de andere leeftijdscategorieën, zoals in de steekproef wel het geval is.

De verdeling wat betreft landelijk en stedelijk komt goed overeen met de verdeling in de populatie. De verdeling wat betreft woonsituatie en leeftijd van de opvoeders is lastiger te vergelijken omdat we geen specifieke cijfers enkel gericht op opvoeders konden vinden die net zo uitgesplitst zijn als dat wij dat hebben gedaan. Toch lijkt de woonsituatie bij benadering overeen te komen met de populatie, in die zin dat er meer dan 5 keer zoveel meerpersoonshuishoudens zijn dan eenpersoonshuishoudens en dat er in de populatie een piek zit bij de 25- tot en met 65-jarigen, die we hier ook terugzien.

Zie voor de demografische gegevens van provincie Zuid-Holland, bijlage III.



Figuur 5: De leeftijd van de kinderen van de opvoeders.

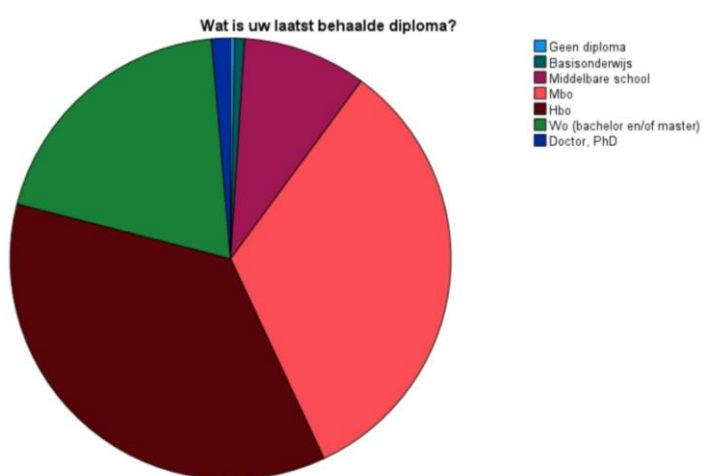
Antwoord	Aantallen	Percentage
Werkend (full- of parttime)	1719	88,1
Werkzoekend	17	0,9
Huismoeder/vader	122	6,3
Niet werkend (en niet opzoek)	73	3,7
Gepensioneerd	21	1,1

Totaal niet-werkende	233	11,9
----------------------	-----	------

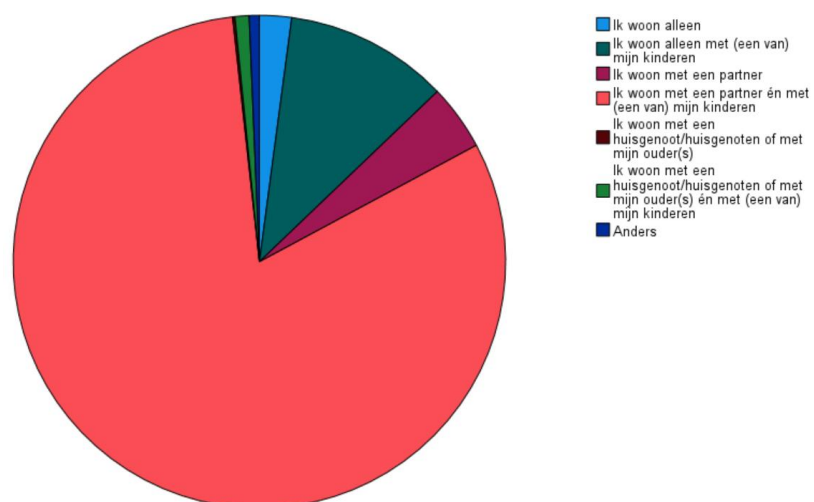
Tabel 2: Werkstatus van de opvoeders.

Antwoord	Aantallen	Percentage
Landelijk	239	12,2
Licht stedelijk	208	10,7
Stedelijk	1505	77,1

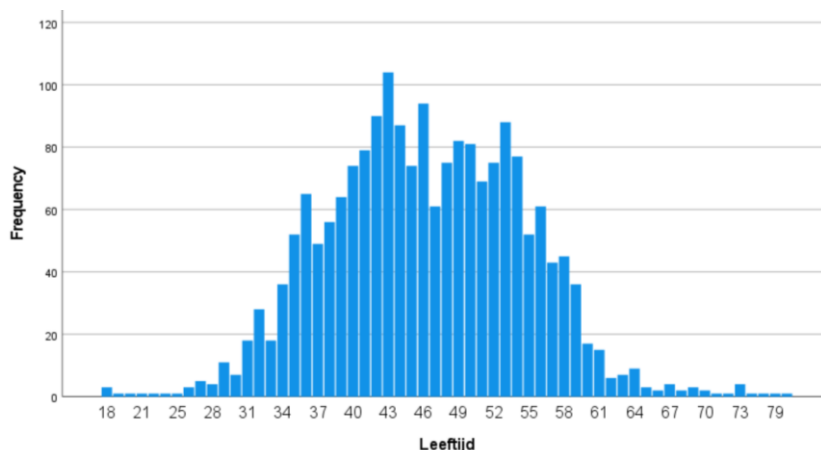
Tabel 3: Omgeving waarin de opvoeders wonen.



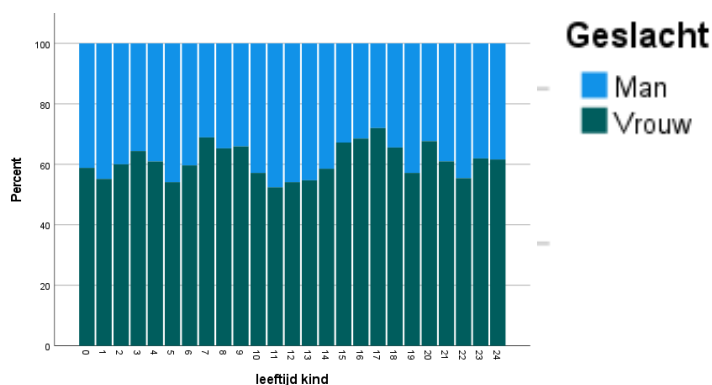
Figuur 6: Opleidingsniveau van de opvoeders.



Figuur 7: Woonsituatie van de opvoeders.



Figuur 8: De leeftijd van de opvoeders.

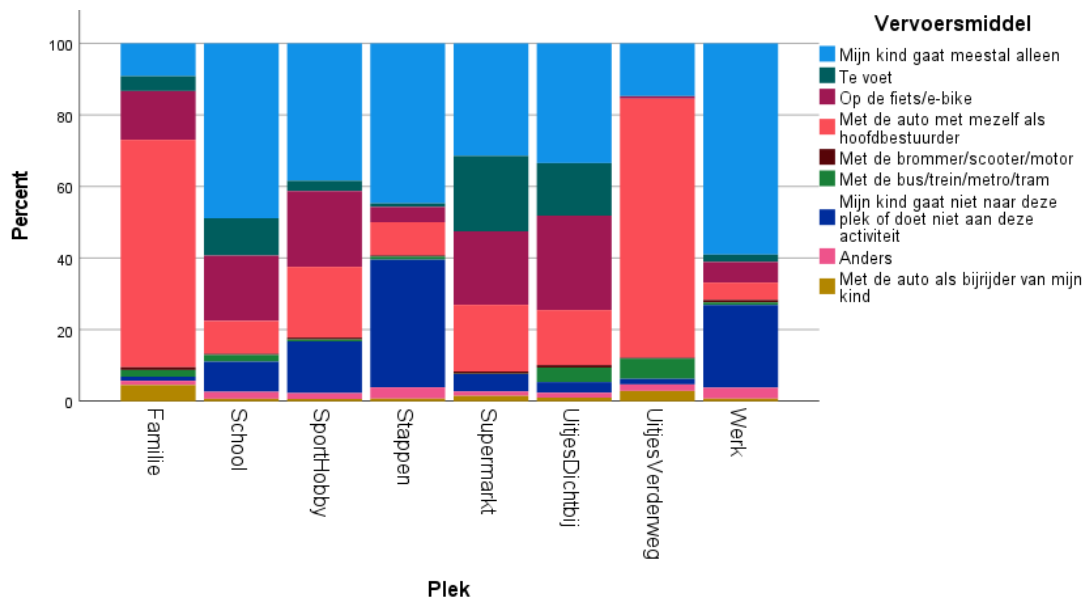


Figuur 9: Percentage man/vrouw van de opvoeders t.o.v. de leeftijd van het kind.

3.2.2

Welke modaliteiten (lopen, fietsen, e-bike, bromfiets, auto, openbaar vervoer) gebruiken opvoeders in Zuid-Holland op dit moment als ze met hun kinderen op stap gaan?

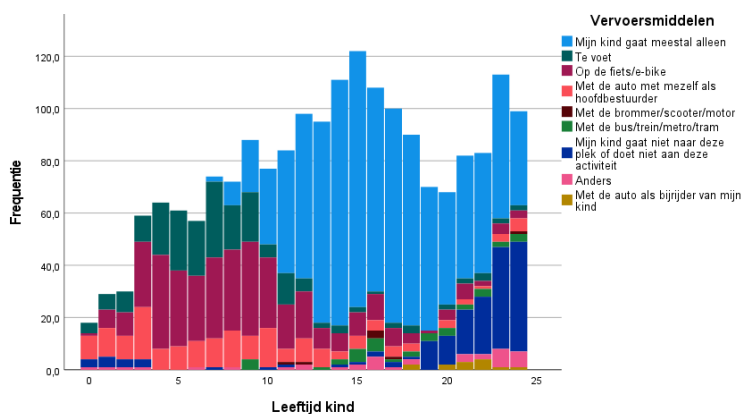
In figuur 10 (z.o.z.) is af te lezen welke modaliteit opvoeders het vaakst kiezen om naar bepaalde plekken en activiteiten te gaan met hun kinderen, afgezien van de leeftijd van de kinderen. Te zien is dat de auto een grote rol speelt bij familiebezoek, uitjes ver weg en dichtbij, sport/hobby's en de supermarkt. De fiets speelt eveneens een grote rol bij sport/hobby's en de supermarkt, maar is bij school en uitjes dichtbij een geliefde modaliteit. Lopen wordt veelal gedaan naar de supermarkt, uitjes dichtbij en school, maar heeft nergens het grootste aandeel. De brommer/scooter/motor en het openbaar vervoer worden over het algemeen niet vaak genoemd. De keuze voor modaliteit verschilt amper tussen opvoeders van landelijke gebieden of opvoeders van stedelijke gebieden.



Figuur 10: Meest gekozen vervoersmiddel per plek voor opvoeders met kinderen van alle leeftijden.

In de figuren 36 t/m 52 in bijlage III is af te lezen wat per leeftijd de meest gekozen modaliteit is om als opvoeder **samen** met het kind naar diverse plekken of activiteiten te gaan. Als we de grafieken met elkaar vergelijken, valt in zijn algemeenheid op dat vanaf een jaar of 9 kinderen steeds vaker alleen naar de diverse plekken en activiteiten gaan. Van kinderen van 8 tot en met 11 jaar gaat 9% alleen naar de supermarkt, 33% alleen naar school, 12% naar sport/hobby en 12% naar uitjes dichtbij. Daarnaast valt op dat bij de meeste plekken en activiteiten in elke leeftijds categorie de auto, fiets en te voet de top drie van modaliteiten vormen. De auto heeft daarin nog vaak een prominente plek. Bij de 16- en 17-jarigen zien we een kleine toename van respectievelijk het scooter/brommer gebruik en het meerijden van een opvoeder als bijrijder; logischerwijs te verklaren door de wettelijk bepaalde leeftijd wanneer je deze rijbewijzen mag halen.

We zoomen nu in op de specifieke plekken en activiteiten. In figuur 11 hieronder is af te lezen wat per leeftijd de meest gekozen modaliteit is om als opvoeder **samen** met het kind naar school te gaan (de overige grafieken zijn te vinden in bijlage III). Bij de 0- tot en met 3-jarigen is het brengen met de fiets (31%) en de auto erg geliefd (36%). Het valt op dat bij het naar school gaan de fiets hoog scoort tot aan de leeftijd van 12 jaar (35% bij 8- tot en met 11-jarigen), maar ook de auto is met 13% nog steeds populair. Daarna neemt dit af, onder andere doordat het kind rond dat punt vaker alleen naar school gaat.



Figuur 11: Meest gekozen vervoersmiddel naar school per leeftijd van het kind.

Bij het naar de supermarkt en sport/hobby's gaan, spelen wederom de fiets en de auto in alle leeftijdscategorieën een grote rol bij de verplaatsing. Bij de supermarkt gaan veel opvoeders ook nog veel te voet. Bij sport/hobby's is het aandeel te voet juist heel klein.

Familiebezoeken die samen met de opvoeder plaatsvinden, gebeuren in alle leeftijdscategorieën vooral met de auto. Het zou kunnen betekenen dat familie veelal verder weg woont, waardoor modaliteiten als de fiets of te voet niet reëel zijn. Enkel in de categorie 19 t/m 24 jaar gaan kinderen wat vaker alleen (28%) of zit de opvoeder als bijrijder van het kind in de auto (14%).

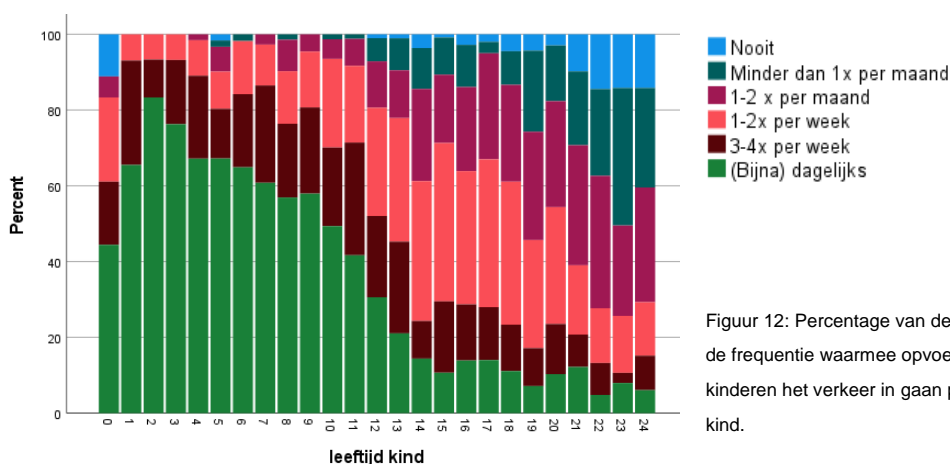
Zoomen we in op de uitjes dichtbij, dan valt vooral op dat opvoeders van de jongste kinderen (0 tot en met 3 jaar) vaak nog samen met de fiets (25%) en vooral lopend op pad gaan (57%). Hoe ouder de kinderen worden, hoe meer er in verhouding voor de fiets wordt gekozen in plaats van lopen. Daarbij wordt in de oudere jaren het openbaar vervoer iets geliefder bij uitjes dichtbij. Bij uitjes ver weg is duidelijk zichtbaar dat in alle leeftijdscategorieën de opvoeders de auto prefereren, maar ook hier speelt het openbaar vervoer een relatief grote rol in vergelijking met andere plekken en activiteiten. Daarnaast is ook te zien dat de opvoeder bij uitjes ver weg, net als bij familiebezoek, relatief vaker in de auto meegaat als bijrijder van zijn/haar kind dan bij andere bestemmingen en activiteiten. De data geven geen inzicht in de reden hierachter. Wat we wel weten is dat vanaf de leeftijd van 17 jaar het hebben van een bijrijder op die leeftijd nog verplicht is. Maar ook bij kinderen van 18 tot en met 24 jaar rapporteren ouders zich als bijrijder van hun kind als ze samen op pad gaan. Redenen hiervoor weten we niet en kunnen uiteenlopen van een kind coachen bij het rijden tot aan een kind die de Bob is voor opvoeders.

Er valt pas iets te zeggen over werk en uitgaan/stappen vanaf 12 jaar (alleen vanaf die leeftijd uitgevraagd). Tot de leeftijd van ongeveer 14/15 jaar doet het merendeel van de kinderen niet aan een bijbaan of uitgaan/stappen. Vanaf 14 jaar stijgt het aantal kinderen dat naar een bijbaan gaat hard. Te zien is dat een groot deel van deze groep ook al snel zelfstandig daar heengaat. Vanaf een jaar of 15 stijgt het aantal kinderen dat uitgaat ook hard. Ook hier gaat het merendeel er zelfstandig heen. Toch zien we dat tot en met 24 jaar een deel (7%) van de opvoeders nog steeds 'meegaat' met de auto als hoofdbestuurder. Waarschijnlijk zijn dit opvoeders die hun kinderen brengen of halen.

3.2.3

Tot welke leeftijd begeleiden opvoeders hun kinderen en naar welk soort bestemmingen?

In figuur 12 is te zien dat bij de 0- en 1-jarigen opvoeders opvallend genoeg hun kinderen minder begeleiden in het verkeer dan de 2-jarigen. De frequentie waarmee de meeste opvoeders met hun kind het verkeer in gaan, neemt af naarmate kinderen ouder worden.



Figuur 12: Percentage van de antwoorden over de frequentie waarmee opvoeders met hun kinderen het verkeer in gaan per leeftijd van het kind.

Een regressieanalyse³ toont aan dat naarmate een kind ouder wordt, opvoeders minder vaak met hun kind het verkeer in gaan ($b = -0.140$, $t(5) = -33.128$, $p < 0.001$). Ook zien we dat laagopgeleide opvoeders vaker met hun kinderen het verkeer in gaan ($b = -0.084$, $t(5) = -2.052$, $p = 0.040$), opvoeders in stedelijke omgevingen vaker met hun kinderen het verkeer in gaan ($b = 0.104$, $t(5) = 2.686$, $p = 0.007$) en vrouwen vaker dan mannen met hun kinderen het verkeer in gaan ($b = 0.282$, $t(5) = 5.144$, $p < 0.001$). Of opvoeders wel of geen werk hebben, heeft geen invloed op hoe vaak opvoeders met hun kind het verkeer in gaan.

Daarnaast hebben we ook gekeken naar hoeveel bestemmingen kinderen nog worden begeleid. De begeleidingscore is de gemiddelde score of opvoeders wel of niet naar verschillende bestemmingen (school, supermarkt, sport/hobby's, uitgaan, werk, uitjes dichtbij, uitjes ver weg, familie) samen reizen met hun kinderen (met de fiets, auto, te voet of bus). In tabel 4 en figuur 13 is te zien dat opvoeders hun kinderen naar steeds minder verschillende bestemmingen begeleiden naarmate de kinderen ouder worden.

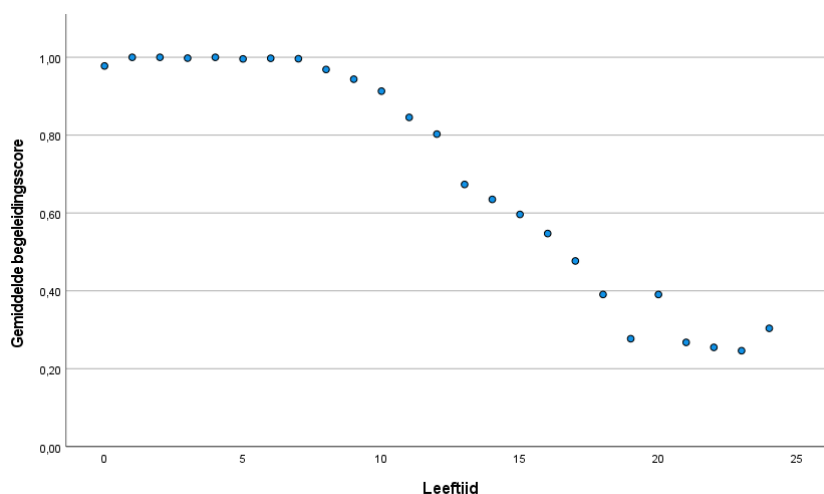
Een regressieanalyse met leeftijd van het kind, werkstatus van de opvoeder, stedelijkheid van de woonomgeving, geslacht van de opvoeder en opleidingsniveau van de opvoeder toont aan dat het geslacht van de opvoeder ($b = -0.027$, $t = -2.558$, $p = 0.011$) en de leeftijd van het kind ($b = -0.042$, $t = -51.284$, $p < 0.001$) significante voorspellers zijn voor naar hoeveel bestemmingen opvoeders hun kinderen begeleiden. Vrouwen begeleiden hun kinderen naar minder verschillende bestemmingen en hoe jonger het kind, hoe vaker hij/zij begeleid wordt naar een bestemming. In de lijn der verwachting heeft de leeftijd van het kind een negatieve relatie met naar hoeveel plaatsen opvoeders hun kinderen begeleiden. Dit betekent dat hoe ouder een kind wordt, hoe minder vaak een opvoeder nog met het kind meegaat naar verschillende bestemmingen.

Als we alleen kijken naar verplaatsingen te voet of met de fiets, zien we nog steeds dat geslacht van de opvoeder en leeftijd van het kind significante voorspellers zijn (GSL: $b = -0.35$, $t(5) = -2.538$, $p = 0.011$; LFT: $b = -0.51$, $t = -47.751$, $p < 0.001$). Mannen begeleiden hun kinderen op de fiets en te voet naar meer verschillende bestemmingen dan vrouwen, en kinderen worden minder begeleid op de fiets en te voet naarmate zij ouder worden.

	School	Supermarkt	Sport en hobby's	Familie	Uitjes dichtbij	Uitjes ver weg	Werk	Uitgaan
0-3	100	100	100	100	98,4	100	-	-
4-7	99,2	100	100	100	98,8	100	-	-
8-11	66,9	90,4	87,1	99,7	87,9	100	-	-
12-16	20,8	62,1	52,9	97,3	68,8	97,4	30,8	52,3
17-18	14,4	44,4	24,5	90,6	42,2	85,4	17,4	26,8
19-24	18,2	32,2	15,1	64,8	24,7	43,5	12,3	14,1

Tabel 4: Percentage opvoeders dat hun kind begeleidt per activiteit en leeftijdscategorie.

³ Met een regressieanalyse bepaal je het effect van een of meerdere **numerieke** variabelen op een afhankelijke **numerieke** variabele. Bijvoorbeeld het effect van lengte op gewicht.



