



Verkeersgetuigen

Evaluatie pilotproject provincie Limburg

Verkeersgetuigen

Evaluatie pilootproject provincie Limburg

Ann Petermans & Grete Gysen

Samenvatting

Het project *Verkeersgetuigen* werd ontwikkeld door Provincie Limburg, in opdracht van en met financiële ondersteuning van de Mobiliteitscel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Verkeersgetuigen confronteert jongeren uit de derde graad van het secundair onderwijs in klasverband met het verhaal van een persoon die als jongvolwassene slachtoffer van een verkeersongeval werd. Deze mensen komen de jongeren op een niet-belerende manier vertellen over hun leven voor het ongeval, het ongeval zelf en de impact die dit gebeuren op hun leven heeft gehad. Via *Verkeersgetuigen* wil men jongeren sensibiliseren tot het aannemen van informatie over een veilig verkeersgedrag. Verder wil het project jongeren bewust maken van de risico's op de weg en van de gevolgen die een verkeersongeval kan hebben voor het slachtoffer, maar ook voor zijn of haar omgeving. Tot slot wordt er via het project (indirect) naar gestreefd de mentaliteitsvorming van jongeren met betrekking tot veilig verkeersgedrag te beïnvloeden. Op die manier wordt er (indirect) beoogd om het verkeersgedrag van de jongeren te beïnvloeden, niet door met het vingertje te wijzen maar door hen zelf aan het denken te zetten.

In 2006 werd een evaluatie – onderzoek opgezet, met de bedoeling bij de verschillende doelgroepen, die bij het project betrokken waren, na te gaan hoe zij *Verkeersgetuigen* evalueerden: wat vonden ze van het project? Konden er bepaalde aspecten beter aangepakt worden, of op een andere manier? Om de evaluatie uit te voeren, werden kwalitatieve posttesten (in de vorm van focusgroepen) georganiseerd met leerlingen, schoolverantwoordelijken, de mensen van Provinciale Hogeschool Limburg (PHL) die de verkeersgetuigen opgeleid en begeleid hadden en tenslotte met de verkeersgetuigen zelf en hun buddies.

De deelnemers aan de focusgroepen waren zeer positief over het project. De leerlingen vonden de presentaties boeiend en aangrijpend; zij hadden veel respect voor het feit dat verkeersgetuigen het aandurven hun verhaal voor een klas te komen brengen, en ook voor de manier waarop de verkeersgetuigen hun leven verder zetten na hun ongeval. Ook de schoolverantwoordelijken waren erg tevreden: *Verkeersgetuigen* vult voor hen een nood in om aan de eindtermen te voldoen. De PHL – begeleiders waren eveneens positief over het project, net als de verkeersgetuigen zelf. Deelname aan dit project geeft hen een zinvolle dagbesteding, zij voelen zich hier nuttig mee.

Tijdens de evaluatie – gesprekken werd ook aan de verschillende doelgroepen gevraagd of zij aanbevelingen hadden om het project te verbeteren.

Naast de kwalitatieve posttesten werd bij de doelgroep "leerlingen" een beperkte voor-en nameting uitgevoerd aan de hand van een korte vragenlijst, om na te gaan of er bij deze jongeren "iets" van de presentatie was blijven hangen. De vraag was of er een verschil merkbaar zou zijn in de antwoorden die de leerlingen gaven voor en na de presentatie van de verkeersgetuigen. De nameting liet bovendien toe na te gaan wat de leerlingen van de presentatie vonden en in welke mate ze dachten dat dit hen zelf ook zou kunnen overkomen.

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	6
1.1	Doelstelling en situering.....	6
1.2	De verkeersgetuigen.....	6
1.3	Opbouw van het rapport	8
2	ONDERZOEKSMETHODIEK.....	9
2.1	Kwalitatief onderzoek	9
2.1.1	<i>Kwalitatieve posttesten.....</i>	<i>10</i>
2.2	Kwantitatief onderzoek	11
2.2.1	<i>Voor- en nameting.....</i>	<i>12</i>
3	ONDERZOEKSAANPAK	13
3.1	Selectie deelnemers	13
3.1.1	<i>Selectiecriteria.....</i>	<i>13</i>
3.1.2	<i>Hoe werd er gerekruteerd?.....</i>	<i>14</i>
3.1.3	<i>Waar en wanneer werd er gerekruteerd?</i>	<i>15</i>
3.2	Verloop van het onderzoek.....	16
3.2.1	<i>Volgorde van de posttesten.....</i>	<i>16</i>
3.2.2	<i>Verloop van de gesprekken</i>	<i>17</i>
3.2.3	<i>Beschrijving van de setting</i>	<i>18</i>
4	BESPREKING RESULTATEN KWALITATIEVE POSTTESTEN	19
4.1	Opzet van de analyse	19
4.2	Globaal overzicht van de reacties	19
4.2.1	<i>De leerlingen.....</i>	<i>19</i>
4.2.2	<i>De leerkrachten / directie van de scholen.....</i>	<i>20</i>
4.2.3	<i>De PHL – begeleiders</i>	<i>20</i>
4.2.4	<i>De verkeersgetuigen en hun buddies.....</i>	<i>20</i>
4.3	Resultaten kwalitatieve posttesten: de leerlingen	21
4.3.1	<i>Ervaring van de presentatie</i>	<i>21</i>
4.3.2	<i>Eigen gedrag in het verkeer</i>	<i>21</i>
4.3.3	<i>Geleerd uit de presentatie?</i>	<i>22</i>
4.3.4	<i>Aanbevelingen?</i>	<i>23</i>
4.4	Resultaten kwalitatieve posttesten: de leerkrachten / directie van de scholen	24

4.4.1	<i>Ervaring van de presentatie</i>	24
4.4.2	<i>Presentatie en reacties van de leerlingen</i>	24
4.4.3	<i>Presentatie verkeersgetuige als communicatiemiddel voor jongeren</i>	25
4.4.4	<i>Aanbevelingen?</i>	25
4.5	Resultaten kwalitatieve posttesten: de PHL – begeleiders.....	27
4.5.1	<i>Rekrutering verkeersgetuigen</i>	27
4.5.2	<i>Opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen</i>	28
4.5.3	<i>Aanbevelingen?</i>	30
4.6	Resultaten kwalitatieve posttesten: de verkeersgetuigen en hun buddies	31
4.6.1	<i>Voorstelling verkeersgetuigen</i>	31
4.6.2	<i>Quality of Life</i>	31
4.6.3	<i>Ervaringen en evaluatie van het project</i>	32
4.6.4	<i>Aanbevelingen?</i>	34
5	BESPREKING RESULTATEN KWANTITATIEVE VOOR- EN NAMETING.....	36
5.1	Opzet voor- en nameting	36
5.2	Dataverwerking	37
5.3	Respons.....	38
5.4	Bespreking resultaten voor- en nameting	40
5.4.1	<i>Vervoermiddel naar school volgens geslacht</i>	40
5.4.2	<i>Eigen verkeersgedrag</i>	40
5.4.3	<i>Mening anderen over jouw verkeersgedrag</i>	44
5.4.4	<i>Beoordeling presentatie verkeersgetuigen</i>	49
5.4.5	<i>Beoordeling presentatie door jongeren, bezig met rijopleiding</i>	54
6	ALGEMEEN BESLUIT	58
7	LITERATUURLIJST	61
8	BIJLAGEN	62
8.1	Vragenlijst voormeting.....	62
8.2	Topic lists gesprekken.....	66
8.2.1	<i>Topic list leerlingen</i>	66
8.2.2	<i>Topic list schoolverantwoordelijken</i>	67
8.2.3	<i>Topic list PHL – begeleiders</i>	69
8.2.4	<i>Topic list verkeersgetuigen en buddies</i>	71
8.3	Vragenlijst nameting.....	74

Lijst van figuren

Figuur 1	Verdeling van de respondenten naar geslacht.....	38
Figuur 2	Verdeling van de respondenten naar leeftijd.....	39
Figuur 3	Vervoermiddel naar school volgens geslacht.....	40
Figuur 4	Stelling "als voetganger een weg oversteken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat", volgens geslacht	41
Figuur 5	Stelling "als fietser de lichten van mijn fiets aandoen als het donker is", volgens geslacht.....	42
Figuur 6	Stelling "als fietser door-fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat", volgens geslacht.....	43
Figuur 7	Stelling "ik hou me aan de voorrangregels", volgens geslacht	44
Figuur 8	Stelling "als voetganger moet wachten om weg over te steken als verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat", volgens geslacht .	45
Figuur 9	Stelling "als fietser de lichten van mijn fiets moet aandoen als het donker is", volgens geslacht.....	46
Figuur 10	Stelling "als fietser moet wachten om door te fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat", volgens geslacht.....	47
Figuur 11	Stelling "me aan de voorrangregels moet houden", volgens geslacht	48
Figuur 12	Beoordeling "hoe geloofwaardig vond jij de presentatie?", volgens geslacht	49
Figuur 13	Beoordeling "hoe nuttig vond jij de presentatie?", volgens geslacht.....	50
Figuur 14	Beoordeling "hoe interessant vond jij de presentatie?", volgens geslacht ...	50
Figuur 15	Beoordeling "hoe schokkend vond jij de presentatie?", volgens geslacht	51
Figuur 16	Beoordeling "hoe informatief vond jij de presentatie?", volgens geslacht....	51
Figuur 17	Beoordeling "hoe belangrijk vond jij de presentatie?", volgens geslacht.....	52
Figuur 18	Beoordeling "hoe geruststellend vond jij de presentatie?", volgens geslacht	53
Figuur 19	Beoordeling "hoe beangstigend vond jij de presentatie?", volgens geslacht	53
Figuur 20	"Zou het verhaal van de verkeersgetuige jou ook overkomen?", volgens geslacht.....	54
Figuur 21	Beoordeling "hoe geloofwaardig vond jij de presentatie?", volgens rijopleiding	55
Figuur 22	Verdeling "hoe schokkend vond jij de presentatie", volgens rijopleiding.....	55

1 INLEIDING

1.1 Doelstelling en situering

De Vlaamse ongevallencijfers van 2002 hebben duidelijk gemaakt dat jongeren een erg kwetsbare groep zijn in het verkeer: 1169 jongeren tussen 15 en 20 jaar raakten zwaargewond, 129 jongeren van dezelfde leeftijdsgroep lieten het leven bij een verkeersongeval. Het is dan ook nodig actie te ondernemen om jongeren te sensibiliseren en bewust te maken van de risico's op de weg. Jongeren tussen 16 en 18 jaar zijn geen gemakkelijke groep om te bereiken - ze zijn te oud om als kinderen te worden behandeld, maar soms nog te jong zijn om te begrijpen welke verantwoordelijkheid zij dragen en welke risico's er bestaan als zij aan het verkeer deelnemen. Zij nemen nu nog als voetganger, fietser of bromfietser deel aan het verkeer maar zijn de potentiële motor- of autobestuurders van de toekomst.

Provincie Limburg onderneemt regelmatig acties om jongeren op een positieve manier aan te spreken over hun verkeersgedrag. In dat kader werd in Limburgse scholen vanaf het schooljaar 2005-2006 gestart met het pilootproject "*Verkeersgetuigen*". Het project werd ontwikkeld door het Limburgse provinciebestuur, in opdracht van en met financiële ondersteuning van de Mobiliteitscel van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

De opzet van het project is om jongeren uit de derde graad van het secundair onderwijs in klasverband te confronteren met getuigenissen van verkeersslachtoffers. Deze verkeersslachtoffers 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.

