

Verkeersgetuigen zetten jongeren aan het denken. Evaluatie van een
pilotproject in Limburg

Peer-reviewed author version

PETERMANS, Ann & GYSEN, Grete (2007) Verkeersgetuigen zetten jongeren aan het denken. Evaluatie van een pilotproject in Limburg. In: Verkeersspecialist, 136. p. 10-12.

Handle: <http://hdl.handle.net/1942/10032>

Verkeersgetuigen zetten jongeren aan het denken

Evaluatie van pilootproject in Limburg

AUTEUR: Ann Petermans (Onderzoeksinstituut ArcK, Provinciale Hogeschool Limburg) en Grete Gysen (Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt)

Het project *Verkeersgetuigen* confronteert jongeren uit de derde graad van het secundair onderwijs in klasverband op een niet-belerende manier met het verhaal van een persoon die als jongvolwassene slachtoffer van een verkeersongeval werd. De verkeersgetuigen komen de jongeren vertellen over hun leven voor het ongeval, het ongeval zelf en de impact die dit gebeuren op hun leven heeft gehad.

Doel

Het project *Verkeersgetuigen* is in de loop van het schooljaar 2004-2005 ontwikkeld door het Limburgse provinciebestuur, in opdracht van en met financiële ondersteuning van de Mobiliteitscel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Voor de concrete uitvoering van het project werd samengewerkt met medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg: deze mensen gingen op zoek naar potentiële verkeersgetuigen, en stonden in een later stadium in voor hun opleiding en begeleiding.

De opzet van *Verkeersgetuigen* is om jongeren om het vijfde en zesde jaar van het secundair onderwijs te confronteren met getuigenissen van personen die op jonge leeftijd slachtoffer werden van een verkeersongeval. Zij komen vertellen over de oorzaak en verwerking van hun ongeval, en alles wat daar rechtstreeks en onrechtstreeks uit voortvloeide, zoals hun revalidatie en reïntegratie in de maatschappij. Via dit project wil men jongeren sensibiliseren tot het aannemen van informatie over veilig verkeersgedrag. Het project wil jongeren ook bewust maken van risicogedrag in het verkeer en van de gevolgen van een verkeersongeval. Tot slot streeft het project naar een (indirecte) beïnvloeding van het verkeersgedrag van jongeren door hen zelf aan het denken te zetten. De ongevallencijfers maken duidelijk dat dit nodig is: in 2002 raakten immers maar liefst 1169 jongeren tussen 15 en 20 jaar zwaargewond in het verkeer, en 129 jongeren van dezelfde leeftijdsgroep lieten het leven.

Vorbereidingen

De voorbereidingen voor de opstart van het project begonnen in het schooljaar 2004-2005. Via revalidatiecentra, aanverwante verenigingen en binnen instellingen werd er op zoek gegaan naar geschikte verkeersgetuigen. Acht personen werden bereid gevonden mee te werken aan het project; hiervan bleven er uiteindelijk vier over. De verkeersgetuigen die meegewerkt hebben aan het pilootproject zijn allen mensen die op jonge leeftijd bij een verkeersongeval betrokken waren. Ten gevolge van het ongeval kampen zij met een handicap, zoals een verlamming, hersenletsel, beperkt spraakvermogen, ... Omdat de confrontatie met de jongeren voor de verkeersgetuigen een ingrijpende gebeurtenis kon zijn, werd tijdens de voorbereidingsfase ook de nodige opleiding voor deze mensen voorzien. Tijdens de sessies werd ernaar gestreefd ieders persoonlijke verhaal mee vorm te helpen geven, zodat de uiteindelijke presentatie die de verkeersgetuigen voor de leerlingen brachten zo sterk mogelijk was.

Tijdens de sessies werd echter ook duidelijk dat de verkeersgetuigen nood hadden aan therapeutische begeleiding, aangezien bij het uitwerken van de persoonlijke verhalen allerlei elementen die met het ongeval gerelateerd waren, terug opgerakeld werden. Na de nodige opleidings- en begeleidingssessies (die zowel in groep als op individuele basis georganiseerd werden) kregen de verkeersgetuigen de kans hun presentatie een aantal keren uit te testen op een publiek van studenten van het departement Gezondheidszorg. Aan de hand van de feedback van de studenten werden de presentaties hier en daar bijgeschaafd. Vervolgens kreeg elke verkeersgetuige ook de kans om in middelbare scholen twee proefpresentaties te verzorgen. Op deze manier konden zij kennis maken met hun effectieve doelpubliek, en zicht krijgen op de reacties van de jongeren op hun verhaal.