Figuur 13: Gemiddelde begeleidingsscore uitgezet tegen de leeftijd van het kind.

In de lijn der verwachting vinden we ook een significante correlatie tussen de frequentie waarmee opvoeders met hun kinderen het verkeer in gaan en naar hoeveel bestemmingen kinderen nog worden begeleid ($r = 0.603$, $p < 0.001$).

3.2.4

In hoeverre zijn opvoeders van 0-24-jarigen zich bewust van het belang van hun actieve inzet in de verkeerseducatie?

De meeste opvoeders zijn zich bewust van het belang van hun actieve inzet⁴ in de verkeerseducatie van hun kind. Zo zien we dat 56,8% van de opvoeders van kinderen in alle leeftijdsgroepen vaak nadenkt over hoe ze hun kinderen veilig aan het verkeer kunnen laten meedoen. In de leeftijd 0 tot en met 3 jaar is dit 75% en in de leeftijdsgroepen 4 tot en met 7 jaar en 8 tot en met 11 jaar zelfs 77% en 79,4%. Echter, het besef neemt af naarmate kinderen ouder worden (figuur 49, bijlage III).

Ook is 62,7% van de opvoeders zich bewust van de noodzaak om met hun kinderen samen het verkeer in te gaan. Op de stelling 'Alleen door veel samen in het verkeer te zijn leert mijn kind om veilig aan het verkeer mee te doen' antwoordden de opvoeders van 0- tot en met 11-jarigen vaker positief dan opvoeders van kinderen boven de 12. We zien ook dat het antwoord op deze vraag samenhangt met hoe vaak opvoeders hun kind in het verkeer begeleiden ($r = 0.309$, $p < 0.001$). Deze relatie blijft significant wanneer er gecorrigeerd wordt voor de leeftijd van het kind en geslacht van de opvoeder ($b = 0.117$, $t(3) = 6.915$, $p < 0.001$).

Slechts een beperkt deel van de opvoeders zou nog meer aan de verkeerseducatie van hun kind willen doen. Zo zou 14,1% van alle opvoeders hun kind beter willen voorbereiden op het verkeer dan dat zij tot nu toe doen of gedaan hebben. Ook hier zien we dat opvoeders van 0- tot en met 11-jarigen het vaker eens zijn met deze stelling dan opvoeders van kinderen tussen de 12 en 24 jaar.

12% van de opvoeders heeft het idee dat ze te weinig met hun kinderen op de fiets zitten, terwijl ze dat wel meer zouden willen doen. Opvallend genoeg is er een positieve correlatie, na correctie voor leeftijd van het kind en geslacht van de opvoeder, tussen hoe vaak opvoeders lopen of fietsen met hun kind en

⁴ Met actieve inzet bedoelen we dat ouders doelgericht acties ondernemen (zoals nadenken over hoe een kind het beste iets bij te brengen, samen het verkeer in gaan, uitleg geven enz.) met als doel om hun kind iets bij te brengen over verkeer en verkeersveiligheid.

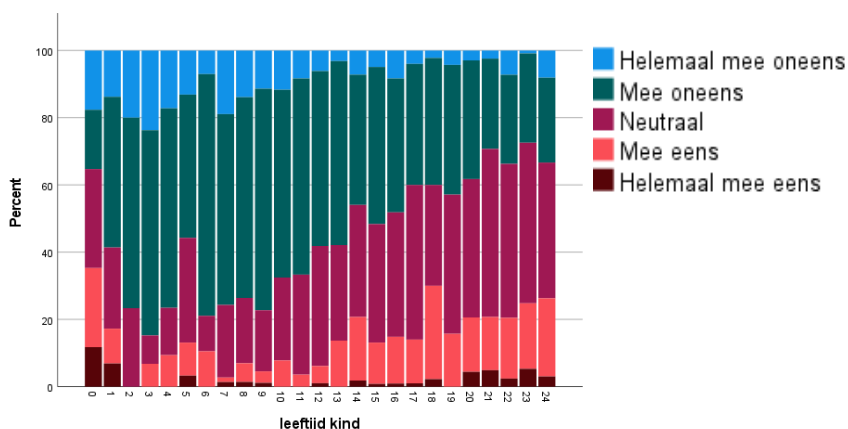
het idee dat ze dit meer zouden moeten doen ($r = 0.100$, $p < 0.001$). Dit betekent dat hoe vaker opvoeders met hun kinderen fietsen of lopen, hoe vaker ze denken dat ze meer zouden moeten fietsen, of andersom. In bijlage III zijn de verdelingen van de antwoorden op deze verschillende stellingen in staafdiagrammen terug te vinden.

3.2.5

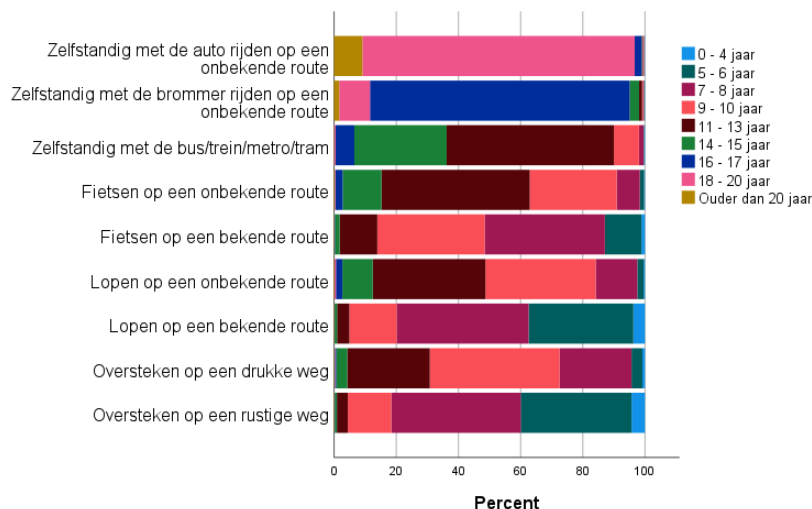
Wat is het kennisniveau op het gebied van de risico's van kinderen en jongeren in het verkeer?

14,5% van de opvoeders denkt dat hun kind weinig risico loopt in het verkeer. Het aantal opvoeders dat denkt dat hun kind weinig risico loopt, wordt hoger met de leeftijd van het kind tot wel 21,9% onder opvoeders van kinderen tussen de 19 en 24 jaar oud.

Een regressieanalyse met de leeftijd van het kind, de werkstatus van de opvoeder, de stedelijkheidsgraad van de woonomgeving, het geslacht van de opvoeder, en het opleidingsniveau van de opvoeder, toont aan dat het geslacht van de ouder ($b = -0.143$, $t = -3.648$, $p < 0.001$) en de leeftijd van het kind ($b = 0.040$, $t = -51.723$, $p < 0.001$) significante voorspellers zijn voor hoe vaak opvoeders denken dat hun kind risico loopt in het verkeer. Vrouwen en opvoeders van jongere kinderen denken vaker dat hun kinderen veel risico lopen in het verkeer.



Figuur 14: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'Ik denk dat mijn kind weinig risico loopt in het verkeer' t.o.v. de leeftijd van het kind.



Figuur 15: Inschatting van opvoeders vanaf wanneer kinderen bepaalde handelingen in het verkeer zelfstandig kunnen uitvoeren.

We voerden een regressieanalyse uit met als afhankelijke variabele de gemiddelde score van de leeftijden waarop opvoeders hun kinderen iets alleen laten ondernemen en als onafhankelijke variabelen de leeftijd van het kind, het opleidingsniveau, de werkstatus, de stedelijkheidsgraad en het geslacht. De analyse toont aan dat de stedelijkheidsgraad en de leeftijd van het kind significant voorspellen hoe oud opvoeders vinden dat hun kinderen moeten zijn om iets alleen te kunnen doen. In stedelijk(er) gebied vinden opvoeders dat kinderen pas op latere leeftijd dingen zelf kunnen ondernemen ($b = 0.071$, $t(5) = 3.370$, $p < 0.001$) ten opzichte van opvoeders in landelijk(er) gebied. Des te jongere kinderen opvoeders zelf hebben, des te hoger schatten ze de leeftijd in waarop kinderen in zijn algemeenheid pas iets zelfstandig kunnen ondernemen ($b = 0.006$, $t(6) = 2.806$, $p = 0.005$). In andere woorden, het lijkt erop dat ouders van jongere kinderen behoudender zijn in het voorspellen van zelfstandigheid.

De modi (meest gekozen leeftijd categorie) voor elk van de acties staan in tabel 5.

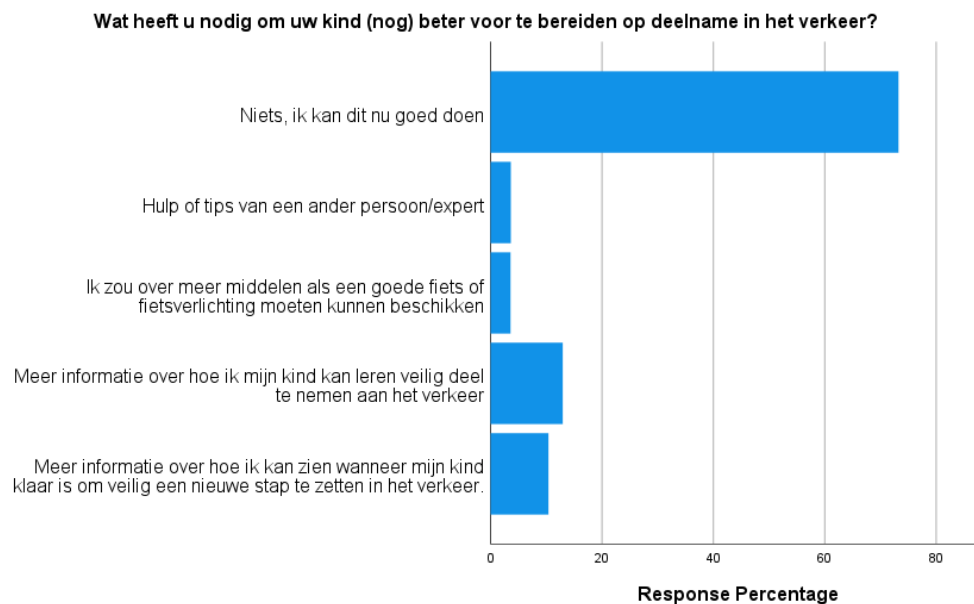
Actie	Meest gekozen leeftijd
Oversteken op een ruste weg	7-8 jaar (41,7%)
Oversteken op een drukke weg	9-10 jaar (41,7%)
Lopen op een bekende route	7-8 jaar (42,4%)
Lopen op een onbekende route	11-13 jaar (36,2%)
Fietsen op een bekende route	7-8 jaar (38,7%)
Fietsen op een onbekende route	11-13 jaar (47,7%)
Zelfstandig in de bus/metro/trein/tram	11-13 jaar (53,8%)
Met de brommer/scooter rijden op een onbekende route	16-17 (83,5%)
Met de auto rijden op een onbekende route	18-20 (87,6%)

Tabel 5: Meest gekozen inschatting van opvoeders vanaf wanneer kinderen bepaalde acties in het verkeer zelfstandig kunnen uitvoeren.

Veel opvoeders hebben het idee dat zij geen middelen missen om hun kinderen goed in het verkeer te kunnen opvoeden. Er is echter ook een deel van de opvoeders dat graag meer informatie of middelen zou willen hebben. Zo zou 10,4% graag meer informatie willen over hoe ze kunnen zien wanneer een kind klaar is om veilig een nieuwe stap in het verkeer te zetten (bijvoorbeeld alleen naar school fietsen), zou 13,0% graag meer informatie willen over hoe ze hun kind veilig aan het verkeer deel kunnen laten nemen en zou 3,6% tips van een expert of ander persoon willen. Ook wil 3,6% over meer of betere middelen beschikken.

Opvoeders konden ook 'anders' invullen en daar een toelichting op geven. In die toelichtingen zien we dat opvoeders graag een grotere rol voor de scholen zien, bijvoorbeeld vaker een fietscontrole, (meer) verkeersexamens of toetsen en meer verkeerslessen/uitleg. Ook is er door sommige opvoeders hulp vanuit de gemeente gewenst. Deze behoefte komt vanuit een paar opvoeders die denken dat de inrichting van het verkeer veiliger kan of die graag een 'oefensituatie' voor hun kinderen zouden willen. Ook wordt er door een aantal opvoeders benoemd dat hun kinderen met handicap (bv. doof, autistisch) moeilijker aan het verkeer kunnen deelnemen en dat hier meer bewustzijn onder automobilisten voor zou mogen zijn. Meer handhaving op gevaarlijk verkeersgedrag wordt ook door verschillende opvoeders

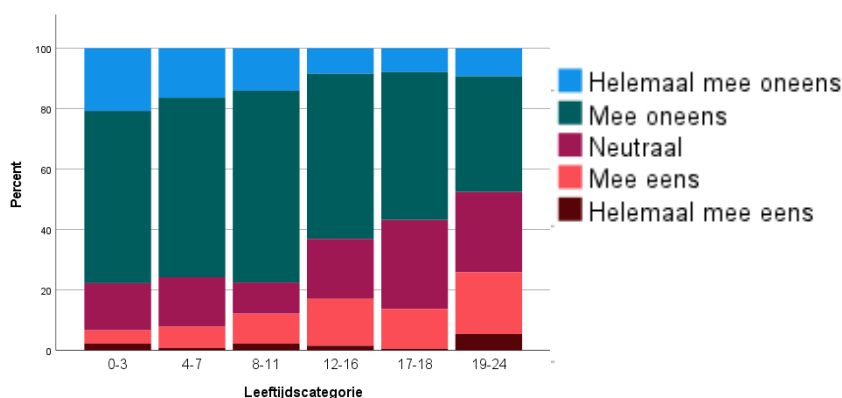
benoemd. Ook werpt een aantal opvoeders op dat het lastig is dat pubers/tieners vaak hun eigen gang gaan.



Figuur 16: Percentages van opvoeders die meer hulp of middelen zouden willen voor de verkeerseducatie van hun kinderen dan dat zij nu hebben.

Uit een aantal andere vragen blijkt dat een relatief klein deel van de opvoeders weinig invloed denkt te hebben op het verkeersgedrag van hun kinderen. Zo voelt 16,3% van de opvoeders dat ze het gedrag van hun kind op geen enkele manier kunnen sturen, vindt 4,8% dat het niet makkelijk is om zijn/haar kind veilig in het verkeer te leren bewegen en zou 14,1% willen dat ze hun kind beter hadden voorbereid dan dat ze nu hebben gedaan.

Hoewel hier geen directe hulpvraag vanuit de opvoeders uitrolt, zien we dat een deel van de opvoeders (tussen de 4,8% en 16,3%) het beïnvloeden van het verkeersgedrag van hun kind niet makkelijk vindt en het idee heeft dat hij/zij weinig aan het gedrag van zijn/haar kind kan veranderen. Dit is een mooi aangrijpingspunt voor verandering omdat de Theory of Planned Behavior ons leert dat een gevoel van controle belangrijk is voor de intentie en het uiteindelijke gedrag van mensen.



Figuur 17: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'Wat ik ook doe, ik kan het gedrag van mijn kind in het verkeer niet sturen.'

3.2.6

Wat doen opvoeders op dit moment aan de verschillende kanten van het opvoederschap gericht op verkeerseducatie?

In het onderzoek hebben we opvoeders gevraagd of zij de volgende acties uitvoeren bij de verkeerseducatie van hun kinderen: verbeteren, complimenten geven, vertellen wat er gedaan moet worden, uitleg geven, voorbeelden geven, verhalen gebruiken in de uitleg, zeggen wat het kind/de jongere moet doen, voordoen en samen doen.

Als we kijken naar deze verschillende handelingen, zien we dat deze het vaakst worden uitgevoerd door de opvoeders van kinderen tussen 0 en 11 jaar oud. De meest gebruikte handelingen in de hele populatie bij de opvoeding zijn complimenten geven, verbeteren en uitleg geven. Tabel 6 toont de percentages van opvoeders die de handeling uitvoeren uitgesplitst per leeftijdscategorie.

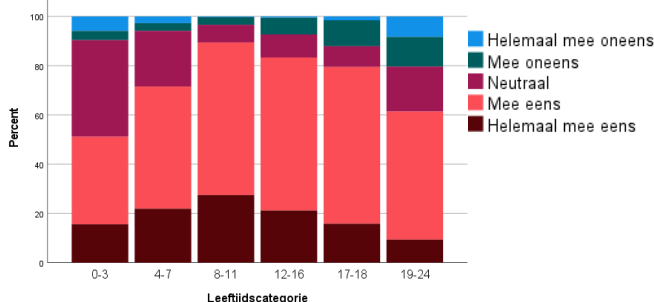
Over het algemeen is te zien dat bij de jongere kinderen (tot en met 11 jaar) veel gebruik wordt gemaakt van verbeteren, vertellen wat er gedaan moet worden, iets voordoen en iets samen doen. Uitleg geven en complimenteren worden ook veel toegepast bij jongere kinderen. Deze methodes houden aan tot het 19^e jaar. Voorbeelden geven en verhalen gebruiken in de uitleg wordt minder vaak toegepast. Hoewel voorbeelden geven en verhalen gebruiken minder vaak wordt toegepast bij oudere kinderen, is er een minder grote daling dan bij andere handelingen.

Maar weinig opvoeders voeren geen van de handelingen uit. Nadere analyse toont aan dat dit percentage hoger wordt naarmate kinderen ouder worden; bij 12 jaar is dit 2,0% en bij 24 jaar is dit 40,4%. Het percentage ligt ook hoog bij de allerjongste kinderen, maar neemt snel af wanneer het kind iets ouder wordt (bijvoorbeeld 41,2% onder opvoeders van 0-jarigen, 6,9% onder opvoeders van 1-jarigen, 3,3% onder opvoeders van 2-jarigen en 0% onder opvoeders van 3-jarigen).

	0-3	4-7	8-11	12-16	17-18	19-24	Totaal
Verbeteren	60,0%	86,3%	77,9%	62,9%	36,8%	26,4%	56,1%
Complimenten	76,3%	92,6%	85,7%	55,6%	41,6%	35,3%	60,1%
Vertellen wat er gedaan moet worden	73,3%	77,0%	56,4%	26,0%	18,9%	9,7%	36,0%
Uitleg geven	76,3%	92,6%	85,7%	55,6%	41,6%	35,3%	56,9%
Voorbeelden geven	21,5%	28,9%	24,3%	27,3%	25,3%	14,4%	23,0%
Verhalen gebruiken in de uitleg	30,4%	24,6%	25,5%	25,5%	23,7%	13,6%	22,4%
Zeggen wat hij/zij moet doen	44,4%	63,7%	47,7%	19,1%	8,4%	7,4%	27,3%
Voordoen	54,1%	50,0%	48,6%	26,2%	20,0%	8,5%	29,7%
Samen doen	66,7%	73,0%	64,5%	35,0%	23,7%	11,5%	39,7%
Geen van deze	7,4%	0,4%	0,3%	4,7%	19,5%	35,0%	13,0%

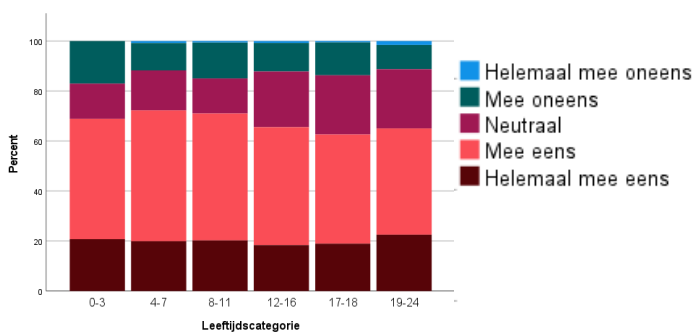
Tabel 6: Percentage opvoeders wat deze handeling uitvoert per leeftijdscategorie van het kind waarover zij de vragenlijst invullen.

Ook zien we dat veel opvoeders hun kinderen nog tips of opmerkingen meegeven. Hoewel dit iets afneemt naarmate kinderen ouder worden, blijft dit percentage vrij hoog, zie figuur 18.

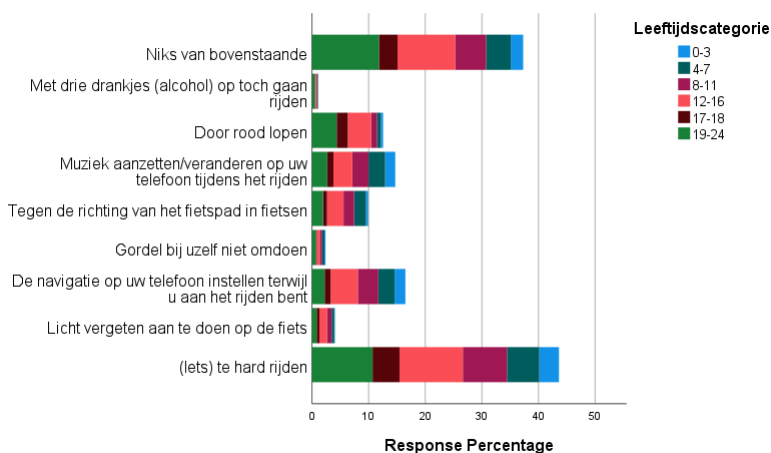


Figuur 18: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'Ik geef mijn kind nog wel eens opmerkingen of tips mee als ze zonder mij gaan deelnemen aan het verkeer.'

Het zijn van een rolmodel is voor veel opvoeders belangrijk, figuur 19 laat zien dat meer dan 60% van alle opvoeders vindt dat je als ouder geen verkeerd voorbeeld mag geven aan je kind en dat dit ongeveer gelijk is voor alle leeftijden van kinderen. Het is daardoor extra interessant dat 'slechts' iets minder dan 40% van de opvoeders aangeeft nooit het verkeerde voorbeeld te geven, terwijl de rest van de opvoeders aangeeft een of meerdere van de verkeerde voorbeelden te geven die te zien zijn in figuur 20. Hier kunnen we zien dat intentie en gedrag niet helemaal met elkaar overeenkomen.