Voor het project werden volgende doelstellingen vooropgesteld:

- **sensibilisatie** van de jonge verkeersdeelnemers tot het aannemen van informatie over een veilig verkeersgedrag
- **bewustmaking** van risicogedrag in het verkeer, van de gevolgen van een verkeersongeval voor de slachtoffers en hun omgeving (familie, school- en klasgenoten, vrienden, ...) en vooral voor zichzelf
- **indirecte beïnvloeding** van de mentaliteitsvorming bij jongeren met het gewenst gevolg van een attitudeaanpassing van de jonge weggebruikers ten aanzien van een veilig verkeersgedrag

1.2 De verkeersgetuigen

In dit inleidende hoofdstuk willen we ook al even dieper in gaan op de personen die als verkeersgetuige aan het pilootproject meegewerkt hebben. Zonder deze mensen zou er immers geen sprake zijn van voorliggend onderzoek!

De verkeersgetuigen die in Limburg meegewerkt hebben aan het project, zijn allen mensen tussen 21 en 42 jaar oud die op jonge leeftijd bij een verkeersongeval betrokken waren. Ten gevolge van hun ongeval kampen zij met een handicap, zoals bijvoorbeeld een hersenletsel, verlamming, beperkt spraakvermogen,

Bij aanvang van het project kregen medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg de vraag om via revalidatiecentra, aanverwante verenigingen en binnen instellingen een aantal gemotiveerde mensen te zoeken die zich voor het project wilden inzetten. Volgende selectiecriteria werden vooropgesteld: het moest gaan om mensen die slachtoffer geweest waren van een verkeersongeval, die een

bepaalde identificering met de doelgroep tot stand konden brengen, die qua leeftijd ook dicht bij de doelgroep aansloten (of ten tijde van het ongeval ongeveer dezelfde leeftijd hadden als de doelgroep) en die een authentiek, sterk verhaal konden brengen.

Uiteindelijk werden acht personen bereid gevonden om mee te werken. Hiervan bleven er 4 over. Het betreft volgende personen:

Naam	Situatie voor ongeval	Het ongeval	Letsels?	Situatie na ongeval
Herlinde	Studeerde Vaste relatie	Op 21 jaar: ongeval door auto die rood licht negeerde (zelf geen schuld)	Hersenletsel, waardoor zwaar gehoorgestoord, moeizame en vertraagde spraak, beperkingen in zelfstandigheid, verlamming onderste ledematen, angst om ergens naartoe te gaan	Na 18 maanden revalidatie: verblijf in dagcentrum Relatie is stuk gegaan
Erwin	Opleiding als meubelmaker 9 maanden gehuwd	Op 25 jaar: als motorrijder meegesleurd door vrachtwagen (zelf geen schuld)	Hoge dwarslaesie en plexuslaesie rechterschouder + fantoempijn in rechterarm	Veel steun van familie, en vooral van echtgenote Baby (° sept. 2005)
Sabine	Fotomodel Had een vriend	Op 20 jaar: ongeval, werd aangereden in eigen wagen (zelf geen schuld)	Hersenbloeding, maar pas vastgesteld uren na het ongeval. Gevolg: vertraging in denken en spreken Zware revalidatie	Woont nu alleen Relatie is stuk gegaan
Carolina	Studeerde	Op 17 jaar: ongeval, andere wagen veroorzaakte frontale botsing (zelf geen schuld)	Breuken en inwendige blessures, maar deze werden aanvankelijk niet opgemerkt. Ten gevolge van deze blessures: hartstilstand en hersenschade. Voor lichamenlijk functioneren volledig afhankelijk van derden	Verblijf in instituut

Omdat de confrontatie met de jongeren voor de verkeersgetuigen een ingrijpende gebeurtenis kon zijn, werd de nodige ondersteuning en begeleiding voorzien. Hiervoor werden medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg ingeschakeld. Voor de start van het project organiseerden zij dan ook een aantal

sessies, waar de verkeersgetuigen en hun buddies op uitgenodigd werden¹. Tijdens deze sessies kwamen verschillende onderwerpen aan bod: hoe communiceren met jongeren van 17-18 jaar, psychologie van de doelgroep, opbouw van een presentatie, ... In eerste instantie werden de sessies in groep georganiseerd, maar na een aantal bijeenkomsten evolueerde dit naar sessies waarbij de verkeersgetuigen individueel verder begeleid werden – het betrof dan meestal begeleiding in het kader van de uitwerking van de presentatie. Het vertrekpunt voor de presentatie was uiteraard het eigen verhaal van de verkeersgetuige. De begeleider gaf de sterke elementen in het verhaal aan en probeerde de getuige te helpen om datgene wat hij of zij wilde vertellen, zo goed mogelijk te kunnen overbrengen.

Vervolgens kregen de verkeersgetuigen de kans om hun presentatie uit te testen op een publiek van studenten van het departement Gezondheidszorg. De presentaties werden goed onthaald, en tegelijkertijd ontvingen de verkeersgetuigen van het testpubliek de nodige feedback. Na deze eerste proeflessen werd er opnieuw een bijeenkomst van alle verkeersgetuigen georganiseerd. Ervaringen over het geven van de presentaties konden uitgewisseld worden, er konden aanbevelingen gedaan worden om eventueel nog dingen aan de presentatie aan te passen, Hierna werden er per verkeersgetuige ook nog twee proefpresentaties in middelbare scholen ingepland. Deze vonden plaats in de maanden april en mei 2005. Deze laatste proefpresentaties gaven de verkeersgetuigen de kans om kennis te maken met hun doelpubliek, en te zien hoe deze jongeren op hun verhaal reageerden.

Vanaf september 2005 tot mei 2006 hebben de 4 verkeersgetuigen presentaties gegeven in 33 Limburgse middelbare scholen, en op 2 evenementen (met name "Verkeersdagen" die plaatsvonden in Bree, en op de "Provinciale Verkeersbeurs Jong-Leren" die plaatsvond in Genk).

1.3 Opbouw van het rapport

In dit rapport worden de resultaten beschreven van het onderzoek dat tot doel had om het pilootproject "*Verkeersgetuigen*" in provincie Limburg te evalueren. In hoofdstuk 2 wordt de onderzoeksmethodiek die we hiervoor aangewend hebben, beschreven. Het evaluatie – onderzoek gebeurde in hoofdzaak aan de hand van kwalitatieve posttesten met de verschillende groepen mensen die bij het project betrokken waren. Naast het kwalitatief onderzoek werd er ook een beperkte voor- en nameting uitgevoerd. De resultaten van deze metingen werden kwantitatief verwerkt. Hoofdstuk 3 gaat dieper in op de onderzoeksaanpak: hoe werden de deelnemers bijvoorbeeld geselecteerd? En hoe verliep het onderzoek concreet?

Hoofdstuk 4 bespreekt vervolgens de resultaten van de kwalitatieve posttesten met de verschillende doelgroepen die bij dit project betrokken waren: de leerlingen, de verantwoordelijken van de scholen waar de verkeersgetuigen zijn langsgedaan, de begeleiders van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg en de verkeersgetuigen zelf en hun buddies. We beschrijven wat hun bevindingen bij het project waren, en of zij aanbevelingen hebben om het geheel (nog) te verbeteren. In hoofdstuk 5 komen de opzet, dataverwerking en de resultaten van het kwantitatief onderzoek aan bod. Hoofdstuk 6 tenslotte geeft een samenvatting en een overzicht van de belangrijkste conclusies van het evaluatie – onderzoek.

¹ Buddy: elke verkeersgetuige moest een buddy kiezen. Deze persoon zou de verkeersgetuige vergezellen bij het geven van de presentaties, en was dan ook meestal een vertrouwenspersoon voor de betreffende verkeersgetuige (iemand waarmee ze een nauw contact hadden).

2 ONDERZOEKSMETHODIEK

2.1 Kwalitatief onderzoek

Het hoofddoel van het onderzoek was inzicht te krijgen in hetgeen het project teweeg gebracht had bij de jongeren, bij de begeleiders (schoolverantwoordelijken en medewerkers van het departement Gezondheidszorg van PHLimburg), maar zeker ook bij de verkeersgetuigen zelf en hun buddies. We wilden nagaan of er bij de leerlingen iets was blijven hangen van de presentatie van de verkeersgetuigen. Hiernaast streefde het onderzoek er ook naar om zowel van deze jongeren, als van de begeleiders (schoolverantwoordelijken en medewerkers van het departement Gezondheidszorg van PHLimburg) en van de verkeersgetuigen en hun buddies, te weten te komen hoe ze de presentatie (en alles wat hierbij kwam kijken) ervaren hadden, en of ze aanbevelingen hadden om het project nog te verbeteren.

Om hierover de nodige informatie te kunnen verzamelen, werd er geopteerd voor kwalitatief onderzoek. Het uitgangspunt van kwalitatief onderzoek is immers dat mensen leven in een wereld die ze op sociaal en cultureel geconstrueerde manieren ervaren, interpreteren en zelf vorm geven. Er wordt dan ook aangeraden gebruik te maken van kwalitatief onderzoek wanneer men wil exploreren welke betekeniswereld er ligt achter gedragingen, houdingen, gevoelens en ervaringen. In kwalitatief onderzoek gaat het immers om het begrijpen van gedragingen, houdingen, ideeën, gevoelens & ervaringen; om dit doel te bereiken wordt er "in de diepte" gewerkt. Door een open en flexibele benadering tracht de onderzoeker zicht en inzicht te krijgen in het perspectief van de betrokkenen: kwalitatief onderzoek laat toe dat er onvoorziene gebeurtenissen optreden, maar laat ook ruimte voor het geven van allerhande opinies betreffende het onderwerp van onderzoek (Rich & Ginsburg, 1999). Op die manier kan er achterhaald worden wat de deelnemers belangrijk vinden aangaande het onderwerp van onderzoek. Via een kwalitatieve onderzoeksaanpak hebben zij de mogelijkheid om hun ervaringen, gevoelens en dergelijke meer aangaande het onderwerp van onderzoek te uiten. Verder wordt in kwalitatief onderzoek ook expliciet rekening gehouden met de context: mensen leven immers nooit in een vacuüm. Hoe zij bepaalde dingen interpreteren, hoe zij betekenis geven aan bepaalde zaken, welke beslissingen ze nemen, ... is altijd ingebed in een bepaalde context, en deze wordt mee betrokken in kwalitatief onderzoek. Kwalitatief onderzoek werkt op die manier "van binnenuit" – het vertrekpunt zijn de deelnemers en hun opinies, gevoelens, bemerkingen en dergelijke ten aanzien van het centrale onderzoeksonderwerp (Rich & Ginsburg, 1999). Het spreekt dan ook voor zich dat kwalitatief onderzoek inductief is: in plaats van hypothesen te testen werkt deze onderzoeksaanpak hypothese - genererend.

Overige kenmerken van kwalitatief onderzoek zijn het reflexieve en cyclische karakter ervan: "reflexief" houdt in dat er wordt nagedacht over de relatie van de onderzoeker tot de onderzochte(n), en dat er aandacht wordt besteed aan de rol van de onderzoeker. Het "cyclische" duidt op het feit dat er binnen kwalitatief onderzoek heen en weer wordt gegaan tussen dataverzameling en -analyse. Door data te analyseren kan de onderzoeker immers nieuwe dingen te weten komen/inzichten verkrijgen die men in het vervolg ook zou willen toepassen in het proces van dataverzameling (bijvoorbeeld in de gesprekken die op dat moment nog moeten plaatsvinden).

2.1.1 Kwalitatieve posttesten

Omdat we via het kwalitatief onderzoek net ervaringen, ideeën, houdingen, gevoelens en dergelijke willen onderzoeken (en bijvoorbeeld niet het feitelijke gedrag van de jongeren), werd gebruik gemaakt van verbale onderzoeksmethodes. Mensen uit de verschillende doelgroepen konden ons immers het best zélf zeggen wat ze van de presentatie vonden en wat er volgens hen eventueel verbeterd kon worden om effectief jongeren te kunnen bereiken en te sensibiliseren betreffende veilig verkeer.