Snel volgeboekt

Tijdens het vorige schooljaar (2005-2006) ging het project dan effectief van start. In totaal hebben de 4 verkeersgetuigen samen meer dan 150 sessies verzorgd in Limburgse secundaire scholen. De voorziene sessies bleken na enkele weken al volgeboekt, en dit succes heeft zich ook in het huidige schooljaar herhaald: in een mum van tijd bleken de 150 voorziene sessies volzet.

Voor een sessie in school worden 2 lesuren uitgetrokken. De presentatie door de verkeersgetuige duur maximaal 1 lesuur; tijdens het 2^e lesuur hebben de leerlingen de mogelijkheid om vragen te stellen aan de verkeersgetuige en zijn / haar buddy. Bovendien komen de leerlingen door deze interactie ook zelf aan bod over hun eigen verkeersgedrag en – ervaringen. Per sessie kunnen maximaal 35 leerlingen deelnemen. Een medewerker van het provinciebestuur zorgt voor de praktische organisatie (project communiceren naar scholen, opmaken jaarplanning die zowel past voor de verkeersgetuigen, hun begeleiders als voor de scholen, ...) en coördinatie (betalingen aan verkeersgetuigen en begeleiders opvolgen, organiseren van bijeenkomsten van verkeersgetuigen en begeleiders om ervaringen te bespreken, doorvoeren van organisatorische wijzigingen, waar nodig, enzovoort).

Evaluatieonderzoek

Om bij de verschillende doelgroepen, die bij het project betrokken waren, na te gaan hoe zij *Verkeersgetuigen* evalueerden, werd in het voorjaar van 2006 een evaluatieonderzoek opgestart.

Het belangrijkste luik van het evaluatie – onderzoek bestond uit kwalitatieve posttesten (georganiseerd in de vorm van focusgroepen) met de verschillende groepen mensen die bij het project betrokken waren. Tijdens de focusgroepen werd nagegaan op welke manier de verschillende doelgroepen het project beoordeelden, en of zij aanbevelingen hadden om het geheel (nog) te verbeteren. Er werden bijgevolg gesprekken gevoerd met leerlingen, met de verantwoordelijken van enkele scholen waar verkeersgetuigen waren langsgeweest, met de begeleiders van de verkeersgetuigen (van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg) en tenslotte ook met alle verkeersgetuigen en hun buddies.

Iedereen tevreden

Over het algemeen bleken de deelnemers aan de focusgroepen zeer positief te zijn over het project. *De leerlingen* bleken groot respect te hebben voor het feit dat verkeersgetuigen hun verhaal durven komen vertellen voor de klas. Zij hadden ook heel wat respect voor de wijze waarop deze mensen hun leven verder zetten na hun ongeval. De presentatie op zich vonden ze boeiend en aangrijpend, en het combineren van het "verbale verhaal" met foto's, muziek, film, ... sprak de leerlingen aan. Ook *de schoolverantwoordelijken* waar mee gesproken werd, bleken heel tevreden over

Verkeersgetuigen. Inhoudelijk vonden ze het een heel goed project, en voor de scholen vult het project ook een nood in om aan de eindtermen te voldoen. De *mensen die verantwoordelijk* waren voor de *opleiding en begeleiding* van de verkeersgetuigen bleken ook tevreden. Ze zijn er voorstander van om het project uit te breiden naar andere provincies, onder de voorwaarde dat de begeleiding van de verkeersgetuigen ook daar best door mensen gebeurt die hen aan de ene kant heel praktisch de nodige informatie kunnen bijbrengen over het in elkaar steken en geven van een goede presentatie voor jongeren, maar die aan de andere kant ook de nodige ervaring en aandacht hebben voor het aspect "hulpverlening". Voor de verkeersgetuigen zelf tenslotte bleek deelname aan het project een zinvolle invulling van hun tijd; zij voel(d)en zich hier nuttig mee – het project had voor hen een bijkomende dimensie, en bleek invulling aan hun leven te geven.

Naast het kwalitatief onderzoek werd er ook een beperkte kwantitatieve voor- en nameting uitgevoerd bij de leerlingen, om na te gaan of er bij hen "iets" van de presentatie was blijven hangen. Op basis van de analyses van de resultaten van de voor- en nameting kon er statistisch niet aangetoond worden dat de presentatie van de verkeersgetuigen invloed uitgeoefend had op de antwoorden die de leerlingen gaven op de nameting. De nameting liet echter wel toe meer informatie te verzamelen over wat de leerlingen van de presentatie van de verkeersgetuigen vonden, en in welke mate ze dachten dat dergelijke gebeurtenis hen zelf ook zou kunnen overkomen. Om te weten te komen wat de leerlingen precies van de presentatie vonden, werd hen gevraagd deze op een aantal kenmerken te beoordelen via antwoorden op een schaal van 1 tot 5.