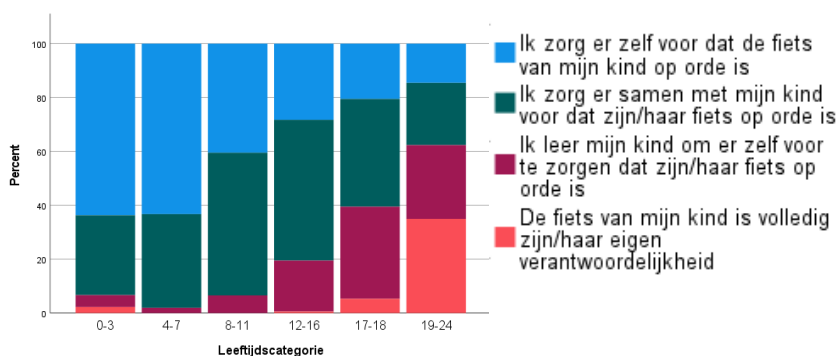


Figuur 19: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'Als ouder mag je nooit het verkeerde voorbeeld geven in het verkeer.'



Figuur 20: Percentage opvoeders dat aan geeft de volgende 'verkeerde' voorbeelden te geven aan zijn/haar kind.

Over het verschaffen van middelen is er hoofdzakelijk gevraagd naar het verschaffen van een goede fiets. De meeste opvoeders vinden dat dit (voor een deel) hun verantwoordelijkheid is, maar in de leeftijdscategorieën 12 tot en met 16 jaar en 17 tot en met 18 jaar is er al een klein gedeelte opvoeders dat deze verantwoordelijkheid volledig bij het kind neerlegt. Bij 19- tot en met 24-jarigen is dit aandeel al een stuk groter, maar voelen veel opvoeders zich toch nog verantwoordelijk om hun kinderen te leren hun fiets op orde te houden.

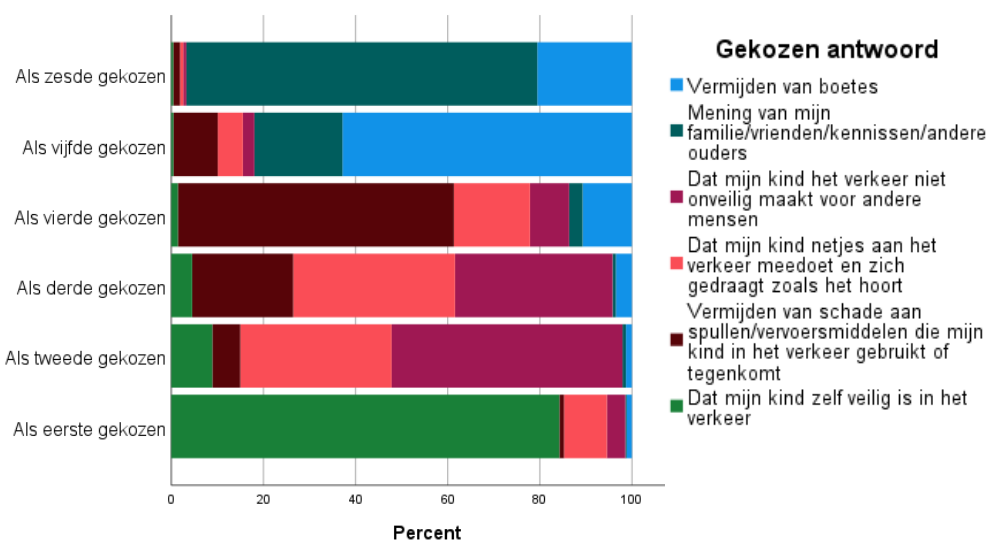


Figuur 21: Percentage opvoeders per leeftijdscategorie dat aangeeft wie verantwoordelijk is voor fietsonderhoud.

3.2.7

Welke drijfveren bepalen op dit moment het gedrag van opvoeders met betrekking tot verkeerseducatie?

De meeste opvoeders vinden de eigen veiligheid van hun kind het meest belangrijk en zetten deze drijfveer op een. Veel opvoeders vinden het ook belangrijk dat hun kind zich netjes gedraagt in het verkeer en het verkeer niet onveilig maakt voor anderen. Een sociale component lijkt dus ook een rol te spelen. Dit zien we ook terug doordat 34,9% van de opvoeders aangeeft dat ze eraan herinnerd worden hoe belangrijk verkeersveiligheid is als andere mensen daar ook aandacht aan besteden. Er is ook een deel van de opvoeders (34,9%) dat het idee heeft dat andere opvoeders niet snappen waarom het belangrijk is om kinderen over verkeersveiligheid te leren. Het vermijden van boetes en de mening van familie of vrienden lijkt voor de meeste mensen minder belangrijk te zijn.

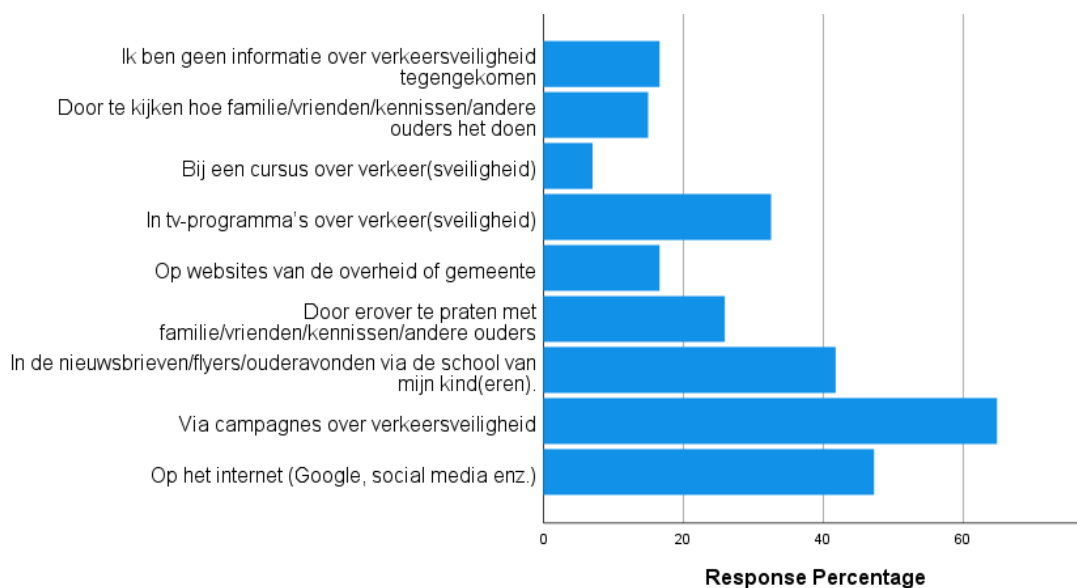


Figuur 22: Percentage welke drijfveren opvoeders het belangrijkste vinden.

3.2.8

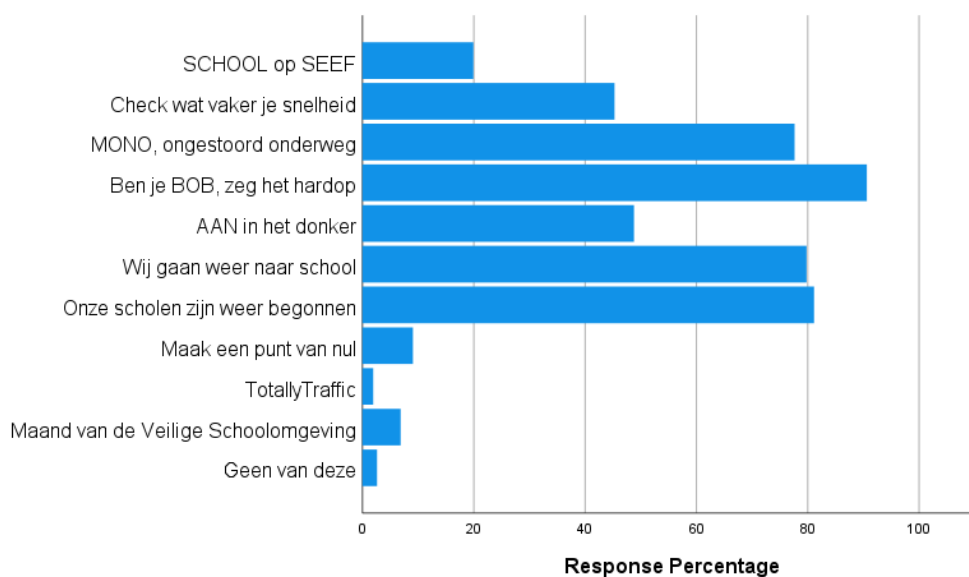
Welke informatiebronnen kennen en gebruiken opvoeders bij de verkeerseducatie van hun kinderen?

De meeste opvoeders geven aan informatie over verkeerseducatie tegen te komen in campagnes over verkeersveiligheid. Een deel (variërend rond de 20% tot 40%) van de opvoeders komt ook via de school, het internet, de tv of via andere opvoeders in aanraking met informatie over verkeersveiligheid. Maar weinig opvoeders vinden hun informatie over verkeersveiligheid bij een cursus, door het af te kijken bij familie, vrienden of andere opvoeders of op de website van instanties of gemeentes. Er is een klein deel van de opvoeders dat helemaal geen informatie over verkeersveiligheid tegenkomt.



Figuur 23: Informatiebronnen die bekend zijn of gebruikt worden onder opvoeders.

De opvoeders zijn het meest bekend met de Bob-campagne. Ook andere campagnes zijn onder een groot deel van de opvoeders bekend, zie figuur 24. Slechts 6,9% van de opvoeders is bekend met 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' en 9,1% met 'Maak Een Punt Van Nul'. In de doelgroep opvoeders met kinderen in de basisschoolleeftijd 4 tot en met 11 jaar ligt dit percentage net iets hoger met 8,8% voor 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' en 9,4% voor 'Maak Een Punt Van Nul'. Er moet wel de kanttekening geplaatst worden dat de campagnes onderling verschillen in de mate van bereik en middelen die ingezet worden. Zo is een Bob-campagne landelijk uitgerold en via allerlei landelijke kanalen te zien, terwijl 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' een regionale campagne is, die enkel tot mensen komt via regionale kanalen.

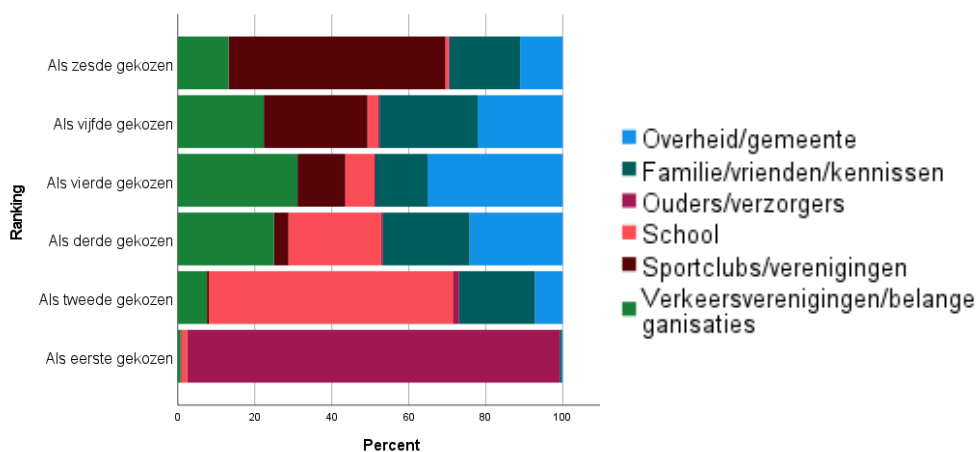


Figuur 24: Naamsbekendheid van verschillende verkeerscampagnes.

3.2.9

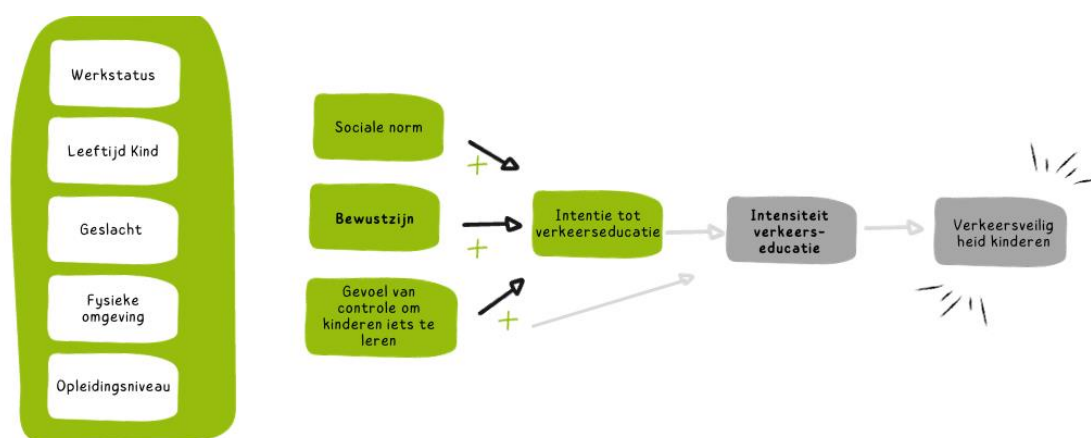
Welke instanties of personen vinden opvoeders (mede)verantwoordelijk voor het veilig kunnen deelnemen van hun kinderen aan het verkeer?

Opvoeders voelen zich voor het overgrote deel (96,8%) hoofdzakelijk zelf verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid van hun kinderen. School wordt door veel opvoeders gezien als in de tweede plaats verantwoordelijk. Wat betreft familie en vrienden, de overheid of gemeente en verkeersverenigingen zijn veel opvoeders verdeeld over de mate van verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid van kinderen. De meeste opvoeders (56,3%) lijken sportclubs het minst verantwoordelijk te houden.



Figuur 25: Welke mensen of instanties opvoeders verantwoordelijk vinden voor de verkeerseducatie van hun kinderen.

3.2.10

Een theoretisch model: de invloed van variabelen op elkaar

Figuur 26: Het onderzoekmodel.

Definitie van de variabelen

- Sociale norm: een score tussen 0-8, waarbij een hogere score betekent dat de opvoeder merkt dat in zijn/haar omgeving verkeersveiligheid/-educatie van kinderen door anderen belangrijk wordt gevonden.
- Bewustzijn: een score tussen 0-6, waarbij een hogere score meer bewustzijn van risico's, weet van belang van handelingen en bewust nadenken over het verkeer betekent.
- Gevoel van controle: een score van 0-7 waarbij een hoger getal een groter gevoel van controle weergeeft. Dit is gebaseerd op het gemak waarmee opvoeders aan verkeerseducatie doen en of het effect heeft op het verkeersgedrag van hun kind.
- Intentie tot verkeerseducatie: een score van 0 tot 10 die weergeeft in hoeverre opvoeders positieve handelingen uitvoeren zoals een goed rolmodel zijn, uitleg geven of middelen verschaffen. Een hoger getal betekent meer positieve handelingen.

Het model

De test van het model met de intentie tot verkeerseducatie als uitkomstvariabele laat zien dat gevoel van controle ($b = 0.199$, $t(9) = 4.187$, $p < 0.001$) en bewustzijn ($b = 0.453$, $t(9) = 9,721$, $p < 0.001$) beiden een significante relatie hebben met de mate waarin een opvoeder de intentie heeft om bezig te zijn met verkeerseducatie (rolmodel, oefenen, uitleg geven en middelen verschaffen). Hoe gemakkelijker het geven van verkeerseducatie opvoeders afgaat en hoe meer opvoeders het gevoel hebben dat verkeerseducatie het gewenste effect heeft (in dit onderzoek gedefinieerd als gevoel van controle), des te meer men de intentie heeft om bezig te zijn met verkeerseducatie (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn).

Ook geldt dat hoe meer men ervan bewust is dat verkeerseducatie belangrijk is, des te meer men de intentie heeft om bezig te zijn met verkeerseducatie (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn). De sociale norm heeft geen relatie met de intentie tot verkeerseducatie ($b = 0.070$, $t(9) = 1.300$, $p = 0.194$). In het model is er gecontroleerd op geslacht, opleidingsniveau, werkstatus, leeftijd van het kind en stedelijkheid van de omgeving. Hiervan waren alleen de leeftijd van het kind en het geslacht van de opvoeders significante voorspellers voor de intentie tot verkeerseducatie (Leeftijd: $b = -0.205$, $t(9) = -23.548$, $p < 0.001$, Geslacht: $b = 0.351$, $t(9) = 3.315$, $p < 0.001$). Dat houdt in dat vrouwen meer de intentie hebben om aan verkeerseducatie te doen (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn) dan mannen. En dat opvoeders van oudere kinderen minder de intentie hebben tot verkeerseducatie (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn) dan opvoeders van jongere kinderen.

3.3 CONCLUSIES

De belangrijkste conclusies die getrokken kunnen worden uit het kwantitatieve deel van het onderzoek worden weergegeven per onderzoeksvraag en zijn als volgt:

3.3.1 De rol van demografische gegevens

Werkstatus

In het huidige onderzoek lijkt werkstatus (het hebben of niet hebben van betaald werk) geen voorspeller te zijn van de verschillende elementen van verkeerseducatie door opvoeders. Het wel of niet hebben van een baan lijkt niet zoveel uit te maken voor de intentie tot verkeerseducatie of andere thema's die daaraan gerelateerd zijn.

Opleidingsniveau

Opleidingsniveau lijkt in het huidige onderzoek enkel verband te hebben met hoe vaak opvoeders met hun kinderen het verkeer in gaan. Laagopgeleide opvoeders gaan vaker met hun kinderen het verkeer in dan hoogopgeleide opvoeders. Dit is een opvallende conclusie, die we lastig kunnen duiden. Over het algemeen zijn juist hoogopgeleide opvoeders meer bereid tot fietsen, maar wellicht doen ze dit dus niet zonder meer vaker met hun kinderen. Dit onderzoek geeft daar geen inzicht in.

Fysieke omgeving

Opvoeders in stedelijke omgevingen gaan vaker met hun kinderen het verkeer in dan opvoeders in landelijke omgevingen. In lijn daarmee lijkt het feit te zijn dat opvoeders uit stedelijke omgevingen ook vinden dat kinderen op latere leeftijd pas zelfstandig kunnen deelnemen in het verkeer. Dit kan er voor zorgen dat ze vaker meegaan. Ook kan het feit dat het in steden vaak drukker is aanleiding zijn om meer met de kinderen mee te reizen.

Geslacht

Vrouwen gaan vaker met hun kinderen het verkeer in, maar mannen begeleiden hun kinderen naar meer verschillende bestemmingen. Vrouwen denken vaker dat hun kinderen veel risico lopen in het verkeer dan mannen. Vrouwen hebben meer de intentie om aan verkeerseducatie te doen en dus meer met de verschillende kanten van het opvoederschap te doen (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn) dan mannen.

3.3.2 Welke modaliteiten (lopen, fietsen, e-bike, bromfiets, auto, openbaar vervoer) gebruiken opvoeders in Zuid-Holland op dit moment als ze met hun kinderen op stap gaan?

Met name de fiets en de auto spelen een prominente rol als opvoeders zich met hun kinderen in het verkeer begeven (onder andere bij het naar school gaan). Bij de 0- tot en met 3-jarigen wordt met name bij het naar de opvang gaan de auto en de fiets gebruikt. Bij de leeftijd van 8 tot en met 11 jaar gaan opvoeders veel met hun kinderen op de fiets mee naar school, maar ook nog steeds relatief veel met de auto (13%). Dit is in lijn met andere onderzoeken waaruit ook bleek dat onder 4- tot en met 12-jarigen tussen de 12% en zelfs 30% met de auto naar school worden begeleid (SWOV, 2019).

Als opvoeders samen met hun kinderen naar de supermarkt of sport en hobby's gaan, wordt in alle leeftijdscategorieën de fiets, maar ook de auto veel gebruikt. Een mogelijke verklaring hiervoor is het feit dat er zware tassen meegenomen moeten worden en dat competities bij sport/hobby's ook vaak in andere steden plaatsvinden. Het openbaar vervoer wordt niet zo snel gebruikt door opvoeders als zij met hun kind samen ergens heen gaan. Enkel bij uitjes dichtbij (denk bij de jongere kinderen aan de speeltuin en vriendjes en bij de oudere kinderen aan de bioscoop, vrienden en shoppen) of bij uitjes ver weg (denk bij de jongere kinderen aan een dagje weg, het pretpark en de dierentuin en bij de oudere kinderen aan een dagje weg, het pretpark en vakanties) wordt het openbaar vervoer gebruikt.

Bij de oudere kinderen (vanaf 17 jaar) nemen opvoeders ook als bijrijder van hun kind in de auto deel aan het verkeer als ze samen met hun kind ergens heen gaan. Met name bij familiebezoeken zien we dit. Een mogelijke verklaring is dat zo'n moment wordt aangegrepen om jonge bestuurders de kans te geven een stuk te rijden.

Laagopgeleide opvoeders, opvoeders in stedelijke omgevingen en vrouwen gaan vaker met hun kinderen het verkeer in. Het wel of geen werk hebben, heeft hier geen invloed op. Een mogelijke verklaring voor de relatie met stedelijke omgevingen is het feit dat in stedelijke omgevingen afstanden kleiner zijn en de mogelijkheden om je in het verkeer te begeven daarmee automatisch toenemen. Bovendien zijn stedelijke gebieden drukker, waardoor de behoefte van opvoeders om mee te gaan groter kan zijn dan in landelijke gebieden. Wat betreft de vrouwen kan er hier sprake kan zijn van een traditionelere rolverdeling, waarbij vrouwen hun kinderen vaker meenemen naar bestemmingen als school en de winkel.

3.3.3

Tot welke leeftijd begeleiden opvoeders hun kinderen en naar welk soort bestemmingen?

Wat opvalt is dat opvoeders van 0- en 1-jarigen aangeven hun kinderen minder te begeleiden in het verkeer dan opvoeders van 2-jarigen. Dit zou verklaard kunnen worden doordat de opvoeders het met hun kind de straat opgaan in een kinderwagen niet als 'begeleiden in het verkeer' opvatten. Bij opvoeders met kinderen tussen de leeftijden 2 en 24 jaar zien we dat hoe ouder het kind is, hoe minder begeleiding er plaatsvindt. Kinderen leren dus in deze periode steeds iets meer zelfstandig aan het verkeer deel te nemen.