Om te weten te komen of het project iets teweeg gebracht had bij de verschillende doelgroepen, en indien dat het geval was, wat het dan precies teweeg gebracht had, werden er kwalitatieve posttesten opgezet bij de verschillende doelgroepen van voorliggend onderzoek. In concreto werden deze in de vorm van focusgroepen georganiseerd.

Aan de hand van focusgroepen willen we begrijpen waarom dingen zijn zoals ze zijn, en waarom ze juist zó zijn. Het gebruik van focusgroepen in onderzoek laat toe dat er interactie is tussen de betrokkenen, en stimuleert het genereren van gedachten door en tijdens het groepsproces. Op die manier worden rijke data gegenereerd die moeilijk verkregen kunnen worden vanuit individuele interviews tussen de onderzoeker en de betrokkene (Möller, 2004; Peterson-Sweeney, 2005).

Het gebruik van focusgroepen als onderzoeksmethode is relevant in studies die als doel hebben te exploreren, maar ook in studies die als doel hebben om te leren over de manier van redeneren van de geïnterviewden, hun opinies, hun begrip van dingen, ... betreffende het onderwerp van onderzoek. Op basis van de groepsdiscussie wordt gedetailleerde informatie afgeleid over het onderwerp van onderzoek (Möller, 2004). Via focusgroepen (in casu kwalitatieve posttesten) werd ernaar gestreefd om begrip en inzicht te krijgen in wat het project bij de verschillende doelgroepen teweeg had gebracht (Peterson-Sweeney, 2005).

In een focusgroep beïnvloeden de deelnemers elkaar in de gesprekken die plaatsvinden. De dynamiek van interactie speelt immers tijdens dergelijke gesprekken: mensen worden aangemoedigd hun opvattingen, gedachten en ideeën te uiten ten opzichte van de andere deelnemers en na te denken over de bijdragen van de anderen. Door deze *'sharing'* en *'comparing'* wordt er "in de diepte" gewerkt: de deelnemers gaan na waarom mensen bepaalde opvattingen, gevoelens, ... hebben betreffende het onderwerp van onderzoek.

Vanzelfsprekend is de context van elke deelnemer een belangrijk gegeven in focusgroepen: iedere mens wordt in zijn denken en doen immers beïnvloed door de "context" rondom zijn of haar persoon. In focusgroepen wordt dan ook de nodige aandacht gegeven aan deze factor. Vanuit dit gegeven kan er dan ook gesteld worden dat focusgroepen in een meer natuurlijke omgeving plaatsvinden dan individuele interviews.

In de voorbereiding van de opzet van het onderzoek werd besloten de groepen deelnemers niet te groot te maken: iedereen moest immers voldoende tijd hebben om alles over het onderwerp te zeggen wat ze daarover wilden zeggen, en dit binnen het voorziene tijdsbestek voor de gesprekken. Niet te grote groepen zijn bovendien ook aangenamer en comfortabeler voor de deelnemers.

Door in kleine groepen het onderwerp van onderzoek te bespreken, zijn onderzoekers ook in staat om zowel de cognitieve als de emotionele respons van de deelnemers te

onderzoeken (Peterson-Sweeney, 2005). Zo leek het bijvoorbeeld niet ondenkbeeldig dat er tijdens de gesprekken met de verschillende doelgroepen bepaalde emoties naar boven konden komen. In kleine groepen kan de moderator in voorkomend geval gemakkelijker aandacht geven aan de noden van de betreffende deelnemer(s) (Morgan & Scannell, 1998).

Focusgroep - gesprekken worden dus in een "open" context en volgens een flexibel stramien gevoerd. De kwalitatieve posttesten die in het kader van de evaluatie van *Verkeersgetuigen* werden georganiseerd, verliepen half - gestructureerd: de moderator beschikte over een topic list, zodat het gesprek gestuurd, maar toch voldoende open kon verlopen. Op die manier hadden zowel de moderator als de deelnemers een houvast tijdens het gesprek, maar kon het gesprek toch voldoende open verlopen.

In de praktijk werden volgende kwalitatieve posttesten georganiseerd:

- Kwalitatieve posttesten met leerlingen van enkele scholen waar de verkeersgetuigen waren langs geweest
- Kwalitatieve posttesten met de verantwoordelijken van enkele scholen waar de verkeersgetuigen waren langs geweest (directie, graadcoördinator of verantwoordelijke leerkracht)
- Kwalitatieve posttesten met de begeleiders van de verkeersgetuigen (medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg)
- Kwalitatieve posttesten met elke verkeersgetuige en zijn of haar buddy

2.2 Kwantitatief onderzoek

Segers (1999) geeft aan dat wanneer een onderzoeker geïnteresseerd is in motieven, ervaringen, opinies, normen en waarden of andere subjectieve fenomenen of in gedragingen en feitelijke gegevens die in het verleden hebben plaatsgevonden, of in gedragingen en feitelijke gegevens die om andere redenen niet te observeren zijn, de vragenlijst het aangewezen instrument is. Bevragingen zijn dan ook een veel gebruikte onderzoeksmethode in sociaal - wetenschappelijk onderzoek.

In het algemeen kan er gesteld worden dat de uitgangspunten van kwantitatief en kwalitatief onderzoek verschillen, maar het is niet zo dat het verschil tussen kwantitatief en kwalitatief onderzoek echt "gevangen" kan worden door te spreken in zwart-wit tegenstellingen (bijvoorbeeld: "grootschalig versus kleinschalig onderzoek").

Het kwantitatief onderzoek dat in het kader van dit project werd opgezet, was beperkt in omvang: het onderzoek werd uitgevoerd in slechts enkele scholen waar de verkeersgetuigen waren langs geweest. De belangrijkste doelstelling van het onderzoek was na te gaan of er bij de leerlingen "iets" van de presentatie was blijven hangen. Om hierover informatie te verzamelen, werden twee vragenlijsten ontwikkeld: een vragenlijst voor de voormeting en een vragenlijst voor de nameting.

2.2.1 Voor- en nameting

In aanvulling op de kwalitatieve posttesten met de verschillende doelgroepen werd besloten om een beperkte voor- en nameting te doen bij alle leerlingen van het betreffende jaar (waar de verkeersgetuigen zouden langskomen) van de vier scholen die bereid waren om mee te werken aan het onderzoek. In hoofdstuk 5 gaan we dieper in op de opzet van de voor- en nameting en de resultaten.

3 ONDERZOEKSAANPAK

3.1 Selectie deelnemers

3.1.1 Selectiecriteria

Enkel voor de opzet van de kwalitatieve posttesten met leerlingen dienden er deelnemers gerekruteerd te worden. Voor de posttesten met de andere doelgroepen stonden de deelnemers immers op voorhand al vast: de verantwoordelijken van de scholen, de PHL - begeleiders en de verkeersgetuigen en hun buddies waren reeds gekend. In deze paragraaf gaan we dan ook enkel dieper in op de manier waarop de selectie van de leerlingen gebeurde.

In de overeenkomst was er afgesproken dat we voor de doelgroep "leerlingen" kwalitatieve posttesten zouden organiseren in vier scholen, waarbij we in elke school gemiddeld vijf leerlingen zouden samenbrengen voor een gesprek. Uit de lijst van scholen waar de verkeersgetuigen in de loop van het schooljaar 2005-2006 zouden langsgaan (in de klassen van het 5^e, resp. 6^e middelbaar), werden dan ook vier scholen geselecteerd waar we gesprekken wilden organiseren. We kozen ervoor twee scholen te contacteren die uitsluitend ASO – onderwijs aanboden, en twee scholen die technisch en beroepsonderwijs aanboden. Na telefonisch contact met de verantwoordelijken van betreffende scholen (die ervoor gezorgd hadden dat de verkeersgetuigen in betreffende scholen zouden langskomen) bleek dat deze scholen meteen bereid waren om mee te werken aan het evaluatie – onderzoek.

Voor de samenstelling van de posttesten met de leerlingen werd besloten naar "homogene groepen" te streven: voor de samenstelling van de focusgroepen met de leerlingen werd immers besloten geen andere selectiecriteria mee te nemen dan het onderwijsaanbod van de scholen en de leeftijd van de leerlingen. Qua leeftijd zou er geen of slechts een miniem verschil zijn tussen de deelnemers aan deze focusgroepen, gezien *Verkeersgetuigen* in alle scholen slechts als project voor de leerlingen van de derde graad van het secundair onderwijs aangeboden werd. Ook Morgan & Scannell (1998) geeft aan dat het bij focusgroep - onderzoek meestal aangewezen is met homogene groepen te werken.

Er werd besloten geen aparte focusgroepen voor jongens en meisjes op te zetten, omdat op de leeftijd van de deelnemers (17 – 18 jaar) en gezien het onderwerp van onderzoek geslacht geen variabele was die jongeren zou hinderen om vrij over "*Verkeersgetuigen*" en aanverwante onderwerpen te praten. Dat er geen andere selectiecriteria dan het onderwijsaanbod van de scholen en de leeftijd van de leerlingen mee in rekening werden genomen, maakte het praktisch eenvoudiger om de focusgroepen met de leerlingen te organiseren.

Per school werd er één kwalitatieve posttest met leerlingen opgezet. De deelnemers aan betreffende focusgroepen kenden elkaar dus (in meerdere of mindere mate). Traditioneel worden focusgroepen uitgevoerd met mensen die elkaar niet kennen, en dit lijkt effectief de beste aanpak wanneer een onderwerp wordt besproken waar groepsleden aarzelend zijn om "open" over het onderwerp van onderzoek te praten met mensen die ze kennen. Wanneer het onderwerp van onderzoek echter een "neutraler" onderwerp betreft (zoals in ons onderzoek het geval was), is het meer aangewezen hierover te praten met mensen die elkaar kennen (Peterson-Sweeney, 2005).

3.1.2 Hoe werd er gerekruteerd?

Om leerlingen te vinden die aan de kwalitatieve posttest wilden meewerken, werd een verkennende vragenlijst opgesteld². De verkennende vragenlijst bevatte een aantal socio - demografische vragen, en vragen over verkeer en verkeersveilig gedrag in het algemeen. Deze korte vragenlijst werd besloten met de vraag of de leerling bereid was om mee te werken aan een groepsgesprek waarbij hij of zij samen met een onderzoeker en enkele andere leerlingen van zijn of haar school zou samen zitten om het te hebben over verkeer en hun ideeën hieromtrent. Er werd besloten geen rechtstreekse vragen te stellen over "Verkeersgetuigen", omdat de aandacht van de jongeren anders al op het onderwerp van onderzoek gevestigd was, en dit zou achteraf eventueel voor vertekening kunnen zorgen. De verkennende vragenlijst fungeerde tevens als "voormeting". Eveneens in het kader van de evaluatie van het project werd er immers een beperkte voor- en nameting georganiseerd bij de leerlingen van de betreffende jaren van de scholen die zich bereid verklaard hadden om mee te werken aan het evaluatie - onderzoek. In hoofdstuk 5 wordt hier dieper op ingegaan.

Gelijktijdig met het opstellen van de vragenlijst werd er contact opgenomen met de scholen die zich bereid verklaard hadden om mee te werken aan het onderzoek. De nodige praktische afspraken werden gemaakt (zo dienden we bijvoorbeeld het aantal leerlingen van het 5^e, resp. 6^e middelbaar van de scholen te kennen om de juiste aantallen verkennende vragenlijsten te kunnen verspreiden).