De beoordeling van de presentatie op de verschillende kenmerken maakte duidelijk dat het merendeel van de jongeren *Verkeersgetuigen* een erg zinvol project vonden: 93,63% van de jongeren beoordeelden de presentatie bijvoorbeeld als "geloofwaardig" tot "heel erg geloofwaardig", 91,37% van de jongeren vond de presentatie "nuttig" tot "heel erg nuttig", en 88,82% van de jongeren vond de presentatie "interessant" tot "heel erg interessant"

Aanbevelingen

De deelnemers van de verschillende doelgroepen gaven tijdens de gesprekken ook heel wat aanbevelingen. Zo gaven de jongeren onder andere aan dat de (inter)persoonlijke benadering, waarbij in casu een verkeersslachtoffer de jongeren persoonlijk komt vertellen over zijn of haar leven voor en na het ongeval, volgens hen de beste manier is om hun leeftijdsgroep aan te spreken over verkeer en verkeers(on)veiligheid. Indien mogelijk bevelen sommige jongeren aan te werken met verkeersgetuigen van hun eigen leeftijdsgroep; dat zou volgens hen nóg beter aanspreken.

De schoolverantwoordelijken hadden vooral aanbevelingen om het project praktisch nog te verbeteren: scholen moeten bijvoorbeeld erg klokvast werken, en dit bleek een aandachtspunt naar de verkeersgetuigen. Verder weten scholen ook heel graag erg precies "wie" ze kunnen verwachten: kan de verkeersgetuige bijvoorbeeld zelf een broodje eten?

De begeleiders van de verkeersgetuigen (van het departement Gezondheidszorg) raadden onder andere aan om ook nog na de periode van opleiding / begeleiding (georganiseerd voor de start van de presentaties in de scholen), op latere tijdstippen (als de verkeersgetuigen bijvoorbeeld al een aantal maanden met de presentaties in scholen bezig zijn) meer ontmoetingsmomenten te organiseren tussen verkeersgetuigen en begeleiders. Tijdens zulke momenten zouden verkeersgetuigen ervaringen kunnen uitwisselen, en zouden de begeleiders, waar nodig, nog tips kunnen geven. Bovendien was er ook een groepsdynamiek tot stand gekomen tussen de verkeersgetuigen en buddies onderling, en zouden dergelijke ontmoetingsmomenten deze mensen de mogelijkheid geven elkaar te blijven ontmoeten.

Een van de belangrijkste aanbevelingen van de verkeersgetuigen zelf was om in de opleiding meer aandacht te geven aan de manier waarop zij moeten reageren of hoe zij

kunnen anticiperen als het stellen van vragen (tijdens het 2^e lesuur) niet zo vlot verloopt. Net zoals de begeleiders van het departement Gezondheidszorg gaven ook de verkeersgetuigen en buddies aan dat ze extra ontmoetingsmomenten onderling zouden appreciëren, om op die manier ervaringen uit te kunnen wisselen en de band die tijdens de sessies ontstaan was, te kunnen onderhouden. Naar praktische organisatie gesproken, raadde deze doelgroep aan om, bij uitbreiding en continuering van het project, het systeem te behouden waarbij een medewerker van het provinciebestuur als centrale contact- en coördinatiepersoon fungeert.

Beperkingen van het onderzoek

Om te besluiten willen we nog stellen dat de onderzoekers zich uiteraard bewust zijn van de beperkingen, die inherent zijn aan de wijze waarop het evaluatie – onderzoek opgezet werd. In het kader van de evaluatie van het Limburgse pilootproject was het kwalitatieve luik het meest belangrijke onderzoeksluik, net omdat men te weten wilde komen welke ervaringen, ideeën, ... het project bij de verschillende doelgroepen, die bij het project betrokken waren, teweeg had gebracht. Hiervoor diende er “in de diepte” te worden gewerkt, en in het kader van dit onderzoek gebeurde dit via focusgroepen. Het beperkte kwantitatieve (case study) onderzoek dat opgezet werd, fungeerde als een soort “eerste aanzet” om te weten te komen of de presentatie van verkeersgetuigen invloed had uitgeoefend op de jongeren. De betreffende resultaten zijn dan ook duidelijk resultaten van deze case study, en zijn niet representatief voor Vlaamse jongeren van de 3^e graad middelbaar onderwijs.

Dit artikel is gebaseerd op het rapport “Verkeersgetuigen. Evaluatie pilootproject provincie Limburg” van Ann Petermans en Grete Gysen.