Ook begeleiden opvoeders hun kinderen naarmate het kind ouder wordt naar steeds minder verschillende bestemmingen. Vanaf een jaar of 9 gaan kinderen steeds vaker alleen naar de diverse plekken en activiteiten. Een mogelijke verklaring is het feit dat kinderen naarmate ze ouder worden, ook steeds vaker alleen naar bestemmingen gaan. Het zou kunnen zijn dat ouders wel nog meegaan naar bestemmingen verder weg, maar niet meer naar de bestemmingen dichterbij zoals school en vrienden. Ook het geslacht van de opvoeder lijkt een rol te spelen bij de manier waarop ze hun kinderen begeleiden. Vrouwen gaan vaker met hun kinderen het verkeer in, maar mannen begeleiden hun kinderen naar meer verschillende bestemmingen. Een mogelijke verklaring is dat hier nog vaak sprake kan zijn van een traditionelere rolverdeling, waarbij vrouwen hun kinderen vaker meenemen naar de standaard bestemmingen zoals de winkel en school en waarbij mannen de onregelmatigere uitstapjes naar verschillende bestemmingen voor hun rekening nemen, zoals een uitje of sportwedstrijden. Maar we benadrukken dat onze data hier geen uitsluitsel over geeft en dat deze verklaring dus in hoge mate speculatief is.

3.3.4

In hoeverre zijn opvoeders van 0-24-jarigen zich bewust van het belang van hun actieve inzet in de verkeerseducatie?

De meerderheid van de opvoeders is bewust bezig met de verkeerseducatie van hun kind. Dit aandeel neemt af naarmate kinderen ouder worden. Naarmate opvoeders van mening zijn dat de frequentie waarmee je samen met je kind aan het verkeer deelneemt, hun veiligheid vergroot, begeleiden ze hun kinderen ook vaker. Of deze mening er toe leidt dat ze hun kinderen vaker gaan begeleiden of dat juist hun mening gevormd wordt door het feit dat ze hun kinderen vaker begeleiden, kunnen we op basis van dit onderzoek niet zeggen.

Opvoeders die vinden dat ze vaker moeten fietsen of lopen met hun kinderen, doen dit al vaker dan opvoeders die het belang hiervan niet zo inzien. Positieve ervaringen tijdens het samen lopen en fietsen doet hen misschien realiseren dat ze het nóg vaker zouden willen doen, terwijl opvoeders die deze positieve ervaringen missen er het belang minder van inzien.

Ondanks de positieve uitkomsten van ons onderzoek ten aanzien van de actieve inzet van opvoeders, weten we dat uit de literatuur blijkt dat veel opvoeders verkeerveiligheid niet het belangrijkste onderwerp vinden waar ze mee te maken hebben in de opvoeding. Zo hechten veel opvoeders meer waarde aan sociale en lichamelijk welzijn, gezonde voeding en de schoolprestaties van hun kinderen (Pol et al., 2017). Dit komt vermoedelijk voor een deel omdat de verkeerseducatie vaak automatisch geschiedt op het moment dat men zich in het verkeer begeeft. Het thema 'verkeerveiligheid' speelt met name in de opvoeding wanneer opvoeders en kinderen rechtstreeks met onveilige verkeerssituaties te maken hebben.

3.3.5

Wat is het kennisniveau van opvoeders op het gebied van de risico's van kinderen en jongeren in het verkeer en van de verschillende kanten van het opvoederschap?

Ongeveer 15% van de opvoeders uit ons onderzoek denkt dat hun kind weinig risico loopt in het verkeer, terwijl gemiddeld rond de 60% van de opvoeders denkt dat hun kind wel risico loopt. Slechts een klein deel van ongeveer 10% van de opvoeders zou meer informatie willen over verkeerseducatie. Denk hierbij aan informatie over wanneer een kind klaar is om veilig een nieuwe stap in het verkeer te zetten (bijvoorbeeld alleen naar school fietsen), of over hoe ze hun kind veilig aan het verkeer kunnen laten deelnemen. Het merendeel heeft deze behoefte dus niet.

Des te jonger de kinderen van opvoeders zijn, des te hoger schatten opvoeders de leeftijd in waarop kinderen in zijn algemeenheid pas iets zelfstandig kunnen ondernemen. Dit is te verklaren door het gegeven dat de neiging van opvoeders om hun kinderen te beschermen tegen de gevaren van de buitenwereld bij kleine kinderen het grootst is en dat opvoeders daarom de leeftijd om 'hen los te laten' ook hoger inschatten. Vrouwen en opvoeders van jongere kinderen denken vaker dat hun kinderen risico lopen in het verkeer. Ook dit heeft vermoedelijk met de beschermende aard te maken. In stedelijk(er) gebied ten opzichte van landelijk(er) gebied, vinden opvoeders dat kinderen pas op latere leeftijd dingen zelf kunnen ondernemen.

Slechts een heel klein deel van de opvoeders (om en nabij 3%) zou meer of betere middelen willen hebben om hun kinderen te leren aan het verkeer deel te nemen. Denk aan informatie over hoe ze kunnen zien wanneer een kind klaar is om veilig een nieuwe stap in het verkeer te zetten, informatie over hoe ze hun kind veilig aan het verkeer deel kunnen laten nemen en tips van een expert.

Ongeveer 16% van alle opvoeders heeft het gevoel weinig invloed te hebben op het gedrag van hun kind in het verkeer, met name als het kind ouder wordt en vaker alleen het verkeer ingaat. Onder de opvoeders van 0- tot 3-jarigen is dit 6,6% en dit neemt per leeftijdscategorie toe tot 25,8% onder de opvoeders van 19- tot 24-jarigen. Als het geven van verkeerseducatie hen makkelijker afgaat en opvoeders meer het gevoel hebben dat dat gewenst effect heeft op het verkeersgedrag van hun kind, neemt de intentie tot verkeerseducatie (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn) toe.

3.3.6

Wat doen opvoeders op dit moment aan de verschillende kanten van het opvoederschap gericht op verkeerseducatie?

Onder de verschillende kanten van het opvoederschap verstaan we uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen en een rolmodel zijn. De meeste opvoeders geven aan te oefenen met hun kinderen en uitleg te geven over hoe zij veilig aan verkeer kunnen deelnemen. Ook vinden de meeste opvoeders voorbeeldgedrag belangrijk. Maar mening en gedrag hangen niet altijd één op één met elkaar samen.

Zo vindt 60% van de opvoeders dat je nooit het verkeerde voorbeeld mag geven, maar doet rond de 60% van de opvoeders het desondanks soms wel. Dit kan voortkomen uit gemakzucht of onoplettendheid, maar soms wordt de voorbeeldrol ook bewust genegeerd. In het onderzoek van Pol et al (2017) wordt beschreven dat een vader die zich bewust is van zijn voorbeeldrol, achter het stuur de

telefoon met de hand opneemt in het bijzijn van zijn zoontje van 6. Hij dacht niet dat dit kwaad kon, want "hij leerde hem later wel dat dit niet moet." Daar voegde hij aan toe: "Als ik gebeld wordt, neem ik gewoon op. Natuurlijk kan ik dan nog goed opletten." Niet iedereen die zich bewust zegt te zijn van de voorbeeldrol, weet dus ook echt wat dit inhoudt.

Een groot deel van de opvoeders voelt zich verantwoordelijk voor het verschaffen van goede middelen voor hun kind om aan het verkeer mee te doen, in dit onderzoek gespecificeerd tot het aanschaffen en onderhouden van de fiets van het kind.

Vrouwen vatten het opvoederschap breder op dan mannen. Van de hierboven genoemde verschillende kanten van het opvoederschap vervullen vrouwen er meer dan mannen. Naar mate kinderen ouder worden, vervullen opvoeders minder van de genoemde kanten van het opvoederschap.

3.3.7 Welke drijfveren bepalen op dit moment het gedrag van opvoeders met betrekking tot verkeerseducatie?

De meeste opvoeders vinden zoals verwacht de veiligheid van hun kind de meest belangrijke drijfveer om hun kind goed voor te bereiden in het verkeer. Daarnaast willen opvoeders graag dat hun kind zich netjes gedraagt in het verkeer en dat hun kind het verkeer niet onveilig maakt voor andere verkeersdeelnemers. Het vermijden van boetes en de mening van familie of vrienden noemen ze niet als belangrijke drijfveer.

Opvallend is dat de mening van andere opvoeders niet heel belangrijk wordt gevonden. Men geeft aan dat dit nauwelijks hun eigen manier van opvoeden beïnvloedt. Wat anderen doen (vrienden, collega's of de burens) heeft geen invloed op hoe actief opvoeders de verschillende kanten van het opvoederschap (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen en rolmodel zijn) oppakken.

3.3.8 Welke informatiebronnen kennen en gebruiken opvoeders bij de verkeerseducatie van hun kinderen?

Verkeerscampagnes zijn de voornaamste informatiebron over het verkeer voor opvoeders. Informatie via school, het internet of tv lijkt tussen de 20% en 40% (afhankelijk van welk medium) geraadpleegd te worden. Van de diverse verkeerscampagnes zijn met name de landelijke verkeerscampagnes bekend en zijn regionale campagnes als 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' en 'Maak Een Punt Van Nul' nog niet bij veel opvoeders bekend. Een mogelijke verklaring is het feit dat landelijke campagnes vaak meer bereik en middelen (zoals tv spotjes) hebben om er bekendheid aan te geven.

3.3.9 Welke instanties of personen vinden opvoeders (mede)verantwoordelijk voor het veilig laten deelnemen van hun kinderen aan het verkeer?

De meeste opvoeders voelen zichzelf hoofdverantwoordelijk voor de verkeerseducatie van hun kinderen. School wordt vaak daarna als de meest verantwoordelijke partij gezien. Sportclubs hebben hier volgens de meeste opvoeders de kleinste rol in. Over de rol van familie en vrienden, de overheid of gemeente en verkeersverenigingen is men verdeeld.

3.3.10 Een theoretisch model: de invloed van variabelen op elkaar

Hoe gemakkelijker verkeerseducatie de opvoeders aangaat en hoe meer opvoeders het gevoel hebben dat verkeerseducatie het gewenste effect heeft (in dit onderzoek gedefinieerd als gevoel van controle), des te meer men de intentie heeft om bezig te zijn met verkeerseducatie (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn). Ook geldt, hoe meer men ervan bewust is dat verkeerseducatie belangrijk is, des te meer men de intentie heeft om bezig te zijn met verkeerseducatie (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn). Wij vonden in dit onderzoek geen relatie tussen de sociale norm en de intentie om bezig te zijn met verkeerseducatie.

Wat betreft de controlevariabelen waren de leeftijd van het kind en het geslacht van de opvoeders ook significante voorspellers voor de intentie om actief met verkeerseducatie bezig te zijn. Vrouwen hebben meer de intentie om iets met verkeerseducatie te doen dan mannen. Opvoeders van oudere kinderen hebben minder deze intentie dan opvoeders van jongere kinderen.

4. Aanbevelingen

4.1 RELEVANTIE VAN HET ONDERZOEK

Zoals in het theoretisch kader besproken, blijkt uit onderzoek van onder meer Tabula Rasa (Pol et al., 2017) dat opvoeders een zeer belangrijke rol spelen bij het goed aanleren van verkeersregels en verkeersgedrag bij kinderen. Dit gebeurt niet alleen in de vorm van een programma of project op school, maar ook meer informeel, in het dagelijks leven. Dat maakt het lastig om een goed beeld te krijgen van de verschillen en overeenkomsten tussen opvoeders en van de daadwerkelijke inzet van opvoeders. Iedereen doet het immers op zijn of haar manier, zo lijkt het. Informele educatie is voornamelijk gericht op kinderen die nog niet zelfstandig naar school gaan. Maar ook wanneer kinderen wel zelfstandig naar school gaan en ook in algemene zin meer zelfstandig gaan bewegen door de wereld, blijkt dat opvoeders een gunstige invloed kunnen uitoefenen op het risicogedrag van hun kinderen (Brooks-Russel et al., 2014, Shimshoni et al., 2014).

Uit onderzoek (onder andere Pol et al., 2017) dat gedaan is naar dit onderwerp blijkt dat de meeste opvoeders een redelijk positief beeld hebben over hun eigen verkeersopvoeding. Ze denken dat ze goed bezig zijn en vinden dat verkeersopvoeding een taak van de ouder is. Toch blijkt uit hetzelfde onderzoek dat de kennis over het verkeer en inzicht in eigen verkeersgedrag bij opvoeders niet altijd voldoende aanwezig is. Opvoeders geven soms zelfs het verkeerde voorbeeld in het verkeer en onderschatten bijvoorbeeld de gevolgen die een fout op hun kind kan hebben. Deze bevindingen worden in ons onderzoek onderstreept.

Om kinderen veilig en zelfstandig aan het verkeer te kunnen laten deelnemen, hebben overheden zich voorgenomen bij verkeerseducatie en -campagnes meer aandacht te besteden aan de rol en verantwoordelijkheid van de opvoeders. Als een opvoeder een vervolg geeft aan wat er op school is geleerd en andersom - hetgeen op scholen wordt bijgebracht al in de praktijk oefent met de kinderen - is de leeropbrengst des te groter. Dit onderzoek had tot doel meer inzicht te verschaffen in de rol die opvoeders in Zuid-Holland vervullen op het gebied van verkeerseducatie en dat te vertalen naar praktische handvaten voor beleid. Daarover gaat de volgende paragraaf. Aangezien dit onderzoek een flinke stap is naar meer kennis op dit gebied, maar tegelijkertijd ook nog veel vragen zal oproepen, gaan we in paragraaf 4.3 in op mogelijk vervolgonderzoek. Hierbij is speciale aandacht voor de campagne 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving', aangezien deze tegelijk met dit onderzoek van start is gegaan en hetzelfde doel dient.

4.2 ONZE RESULTATEN IN HET LICHT VAN HET ONDERZOEKMODEL

Voor het huidige onderzoek hebben we gebruikgemaakt van een onderzoekmodel (zie figuur 26) dat gebaseerd is op de Theory of Planned Behavior (Ajzen, 1991; Steinmetz et al., 2016). Naast het beantwoorden van de onderzoeksvragen hebben in dit onderzoek we ook een beeld gekregen in hoeverre (1) de sociale norm, (2) het bewustzijn over het belang van verkeerseducatie en (3) het gevoel van controle via de intentie inwerken op het uiteindelijke gedrag.

4.2.1

Sociale norm

De resultaten uit ons onderzoek laten zien dat opvoeders zich tot op zekere hoogte bewust zijn van wat anderen in hun omgeving doen op het gebied van verkeerseducatie. Andere opvoeders bezig zien met verkeerseducatie herinnert een derde van de opvoeders aan hoe belangrijk het is om kinderen te leren over verkeersveiligheid. Ook zijn de respondenten in ons onderzoek van mening dat andere opvoeders het belang van verkeerseducatie onderschatten (waarmee ze indirect aangeven dat ze dit zelf niet of minder doen). Toch is het signaleren van wat andere opvoeders vinden en doen met betrekking tot verkeerseducatie niet voldoende om de intentie tot de eigen verkeerseducatie significant te beïnvloeden.

Er is in ons onderzoek geen significante relatie gevonden tussen de sociale norm en de intentie tot gedrag (hier: het actief bezig zijn met verkeerseducatie). Dit is een aanwijzing dat verkeerseducatie onder opvoeders een privéaangelegenheid is, waarbij men zich relatief weinig aantrekt van wat anderen in hun omgeving op dit punt doen.

4.2.2

Bewustzijn

Opvoeders zijn zich bewust van de noodzaak van verkeerseducatie richting hun kinderen. Ze weten ook dat het bij de opvoeding hoort om samen met hun kinderen aan het verkeer deel te nemen. Dit bewustzijn leidt tot een positieve intentie. Hoe meer opvoeders zichzelf bewust zijn van het belang van verkeerseducatie, hoe groter de intentie om ook actief aan verkeerseducatie te doen. Muir et al. (2010) vonden een positieve relatie tussen het belang dat ouders hechten aan de vaardigheden van hun kinderen in het verkeer en de mate van betrokkenheid in het leven van hun kinderen. Ons onderzoek toont dit nu dus ook specifiek aan voor de betrokkenheid bij verkeerseducatie.

4.2.3

Gevoel van controle

Uit het onderzoek blijkt dat 4,3% van de opvoeders verkeerseducatie lastig vindt en dat 16,8% het idee heeft dat men weinig invloed heeft op het verkeersgedrag van hun kind. Dit gevoel neemt toe naarmate een kind ouder wordt en er vaker zelfstandig op uit trekt. Als verkeerseducatie opvoeders gemakkelijker afgaat en zij denken dat dit ook het gewenste effect heeft, neemt de intentie tot verkeerseducatie (uitleg geven, oefenen, middelen verschaffen, rolmodel zijn) toe. Op zich is het logisch dat als je vertrouwen hebt in de invloed die je hebt en daardoor een gevoel van controle hebt, je ook eerder de intentie hebt om daar energie in te steken. Er is dus echter een (kleine) groep waarbij dit vertrouwen ontbreekt.

4.2.4

Intentie

In ons onderzoek hangt het bewustzijn en het gevoel van controle positief samen met de gedragsintentie. Er is gecontroleerd voor de variabelen geslacht, opleidingsniveau, werkstatus, leeftijd van het kind en stedelijkheid van de omgeving. Daaruit blijkt dat vrouwen meer de intentie hebben om actief met verkeerseducatie bezig te zijn dan mannen. Dit doet een meer traditionele rolverdeling tussen mannen en vrouwen vermoeden. De intentie om verkeerseducatie actief op te pakken is bij opvoeders van oudere kinderen minder groot dan bij opvoeders van jongere kinderen. Naarmate kinderen zelfstandiger worden, neemt de rol van opvoeders af. Ook is gebleken dat hoe vaker opvoeders samen lopen en fietsen met hun kind, des te meer ze zouden *willen* lopen en fietsen met hun kind, of andersom. Er is dus een positieve relatie tussen de intentie en het gerapporteerde gedrag. We hebben in ons onderzoek het uiteindelijke gedrag niet objectief gemeten, dus kunnen we niet uitsluiten dat de respondenten hun werkelijke activiteiten op het gebied van verkeerseducatie mooier voorstellen dan in de praktijk het geval is.

Tot slot valt op dat een groot deel van de opvoeders vindt dat je niet het verkeerde voorbeeld mag geven, maar dat een veel kleiner percentage aangeeft zelf nooit het verkeerde voorbeeld te geven. Dit pleit wel voor de eerlijkheid van de antwoorden van onze respondenten, maar geeft ook aan dat een

positieve intentie niet altijd tot overeenkomstig gedrag leidt. Gemakzucht of een moment van onoplettendheid kan er zomaar insluipen, waarmee de op zich goede intentie het onderspit delft.

4.3

AANBEVELINGEN VOOR DE PRAKTIJK

We presenteren onze aanbevelingen hier in de volgorde van de onderzoeksvragen die aan dit onderzoek ten grondslag lagen, zoals vermeld in paragraaf 1.2.

4.3.1

Welke modaliteiten (lopen, fietsen, e-bike, bromfiets, auto, openbaar vervoer) gebruiken opvoeders in Zuid-Holland op dit moment als ze met hun kinderen op stap gaan?

We vonden dat met name de fiets en de auto een prominente rol hebben in de verkeerseducatie van opvoeders. Deze vervoermiddelen worden veel gebruikt om samen met de kinderen op stap te gaan. Ook ontdekten we dat het veelvuldig lopen of fietsen met de kinderen het gevoel bij opvoeders dat ze dit eigenlijk nóg vaker zouden moeten doen vergroot.

Ons advies is daarom om in de verkeerseducatie op scholen en via campagnes vooral aandacht te geven aan welk voorbeeldgedrag bij fietsen en autorijden belangrijk is (denk aan 'wachten op groen' bij het verkeerslicht en aan geen mobiel gebruiken op de fiets of achter het stuur. Maar ook het houden aan de snelheid en goed licht voeren in het donker gelden als voorbeeldgedrag). In de auto bestaat verkeerseducatie voor een belangrijk deel uit het juiste voorbeeldgedrag tonen, terwijl op de fiets uitleg geven, oefenen en zorgen dat de middelen in orde zijn in veel leeftijdscategorieën heel belangrijk zijn.

Ook is het raadzaam om te blijven inzetten op het samen lopen en fietsen met de kinderen naar diverse bestemmingen, waaronder school. Opvoeders dienen zich er (nog meer) van bewust te zijn dat samen lopen of fietsen met hun kinderen er enerzijds toe leidt dat de kinderen zelf ervaring opdoen in het verkeer (hetgeen zeer belangrijk is voor de ontwikkeling), maar anderzijds ook een heel goed moment is om hen te wijzen op verkeersregels, risico's en omgangsmanieren in het verkeer. Geef opvoeders die nu al veel lopen en fietsen met hun kinderen een blijk van waardering om dit gedrag te stimuleren en te behouden. Dat kan door een complimentje op school of door het verstrekken van kleine gadgets aan ouders die samen met hun kinderen lopen of fietsen. Positieve feedback en onverwachte beloningen zijn namelijk effectieve bekrachtigers voor gewenst gedrag.

Er lijkt een omslagpunt te zijn bij de leeftijd van 9 jaar. Als de kinderen die leeftijd bereiken, laten opvoeders hen echt meer zelfstandig ondernemen in het verkeer. Daarom is het van belang dat ze vóór die leeftijd zelfstandig aan het verkeer hebben leren deelnemen. Voorlichting dient dit te benadrukken, zonder de indruk te wekken dat bij kinderen ouder dan 9 jaar verkeerseducatie geen rol van de opvoeders meer is, want die blijft belangrijk.