Een tweetal weken vóór het langskomen van de verkeersgetuigen werden de verkennende vragenlijsten bezorgd aan de verantwoordelijken van de scholen, die zich bereid verklaard hadden mee te werken aan het onderzoek. Bij het opstellen van de vragenlijst werd er speciaal op gelet deze kort te houden, zodat de leerlingen deze konden invullen voorafgaand of bij het begin van een lesuur, zonder (al te veel) lestijd verloren te laten gaan. De bedoeling was om de vragenlijst één week vóór het langskomen van de verkeersgetuigen in te laten vullen door alle, op dat moment aanwezige, leerlingen van het 5^e, respectievelijk 6^e middelbaar van betreffende scholen. In drie scholen gebeurde dit effectief op deze manier. In één school werden de vragenlijsten meer dan één week voor het langskomen van de verkeersgetuigen ingevuld, aangezien in deze school op het "gewenste invulmoment" examens georganiseerd werden en dit niet de meest geschikte periode was om de leerlingen te vragen de vragenlijsten in te vullen.

In de vier scholen werden in totaal 587 verkennende vragenlijstjes verspreid. Hiervan bleken 553 vragenlijsten ingevuld (= 94,2%).

Bij het ophalen van de vragenlijsten in de verschillende scholen bleek dat er over het algemeen weinig jongeren bereid waren om mee te werken aan het groepsgesprek. Dit probleem stelde zich vooral in de scholen die enkel ASO - onderwijs aanboden: in beide scholen waren er 2 à 3 leerlingen die wilden meewerken, terwijl dit aantal in de scholen die technisch en/of beroepsopleiding aanboden, tussen de 7 en 10 varieerde.

Om in de ASO - scholen een groepsgesprek met voldoende leerlingen te kunnen organiseren, werd daarom besloten contact op te nemen met de verantwoordelijke persoon die ervoor gezorgd had dat de verkeersgetuigen in betreffende school zouden langskomen. Er werd afgesproken dat deze persoon de leerlingen, die aangegeven hadden dat ze wilden meewerken, zou aanspreken, en hen zou vragen enkele mede - leerlingen mee naar het gesprek te brengen. Voor de scholen die technisch en/ of

² Deze vragenlijst kan teruggevonden worden in bijlage 1.

beroepsonderwijs aanboden, stelde dit probleem zich niet. De geïnteresseerde leerlingen werden dan ook gecontacteerd met de vraag of zij zich op de voorgestelde dag tijdens de middagpauze wilden vrijhouden, zodat wij konden langskomen om het evaluatie-gesprek met hen uit te voeren.

Zoals reeds vermeld, werd er per focusgroep gestreefd naar ongeveer 5 deelnemers. In de praktijk waren er in twee scholen meer, en in twee scholen minder dan 5 deelnemers.

3.1.3 Waar en wanneer werd er gerekruteerd?

De verkennende vragenlijsten werden één week voor het plaatsvinden van de presentaties van de verkeersgetuigen ingevuld door de leerlingen van het betreffende jaar van de geselecteerde scholen.

Leerlingen die aangegeven hadden dat ze wilden meewerken aan het gesprek (en daarom hun contactgegevens bij betreffende vraag op de verkennende vragenlijst genoteerd hadden), werden een tweetal weken na het plaatsvinden van de presentatie gecontacteerd met de vraag of ze nog steeds wilden meewerken aan het evaluatie - onderzoek.

De kwalitatieve posttesten met de leerlingen werden telkens ongeveer één maand na het plaatsvinden van de presentaties van de verkeersgetuigen ingepland. Op die manier kregen de leerlingen de tijd om alle informatie die ze tijdens de presentatie gekregen hadden, en de gevoelens en emoties die dit mogelijkwijze bij hen naar boven had gebracht, te verwerken en te laten bezinken vooraleer het aan bod kwam in het evaluatie-gesprek.

Zoals reeds eerder vermeld, stonden de deelnemers voor de posttesten met de andere doelgroepen al op voorhand vast: de verantwoordelijken van de scholen, de PHL-begeleiders en de verkeersgetuigen en hun buddies waren immers gekend. Om ons ervan te verzekeren dat al deze mensen ook wensten mee te werken aan het evaluatie - onderzoek, werden zij telefonisch of per e-mail gecontacteerd. Iedereen werd geïnformeerd over de bedoeling en thematiek van het onderzoek en over de manier waarop we het gesprek wilden aanpakken.

Al deze mensen waren meteen bereid om mee te werken aan het onderzoek. De nodige praktische afspraken voor het uitvoeren van betreffende kwalitatieve posttesten werden dan ook gemaakt.

3.2 Verloop van het onderzoek

3.2.1 Volgorde van de posttesten

De evaluatiegesprekken vonden plaats in deze volgorde:

1. Kwalitatieve posttesten met de leerlingen

Deze posttesten vonden plaats met leerlingen van het 5^e, resp. 6^e jaar van volgende scholen:

- Vrij Technisch Instituut, Hasselt
- Onze-Lieve-Vrouwehumaniora, Tongeren
- Instituut Heilig Graf, Bilzen
- Provinciale Handelsschool, Hasselt

Vier weken nadat de presentatie gegeven was, vonden deze gesprekken plaats.

2. Kwalitatieve posttest met verantwoordelijken van de geselecteerde scholen

Ook de verantwoordelijke leerkracht / directie van de scholen waarvan telkens enkele leerlingen meewerkten aan de evaluatie-gesprekken werden samengebracht voor één focusgroep. Door hen samen te brengen konden zij ervaringen uitwisselen, en werd de groepsdynamiek gestimuleerd.

Dit gesprek vond plaats ná de gesprekken met de leerlingen.

3. Kwalitatieve posttest met de PHL – begeleiders

De medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg, die de verkeersgetuigen en hun buddies begeleid en opgeleid hadden, werden samengebracht voor één focusgroep.

Dit gesprek vond plaats na de gesprekken met de leerlingen en schoolverantwoordelijken.

4. Kwalitatieve posttest met elke verkeersgetuige en zijn / haar buddy

Voor de evaluatie van het project bij de verkeersgetuigen en hun buddies werd voor mini-focusgroepen geopteerd. Wanneer er onderzoek gedaan wordt met een "speciaal publiek", waarbij de onderzoeker ernaar streeft diepgaande inzichten te bekomen van de respondenten uit dit speciale publiek, is het volgens Krueger (1994) namelijk aangewezen met "minigroepen" respondenten te werken. Door dergelijke onderzoeksopzet werd het mogelijk meer te weten te komen over de ervaringen van beiden met het project, en kon er nagegaan worden of ze tevreden waren over deelname aan "verkeersgetuigen". Door te werken met "minigroepen" kon elke verkeersgetuige (en

zijn of haar buddy) ruim aan bod komen – door deel uit te maken van een kleine groep hebben de deelnemers immers meer kans om hun zegje te doen. Voor de deelnemers is het over het algemeen ook aangenamer om deel uit te maken van een kleinere groep (Morgan & Scannell, 1998). Bovendien is het verhaal van elke verkeersgetuige ook uniek, en hebben ze allen vanuit hun specifieke situatie andere ervaringen, behoeftes,

Verder wilden we in deze gesprekken met de verkeersgetuigen ook dieper kunnen ingaan op de 'Quality of Life' van betreffende verkeersgetuige: hoe is het gesteld met hun lichamelijk functioneren? Sociaal functioneren? Hun psychische gezondheid? Sociale steun? En dergelijke meer.

Het leek ons aangewezen dit niet "in een grotere groep" te onderzoeken, maar in een mini-focusgroep van elke verkeersgetuige en zijn of haar buddy. Net omdat de buddy de verkeersgetuige meestal (heel) goed kent, kunnen zij informatie bij elkaar in herinnering brengen, dialogen versterken, enzovoort.

De evaluatiegesprekken met de verkeersgetuigen waren de laatste gesprekken die gedaan werden. Door deze doelgroep als laatste in te plannen voor het voeren van de gesprekken hadden ook zij de tijd om hun ervaringen betreffende het project te laten bezinken. Bovendien waren wij op die manier in staat om hen na afloop van het evaluatiegesprek wat feedback te geven over de bevindingen van bijvoorbeeld de leerlingen (want daar waren de verkeersgetuigen vanzelfsprekend erg in geïnteresseerd).

3.2.2 Verloop van de gesprekken

Om de gesprekken in goede banen te leiden, werd gewerkt met semi-gestructureerde vragenlijsten. Deze bevatten een overzicht van de belangrijkste thema's die tijdens de verschillende gesprekken met de verschillende doelgroepen aan bod moesten komen, met telkens een opsomming van een aantal vragen die we in de diverse groepen wilden bespreken. Deze topic lists kunnen in bijlage 2 teruggevonden worden.

Tijdens de gesprekken waren een moderator en een observator aanwezig. De taak van de moderator was om de centrale gespreksthema's aan te brengen, de deelnemers aan te moedigen tot spreken, het gesprek te structureren en de discussie te vergemakkelijken (als dat nodig bleek). De observator noteerde belangrijke opmerkingen en was verantwoordelijk voor het correct registreren van het gesprek (Peterson-Sweeney, 2005).

Bij de start van elke kwalitatieve posttest werd benadrukt dat we geïnteresseerd waren in de opvattingen en ideeën van de deelnemers betreffende "*Verkeersgetuigen*", dat we wilden te weten komen wat ze van het project vonden, of er dingen waren die volgens hen beter konden, op welke manier dat dan zou kunnen, enzovoort. Tijdens het gesprek werd erop gelet dat iedereen aan het woord kwam. Het gesprek werd besloten met het geven van een samenvatting. Op die manier werd bij de deelnemers bevestiging gezocht voor de informatie die ze tijdens het gesprek kenbaar hadden gemaakt (Morgan & Scannell, 1998; Peterson-Sweeney, 2005).

Voor de gesprekken met de leerlingen werd erover gewaakt dat het gesprek niet te lang zou duren, aangezien we met de school en met de leerlingen afgesproken hadden dat deze gesprekken in het tijdsbestek van de middagpauze op de betreffende school zouden

plaatsvinden. Over het algemeen duurden de evaluatie-gesprekken met de leerlingen dan ook ongeveer een halfuur. Na vier kwalitatieve posttesten met leerlingen werd het theoretisch saturatiepunt bereikt: de leerlingen van de verschillende scholen bleken tot ongeveer dezelfde bevindingen te komen, dus was het niet opportuun nog meer posttesten met leerlingen uit te voeren. Dit stemde overeen met wat er contractueel afgesproken was.

Het evaluatiegesprek met de verantwoordelijken van de geselecteerde deelnemende scholen duurde ook ongeveer een halfuur, en het gesprek met de PHL – begeleiders 45 minuten. Voor de gesprekken met de verkeersgetuigen en hun buddies werd afgesproken dat deze onbeperkt in tijd waren. Het gehele gesprek mocht echter ook niet te lang worden, aangezien het voor sommige verkeersgetuigen dan te vermoeiend zou worden. Over het algemeen namen de evaluatie-gesprekken met de vier verkeersgetuigen (tezamen met hun buddy) telkens tussen een half uur en een uur in beslag.

Elk gesprek werd opgenomen met een digitale recorder. Bij de start van het gesprek werd uitgelegd dat alles opgenomen zou worden, en dat deze opname na afloop enkel door de onderzoekers beluisterd zou worden met als doel een letterlijke transcriptie van het gesprek te kunnen maken. Een letterlijke transcriptie maakte het ons mogelijk de analyse van de gesprekken erg systematisch en grondig uit te voeren (Krueger, 1998).

Elke deelnemer van de verschillende doelgroepen die in dit evaluatie – onderzoek werd betrokken, ontving een incentive om hem of haar te bedanken voor deelname aan het onderzoek (filmticket, fles wijn of doos pralines).