Vanaf een leeftijd van 17 jaar kunnen kinderen plaatsnemen achter het stuur van een auto met hun opvoeders als rijder. In voorlichting en campagnes wordt hieraan tot op heden relatief weinig aandacht besteed, terwijl dit een sterk vormende periode is. Immers, de kinderen hebben nu het rijbewijs, maar nog nauwelijks ervaring. Hier zijn ze sterk vatbaar voor beïnvloeding, aangezien zij wel trots zullen zijn dat zij nu de plaats achter het stuur van de opvoeder overnemen. Benut dit momentum dan ook door opvoeders te wijzen op de verantwoordelijke rol die men hier heeft. Opvoeders geven ten slotte aan zich verantwoordelijk te voelen voor de verkeerseducatie van hun kinderen. Uit onderzoek van het SWOV (2019) blijkt ook dat begeleiding van ouders sterk helpt bij het voorkomen van ongelukken, hoewel niet te onderscheiden is of dit door de begeleiding van ouders of door het extra gemaakte kilometers komt. In beide gevallen zouden extra gereden kilometers onder begeleiding van ouders helpen bij het voorkomen van toekomstige ongelukken.

4.3.2

Tot welke leeftijd begeleiden opvoeders hun kinderen en naar welk soort bestemmingen?

Naarmate kinderen ouder worden, lijkt de rol van opvoeders in de verkeerseducatie af te nemen. Ze begeleiden kinderen minder, en het bewustzijn dat verkeerseducatie (nog steeds) belangrijk is, neemt af. De rol verandert van een brede en zeer bepalende rol naar een meer adviserende rol. Toch geeft het onderzoek van TeamAlert (2022) aan dat jongeren tussen de 12 en 18 jaar zelf aangeven dat met name het voorbeeldgedrag van ouders invloed heeft op hoe ze zichzelf gedragen. Tegelijkertijd geven dezelfde jongeren aan dat er thuis niet zoveel gesproken wordt over verkeersveiligheid, maar dat ze dat wel prettig zouden vinden. Met name goed voorbeeldgedrag, gesprekken over verkeersveiligheid (niet de basis verkeersregels, maar hoe te handelen in het verkeer) en praktische handvaten zouden helpen.

Wij adviseren daarom om meer aandacht te schenken aan de rol van ouders bij oudere kinderen in campagnes. Bij hele jonge kinderen zorgen de meeste opvoeders automatisch voor begeleiding en educatie. Campagnes over het gedrag van oudere kinderen richten zich meestal direct tot de kinderen zelf (bijvoorbeeld 'Mij nie appen'). Dat ook opvoeders een rol blijven houden, mag best meer benadrukt worden. Daarbij dient dan aandacht te zijn voor de veranderende rol die de opvoeding hier met zich meebrengt. Opvoeders van oudere kinderen kunnen wel degelijk met hen in gesprek gaan, zonder kinderachtig of te belerend over te komen. Het karakter verandert van 'leren hoe' naar 'praten over'. Vraag aan de kinderen wat de gevolgen kunnen zijn van onverstandig gedrag in het verkeer, waardoor 'self persuasion' optreedt: de kinderen bedenken zelf wat hun gedrag voor risico's heeft. Blijf in campagnes benadrukken dat het goeie voorbeeld geven altijd belangrijk is, bij welke leeftijd van de kinderen dan ook. Juist omdat uit ons onderzoek blijkt dat opvoeders wel het goede voorbeeld willen geven, maar dit er toch soms bij inschiet. De maatregel 'De grootste influencer' van VVN is daarbij heel goed te gebruiken. Opvoeders krijgen een spiegelkje aangereikt met de tekst erboven 'Dit is de grootste influencer van uw (klein)kind.'

4.3.3

In hoeverre zijn opvoeders van 0 tot 24-jarigen zich bewust van het belang van hun actieve inzet in de verkeerseducatie?

Alle opvoeders geven aan de verkeersveiligheid van hun kinderen belangrijk te vinden en zich bewust te zijn van hun actieve rol daarin. Veel opvoeders ervaren verkeerseducatie als iets dat 'automatisch' gaat. Campagnes en verkeerseducatieprogramma's zouden de actieve rol van opvoeders bij verkeerseducatie meer mogen benadrukken. Dat zij aangeven dat het nu vaak automatisch gaat, maakt het lastig om in te schatten wie wat in welke mate doet. Door opvoeders er meer op te wijzen dat zij een actieve rol hebben in verkeerseducatie, kan het 'automatische karakter' van deze taak aangevuld worden met een meer expliciet bewustzijn over het belang ervan.

Bij jongere kinderen wordt de rol van de opvoeder wat betreft verkeerseducatie breder ingevuld: oefenen, uitleg geven, rolmodel zijn en de juiste middelen verschaffen (denk bijvoorbeeld aan licht op de fiets). Ook het geven van complimenten, gedrag verbeteren, voordoen en samendoen vindt vooral bij jongere kinderen plaats. Bij oudere kinderen verengt de rol van de opvoeders in verkeerseducatie zich tot vooral uitleg geven en gesprekken voeren. Zoals gezegd blijkt uit onderzoek van TeamAlert (2022) dat oudere kinderen (12 – 18 jaar) het zelf belangrijk vinden om met hun ouders hierover in gesprek te blijven. We hebben hier een redelijk braakliggend terrein in de verkeerseducatie te pakken. Educatieprogramma's en voorlichting zouden zich hier meer op moeten richten. Denk aan boodschappen als 'Rij eens mee met je kind' of 'Jonge bestuurders; het blijven toch je kinderen.' Laat, zoals ook TeamAlert (2022) voorstelt, pubers of jongeren zelf aan het woord in campagnes en laat ze vertellen wat ze bijvoorbeeld geleerd hebben van hun eigen opvoeders.

4.3.4

Wat is het kennisniveau van opvoeders op het gebied van de risico's van kinderen en jongeren in het verkeer en van de verschillende kanten van het opvoederschap?

Alle respondenten vinden de veiligheid van hun kind belangrijk. De meeste opvoeders realiseren zich gelukkig dat hun kinderen, vooral op jonge leeftijd, de risico's in het verkeer nog niet (geheel) juist kunnen inschatten. Toch denkt ongeveer 14% van de opvoeders dat hun kinderen weinig risico lopen in het verkeer. Dit geldt dan met name voor oudere kinderen. Uit de literatuur en helaas ook uit de praktijk blijkt echter dat ook oudere kinderen wel degelijk risico lopen, maar dat die risico's anders zijn dan bij jongere kinderen. Waar het op jonge leeftijd bijvoorbeeld vooral gaat om het niet kennen van de regels en goed opletten bij het oversteken, verschuiven de risico's op latere leeftijd naar bijvoorbeeld scooter- of auto gebruik in combinatie met puberen, middelengebruik of afleiding door de smartphone achter het stuur. Gelukkig zijn er voor dit laatste goede programma's die zich direct tot de jongeren richten. Opvoeders zouden meer gestimuleerd kunnen worden om ook bij oudere kinderen verkeerseducatie op de agenda te zetten. Dit zou kunnen door een campagne over de risico's voor kinderen in het verkeer ook te richten op ouders in plaats van alleen direct op de jongeren zelf.

Opvoeders hebben behoefte aan toetsmoment(en) om te beslissen of een kind al klaar is om bepaalde reizen zelfstandig te gaan ondernemen. Op scholen zouden extra verkeersexamens kunnen worden aangeboden, waarbij de vaardigheden van het kind worden getoetst. Aangezien opvoeders kinderen vanaf 9 jaar steeds meer zelfstandig aan het verkeer laten deelnemen, zou een dergelijke toets bij voorkeur in groep 5 van de basisschool moeten plaatsvinden. Het huidige verkeersexamen heeft (meestal) nog geen directe terugkoppeling naar ouders. Een aanpassing dat aan het verkeersexamen gedaan zou kunnen worden is dat de feedback van de juffen en meesters ook terecht komt bij de ouders in de vorm van een 'verkeersrapport'. Dit betreft ouders meer en kan richting geven aan waar ouders aandacht aan kunnen geven in hun eigen verkeersopvoeding. Om ervoor te zorgen dat ouders weten hoe ze dit moeten aanpakken zou hier een brief of link bij kunnen zitten met informatie over hoe ouders hun kinderen die extra verkeersvaardigheden of -kennis het beste bij kunnen brengen.

Opvoeders gaan er vanuit dat zij voldoende bagage hebben om hun kinderen wegwijs te maken in het verkeer. Ze zoeken niet actief naar kennis en informatie om meer invloed te krijgen op het verkeersgedrag van hun kind. Informatie en voorlichting van de overheid of instanties moet hen dus makkelijk bereiken, bijvoorbeeld via nieuwsbrieven van scholen, het werk of (sport)verenigingen.

Verkeerseducatie vindt veelal 'on the job' plaats; als opvoeders zich met hun kinderen in het verkeer begeven om ergens naar toe te gaan (school, boodschappen, familie, etc.). Veel opvoeders hebben ook het gevoel dat dit 'automatisch' gebeurt, dus het wordt niet bewust ingepland of voorbereid, maar als er zich in het verkeer iets voordoet, dan waarschuwt de opvoeder het kind of legt iets uit. Het samen oefenen neemt sterk af als de kinderen ouder zijn geworden, al is er weer een kleine toename onder 17 jarige kinderen die onder begeleiding mogen autorijden.

4.3.5

Wat doen opvoeders op dit moment aan de verschillende kanten van het opvoederschap gericht op verkeerseducatie?

Omdat opvoeders die actief zijn in hun kind wegwijs maken in het verkeer ook meer vertrouwen hebben in de effecten die dit heeft en dus het gevoel hebben dat ze daarmee de veiligheid van hun kind vergroten, mag de actieve rol van ouders meer benadrukt worden in campagnes en educatieprogramma's. Met name voor de kleine groep waarbij dat vertrouwen ontbreekt, kan voorlichting over actieve verkeerseducatie effectief zijn. Verschaf via scholen, verkeersinstituten en overheid informatie over dat het niet altijd vanzelfsprekend is dat de verkeerseducatie van kinderen voldoende aandacht krijgt.

Het voorbeeldgedrag van opvoeders is een aandachtspunt. Men is er zich over het algemeen van bewust, maar geeft aan dat het soms toch misgaat. Ouders mogen zich bewust blijven van hun voorbeeldrol, iets dat eigenlijk niet voldoende onderstreept kan worden. Een hele mooie actie op dit gebied is de eerder genoemde maatregel van VVN: 'De grootste influencer van je (klein)kinderen.' Let er bij voorlichting over voorbeeldgedrag op dat men opvoeders aanspreekt op het geven van het goede voorbeeldgedrag en niet teveel de nadruk legt op fout voorbeeldgedrag (pas positieve framing toe). Uit de resultaten in dit onderzoek blijkt dat bij iets te hard rijden, muziek of navigatie instellen tijdens het rijden en door rood lopen, door opvoeders weleens het verkeerde voorbeeld wordt gegeven. Het rijden van de juiste snelheid, muziek en navigatie instellen vóór vertrek en wachten op groen mogen dus vaker onder de aandacht worden gebracht als voorbeeldgedragingen.

4.3.6

Welke drijfveren bepalen op dit moment hun gedrag als opvoeder op het vlak van verkeerseducatie?

Zoals verwacht is de veiligheid van het kind de belangrijkste drijfveer om verkeerseducatie te geven. Daarnaast vinden opvoeders goed gedrag van hun kinderen en veiligheid voor andere verkeersdeelnemers belangrijke motieven. Het vermijden van boetes en de mening van familie of vrienden worden niet zo belangrijk gevonden. De huidige tendens is dat veel educatieprogramma's en voorlichting zich richten op de veiligheid als primair motief. Dat sluit dus goed aan op de belevingswereld van opvoeders en wij adviseren dit dan ook als primaire insteek te blijven gebruiken. Dat je in het verkeer ook verantwoordelijk bent voor de veiligheid van anderen, is een belangrijke aanvulling daarop. Dat opvoeders dit als 'levensles' en in voorbeeldgedrag uitdragen naar hun kinderen kan niet voldoende worden benadrukt: *'deelnemen aan het verkeer is een teamsport, geen egotrip.'*

De respondenten in ons onderzoek geven aan dat wat andere opvoeders doen geen rol van betekenis speelt voor hun eigen manier van opvoeden. Dit is opvallend omdat 'peer groups' meestal een belangrijke inspiratiebron vormen bij de totstandkoming van gedrag. Ten aanzien van verkeerseducatie ziet men de invloed van anderen dus echt niet of men vindt het lastig om dit te erkennen. Verkeerseducatie lijkt een privéaangelegenheid. Op basis van dit onderzoek zien we geen aanleiding om ouders met elkaar in contact te brengen om samen aspecten van de opvoeding te bespreken. Echter, ervaringen op andere terreinen dan verkeerseducatie wijzen uit dat opvoeders met elkaar in contact brengen via thema-avonden, hun eigen horizon juist flink kan verbreden. Het is niet uit te sluiten dat onderzoek dat zich specifiek op dit onderwerp richt, tot andere conclusies komt. Het advies is om te onderzoeken en te toetsen of specifieke thema-avonden rondom het thema verkeersopvoeding toch effectief kunnen zijn. We adviseren sowieso om de rol van sociale norm verder te onderzoeken en breder te definiëren (zie ook 'aanbevelingen voor vervolgonderzoek').

4.3.7

Welke informatiebronnen gebruiken en kennen opvoeders bij de verkeerseducatie van hun kinderen?

Verkeerscampagnes blijken de voornaamste informatiebron over het verkeer voor opvoeders, gevolgd door informatie via school, het internet of televisie. Vooral landelijke campagnes zijn bekend, regionale beduidend minder. Op basis van ons onderzoek adviseren we dan ook door te gaan met landelijke campagnes en regionale campagnes meer bereik te geven. Hoe vaker men een uiting van een campagne tegenkomt, hoe meer het een plaats opeist in het geheugen van opvoeders (het mere-exposure effect). Als campagnes eenmaal bekend zijn bij opvoeders, zijn kleine herinneringen op locaties als sportclubs, winkels of scholen al genoeg om ook de essentie van de boodschap weer te actualiseren (denk aan een logo van de campagne). Deze kleine herinneringen worden 'perifere cues' genoemd. Deze zijn vooral ook belangrijk omdat zoals eerder gezegd opvoeders niet sterk gemotiveerd zijn om actief op zoek te gaan naar meer informatie over verkeerseducatie.

De leeftijd van kinderen is sterk bepalend voor de manier waarop verkeerseducatie wordt gegeven en de manier waarop kinderen zich aangesproken voelen. Jonge kinderen leren bijvoorbeeld goed door het toepassen van verkeerseducatie in verhalen. Dit vraagt wel enige fantasie, waarbij niet iedere opvoeder geacht mag worden hier goed gebruik van te kunnen maken. Het is daarom raadzaam om vooral in lessen op scholen en in verhalen impliciet verkeerseducatie toe te passen; dus niet als centraal onderwerp van een (nieuw) boek, maar gecombineerd in de verhalen over andere onderwerpen die toch al verteld worden. Denk hierbij aan een leerkracht die iets voorleest over Donald Duck en in zijn verhaal teksten toevoegt, als 'Kijk, Donald heeft netjes zijn riem aangedaan voordat hij vertrok.' Vanwege de veranderende rol van verkeerseducatie met de leeftijd van het kind is het denkbaar om een toolkit ter beschikking te stellen aan opvoeders over educatietechnieken per leeftijdsgroep. Hier kunnen tips aan worden toegevoegd over hoe opvoeders verkeerseducatie in al bestaande verhalen kunnen integreren.

4.3.8

Welke instanties of personen vinden opvoeders (mede)verantwoordelijk voor het veilig laten deelnemen van hun kinderen aan het verkeer?

De meeste opvoeders voelen zichzelf hoofdeverantwoordelijk voor de verkeerseducatie van hun kinderen en voor het verschaffen van goede middelen voor hun kind om aan het verkeer mee te kunnen doen. Spreek opvoeders daarom in campagnes niet zozeer aan op het feit dat ze verantwoordelijk zijn en verkeerseducatie belangrijk is, want dat weten ze al. Richt campagnes vooral op handelingsperspectief; *hoe* zij de rol van verantwoordelijke het beste invullen. Dus zorg bijvoorbeeld dat het licht het doet van de fiets van je kinderen.'

Scholen worden ook genoemd als verantwoordelijke partijen bij verkeerseducatie. Daarbij wordt vooral gedacht aan basisscholen, maar ook onderwijs voor oudere kinderen kan een rol blijven spelen, bijvoorbeeld door lessen met rijsimulators te geven en de gevaren van middelengebruik in het verkeer te benadrukken. Pubers staan open voor allerlei uitdagingen en zijn zeer gevoelig voor groepsdruk. Hier kan in educatieprogramma's (meer) op worden ingespeeld.

Overheden worden minder als verantwoordelijke partij gezien als het gaat om de educatie van eigen kinderen. De rol van overheden is dan ook vooral om een basis te leggen waarin andere partijen en betrokkenen (opvoeders en scholen met name) hun verantwoordelijkheden zo goed mogelijk kunnen uitvoeren. Dit kan via (financiële) ondersteuning van activiteiten en programma's en door generieke campagnes. Ons advies is om hier vooral mee door te gaan.

4.4 AANBEVELINGEN VOOR VERVOLGONDERZOEK

In dit onderzoek is de rol van opvoeders in verkeerseducatie breed onderzocht. Dat heeft inzichten opgeleverd op veel verschillende aspecten, maar dientengevolge is de diepgang op diverse onderwerpen beperkt gebleven. In deze paragraaf doen we enkele suggesties voor vervolgonderzoek, waarbij het uitdiepen van diverse aspecten die samenhangen met verkeerseducatie door opvoeders een generieke aanbeveling is.

4.4.1 Ten aanzien van ons onderzoekmodel

In dit onderzoek vonden we ondersteuning voor een positieve relatie tussen bewustzijn en gedrag (actieve verkeerseducatie). Ook voor het gevoel van controle over de effecten vonden we een positieve relatie. Vervolgonderzoek kan zich richten op het valideren van deze verbanden en de aspecten 'bewustzijn' en 'gevoel van controle' breder definiëren dan wij in ons onderzoek konden doen. Ten aanzien van de sociale norm zijn onze bevindingen minder eenduidig. We vinden aanwijzingen dat deze kleiner is dan we op voorhand dachten (er gaat volgens de respondenten weinig invloed uit van wat andere opvoeders wel of niet doen), maar juist dit onderwerp leent zich goed voor een verdiepingsslag. Ten eerste is in dit onderzoek de sociale norm beperkt onderzocht. Er zijn diverse andere manieren om de rol van de sociale norm in beeld te brengen waar wij in ons onderzoek niet voor hebben gekozen. Zo zou men bijvoorbeeld uitgebreider kunnen onderzoeken hoe vaak er door opvoeders op het schoolplein of met familie en vrienden over verkeerseducatie gesproken wordt, of hoe vaak zij zich samen met andere opvoeders en hun wederzijdse kinderen in het verkeer begeven. Wellicht geeft een dergelijk onderzoek een andere kijk op de invloed van de sociale norm op het eigen gedrag. Ten tweede, gaven we al eerder aan dat opvoeders met elkaar in contact brengen een strategie is die op andere terreinen werkt. Nader onderzoeken of dit ook voor verkeerseducatie geldt, verdient daarom aanbeveling.

4.4.2 Ten aanzien van de onderzoeksvragen

Wat betreft een verdieping van onze onderzoeksvragen en voortkomend uit de resultaten van dit onderzoek, bevelen wij de volgende onderwerpen met name aan voor vervolgonderzoek:

- De inzet van opvoeders op het gebied van verkeerseducatie neemt af bij oudere kinderen, terwijl ander onderzoek aantoont dat jongeren zelf hier best een grotere rol van opvoeders verwelkomen. Wij adviseren dit terrein nader te onderzoeken, ook met het oog om hier ondersteuning te kunnen bieden vanuit overheidswege: hoe kunnen opvoeders van oudere kinderen meer bewust worden gemaakt van het belang en geholpen worden bij verkeerseducatie?
- Lager opgeleide opvoeders gaan vaker met hun kinderen het verkeer in dan hoger opgeleide opvoeders. Ons onderzoek biedt geen verklaring. Vervolgonderzoek zou dit kunnen verhelderen.
- De rol van vrouwen en mannen in de verkeerseducatie van kinderen kan nader onderzocht worden. In ons onderzoek vinden we indirecte aanwijzingen dat deze nog behoorlijk traditioneel zou kunnen zijn. Dat mannen ook meer mogen ondernemen op dit front (ook als het gaat om samen lopen of fietsen) is iets dat in de huidige tijd aandacht verdient. Denk aan onderzoek naar de motivatie en weerstanden van beide doelgroepen om wel of niet aan bepaalde vormen van verkeersbegeleiding en -educatie te doen en vervolgens welke communicatiestijl of interventie aansluit bij de belevingswereld van mannen om hen te motiveren aan verkeerseducatie te doen.
- Niet alle opvoeders zijn zich evenzeer bewust van de risico's die kinderen lopen in verschillende fasen van hun ontwikkeling. Onderzoek naar risicoperceptie lijkt ons van grote waarde. Risicoperceptie dient naar onze mening in verkeerseducatie van opvoeders, maar ook in de rijopleiding en op scholen meer aandacht te krijgen.
- De meeste opvoeders zijn niet gewend om veel bronnen te raadplegen om meer inzicht te krijgen in de rol en betekenis van verkeerseducatie. Vervolgonderzoek zou zich specifiek kunnen richten op hoe opvoeders goed te bereiken zijn met informatie en middelen om hun rol als opvoeder op dit punt te versterken.

4.5

METING 'DE MAAND VAN DE VEILIGE SCHOOLOMGEVING'

Dit onderzoek is simultaan uitgevoerd met de campagne 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' in 2023. De gebruikte vragenlijst gold tevens als 0-meting voor een onderzoek naar de effectiviteit van deze campagne. Het bleek dat deze campagne slechts bij een klein deel van de respondenten bekend was. Ons advies is dan ook om meer zichtbaarheid en daarmee bekendheid te geven aan de campagne. En dit moet in hapklare brokken worden aangeboden, omdat uit ons onderzoek blijkt dat opvoeders niet sterk gemotiveerd zijn om uit eigen beweging naar informatie over verkeerseducatie op zoek te gaan.

Om de effectiviteit van de campagne te meten, wordt na afloop van 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' nogmaals de vragenlijst uit dit onderzoek uitgezet onder een representatieve steekproef in Zuid-Holland. Door de resultaten van deze metingen te vergelijken wordt duidelijk of er een verschil is opgetreden met betrekking tot de onderzoeksvragen in de periode dat 'de Maand van de Veilige Schoolomgeving' werd uitgevoerd. Gevonden verschillen kunnen niet zonder meer aan de campagne worden toegeschreven. Er kan immers meer gebeurd zijn in deze periode dat de mening van inwoners van Zuid-Holland heeft beïnvloed. Met name door de verschillen te relateren aan de bekendheid met de campagne (waar in de vragenlijst naar gevraagd is) is de invloed van de campagne beter te duiden.

5. Bronnen

5.1 REFERENTIES

Azjen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and human decision processes*, 50, 179 – 211.

Brooks-Russel, A., Simons-Morton, B., & Ehsani, J. (2014). Parents are the key to improving teen driving safety. *Journal of Adolescent Health*, 55 (5), 600 – 601.

CROW. (2018, 20 februari). *Onderzoek betrokkenheid ouders/opvoeders verkeersveiligheid*. <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-mobiliteit-en-gedrag/kennisdocumenten/onderzoek-betrokkenheid-ouders-opvoeders-verkeersv>

Fishman, J., Yang, C., & Mandell, D. (2021). Attitude theory and measurement in implementation science: a secondary review of empirical studies and opportunities for advancement. *Implementation Science*, 16:87, 1 – 11.

Hoekstra, A. T. G., & Mesken, J. (2010). De rol van ouders bij informele verkeerseducatie: vragenlijststudie naar kennis, behoeften en motieven van ouders. Geraadpleegd op 15 september 2023, van <https://swov.nl/nl/publicatie/de-rol-van-ouders-bij-informele-verkeerseducatie>.

Jackson, C. A., Henderson, M., Frank, J. W., & Haw, S. J. (2012). An overview of prevention of multiple risk behaviour in adolescence and young adulthood. *Journal of public health*, 34(S1), i31 – i40.

Leer in het verkeer. (onbekend). *Betrokkenheid van ouders van groot belang bij verkeerseducatie*. <https://leerinhethetverkeer.nl/thuis/ouderbetrokkenheid#:~:text=Als%20ouder%20vindt%20u%20het,aanleren%20van%20verkeersregels%20door%20kinderen>.

Limbourg, M., & Gerber, D. (1981). A parent training program for the road safety education of preschool children. *Accident Analysis & Prevention*, 13(3), 255 – 267

Menz, A. (2013). Verkeerseducatie en informatie zoeken door ouders. De invloed van risicoperceptie, zelfeffectiviteit en informatiezoekend Gedrag door ouders van kinderen in de basisschoolleeftijd. [Bacheloropdracht, Universiteit Twente]

Metronieuws. (2015, 18 april). 'Ouders moeten kinderen verkeerslessen geven'. <https://www.metronieuws.nl/in-het-nieuws/2015/04/ouders-moeten-kinderen-verkeerslessen-geven/>

Muir, C., Devlin, A., Oxley, J., Kopinathan, C., Charlton, J., & Koppel, S. (2010). Parents as role models in road safety. *Monash University Accident Research Centre*, 302

Pol, B., Veldkamp, C., & Baalbergen, J. (2017). De betrokkenheid van ouders/opvoeders bij verkeersveiligheid verhogen: interventierichtingen. Geraadpleegd op 15 september 2023, van <https://www.vervoerregio.nl/document/b1634fef-b022-4d52-9920-22cfa946d2a>

Shimshoni, J., Farah, H., Lotan, T., Grimberg, E., Dritter, O., Musicant, O., Toledo, T., & Omer, H. (2015). Effects of parental vigilant care and feedback on novice driver risk. *Journal of Adolescence*, 15, 69 – 80.

Steinmetz, H., Knappstein, M., Ajzen, I., Schmidt, P., & Kabst, R. (2016). How Effective are Behavior Change Interventions Based on the Theory of Planned Behavior?: A Three-Level Meta-Analysis. *Zeitschrift für Psychologie*, 224(3), 216 – 233.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Kinderen van 0-14 jaar. SWOV-factsheet, juli 2019. (2019). Geraadpleegd op 15 september 2023, van <https://swov.nl/nl/fact/kinderen-welke-ontwikkelingen-maken-kinderen-door-en-wat-het-effect-op-verkeersveiligheid>

SWOV (2017). *Verkeerseducatie*. SWOV-factsheet, december 2017. SWOV, Den Haag.

SWOV (2019). *Rijopleiding en -examen*. SWOV-factsheet, maart 2019. SWOV, Den Haag.

TeamAlert. (2022). Jongeren en ouderbetrokkenheid bij verkeersveiligheid. Resultaten focusgroepen. Geraadpleegd op 15 september 2023 van, <https://teamalert.nl/media/2zcja2ye/kwalitatieve-toesting-ouderbetrokkenheid-teamalert-2022.pdf>.

Verkeersnet. (2018, 11 april). *Ouders overschatten hoe goed ze hun kinderen verkeersregels leren*. <https://www.verkeersnet.nl/verkeersveiligheid/verkeerseducatie/26331/ouders-overschatten-hoe-goed-ze-hun-kinderen-verkeersregels-leren/>

Vissers, J., Betuw, van, A., Nägele, R., Kooistra, A., & Hartevelde, M. (2005). Leerdoelendocument Permanent Verkeerseducatie. Geraadpleegd op 15 september 2023 van, <https://www.crow.nl/downloads/documents/kpvh-kennisdocumenten/leerdoelendocument-permanente-verkeerseducatie-pve>

6. Bijlage I: Onderwerpenlijst

6.1 DE VRAGEN

Onderwerpen	Acties / vragen
Welkom, voorstellen en introductie	<ul style="list-style-type: none"> Fijn dat dit interview kan plaatsvinden, reden interview en ons onderzoek kort uitleggen
Intro	<ul style="list-style-type: none"> Hoe oud zijn uw kinderen? Wat is uw woonplaats? Heeft u een baan? Wat is de opleiding die u voor het laatst heeft afgrond?
Veiligheid algemeen	<ul style="list-style-type: none"> Hoe belangrijk vindt u de veiligheid van uw kind? (openingsvraag want waarschijnlijk vindt iedereen dit heel belangrijk) Wat vindt u vooral erg belangrijk als het gaat om de veiligheid van uw kind? Waar geeft uw veel aandacht aan? Vindt u het een taak van ouders/opvoeders om kinderen voor te breiden op mogelijk gevaar waar ze mee te maken krijgen? Hebben ouders een belangrijke rol om kinderen wegwijs te maken in het verkeer? Vindt u dat uw kinderen opgroeien in een verkeersveilige buurt?
Mobiliteiten en bestemmingen	<ul style="list-style-type: none"> Hoe vaak reist u samen met u kind? Met welke vervoermiddelen reist u samen met uw kind? En naar welke bestemmingen gaat u dan? Met welke vervoersmiddelen reist uw kind zonder u? Indien 17 +: Heeft uw kind een rijbewijs? Heeft uw kind een eigen auto, bromfiets of scooter? Gebruikt uw kind uw auto? Welke rol vindt u dat u heeft in de veiligheid van uw kind als hij/zij zelf auto rijdt?
Bewustzijn	<ul style="list-style-type: none"> Welke rol denkt u als ouder te hebben bij het leren/opvoeden over verkeer aan uw kind? Denkt u dat uw rol verandert naarmate kinderen ouder worden en zo ja hoe? Hangt dit samen met het type reis en type vervoermiddel? Denkt u dat uw rol belangrijk is voor de ontwikkeling van uw kind? Waarom wel/niet? Bent u bewust bezig met de opvoeding van uw kind over het verkeer? Hoe goed denkt u dat uw kind in het verkeer risico's kan inschatten? In het geval dat er meer kinderen zijn met verschillende leeftijden: heeft u het wat betreft het voorbereiden van uw

	kinderen op het verkeer bij oudere kinderen anders aangepakt dan bij de jongere?
(Voorbeeld)gedrag	<ul style="list-style-type: none"> • Geeft u zelf altijd het goede voorbeeld als u met uw kinderen samen reist? Zo nee, waar doet u weleens iets dat eigenlijk niet zo'n goed voorbeeld is? • Vindt u het belangrijk om altijd het goede voorbeeld te geven? Waarom wel/niet? • Wat zijn de belangrijkste dingen die u uw kinderen in het verkeer bij wilt brengen? Wat wilt u uw kinderen bijbrengen dat ze juist niet moeten doen in het verkeer? • Wat doet u om hen dat bij te brengen? • Vindt u dat u eigenlijk meer aandacht zou moeten geven aan de veiligheid van uw kind in het verkeer? Zo ja, op welke punten met name? • Interviewer noemt gedragingen die horen bij verkeersopvoeding die de participant nog niet heeft genoemd (bv. Voorbeeldgedrag/Uitleg geven/Corrigeren: Hand uitsteken, linksrechtslinks kijken, licht aan op fiets, geen mobiel gebruiken, wachten voor rood, voorrang geven op een zebepad, houden aan de snelheid): vindt u dit ook onderdeel van verkeersopvoeding? Waarom wel/niet? Waarom niet opgenoemd? • Ingeval u kinderen heeft in meerdere leeftijden, geeft u oudere kind(eren) weleens een rol in de verkeersopvoeding van uw jongere kind(eren)
Drijfveren	<ul style="list-style-type: none"> • Plaats voor notities over tijdens het interview, de drijfveren komen we achter door andere vragen uit het interview.
Educatie	<ul style="list-style-type: none"> • Wie vindt u dat er naast uzelf en mogelijk uw partner nog meer verantwoordelijk zijn om uw kind veilig aan het verkeer te laten kunnen deelnemen? Wat is dan hun rol? • Wat vindt u de rol van de overheid in verkeersopvoeding van kinderen? • En van scholen? • Kent u andere personen of organisaties die meer zouden moeten doen voor de verkeersveiligheid van uw kinderen? Zo ja, wie en hoe?
Sociale norm	<ul style="list-style-type: none"> • Heeft u het idee of uw vrienden en vriendinnen hun kinderen veilig gedrag in het verkeer bijbrengen? En hoe belangrijk zij dat vinden? • Heeft u het idee of de ouders van vrienden en vriendinnen van uw kinderen hen veilig gedrag in het verkeer bijbrengen? Denkt u meer. minder of in gelijke mate als uzelf? • Heeft u het wel eens over verkeersveiligheid in het algemeen met vrienden/familie en kennissen? Zo ja, wat bespreekt u dan zoal? • Gaat het dan ook wel eens over uw kinderen in het verkeer? Zo ja, wat bespreekt u dan zoal? (bv. mobieltjes in het verkeer, gevaarlijk kruispunt, licht op de fiets)

	<ul style="list-style-type: none">• Vindt u het belangrijk dat anderen zien dat u uw kinderen goed voorbereid in het verkeer?
Bronnen van kennis	<ul style="list-style-type: none">• Zoekt u wel eens informatie op over verkeersveiligheid en wat u hierin kan toevoegen aan uw opvoeding?• Zo ja waar zoekt u dan?• Ook een vraag opnemen om te achterhalen of en zo ja welke bronnen opvoeders raadplegen als ze iets willen weten over verkeersveiligheid en -opvoeding
Slotvraag	<ul style="list-style-type: none">• Is er naar aanleiding van dit interview nog iets dat u kwijt wilt over verkeersveiligheid en kinderen wat nog niet aan de orde is geweest?
Tot slot, afronden en bedanken	

7. Bijlage II: Vragenlijst

7.1 DE VRAGENLIJST

Instructie

Beste ouder/verzorger,

Deze enquête is voor alle mensen die een of meer kinderen tussen de 0 en 24 jaar oud opvoeden, bijvoorbeeld: ouders, adoptie-, pleeg-, en stiefouders, grootouders of verzorgers.

Vanuit ROV Zuid-Holland voeren wij een onderzoek uit naar hoe ouders/verzorgers hun kinderen leren over verkeer. Met de resultaten van het onderzoek krijgen we inzicht in wat daarbij extra kan helpen. Wij zijn benieuwd naar uw idee over de veiligheid van uw kind(eren) in het verkeer. We horen graag wat u zelf doet om uw kind(eren) veilig aan het verkeer te laten deelnemen.

Het invullen van deze vragenlijst duurt ongeveer 10 minuten.

Alle antwoorden die u geeft zullen anoniem worden verwerkt en zijn dus niet meer naar u te herleiden.

Alvast hartelijk dank voor uw deelname! Met uw antwoorden kunnen we ouders en verzorgers helpen om kinderen nog beter voor te bereiden op het verkeer.

ROV Zuid-Holland

Start de vragenlijst nu

Sectie 1: Sociaal-demografische gegevens

1. **Wat is uw geslacht?**

- Man
- Vrouw
- Anders

2. **Wat is uw leeftijd?**

[Dropdown]

3. **Wat is uw woonplaats?**

[Dropdown]

4. **Wat is uw werksituatie?**

- Ik werk (fulltime of parttime)
- Ik ben werkzoekend
- Ik ben huismoeder of huisvader
- Ik werk niet (en ben ook niet op zoek)

Ik ben gepensioneerd

5. Wat is uw laatst behaalde diploma?

- Geen diploma
 Basisonderwijs
 Middelbare school
 Mbo
 Hbo
 Wo (bachelor en/of master)
 Doctor, PhD

6. Hoeveel kinderen heeft u onder de 25?

i: Dit kunnen uw eigen kinderen, pleegkinderen of stief- of bonuskinderen zijn.

[dropdown]

**als er 0 is ingevuld, stop enquête*

7. Hoe is uw woonsituatie?

- Ik woon alleen
 Ik woon alleen met (een van) mijn kinderen
 Ik woon met een partner
 Ik woon met een partner én met (een van) mijn kinderen
 Ik woon met een huisgenoot/huisgenoten of met mijn ouder(s)
 Ik woon met een huisgenoot/huisgenoten of met mijn ouder(s) én met (een van) mijn kinderen
 Anders

Sectie 2: vragen voor één specifiek kind

8. U heeft aangegeven dat u x kinderen heeft onder de 25. Van deze kinderen: hoe oud is het kind dat als eerste jarig is?

[dropdown] (0-24)

0-11 *Ga naar 7, 8, 9 en daarna naar vraag 10A en daarna naar vraag 11

12-16 *Ga naar vraag 7, 8, 9 en dan 10B en daarna naar vraag 11

17-24 *Ga naar 7, 8, 9 en dan naar vraag 10C en daarna naar vraag 11

We willen u vragen om de volgende vragen alleen te beantwoorden voor dit kind dat als eerste jarig is. U koos uw kind van x jaar.

9. Woont dit kind nog thuis?

Ja Nee

10. Op welke leeftijd start(te) u met uw kind leren over verkeer?

[Invulveld]

11. Hoe vaak gaat u samen met uw kind het verkeer in ?

- a. Nooit
b. Minder dan 1x per maand
c. 1-2 x per maand
d. 1-2x per week
e. 3-4x per week

f. (Bijna) dagelijks

Modaliteiten en bestemmingen | 0 – 3 jaar, 4- 8 jaar, 9 – 11 jaar

10A. In de linker kolom staan verschillende plekken en activiteiten waar u met u kind naartoe kunt gaan. Kruis bij elke plek of activiteit aan met welk vervoersmiddel u daar het vaakst samen met uw kind naartoe gaat. (Als u meer dan één vervoersmiddel gebruikt om naar een plek te gaan, kies dan het vervoersmiddel dat u gebruikt voor het grootste deel van de reis)

	Mijn kind gaat meestal alleen	Te voet	Op de fiets/e-bike	Met de auto	Met de brommer/scooter/motor	Met de bus/trein/metro/tram	Mijn kind gaat niet naar deze plek of doet niet aan deze activiteit	Anders
Afzetten bij dagopvang/school								
Supermarkt								
Afzetten bij sport/hobby's								
Familiebezoek								
Uitjes dichtbij bijvoorbeeld de speeltuin, vriendjes, shoppen in centrum								
Uitjes verder weg bijvoorbeeld dagje weg, pretparken, dierentuin, vakanties								

Modaliteiten en bestemmingen | 13 – 16 jaar

10B. In de linker kolom staan verschillende plekken waar u met u kind naartoe kunt gaan.

Kruis bij elke plek aan met welk vervoersmiddel u daar het meest samen met u kind naartoe gaat. Als u meer dan één vervoersmiddel gebruikt om naar een plek te gaan, kies dan het vervoersmiddel dat u gebruikt voor het grootste deel van de reis.

	Mijn kind gaat meestal alleen	Te voet	Op de fiets/e-bike	Met de auto	Met de brommer/scooter/motor	Met de bus/trein/metro/tram	Mijn kind gaat niet naar deze plek of doet niet aan deze activiteit	Anders
Afzetten bij school								
Supermarkt								
Afzetten bij sport/hobby's								
Familiebezoek								
Afzetten bij bijbaan/werk								
Afzetten bij het uitgaan/stappen club/kroeg/keet								
Uitjes dichtbij bijvoorbeeld de bioscoop, uiteten, feestjes, vrienden van mijn kind, shoppen in centrum								
Uitjes verder weg bijvoorbeeld dagje weg/shoppen, pretparken, vakanties								

Modaliteiten en bestemmingen | 17 - 19 jaar, 20 – 24 jaar

10C. In de linker kolom staan verschillende plekken waar u met u kind naartoe kunt gaan. Kruis bij elke plek aan met welk vervoersmiddel u daar het meest samen met u kind naartoe gaat. Als u meer dan één vervoersmiddel gebruikt om naar een plek te gaan, kies dan het vervoersmiddel dat u gebruikt voor het grootste deel van de reis.

	Mijn kind gaat meestal alleen	Te voet	Op de fiets/ e-bike	Met de auto	Met de brommer /scooter /motor	Met de bus/trein/ metro/tram	Mijn kind gaat niet naar deze plek of doet niet aan deze activiteit	Anders
Afzetten bij school/ opleiding								
Supermarkt								
Afzetten bij sport /hobby's								
Familiebezoek								
Afzetten bij uitgaan/stappen club/kroeg/keet								
Afzetten bij bijbaan/werk								
Als begeleider mee bij het autorijden								
Uitjes dichtbij bijvoorbeeld de bioscoop, uiteten, shoppen in centrum								
Uitjes verder weg bijvoorbeeld dagje weg/shoppen, pretparken, vakanties								

Sectie 3: Stellingen en aankruisen voor een specifiek kind

Geef aan in hoeverre u het eens bent met de volgende stellingen. Beantwoord ze nog steeds alleen voor uw kind dat als eerste jarig is. U koos uw kind van x jaar.

11. Ik denk vaak na over hoe ik mijn kind veilig aan het verkeer kan laten deelnemen.
 Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens
12. Ik denk dat mijn kind weinig risico loopt in het verkeer.
 Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens

- 13. Ik zou mijn kind beter willen voorbereiden op het verkeer dan dat ik nu doe of heb gedaan.**
 Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens
- 12. Wat ik ook doe, ik kan het gedrag van mijn kind in het verkeer niet sturen.**
 Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens
- 15. Alleen door veel samen in het verkeer te zijn, leert mijn kind om veilig aan het verkeer deel te nemen.**
 Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens
- 16. Ik geef mijn kind nog wel eens opmerkingen of tips mee als ze zonder mij gaan deelnemen aan het verkeer (Bijvoorbeeld: Geen telefoon op de fiets mee! Wie is de Bob vanavond? Let op bij dat ene kruispunt!).**
 Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens
- 17. Ik heb niet altijd tijd genoeg om met mijn kind mee te fietsen, terwijl ik dat wel zou willen**
 Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens
- 18. Kruis aan welke van deze dingen u wel eens doet in het bijzijn van uw kind (meerdere antwoorden mogelijk):**
- (lets) te hard rijden
 - Licht vergeten aan te doen op de fiets
 - De navigatie op uw telefoon instellen terwijl u aan het rijden bent
 - Gordel bij uzelf niet omdoen
 - Tegen de richting van het fietspad in fietsen
 - Muziek aanzetten/veranderen op uw telefoon tijdens het rijden
 - Door rood lopen
 - Na drie drankjes (alcohol) op de scooter of in de auto stappen
 - Niks van bovenstaande
- 19. Kruis aan wat het meest op u van toepassing is**
- Ik zorg er zelf voor dat de fiets mijn kind op orde is
 - Ik zorg er samen met mijn kind voor dat zijn/haar fiets op orde is
 - Ik leer mijn kind om er zelf voor te zorgen dat zijn/haar fiets op orde is
 - De fiets van mijn kind is volledig zijn/haar eigen verantwoordelijkheid
- 20. Als ik met mijn kind in het verkeer ben, doe ik de volgende dingen (kruis aan wat voor u van toepassing is, meerdere antwoorden mogelijk)**
- Verbeteren als mijn kind het niet goed doet
 - Complimenten geven als mijn kind het goed doet
 - Vertellen wat er gedaan moet worden
 - Uitleg geven over de verkeerssituatie of -regels
 - Vertellen over voorbeelden
 - Met verhalen dingen uitleggen
 - Zeggen wat hij/zij moet doen
 - Het zelf voordoen
 - Het samen met mijn kind doen.

Anders [Invulveld]

21. Wat heeft u nodig om uw kind (nog) beter voor te bereiden op deelname in het verkeer (meerdere antwoorden mogelijk)?

- Niets, ik kan dit nu goed doen
- Meer informatie over hoe ik kan zien wanneer mijn kind klaar is om veilig een nieuwe stap te zetten in het verkeer.
- Meer informatie over hoe ik mijn kind kan leren veilig deel te nemen aan het verkeer
- Ik zou over meer middelen als een goede fiets of fietsverlichting moeten kunnen beschikken
- Hulp of tips van een ander persoon/ expert.
- Anders [Invulveld]

Sectie 4: Algemene vragen en aankruisen

Nu volgen er een aantal algemene vragen en stellingen, wij vragen nu dus naar wat u denkt over kinderen en verkeersveiligheid in het algemeen, niet meer voor uw eigen kind specifiek. Denk niet te lang na en beantwoord deze op het eerste gevoel.

22. In de linker kolom staan verschillende acties. Vanaf welke leeftijd vindt u dat een kind deze alleen kan doen? Kruis bij iedere actie de leeftijdscategorie aan die u het meest geschikt vindt.