3.2.3 Beschrijving van de setting

Voor elke kwalitatieve posttest met de verschillende doelgroepen werd er gezocht naar een gepaste locatie en tijdstip om de focusgroepen te laten plaatsvinden. De locatie moest comfortabel zijn, zonder afleidingen, niet-bedreigend, en groot genoeg om iedereen zo te kunnen plaatsen zodat ze allen oogcontact met de andere(n) konden houden. Vanzelfsprekend werd er voor de verschillende doelgroepen naar een tijdstip voor de gesprekken gezocht dat voor de betreffende deelnemers paste (Peterson-Sweeney, 2005).

De gesprekken met de leerlingen werden bijgevolg georganiseerd tijdens een middagpauze, in een lokaal in de respectievelijke scholen die meewerkten aan het onderzoek. Het gesprek met de schoolverantwoordelijken werd op een namiddag ingepland. De betreffende schoolverantwoordelijken kwamen hiervoor samen in een lokaal van het "Vrij Technisch Instituut" te Hasselt. Ook met de medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg werd een moment afgesproken dat hen allen paste. Voor het gesprek werd afgesproken in een lokaal van het departement Gezondheidszorg te Hasselt. De gesprekken met de verkeersgetuigen (en hun buddies) tenslotte werden telkens georganiseerd op een plaats en tijdstip die het beste paste voor betreffende verkeersgetuige en zijn of haar buddy. Twee keer was dat bij de verkeersgetuige thuis; de gesprekken met de twee andere verkeersgetuigen vonden plaats in het dagcentrum waar de betreffende verkeersgetuige op dat moment verbleef.

4 BESPREKING RESULTATEN KWALITATIEVE POSTTESTEN

In dit hoofdstuk wordt eerst de opzet van de analyse van de kwalitatieve data besproken. Vervolgens wordt in paragraaf 4.2 een globaal beeld geschetst van de reacties van de verschillende groepen deelnemers die aan dit onderzoek meegewerkt hebben. Tenslotte wordt er in paragraaf 4.3 per doelgroep, per centraal thema dat in de gesprekken aan bod kwam, dieper ingegaan op de gegeven antwoorden.

4.1 Opzet van de analyse

Na afloop van de gesprekken volgde de transcriptie: alle opgenomen gesprekken werden letterlijk uitgetikt. Door alle gesprekken letterlijk uit te tikken kregen we een "volledig beeld" van elke focusgroep die had plaatsgevonden. Ook Krueger (1998) geeft aan dat deze werkwijze de meest grondige aanpak is voor de analyse van focusgroepen. Alle uitgetikte teksten werden vervolgens (aan de hand van de opnames) nauwgezet gecontroleerd en indien nodig, gecorrigeerd en aangevuld door de onderzoeker.

Na afloop van elk gesprek had de moderator ook elke keer zo snel mogelijk een korte samenvatting van de gegeven antwoorden gemaakt. Deze notities bleken zinvol bij de analyse, aangezien we op deze manier snel een overzicht kregen van de antwoorden van de verschillende doelgroepen.

Om vervolgens zicht te krijgen op de grote hoeveelheid informatie die de transcriptie had opgeleverd, werd deze geordend volgens de voor de betreffende doelgroep centrale gespreksthema's, en werd ernaar gestreefd stukjes tekst met elkaar in verband te kunnen brengen. Een kwalitatieve analyse probeert immers greep te krijgen op de grote hoeveelheid veelsoortige gegevens door ze op diverse betekenisvolle manieren te ordenen en stukjes tekst met elkaar in verband te brengen. In deze fase van het onderzoek kwam het reflexieve en cyclische karakter van kwalitatief onderzoek duidelijk naar boven: kwalitatief onderzoek test immers geen vooraf gestelde hypotheses maar vordert inductief, door voortdurend heen en weer te gaan tussen dataverzameling en -analyse. Het hanteren van een open en flexibele blik is hierbij erg belangrijk.

4.2 Globaal overzicht van de reacties

4.2.1 De leerlingen

Ongeveer alle leerlingen die deelgenomen hebben aan de kwalitatieve posttesten, hadden respect voor het feit dat de verkeersgetuigen hun verhaal durven komen vertellen voor een klas, en zij hadden ook heel wat respect voor de wijze waarop deze mensen hun leven verder zetten na hun ongeval.

De leerlingen vonden het boeiend en aangrijpend. Ook het feit dat de presentatie meestal in combinatie met film, foto's, muziek, ... gebeurde, sprak hen aan.

Zij gaven tijdens het gesprek aan dat "*Verkeersgetuigen*" blijft hangen tot enkele dagen na de presentatie. Elementen van de presentatie blijken bij hen terug in herinnering te komen als ze iets meemaken betreffende "gevaren van het verkeer" of wanneer ze hierover horen spreken door mensen in hun omgeving. De presentatie beïnvloedt de meeste leerlingen die aan de gesprekken deelnamen niet in de beslissingen die zij dagdagelijks in het verkeer nemen.

De interpersoonlijke benadering van communicatie, zoals die nu gebeurt, is volgens de jongeren de beste manier om hun leeftijdsgroep aan te spreken over verkeer en verkeers(on)veiligheid.

4.2.2 De leerkrachten / directie van de scholen

Deze doelgroep was heel tevreden over het project. "Verkeersgetuigen" vult een nood in om aan de eindtermen te voldoen, dus in die zin vonden zij het zeer positief dat het project er is. De verantwoordelijke leerkrachten / directie van de scholen die aan de kwalitatieve posttest deelnamen wilden het project volgend schooljaar zeker opnieuw laten doorgaan in hun school.

4.2.3 De PHL – begeleiders

De medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg waren heel tevreden over het project. Ze hebben er wel meer tijd in gestoken dan oorspronkelijk voorzien was – en dit was misschien een element om bij eventuele uitbreiding van het project rekening mee te houden. Zij zouden er zeker mee willen doorgaan volgend jaar, en vinden het ook een goed idee om het project uit te breiden naar andere provincies. Ze benadrukken echter dat – volgens hen - de begeleiding van de verkeersgetuigen ook daar best door mensen met hun profiel gebeurt, namelijk:

- mensen die de verkeersgetuigen heel praktisch het nodige kunnen bijbrengen over het geven van een presentatie voor jongeren: hoe pak je dat aan? Welke elementen kan je best benadrukken? ...
- maar ook mensen die tegelijkertijd aandacht hebben voor het aspect "hulpverlening". Tijdens de opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen werd hen immers duidelijk dat de verkeersgetuigen terug met het ongeval en alles wat daarmee te maken heeft, geconfronteerd worden. Tijdens de opleiding en begeleiding kwamen er met andere woorden terug elementen naar boven waarvan zowel de verkeersgetuige als de buddy dachten dat ze al verwerkt waren – en hier moet de begeleider op het gepaste moment op de juiste manier op kunnen inspelen ten aanzien van de verkeersgetuige en / of de buddy.

4.2.4 De verkeersgetuigen en hun buddies

Deelname aan het project betekende voor alle verkeersgetuigen een zinvolle invulling van hun tijd. Zij voel(d)en zich hier nuttig mee. Alle deelnemers waren ook tevreden over de begeleiding. Met andere woorden: de reacties waren bij iedereen positief, zij willen allen volgend jaar zeker terug meewerken.

4.3 Resultaten kwalitatieve posttesten: de leerlingen

4.3.1 Ervaring van de presentatie

De leerlingen wisten op voorhand niet wat ze van "Verkeersgetuigen" moesten verwachten, de school had hen hierover vooraf niet in detail geïnformeerd.

De jongeren die in de kwalitatieve posttesten aan het woord kwamen, vonden de presentaties van de verkeersgetuigen heel goed, boeiend en aangrijpend. Ze gaven ook aan dat ze de opbouw van de presentaties goed vonden, zeker omdat er ook gebruik gemaakt werd van bijvoorbeeld muziek, foto's of een filmpje. De getuigenissen spraken hen aan, en ze hadden veel respect dat de verkeersgetuigen dit konden (en durfden) doen. Een meisje verwoordde het als volgt: *"nu zie je de mensen, het is niet zoals in een film waarbij je ziet wat er gebeurt maar het toch niet beseft. Nu zie je die mensen zitten, en zie en hoor je wat er eigenlijk gebeurd is. Dat is heel wat anders"*. Een ander meisje raadde aan dat de leerlingen de verhalen van meerdere getuigen zouden kunnen volgen omdat dat volgens haar *"(nog) meer effect zou hebben"*. In een school kwamen de leerlingen die aan de posttest deelnamen tot de aanbeveling om *"in verschillende klassen meer mensen tegelijkertijd een soort geïntegreerd verhaal te laten vertellen over wat ze meegemaakt hebben"*. Op die manier zouden zij verhalen van verschillende mensen horen, zodat de kans groter was dat zij zich met een van deze mensen zouden kunnen identificeren.

4.3.2 Eigen gedrag in het verkeer

De jongeren die deelnamen aan de kwalitatieve posttesten gaven aan dat ze zich vooral als fietser niet altijd veilig voelen in het verkeer, vooral als het druk is. Als ze te voet onderweg zijn, voelen ze zich veiliger dan met de fiets. Een jongen verwoordde het als volgt: *"er wordt wel veel reclame gemaakt over de zwakke weggebruiker en zo. Maar de autobestuurders geven daar toch nog altijd te weinig aandacht aan"*. In de auto voelen de meeste deelnemers zich wel veilig, ze voelen zich dan beter beschermd.

Op de vraag of ze zich zelf "veilig" in het verkeer gedragen, blijkt dat ze daar meestal wel de bedoeling voor hebben, maar dat dat in de praktijk niet altijd lukt. Blijkbaar stelt dat probleem zich ook vaak 's nachts: *"ik denk dat ik 's nachts veel onveiliger ben"*. Een andere leerling: *"Waar ik woon is er een kruispunt en daar staan rode lichten en zo, maar 's nachts is er bijna geen auto. Als ik dan met de fiets ben, dan rijd ik altijd gewoon rechtdoor, ook als het rood licht is. Als er toch geen auto komt! Ik ga niet stoppen en wachten tot het licht op groen springt!"*. Heel wat jongeren gaven tijdens het gesprek trouwens aan dat ze toch door het rode licht gaan (te voet, met de fiets, met de brommer) als er geen verkeer in de buurt is.

Jongeren die intussen hun rijbewijs behaald hebben, of met een rij-opleiding bezig zijn, zijn volgens hun eigen zeggen voorzichtiger als ze met de auto onderweg zijn: *"nu met de auto, tot nu toe hou ik me wel aan de regels, maar vroeger met de brommer, dat was toch erger, toen reed ik met een opgefokte brommer rond. Een brommer mag normaal gezien maar 45 km/u, maar de auto's die kijken dan niet naar u. Dus fokten wij onze brommer op, onder andere om het verkeer mee te volgen, tussen de auto's door"*. Een andere deelnemer: *"in de auto hou ik wel altijd rekening met de fietsers. Dat heeft papa mij goed aangeleerd. Ik let wel op als ik een straat indraai, dan kijk ik heel goed of er een fietser of voetganger af komt. Daar let ik heel goed op, omdat ik weet dat ik mezelf onveilig voel als ik daar langs de baan wandel of fiets"*.

De deelnemers gaven ook aan dat er altijd wel jongeren zullen zijn die zich onveiliger gedragen als er anderen bij zijn (bijvoorbeeld vrienden), maar ze gaven ook aan dat het van jezelf afhangt of je verantwoordelijk bent of niet. Iedereen moet zijn eigen keuzes maken, vinden ze, en bepalen of iets een "risico" is of niet.