	0-4	5-6	7-8	8-10	11-13	14-15	16 -17	18 - 20	20+
Oversteken op een rustige weg									
Oversteken op een drukke weg									
Lopen op een bekende route									
Lopen op een onbekende route									
Fietsen op een bekende route									
Fietsen op een onbekende route									
Zelfstandig de bus/trein/metro/tram nemen									
Met de brommer/scooter rijden op een onbekende route									

Zelfstandig met de
auto rijden op een
onbekende route

23. Als ouder mag je nooit het verkeerde voorbeeld geven in het verkeer.

Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens

24. Veel ouders snappen niet waarom het belangrijk is om kinderen te leren over verkeersveiligheid

Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens

25. Ik word er aan herinnerd hoe belangrijk verkeersveiligheid is als ik zie dat anderen daar aandacht aan besteden

Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens

26. Mijn kind leren veilig in het verkeer te bewegen gaat me makkelijk af

Helemaal mee oneens Mee oneens neutraal Mee eens Helemaal mee eens

Sectie 5: Algemene vragen

27. Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om uw kind goed voor te bereiden op het verkeer? Zet onderstaande redenen op volgorde van belangrijkheid. Zet de belangrijkste reden bovenaan en de minst belangrijke onderaan.

- a. De veiligheid van mijn eigen kind.
- b. Vermijden van boetes
- c. Mening van mijn familie/vrienden/kennissen/andere ouders
- d. Dat mijn kind het verkeer niet onveilig maakt voor andere mensen.
- e. Dat mijn kind netjes aan het verkeer deelneemt en zich gedraagt zoals het hoort.
- f. Vermijden van schade aan spullen/vervoersmiddelen die mijn kind in het verkeer gebruikt of tegenkomt

28. Wie is volgens u het meest verantwoordelijk voor de verkeersopvoeding van kinderen? Zet onderstaande partijen op volgorde van verantwoordelijkheid. Zet de partij die volgens u het meest verantwoordelijk is bovenaan en die het minst verantwoordelijk is, onderaan

- a. Overheid/gemeente
- b. Familie/vrienden/kennissen
- c. Ouders/verzorgers
- d. School
- e. Sportclubs/verenigingen
- f. Verkeersverenigingen/belangenorganisaties als: Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietzersbond, ANWB, BOVAG

29. Als u wel eens informatie tegen kwam over verkeersveiligheid waar kwam u die dan tegen? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Op het internet (Google, social media enz.)
- Via campagnes over verkeersveiligheid

- In de nieuwsbrieven/flyers/ouderavonden via de school van mijn kind(eren).
- Door erover te praten met familie/vrienden/kennissen/andere ouders
- Op websites van de overheid of gemeente
- In tv-programma's over verkeer(sveiligheid)
- Bij een cursus over verkeer(sveiligheid)
- Door te kijken hoe familie/vrienden/kennissen/andere ouders het doen

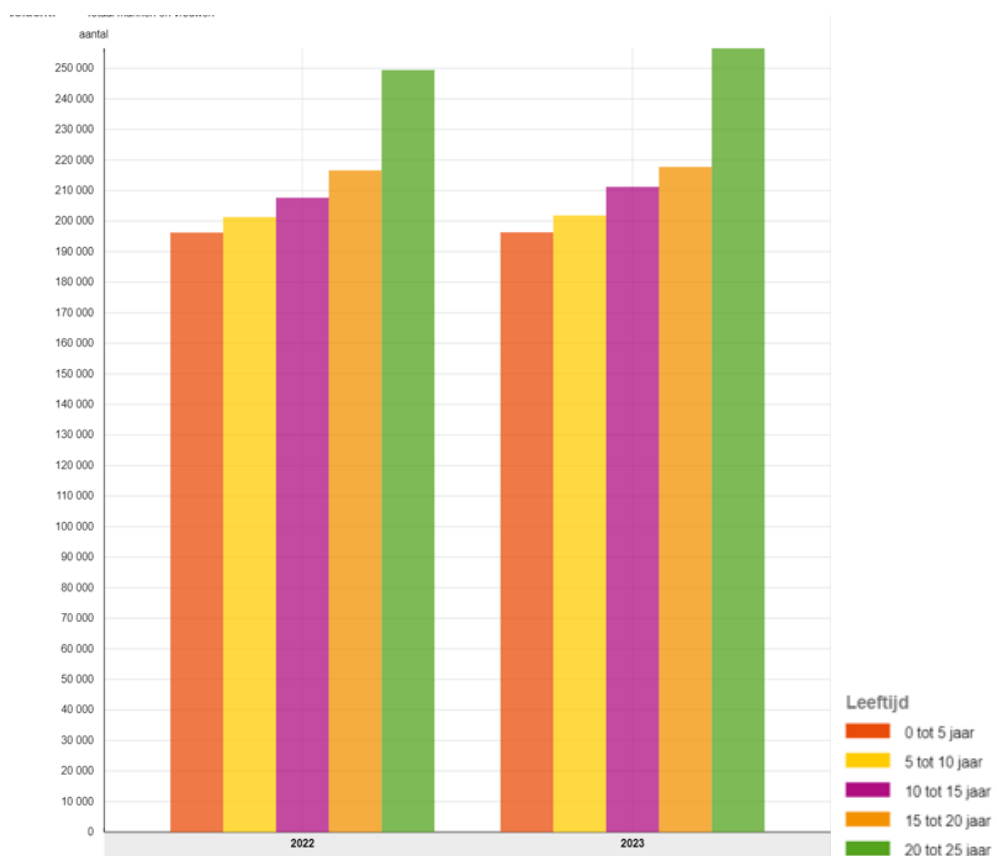
30. In de linker kolom staan verschillende verkeersacties. Hoe bekend bent u met deze verkeersacties? Kruis bij iedere verkeersactie aan hoe goed u deze kent.

	Nog nooit van de campagne gehoord	Ik ken de campagne van naam, maar weet niet wat het inhoudt	Ik ken de campagne en weet een beetje wat het inhoudt	Ik ken de campagne heel goed
Maand van de Veilige Schoolomgeving				
Maak Een Punt Van Nul				
Onze scholen zijn weer begonnen				
Wij gaan weer naar school				
AAN in het donker				
Ben je BOB, zeg het hardop				
MONO, ongestoord onderweg				
Check wat vaker je snelheid				
SCHOOL op SEEF				
Totally Traffic				

Hartelijk dank voor uw antwoorden!

8. Bijlage III: Extra grafieken

DEMOGRAFISCHE GEGEVENS PROVINCIE ZUID-HOLLAND



Figuur 28: De verdeling van leeftijd van kinderen van 0 tot en met 24 jaar in de provincie Zuid-Holland in 2023.

Antwoord	Percentage in Zuid-Holland
Werkend (full- of parttime)	73,1%
Totaal niet-werkende	26,9%

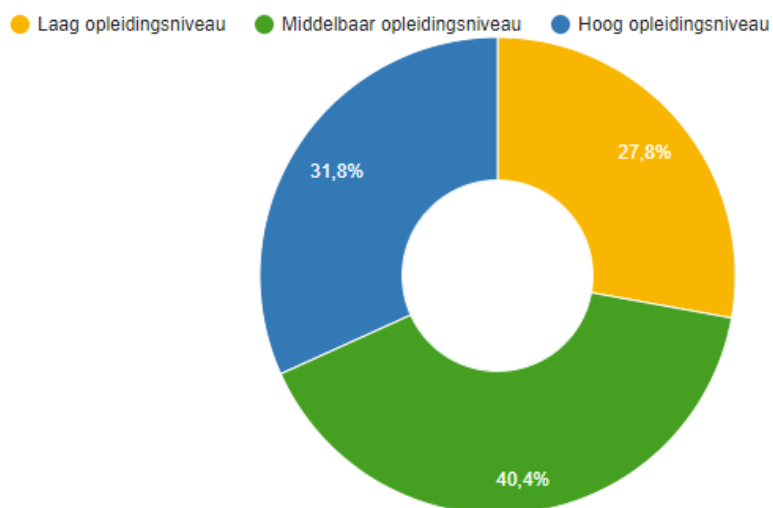
Figuur 29: Percentage werkend en niet-werkend in de provincie Zuid-Holland in 2023.

Regio's	Bevolking					
	Bevolkingssamenstelling op 1 januari	Stedelijkheidsklasse		Stedelijkheidsklasse		
	Totale bevolking	Zeer sterk stedelijk	Sterk stedelijk	Matig stedelijk	Weinig stedelijk	Niet stedelijk
Zuid-Holland (PV)	3 753 944	1 626 840	1 093 480	483 170	333 370	217 100

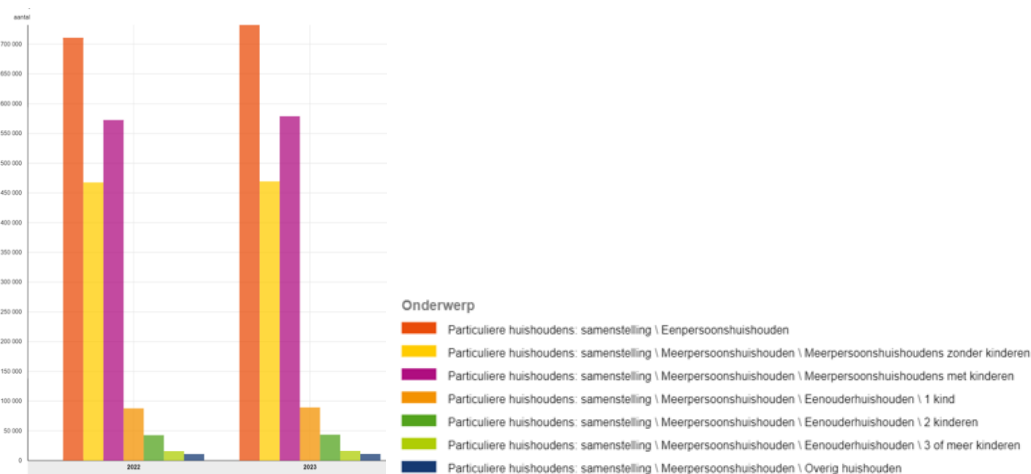
Bron: CBS

Antwoord	Percentage in Zuid-Holland
Landelijk	11%
Licht stedelijk	12%
Stedelijk	72%

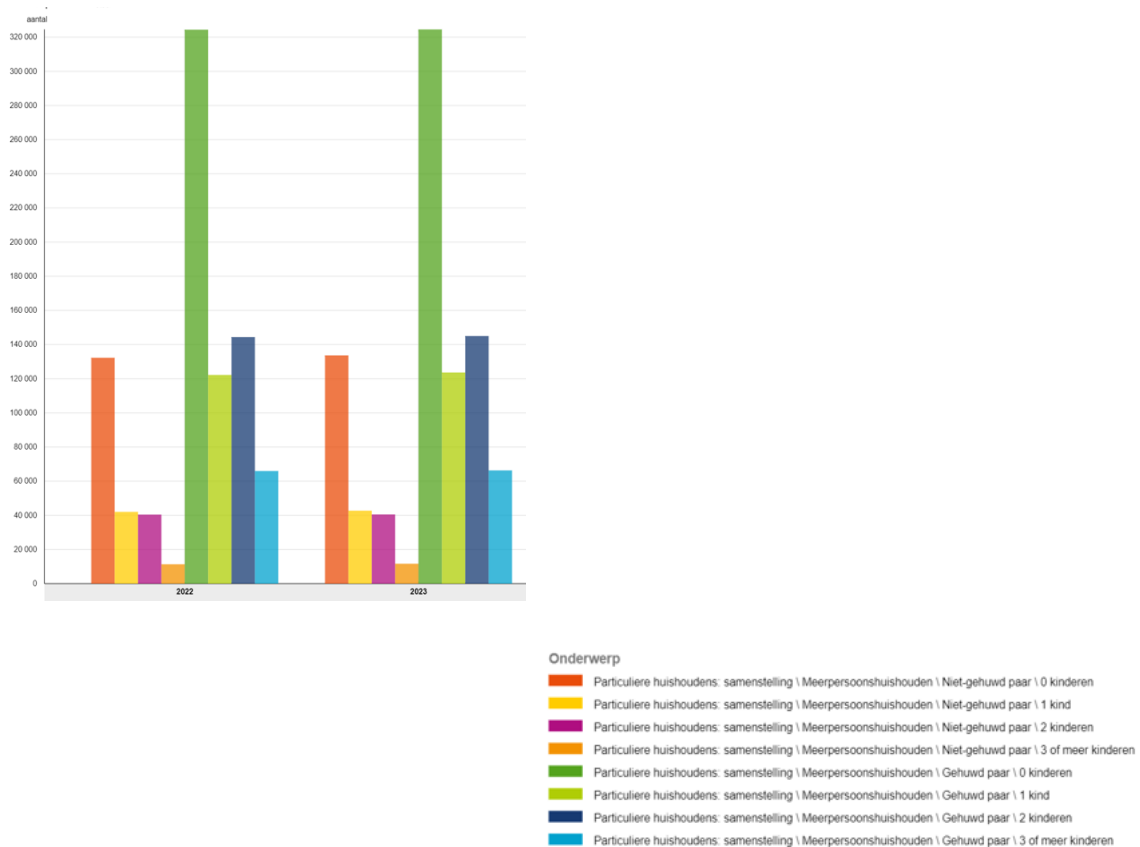
Figuur 30: Woonomgeving van bewoners in Zuid-Holland in 2023.



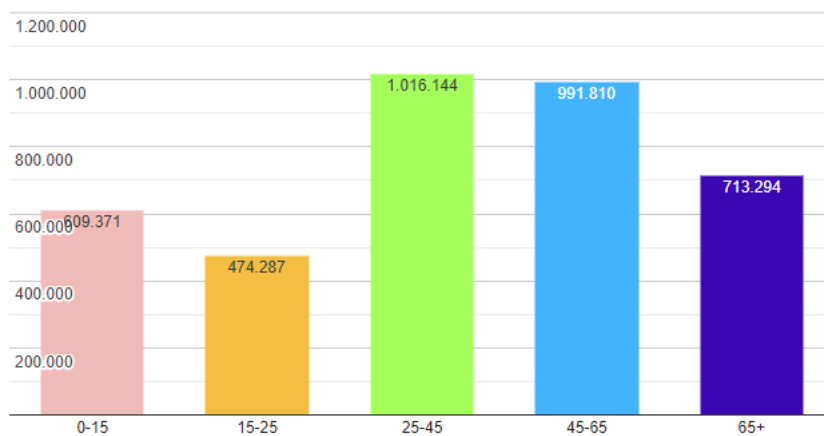
Figuur 31: Opleidingsniveau van de inwoners van 15 tot 75 jaar per 1 oktober 2021 in de provincie Zuid-Holland in 2023.



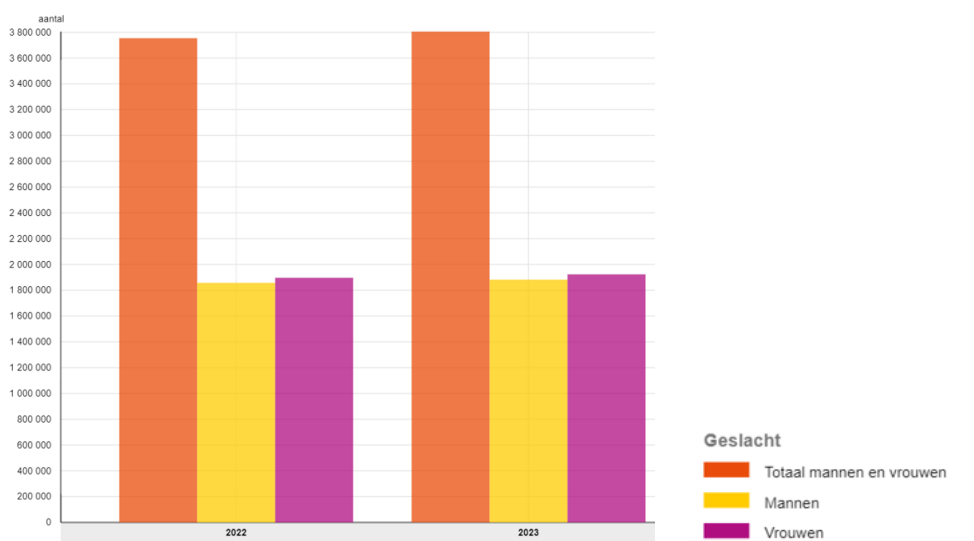
Figuur 32: Samenstelling huishoudens in de provincie Zuid-Holland in 2023.



Figuur 33: Samenstelling huishoudens gehuwd/ongehuwd in de provincie Zuid-Holland in 2023.

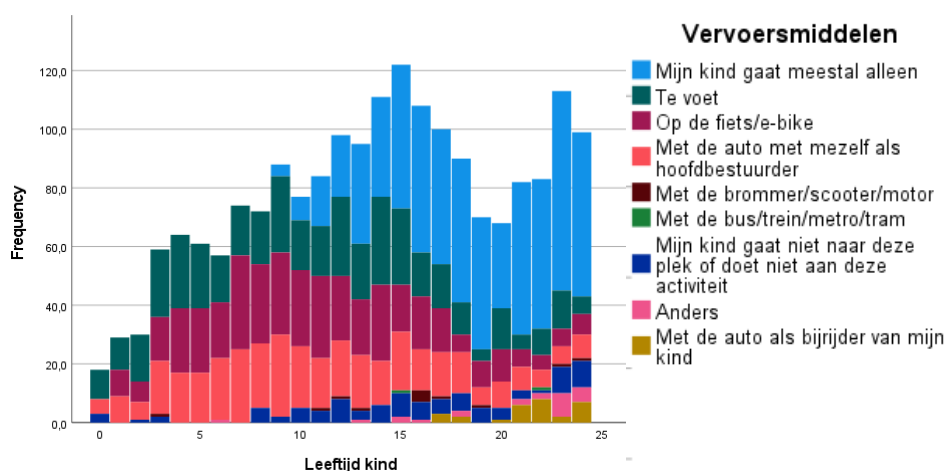


Figuur 34: Inwoners naar leeftijd in de provincie Zuid-Holland in 2023.

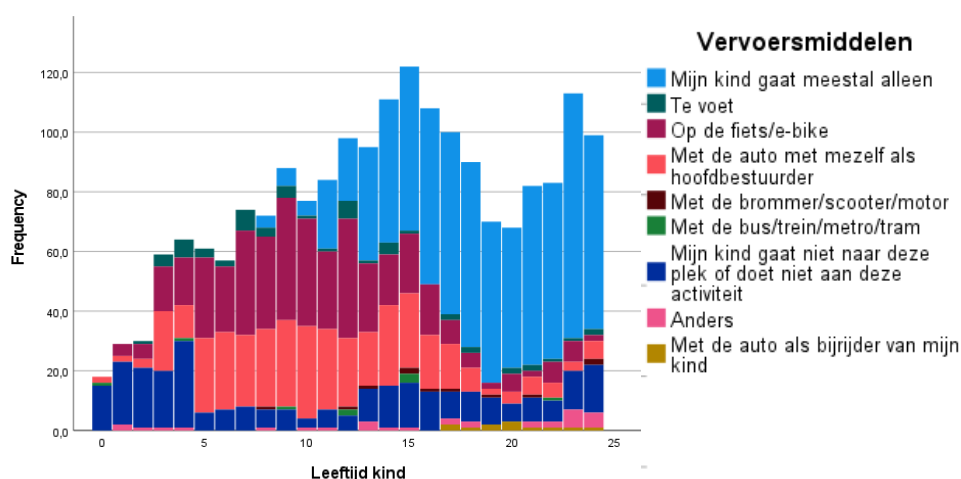


Figuur 35: Aantal mannen en vrouwen in de provincie Zuid-Holland in 2022/2023. In 2023: 49,46% man en 50,54% vrouw.

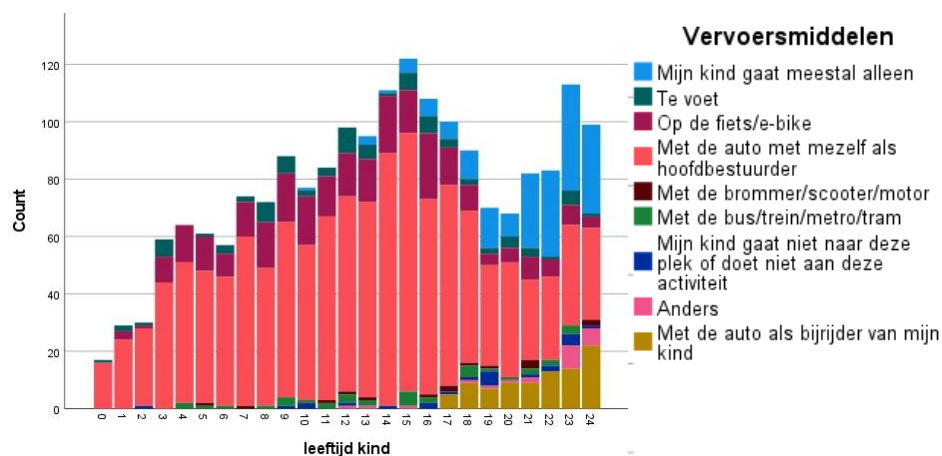
ONDERZOEKSVRAAG 1: MODALITEITEN



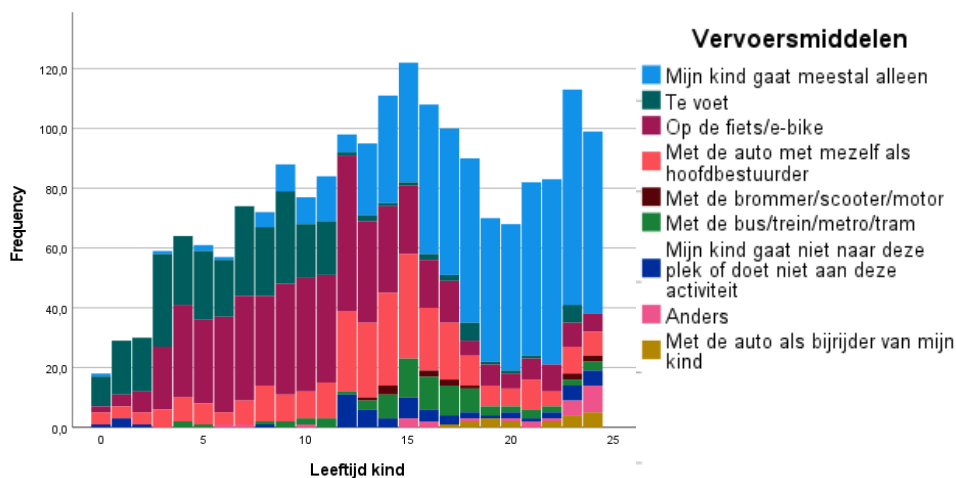
Figuur 36: Meest gekozen vervoersmiddel naar de supermarkt per leeftijd van het kind.