4.3.3 Geleerd uit de presentatie?

De meeste jongeren gaven aan dat het verhaal van de verkeersgetuigen hen geraakt heeft op het moment zelf, dat het enkele dagen blijft hangen, en dat het "terug naar boven komt" als ze iets meemaken betreffende gevaren in het verkeer: *"Als je zag wat die mens heeft meegemaakt en wat die nu nog doorgaat, dat is niks dat je zomaar vergeet"*. Een andere reactie: *"We hebben er na de presentatie ook heel veel over gepraat onder elkaar, maar dat was vooral die week zelf"*. Toch geven ze ook aan dat het hen niet erg heeft beïnvloed in de beslissingen die zij in het verkeer nemen: *"het verhaal raakt u wel op dat moment, maar achteraf ben je dat toch voor een deel vergeten. Als je daar constant bij moet nadenken, dan heb je geen leven meer"*. Of nog: *"ik denk dat je er pas aan terugdenkt moest je zo bijna een ongeval hebben, dan pakt u dat terug even en daarna doe je terug uw normale gang. Er zijn ook elke dag verkeersongevallen hé, als je dat altijd in uw achterhoofd moet houden kan je niet de baan op gaan, je kan overal wel iets aan de hand hebben."*

Enkele leerlingen gaven aan dat dergelijke presentatie meer invloed zou kunnen hebben als je zelf al met een auto rijdt.

Eén leerling gaf expliciet aan dat zij wel beïnvloed was door de presentatie, en dat zij sindsdien altijd haar gordel aan deed: *"ik ga eraan blijven denken. Die Carolina, die was ook echt 17 jaar toen ze het ongeval kreeg. En dan die foto's van daarvoor, je zag zo dat het mensen van onze leeftijd waren. En dan die klasfoto. Dat had onze klasfoto kunnen zijn! En ik dacht: "zie dat iemand van ons over een paar jaar zo'n ongeluk heeft"... dat vind ik het felle daaraan. Sinds de presentatie doe ik nu altijd mijn gordel aan"*.

De leerlingen zijn het eens over de bedoeling van de presentatie: volgens verschillende deelnemers heeft de school hen via de presentatie bewust willen maken voor de gevaren van het verkeer. Via de presentatie heeft de school hen er op willen wijzen *"dat ze moeten opletten om geen slachtoffer te worden, en ook om zelf geen slachtoffers te maken"*. Terwijl ze anders denken dat dat redelijk ver van uw bed af is, worden ze er nu door de presentatie mee geconfronteerd, en dat vonden ze zinvol. Enkele reacties: *"de school heeft willen bereiken dat we er verder over zouden nadenken"*, *"de school heeft de jongeren willen laten inzien dat ze voorzichtig moeten zijn"*, *"dat je moet opletten in het verkeer, dat er altijd iets kan gebeuren"*.

De leerlingen waren het erover eens dat dergelijke presentatie zinvol is. Enkele reacties om dit te staven: *"het is zinvol, het heeft de mensen echt gepakt. Dat zag je, dat zag je aan iedereen. Je ziet zo van, kijk wat er kan gebeuren"*, *"nu werd je er echt op geduid"*, *"nu had je zicht op haar leven daarvoor, en dan gebeurt dat en dat heeft veel meer invloed op u omdat je ook weet hoe haar leven vooraf was"*.

De jongeren, die deelnamen aan de gesprekken, vonden de persoonlijke benadering, zoals die via de presentatie gebeurt, één van de beste manieren om jongeren aan te spreken en/ of gevoeliger te maken over verkeer en verkeers(on)veiligheid: *"ik vind nog altijd het beste wat hier op school is geweest, gewoon 'live'. Ik denk dat dat het beste is"*, *"Ik denk dat het nog altijd het beste is als een persoon echt komt praten"*. Een jongen raadde het volgende aan: *"ik denk dat zo'n presentatie van Verkeersgetuigen zou kunnen helpen om jongeren bewuster te maken van de gevaren van het verkeer, maar dan als ze hun rijbewijs moeten halen"*.

Deze manier van aanpak, waarbij verkeersslachtoffers hun verhaal komen vertellen, vinden zij dus de beste manier om jongeren over verkeer en de potentiële gevaren daarvan, te informeren. Ouders worden geassocieerd met regeltjes die opgevolgd moeten worden, en *"regels zijn er om te overtreden, daar ga je dan niet naar luisteren. Ik denk dan ook dat als je van mensen hoort die dat al hebben meegemaakt, dat je daar het meeste aan hebt. Zoals het nu is geweest, dat vind ik beter dan bijvoorbeeld een reclamespot op TV"*. Enkele andere reacties: *"ik denk niet dat ouders of leerkrachten daar een goede rol in kunnen spelen, om u daarover te vertellen"*, *"dit is ook beter dan die keer dat een politie-agent hier wat komt uitleggen, want die doen dat heel saai. Tegen bij deze presentatie, hier leer je hoe het echt zit en wat de gevaren en gevolgen kunnen zijn"*.

4.3.4 Aanbevelingen?

- De jongeren gaven duidelijk aan dat ze de (inter)persoonlijke benadering, zoals die nu gebeurt, de beste manier vinden om jongeren aan te spreken over verkeer en verkeers(on)veiligheid. De aanbeveling is met andere woorden om deze aanpak te continueren.
- Indien mogelijk, bevelen de jongeren aan om te werken met verkeersgetuigen van hun leeftijdsgroep: dat zou volgens hen nóg beter aanspreken. Met jongere mensen zouden ze zich nog beter in het verhaal kunnen inleven, zich er in kunnen "verplaatsen". Sommige leerlingen gaven hierbij nog aan dat ze het verhaal en de boodschap an sich "even erg vinden voor de verkeersgetuige", of het nu het verhaal is van iemand van 40 die 20 jaar geleden een dergelijk ongeval meemaakte of niet, maar met een jonger iemand zouden zij zich beter kunnen inleven.
- De jongeren vonden het ook goed dat het verhaal van de verkeersgetuigen ondersteund werd door muziek, foto's, Bij continuering van het project lijkt het dan ook opportuun "toekomstige presentaties" op deze manier uit te werken.
- Enkele jongeren raadden aan dat het voor hen interessant en leerrijk zou zijn als het mogelijk zou zijn het verhaal van meerdere verkeersgetuigen te kunnen horen (al dan niet geïntegreerd in één verhaal).
- Voor de jongeren die aan de evaluatiegesprekken meewerkten, maakte het niet zoveel uit of de verkeersgetuige die zijn verhaal kwam vertellen, dader of slachtoffer van een ongeval was. Enkele leerlingen gaven aan dat het *"een heel andere situatie is om over te vertellen"*.
- De meeste leerlingen, zeker diegene die onderwijs in ASO – scholen volgen, hebben nog geen rijbewijs en / of zijn hier nog (helemaal) niet mee bezig op het 6^e middelbaar. Jongeren van een dergelijke school raadden in een gesprek aan dat het volgens hen interessant zou zijn om de presentaties van verkeersgetuigen bijvoorbeeld verplicht te laten volgen door mensen die net hun rijbewijs behaald hebben. En dat het voor jongeren van hun leeftijd interessant is om bijvoorbeeld mensen die een fietsongeval gehad hebben, in te schakelen als verkeersgetuige.

4.4 Resultaten kwalitatieve posttesten: de leerkrachten / directie van de scholen

4.4.1 Ervaring van de presentatie

De scholen werden door de provincie aangeschreven met de vraag om deel te nemen aan het project. Het behalen van de vakoverschrijdende eindtermen is een belangrijke reden waarom de scholen hebben ingetekend op dit project. In één school paste dit project in een projectweek met als thema "rijden onder invloed". Aan de hand van een beschrijving van de verkeersgetuigen, die bij de brief van de provincie gevoegd was, wisten de scholen wat de bedoeling van het project was, wat de getuigen nodig hadden, enzovoort.

De presentaties voldeden aan de verwachtingen van de scholen. Soms was er ook een duidelijke link tussen de getuige en de school. Eén van de verkeersgetuigen en één van de buddies waren ex-leerlingen van een school. Dit sprak de jongeren van deze school uiteraard aan.

Het feit dat de handicap van de getuigen duidelijk zichtbaar was, en het contrast tussen hun leven voor en na het ongeval, heeft een grote indruk nagelaten bij de jongeren. Dit was heel confronterend voor de leerlingen: *"Sabine had jeugd- en gehandicaptenzorg gedaan. Later werd ze zelf slachtoffer. Ze was model en had op de catwalk gestaan. En nu zag ze er fysiek niet meer aantrekkelijk uit na het ongeval. Dat werd duidelijk in de voorstelling gebracht, van "zo kan je leven veranderen"*.

Inhoudelijk zou de presentatie meer aandacht kunnen geven aan onderwerpen zoals intimiteit, seksualiteit, Dat zijn interessante thema's voor de leerlingen, maar de schoolverantwoordelijken begrijpen uiteraard ook dat niet alle verkeersgetuigen hiermee te koop lopen. Een schoolverantwoordelijke suggereert dan ook *"dat er nagegaan zou kunnen worden in hoeverre zij open staan voor dat soort vragen"*. In sommige scholen kwamen deze thema's aan bod tijdens de vraagstelling door de leerlingen. Er was wel een duidelijk verschil tussen leerlingen uit het ASO, BSO of TSO. De leerlingen uit de meer technische richtingen voelden zich minder gegeneerd om intieme vragen te stellen. De leerlingen uit het ASO waren meer terughoudend. Elke verkeersgetuige gaat hier op een andere manier mee om. Met andere woorden: dit lijkt ons een aandachtspunt voor de toekomst.

4.4.2 Presentatie en reacties van de leerlingen

Aan de hand van de reacties van de leerlingen kunnen de vertegenwoordigers van de scholen afleiden dat de presentaties heel confronterend waren: *"het maakte wel degelijk indruk op de leerlingen, zeker op die leerlingen die al met hun rijbewijs bezig zijn"*. De presentatie blijft wel wat nazinderen, maar niet te lang. Men denkt dat het nog beter zou zijn als de verkeersgetuigen jonger zouden geweest zijn. Er werd ook de opmerking gemaakt dat de leerlingen niet altijd gemakkelijk de link naar hun eigen leven kunnen leggen: *"leerlingen die bijvoorbeeld nog niet met hun autorijbewijs bezig zijn, die hebben zoiets van, "ja oké, dit is voor mensen die met de auto rijden, ons kan dat niet overkomen"*.

De schoolverantwoordelijken gaven aan dat leerlingen praktische tips hadden in verband met het verloop van de presentatie. Bij Sabine ging het bijvoorbeeld over de volgorde van de uitleg en het bekijken van videobeelden. Ook betreffende de overgang van de presentatie naar het vragenuurtje gaven de leerlingen de tip om tussen de uiteenzetting

en het vragenuurtje een pauze van 10 minuten in te lassen. Hierdoor verliep de vraagstelling gemakkelijker, *“en konden leerlingen alles even laten bezinken”*.

De verkeersgetuigen maakten volgens de schoolverantwoordelijken voldoende gebruik van hulpmiddelen zoals overheadprojector, Powerpoint - presentatie, videobeelden, ...

4.4.3 Presentatie verkeersgetuige als communicatiemiddel voor jongeren

De schoolverantwoordelijken waren het erover eens dat de presentatie van de verkeersgetuigen blijft hangen. Ze gaven aan dat het belangrijk is om een link te vinden naar de leefwereld van de jongeren en de boodschap regelmatig te herhalen. Hierbij moet er op gelet worden dat er voldoende variatie is in de manier waarop een bepaald thema aangebracht wordt: *“de boodschap moet herhaaldelijk, maar via een andere invalshoek, herhaald worden”*. Het project *“Verkeersgetuigen”* is volgens hen een goede manier om het thema verkeersveiligheid bij jongeren aan te brengen.