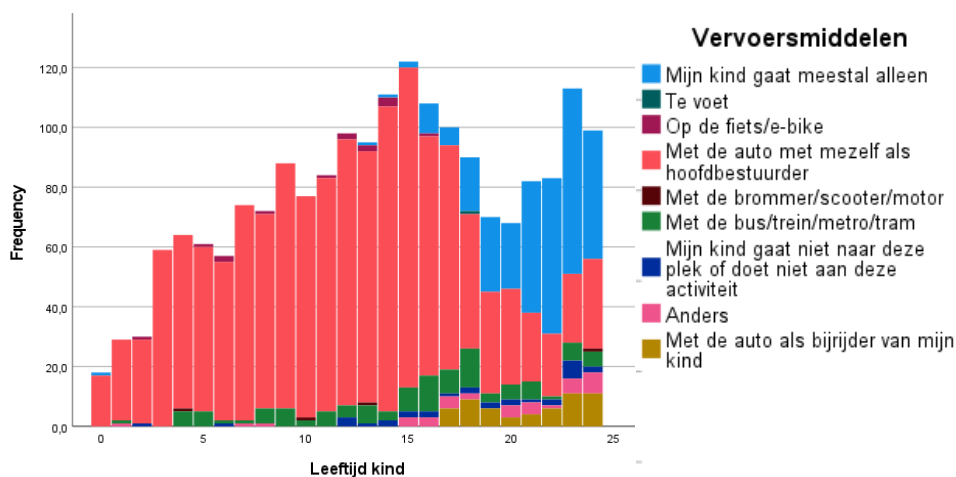
Figuur 37: Meest gekozen vervoersmiddel naar sport of hobby's per leeftijd van het kind.



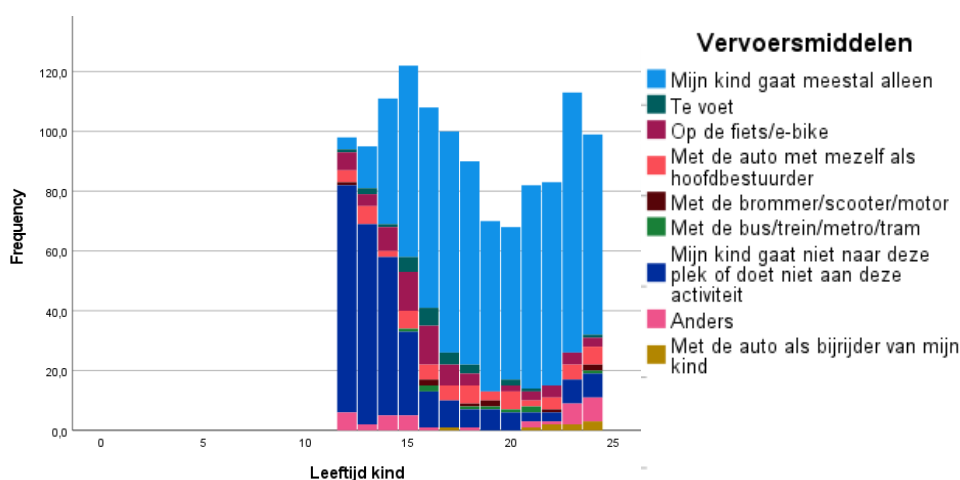
Figuur 38: Meest gekozen vervoersmiddel naar familie per leeftijd van het kind.



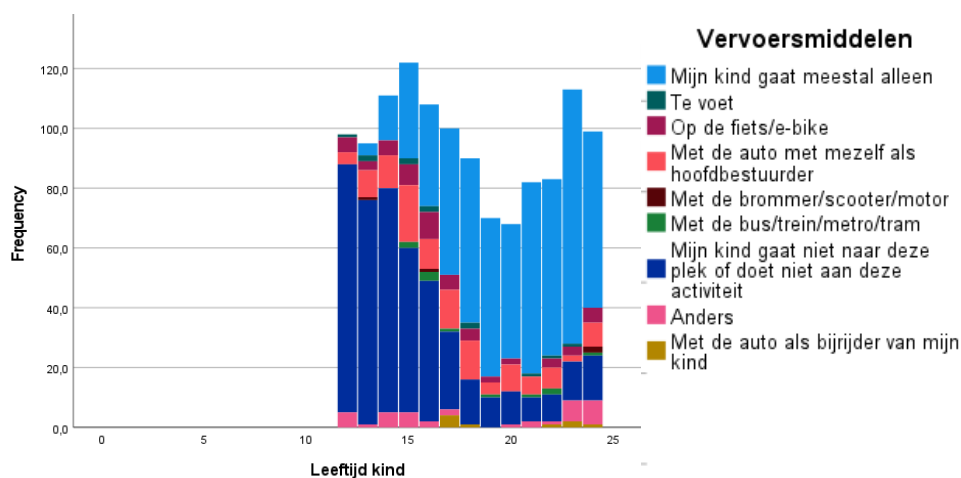
Figuur 39: Meest gekozen vervoersmiddel naar uitjes dichtbij per leeftijd van het kind.



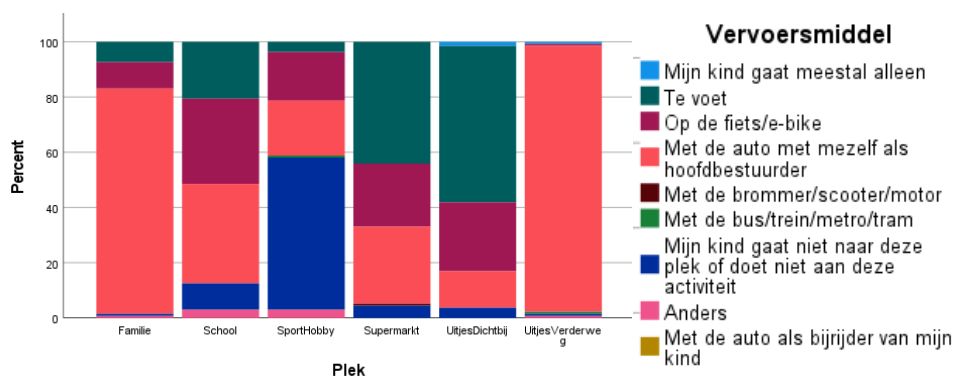
Figuur 40: Meest gekozen vervoersmiddel naar uitjes ver weg per leeftijd van het kind.



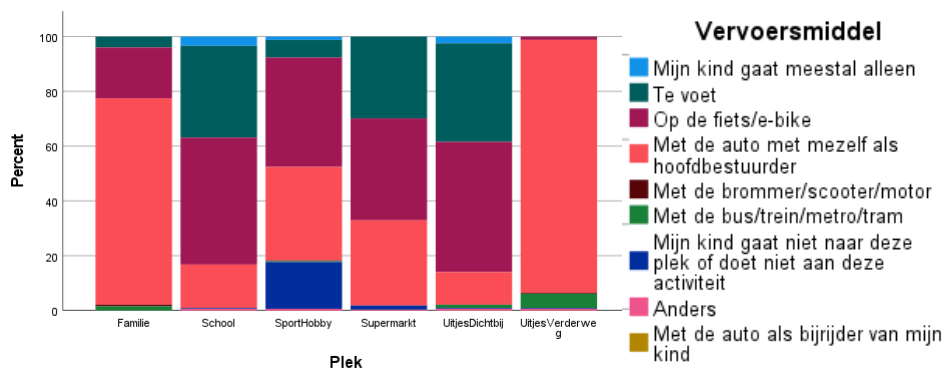
Figuur 41: Meest gekozen vervoersmiddel naar werk per leeftijd van het kind.



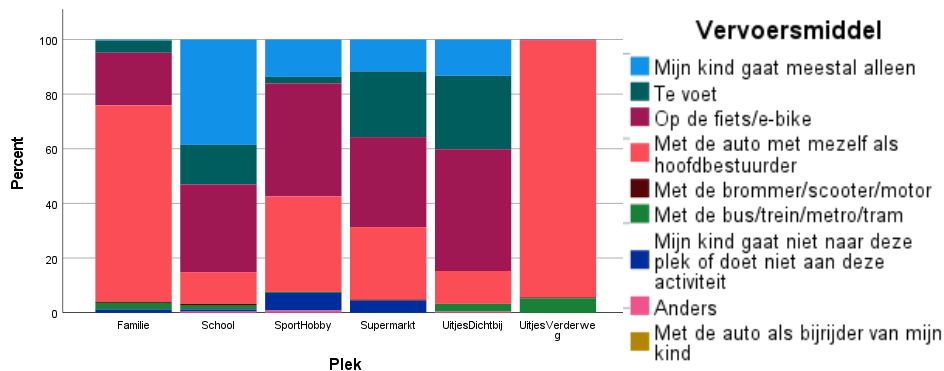
Figuur 42: Meest gekozen vervoersmiddel het uitgaan/stappen per leeftijd van het kind.



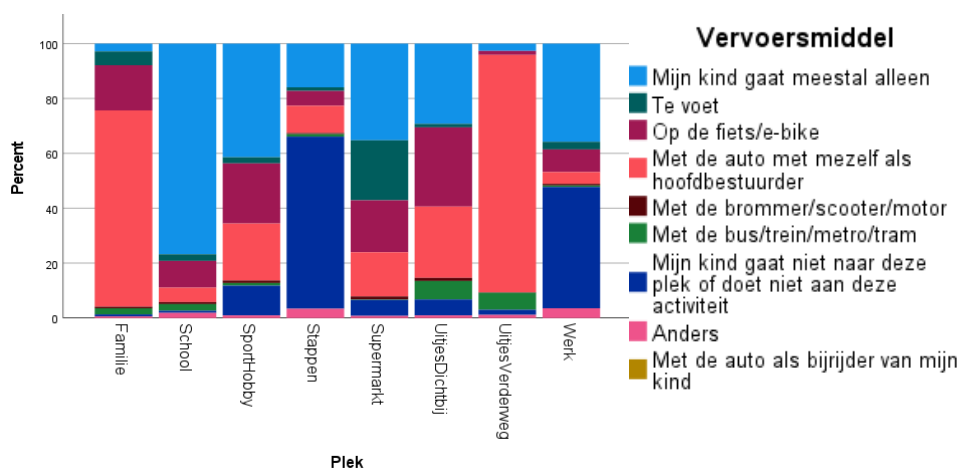
Figuur 43: Meest gekozen vervoersmiddel per plek voor opvoeders met kinderen van 0-3 jaar oud.



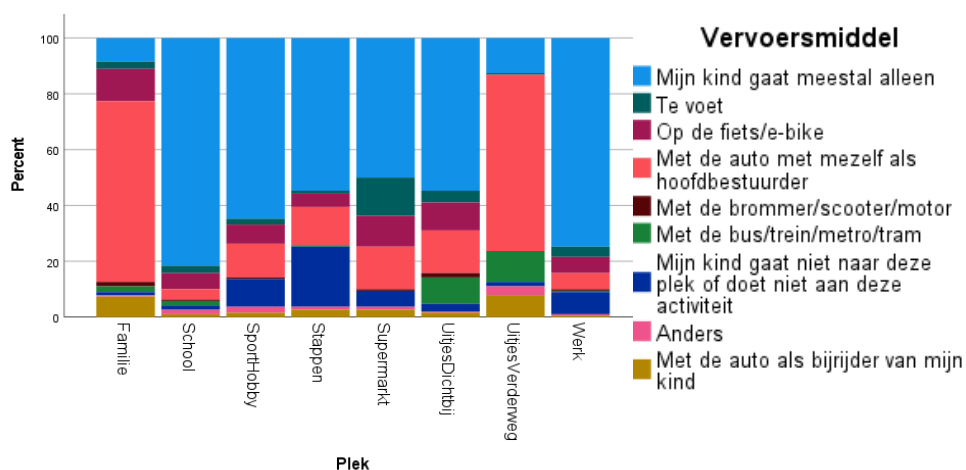
Figuur 44: Meest gekozen vervoersmiddel per plek voor opvoeders met kinderen van 4-7 jaar oud.



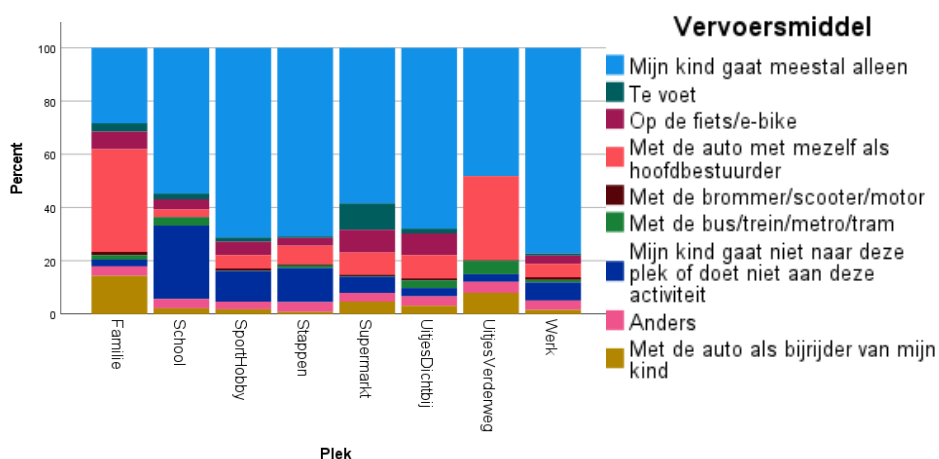
Figuur 45: Meest gekozen vervoersmiddel per plek voor opvoeders met kinderen van 8-11 jaar oud.



Figuur 46: Meest gekozen vervoersmiddel per plek voor opvoeders met kinderen van 12-16 jaar oud.

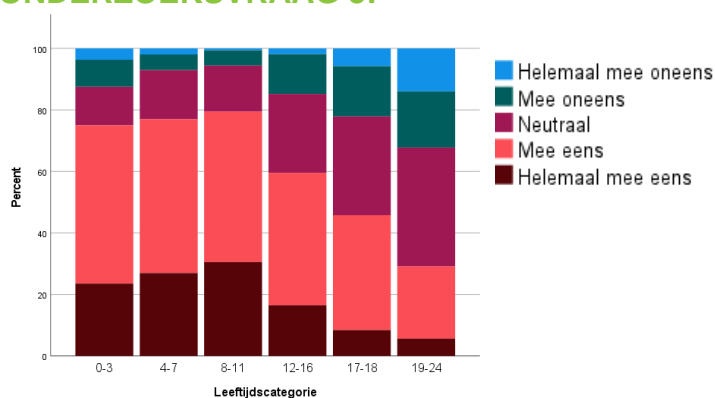


Figuur 47: Meest gekozen vervoersmiddel per plek voor opvoeders met kinderen van 17-18 jaar oud.

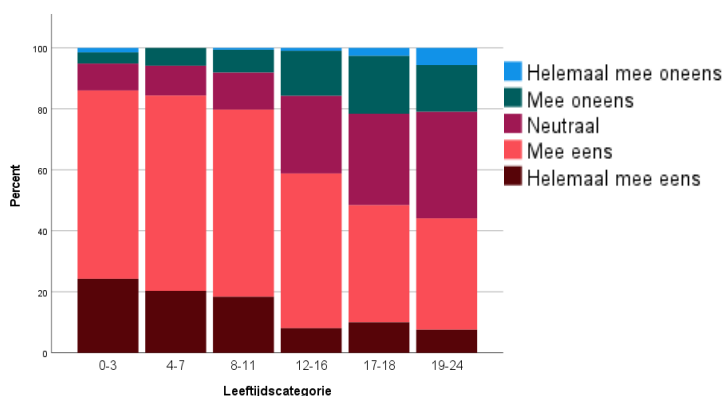


Figuur 48: Meest gekozen vervoersmiddel per plek voor opvoeders met kinderen van 19-24 jaar oud.

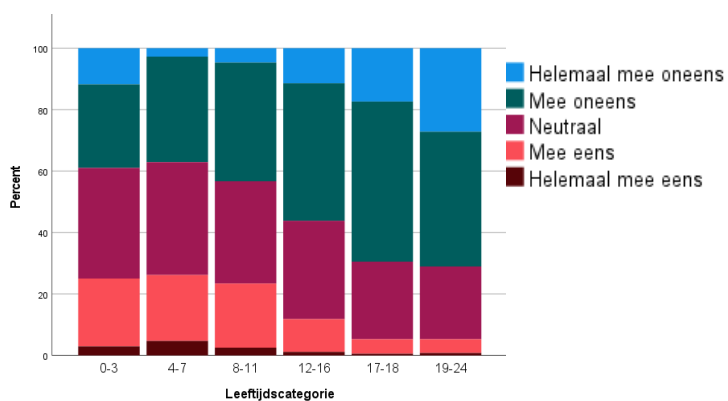
ONDERZOEKSVRAAG 3:



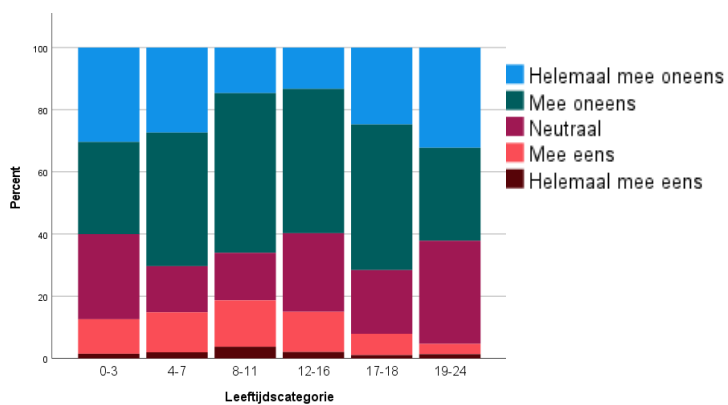
Figuur 49: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'ik denk vaak na over hoe ik mijn kind veilig aan het verkeer kan laten meedoen' per leeftijdscategorie.



Figuur 50: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'Alleen door het veel samen in het verkeer te zijn leert mijn kind om veilig aan het verkeer mee te doen' per leeftijdscategorie.



Figuur 51: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'Ik zou mijn kind beter willen voorbereiden op het verkeer dan dat ik nu doe of heb gedaan' per leeftijdscategorie.



Figuur 52: Percentage opvoeders dat het eens/oneens is met de stelling 'Ik heb niet altijd tijd genoeg om met mijn kind mee te fietsen, terwijl ik dat wel zou willen' per leeftijdscategorie.

9. Bijlage IV: begrippen lijst

Bewustzijn: het vermogen van mensen om te kunnen ervaren of waarnemen

Conversational ads: een online advertentie waarbij de persoon in de online advertentie een reeks korte vragen beantwoordt om vervolgens doorverwezen te worden naar de complete vragenlijst.

De sociale norm: het (waargenomen) 'gebruikelijke' gedrag van mensen in een omgeving.

Drijfveren: beweegredenen die mensen motiveren om bepaald gedrag te vertonen.

Formele/informele verkeerseducatie: elke vorm van onderwijs dat zich richt op het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes die noodzakelijk zijn voor een veilige verkeersdeelname, inclusief de wil om veilig aan het verkeer deel te nemen (SWOV, 2017). Formele verkeerseducatie verwijst naar vormen in het kader van een lesprogramma of project (SWOV, 2019). Informele verkeerseducatie verwijst naar het proces waarbij verkeersdeelnemers blijven leren van eigen fouten en ervaringen, maar ook van voorbeelden door anderen (Hoekstra & Mesken, 2010).

Gevoel van controle: de mate waarin de persoon gelooft dat het gedrag eenvoudig uit te voeren is.

Houding/Attitude: de houding van een persoon ten opzichte van het (gewenste) gedrag.

Intensiteit van verkeerseducatie: de mate waarmee onderwijs (formeel of informeel) dat zich richt op een veilige verkeersdeelname gegeven wordt.

Intentie: een voornemen. In dit onderzoek specifiek gerelateerd aan de Theory of Planned Behavior en een van de belangrijkste voorwaarde om bepaald gedrag te vertonen.

Kanten van opvoederschap/opvoedersrollen: in het huidige onderzoek bedoelen we daarmee de verschillende manieren waarop een opvoeder aan verkeerseducatie kan doen, namelijk door: uitleg te geven, te oefenen, door hun kind(eren) middelen te verschaffen of door zelf een goed rolmodel te zijn.

Modaliteiten: op welke manier men zich verplaatst, ook wel vervoerwijze.

Opvoeders: mensen die (deels) zorg dragen voor de opvoeding van een kind. Bijvoorbeeld ouders, verzorgers of voogden.

Opvoederschap: de wijze waarop mensen de (gedeeltelijke) opvoeding van een kind vorm geven.

Theory of Planned Behavior: een theorie, oorspronkelijk van Azjen (1991), die stelt dat bewust gedrag direct voortkomt uit de intentie om het gedrag te vertonen.

Zelfrapportage: methode van rapportage waarbij de persoon die bevraagd wordt mondeling of schriftelijk vragen beantwoordt over eigen gevoelens, ervaringen, gedrag, herinneringen etc.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Verkeerseducatie. Een onderzoek naar de rol van opvoeders in verkeerseducatie
Samengesteld door	Gerard Tertoolen Ilja Stoot Nine Methorst Sjoerd Honkoop
Projectnaam	ROV ZH Onderzoek Opvoeders Verkeerseducatie Zuid-Holland
Projectnummer	159-318
Datum	6 november 2023
Bestandsnaam	Rapportage Opvoeders Verkeerseducatie Zuid-Holland
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Mobiliteit is ons vak, de boel in beweging brengen onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te brengen. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.