Om de vakoverschrijdende eindtermen te behalen, streven scholen ernaar voor de verschillende graden een programma rond verkeer aan te bieden. Men tracht afwisseling te brengen. Zo wordt de politie in de school uitgenodigd, gaat men met leerlingen naar de verkeersbeurs in Genk, enzovoort. Het project *“Verkeersgetuigen”* is voor de scholen dan ook een goed initiatief waarop zij kunnen ingaan.

In één school (waarvan de verantwoordelijke voor de organisatie van *“Verkeersgetuigen”* in betreffende school aan het gesprek deelnam) maakte het project deel uit van een projectweek met als thema *“rijden onder invloed”*. Tijdens de verschillende vakken werd rond dit thema gewerkt: tijdens het vak Nederlands werd er bijvoorbeeld een debat gehouden over *“rijden onder invloed”*. De leerlingen van de afdeling Kunst maakten flyers en affiches, leerlingen van de afdeling Huishoudkunde hebben op het einde van de projectweek een alcoholvrije cocktail gemaakt, Het project kreeg veel goede reacties en zal verder uitgebouwd worden. De getuigenis van het verkeersslachtoffer was het hoogtepunt van deze projectweek, en werd goed onthaald door het merendeel van de leerlingen.

Indien het project volgend jaar wordt gecontinueerd, zouden de schoolverantwoordelijken opnieuw inschrijven. Zij steunen de idee dat het project leerlingen uit alle richtingen aanspreekt, en als het opnieuw georganiseerd wordt zouden zij het ook uitbreiden naar leerlingen uit andere richtingen.

4.4.4 Aanbevelingen?

- Inhoudelijk vindt men dit een heel goed project. Het kan voor de leerlingen misschien nog interessanter zijn indien intieme aangelegenheden ook aan bod komen tijdens de presentatie van de verkeersgetuigen (of tijdens de vraagstelling).
- Het zou volgens deze doelgroep nog beter zijn als de verkeersgetuigen jonger zouden zijn.
- Het is belangrijk dat er in de presentatie een link gevonden kan worden naar de leefwereld van de jongeren. De leerlingen kunnen volgens de schoolverantwoordelijken niet altijd gemakkelijk de link naar hun eigen leven leggen – en dat lijkt ons toch wel belangrijk (er zijn bijvoorbeeld leerlingen die helemaal nog

niet met hun autorijbewijs bezig zijn, die iets hebben van *"dit is een verhaal voor mensen die met de auto rijden, ons kan dat niet overkomen"*).

- De leerlingen hadden een schoolverantwoordelijke volgende tip meegegeven betreffende het verloop van de presentaties: tussen de presentatie en de start van het vragenuurtje een pauze van 10 minuten inlassen. Hierdoor verliep de vraagstelling gemakkelijker.
- Vooral praktisch kan het volgens de schoolverantwoordelijken beter (de ene school had hier betere ervaringen mee dan de andere): de schoolverantwoordelijken wisten op voorhand blijkbaar wel de namen van de verkeersgetuigen die zouden komen op dag X en /of dag Y, maar blijkbaar was het niet overal duidelijk wat de verkeersgetuigen praktisch allemaal juist nodig hadden voor het verzorgen van hun presentatie. Bijgevolg moest dit materiaal een enkele keer nog bij elkaar gezocht worden net voor of in het begin van de presentatie, terwijl dat uiteraard niet de bedoeling kan zijn. Dit zou dus verbeterd moeten worden. De scholen vragen met andere woorden dat er naar hen toe echt heel concreet gecommuniceerd wordt, in de zin van:
 - o "Die dag komen verkeersgetuigen 1, 2 en 3"
 - o "Verkeersgetuige 1 heeft A, B en C nodig"
 - o "Verkeersgetuige 2 heeft A, C en D nodig"

Bovendien weten de scholen ook graag "wie" ze kunnen verwachten: zit de verkeersgetuige in een rolstoel? Kan hij of zij broodjes eten? Dit zijn aspecten die voor hen ook belangrijke praktische gevolgen kunnen hebben, bijvoorbeeld naar de verdeling van lokalen toe: als een verkeersgetuige bijvoorbeeld in een rolstoel zit, is het niet aangewezen een lokaal op de bovenste verdieping van het gebouw voor de presentatie te reserveren als er geen lift is in de school.

Vanuit praktisch oogpunt is timing voor scholen uiteraard ook erg belangrijk: *"wij moeten klokvast beginnen en ook op tijd eindigen"*. Dit is een aandachtspunt van de schoolverantwoordelijken naar de verkeersgetuigen toe. Scholen hebben graag dat de verkeersgetuigen stipt beginnen en eindigen. De schoolverantwoordelijken verwoordden het als volgt: *"Het gaat om dit soort kleine dingen, heel praktische dingen, die heel makkelijk bij te sturen zijn"*.

- We besluiten deze paragraaf met een leuk initiatief, dat in een school die meewerkte aan het evaluatie – onderzoek plaatsvond. Dit initiatief kan een aanbeveling zijn om in andere scholen te herhalen: in betreffende school maakte *"Verkeersgetuigen"* namelijk deel uit van een ganse "verkeersweek", waarbij het centrale aandachtspunt "rijden onder invloed" was. Dit is heel goed meegevallen.

4.5 Resultaten kwalitatieve posttesten: de PHL – begeleiders

4.5.1 Rekrutering verkeersgetuigen

Om mensen te vinden die bereid waren mee te werken aan het project heeft het departementshoofd (van het departement Gezondheidszorg) een aantal medewerkers aangesproken waarvan hij dacht dat ze vanuit hun praktijkervaring wel mensen zouden kennen die betrokken waren geweest in een verkeersongeval. Iedereen is dan vervolgens individueel op zoek gegaan naar potentiële verkeersgetuigen. Het moest gaan om mensen die een verkeersongeval gehad hadden, en bij voorkeur moesten dat jonge mensen zijn.

De kandidaten werden persoonlijk aangesproken om hen te overtuigen deel te nemen aan het project. Indien een persoon geïnteresseerd was, werd deze vervolgens uitgenodigd voor een intake - gesprek met als doel het project voor te stellen, hun rol binnen het project te situeren en om na te gaan of ze klaar waren om dit te doen: *“uiteeraard wilden we ook zien hoe ver ze met de verwerking stonden – want we wisten op voorhand dat er gaandeweg weer dingen naar boven zouden komen”*. Aan de hand van het intake – gesprek wilden de PHL – begeleiders met andere woorden een beeld krijgen van het profiel van de potentiële verkeersgetuigen.

Aanvankelijk dachten de PHL – medewerkers dat ze veel kandidaten zouden vinden en daaruit zouden kunnen kiezen. De praktijk wees echter uit dat het erg moeilijk bleek om jonge verkeersslachtoffers te vinden die wilden meewerken aan het project: *“jonge mensen spreken de leerlingen waarschijnlijk beter aan, maar ze zijn heel moeilijk te vinden. Welke mensen zijn daar onmiddellijk klaar voor, kort na hun ongeval? De jaren daartussen zijn heel dikwijls nodig geweest om dit te kunnen doen”* (alles, of alleszins het merendeel van het verwerkingsproces afgerond hebben, om mee te kunnen werken aan het project).

Het is trouwens moeilijk aan te geven of het beter is om enkel met jonge verkeersgetuigen te werken. Het feit dat er nu uiteindelijk met verkeersgetuigen met heel verschillende profielen gewerkt is, gaf volgens de PHL – begeleiders juist een meerwaarde aan het project: *“getuigen die procesmatig verder staan kunnen een positieve invloed hebben op de anderen. Daardoor zetten sommige verkeersgetuigen toch die stap”* (om mee te werken). Toch geven zij ook aan dat mensen die hun getuigenis vlot brengen of mensen waarvan de situatie van voor het ongeval sterk aanleunt bij de leefwereld van de jongeren (bv. Sabine was fotomodel voor het ongeval), belangrijk zijn en duidelijk een belangrijke waarde hebben voor het project.

Voor de oudere verkeersgetuige is dit project vaak een nieuwe uitdaging. De eerste jaren na een verkeersongeval zijn immers vaak een doelgericht gevecht: het verkeersslachtoffer wil terug alles kunnen wat hij of zij voorheen kon, terug een zelfstandig leven leiden. Elke stap is positief. Maar na een aantal jaren is er geen vooruitgang meer, blijft men op een gelijk niveau zitten. En dan komen de vragen: *“Wat voor perspectief heb ik nu?”* Men ziet het eigenlijk alleen bergaf gaan. *“En net dan, op dat moment, komt dit project. En dan zie je dat deze mensen dit aangrijpen als een nieuwe uitdaging”*. Door dit project krijgen deze mensen de kans om hun leven zinvol in te vullen, *“het kan hen helpen een stuk levenskwaliteit te herwinnen”*. De doelgroepen in dit project zijn volgens de PHL – begeleiders dan ook zowel de jongeren, die moeten overtuigd worden om zich veilig te gedragen in het verkeer, als de personen die een

verkeersongeval gehad hebben, om hen langs deze weg terug een plaats in de maatschappij te kunnen geven door hen een zinvolle besteding te verschaffen. *"Sommigen gaven ook aan dat dit een stuk zingeving van hun leven is, dat ze hun handicap of wat hen is overkomen kunnen gebruiken om als "levende getuigen" hun verhaal te vertellen".* En ook: *"het feit van in een normaal werkmilieu, in een school te kunnen functioneren om een opleiding te krijgen (en later hun presentatie te kunnen geven) was positief voor hun eigen zelfwaarde: aan de ene kant gaan ze getuigen over hun handicap, maar aan de andere kant zijn ze volwaardige werknemers, mensen waar je in zekere zin naar opkijkt omdat ze dit doen".*

4.5.2 Opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen

Naast de rekrutering van de verkeersgetuigen waren de PHL - begeleiders ook verantwoordelijk voor de opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen, in de aanloop naar het geven van hun presentaties.

De verkeersgetuigen werden zowel opgeleid voor het geven van een presentatie als begeleid in hun verwerkingsproces. *"Het is meer dan mensen een opleiding aanreiken, het is ook een stuk op weg gaan, een stuk verwerkingsproces".* Gedurende de opleiding en tijdens het inoefenen van de presentaties kwamen bij sommige getuigen heel veel emoties naar boven. *"Ze duiken terug in hun verleden",* en hun verhaal wordt terug heel tastbaar door middel van foto's en tekst. Dit was heel confronterend voor sommigen. Op dat moment beseften de begeleiders ook dat ze meer deden dan enkel de getuigen voorbereiden op het brengen van hun verhaal. Er was dan ook niet enkel meer sprake van "opleiding", maar ook van "begeleiding".

De verkeersslachtoffers werden enerzijds individueel begeleid en anderzijds waren er ook groepssessies. De individuele begeleiding verschilde van persoon tot persoon, *"en van het moment dat je met hen alleen bent, komen er nog heel veel dingen naar boven waardoor je veel meer tijd hiervoor uittrekt dan je in je hoofd hiervoor voorzien had".* Maar ook de gesprekken onderling maakten dingen los bij de deelnemers, *"en ook daar kan je niet zomaar overeen gaan".* De groepssessies waren ook belangrijk om de verkeersgetuigen voor te bereiden om voor een klas te gaan staan, *"dan is het goed dat je van begin af aan hen leert om hun verhaal aan anderen te vertellen".*

De opleiding startte ervaringsgericht. Men liet iedereen zijn verhaal voor de groep brengen, als een soort van kennismaking. Uit elk verhaal werden de sterke en positieve punten gehaald. Nadien werd gevraagd dat ze hun verhaal op papier zouden zetten, en het dan nog eens te brengen. De nadruk werd gelegd op veiligheid in het verkeer en niet op de lijdensweg die de verkeersgetuigen achter de rug hebben of op de hulpmiddelen die de verkeersgetuigen gebruikten.

De PHL – begeleiders gaven aan: *"hun verhalen maakten indruk, niet alleen op hen, maar ook op ons".* Er was ook sprake van een groepsdynamisch proces; de groepssessies werkten motiverend voor de verkeersgetuigen. De PHL – begeleiders raadden daarom ook aan dat het leuk zou zijn dat de groep verkeersgetuigen en buddy's elkaar zouden kunnen blijven zien. En ook zij zouden graag nog eens met hen samen komen: *"ik had graag van hen gehoord hoe het is geweest, wat er moeilijk was. Als wij misschien die mensen op een of andere manier mee geobserveerd hadden, hadden we hen nog een aantal extra dingen kunnen meegeven".*

De noden van de verschillende verkeersgetuigen qua opleiding en begeleiding waren anders, vandaar dat er ook een individuele aanpak nodig was, naast de genoemde groepssessies. Bij de individuele begeleiding werd er vooral gewerkt rond de praktische uitvoering en de inhoud van een presentatie. Het is belangrijk dat de getuige zijn verhaal goed brengt zodat hij bewondering opwekt, eerder dan medelijden. Hier waren de PHL -

begeleiders heel bekommerd over: *"je kan het niet maken iemand voor een klas te gaan zetten die stilletjes praat, om maar iets te zeggen, of geen goede voorbeelden geeft of geen beeldmateriaal heeft waardoor de klas begint te roezemoezen"*. Dergelijke situaties zijn sowieso al frustrerend voor een docent, maar dit raakt de verkeersgetuigen nog dieper, net omdat zij al zo gekwetst zijn. Hier werd dan ook de nodige tijd voor uitgetrokken. Ook de rol van de buddy verschilde van getuige tot getuige. Dit vertaalde zich ook naar de opleiding van de buddy, en vandaar het belang van de individuele sessies.

De PHL – begeleiders wezen ook op het volgende: *"ik was toch heel dikwijls blij dat ik niet alleen docent was maar ook hulpverlener. Je hebt die dubbele rol wel nodig"*, en *"ik denk dat dat een voorwaarde is om de opleiding te geven"*. Het is heel belangrijk dat je nagaat hoe zij met de soms weinige mogelijkheden die ze hebben, deze toch maximaal kunnen benutten en iets voor een klas kunnen brengen. *"Dan is de ervaring als docent belangrijk. Tegelijkertijd moet je heel goed kunnen aanvoelen van "nu ga ik te ver". Nu moeten we eventjes babbelen over vroeger en de getuige de kans geven om uit te huilen. Dan ben je hulpverlener en ondersteuner, en ervaring met de wereld van fysiek gehandicapten komt dan goed van pas"*. Het is belangrijk om op een zo normaal mogelijke manier om te gaan met de verkeersgetuige.

Tijdens de opleiding heeft één verkeersgetuige afgehaakt omwille van de financiële regeling en het feit dat de administratie voor haar een negatieve sfeer gaf. Om deel te kunnen nemen aan dit project dienden de verkeersgetuigen heel wat papieren in orde te brengen. De begeleiders werden geconfronteerd met deze vragen en konden de getuigen hier niet mee helpen. Ze raadden dan ook aan dat dit in feite heel goed uitgewerkt zou moeten worden bij de start van het project, omdat men hiermee zou kunnen voorkomen dat hierdoor mensen afhaken.

Als afronding van de opleiding hebben de verkeersgetuigen hun presentatie ingeoeffend met studenten van de afdeling gezondheidszorg. Voor de begeleiders was dit heel belangrijk. Er werden tips gegeven van "dit kan beter" of "dit is juist heel goed". Na deze ervaring startte het project "echt" voor de verkeersgetuigen, en trokken zij naar verschillende scholen. Er was geen verdere opvolging meer van de begeleiders. Achteraf gezien vinden ze dit een gemis. Ze hadden de getuigen graag verder willen opvolgen, hun observeren zodat men hen eventueel nog een aantal tips had kunnen meegeven. De begeleiders stelden dan ook voor om een ontmoetingsdag te organiseren waarop de verkeersgetuigen en de PHL – begeleiders zouden samenkomen, zodat zij ervaringen zouden kunnen uitwisselen. Zij gaven ook de aanbeveling dat potentiële kandidaat - verkeersgetuigen op zo'n dag uitgenodigd zouden kunnen worden, zodat ze eens naar een presentatie kunnen luisteren van iemand die al ervaring heeft: *"op die manier kan je iemand over de brug krijgen om te getuigen van zijn verkeersongeval"*.

Globaal gezien waren de medewerkers van het departement Gezondheidszorg van Provinciale Hogeschool Limburg heel tevreden over het project. Zij zouden er zeker mee willen doorgaan volgend jaar, en vinden het ook een goed idee om het project uit te breiden naar andere provincies.

Volgens de PHL – begeleiders is het mogelijk om een "uniform opleidingspakket" voor de opleiding en begeleiding van verkeersgetuigen uit te werken. Men denkt hierbij eerder aan een soort van stappenplan, een document met een aantal suggesties van hoe je zo'n project aanpakt, met bijvoorbeeld ook tips van manieren waarop je mensen die weinig verbaal zijn toch kan helpen. De begeleiders benadrukten echter dat zij het belangrijk vinden om bij uitbreiding naar andere Vlaamse provincies, ook daar begeleiders te zoeken die hun profiel hebben, met andere woorden: *"mensen die voldoende geschoold zijn op het vlak van hulpverlening en die tegelijkertijd zelf ook ervaring hebben in les geven"*. Het is immers nodig dat de verkeersgetuigen heel praktisch het nodige bijgebracht worden over het geven van een presentatie voor jongeren: hoe pak je dat aan? Welke elementen kan je best benadrukken? ... Maar tegelijkertijd moet er ook

aandacht zijn voor het aspect "hulpverlening". Tijdens de opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen werd hen immers duidelijk dat de verkeersgetuigen (en vaak ook de buddies) terug met het ongeval en alles wat daarmee te maken heeft, geconfronteerd worden. Tijdens de opleiding en begeleiding kwamen er met andere woorden (terug) elementen naar boven waarvan zowel de verkeersgetuige als de buddy dachten dat ze al verwerkt waren – en hier moet de begeleider op het gepaste moment op de juiste manier op kunnen inspelen ten aanzien van de verkeersgetuige en / of de buddy.

In de opleiding in het pilootproject was ook een verkeersslachtoffer betrokken die reeds ervaring had met het brengen van zijn getuigenis. Voor de verkeersgetuigen – in - opleiding had deze persoon duidelijk een meerwaarde. De begeleiders stellen dan ook voor om, indien mogelijk, een ervaringsdeskundige (verkeersgetuige) mee te betrekken in de opleiding. Iemand verwoordde het als volgt: *"als het project opengetrokken zou worden naar gans Vlaanderen, kan ik me indenken dat de verkeersgetuigen die hier in het pilootproject meegedraaid hebben een rol in de opleiding van andere verkeersgetuigen zouden kunnen spelen"*. Zeker in de beginfase is deze voorbeeldfunctie volgens hen heel belangrijk.

4.5.3 Aanbevelingen?

- Na de opleiding / begeleiding, die op regelmatige basis georganiseerd werd, gingen de verkeersgetuigen "aan de slag". Er was ook geen verdere opvolging meer, en dit hebben de PHL – begeleiders ervaren als een gemis. Ze hadden de verkeersgetuigen graag verder willen opvolgen, zodat ze hen eventueel nog wat tips hadden kunnen meegeven.
- De PHL – medewerkers raadden ook aan om een "ontmoetingsdag" te organiseren, waarop de verkeersgetuigen, buddies en begeleiders nog eens samen kwamen. Ervaringen zouden dan uitgewisseld kunnen worden, en het leek de PHL – begeleiders ook een goed idee om op dergelijke ontmoetingsdag bijvoorbeeld potentiële kandidaat – verkeersgetuigen uit te nodigen.
- Er werd ook aangeraden meer ontmoetingsmomenten tussen de verkeersgetuigen te organiseren, aangezien de begeleiders gemerkt hadden dat er ook tussen deze mensen een band was gegroeid. Dergelijke ontmoetingsmomenten zouden ook zinvol zijn omdat de verkeersgetuigen tijdens zulke ontmoetingen met elkaar ervaringen kunnen uitwisselen, en elkaar bijvoorbeeld aanbevelingen kunnen geven om hun presentaties nog te verbeteren.
- De begeleiders hebben gemerkt dat de "ervaringsdeskundige" (een verkeersslachtoffer die reeds ervaring had met het brengen van zijn getuigenis), die zij in het Limburgse pilootproject betrokken hadden, duidelijk als een meerwaarde ervaren werd door de verkeersgetuigen. Dit is dan ook een aanbeveling indien het project naar andere provincies uitgebreid zou worden. De begeleiders zien hier een rol weggelegd voor de Limburgse verkeersgetuigen.
- Administratief zou alles voor de verkeersgetuigen in orde moeten zijn bij aanvang van het project, bijvoorbeeld wat betreft de vergoedingen die zij ontvangen als ze besluiten mee te werken aan het project.
- Bij uitbreiding naar andere provincies zou de begeleiding en opleiding van verkeersgetuigen ook daar best gebeuren door mensen met hetzelfde profiel als de begeleiders van de verkeersgetuigen van het pilootproject in Limburg.
- De PHL – begeleiders wezen er op dat zij meer tijd in de opleiding en begeleiding gestoken hebben dan oorspronkelijk voorzien was – en dit is een element om bij eventuele uitbreiding van het project rekening mee te houden.

4.6 Resultaten kwalitatieve posttesten: de verkeersgetuigen en hun buddies

4.6.1 Voorstelling verkeersgetuigen

In paragraaf 1.2 werden de deelnemende verkeersgetuigen reeds kort voorgesteld. In deze paragraaf gaan we hier nog even dieper op in.

Verkeersgetuige Herlinde studeerde ten tijde van het ongeval voor kleuterleidster. In het kader van deze opleiding moest ze regelmatig stages doen bij kleuters. Zij heeft een auto-ongeval gehad (op 21-jarige leeftijd), tezamen met een vriendin (deze reed met de wagen). Zij troffen geen schuld aan het ongeval. Na het ongeval is Herlinde naar het ziekenhuis en later naar een revalidatiecentrum gegaan, waar ze alles opnieuw heeft moeten leren. Herlinde heeft een hersenletsel overgehouden aan het ongeval, waardoor ze zwaar gehoorgestoord is, een moeizame en vertraagde spraak heeft, beperkt is in haar zelfstandigheid en de onderste ledematen verlamd zijn. Momenteel verblijft ze in een dagcentrum.

Verkeersgetuige Erwin had een opleiding als meubelmaker gevolgd, en werkte ten tijde van het ongeval. Erwin heeft een ongeval met de motor gehad toen hij 25 jaar was, hij werd meegesleurd door een vrachtwagen (hij trof zelf geen schuld). Ten tijde van het ongeval was hij negen maanden getrouwd. Aan het ongeval heeft hij onder andere een hoge dwarslaesie overgehouden. Erwin heeft na het ongeval zeer veel steun gekregen van familie, maar vooral zijn echtgenote is hem zeer hard blijven steunen. In september 2005 is Erwin voor de 1^e keer vader geworden.

Verkeersgetuige Sabine was ten tijde van haar ongeval actief als fotomodel. Ze was 20 jaar, had een vriend, maar werd in haar auto aangereden door een andere wagen. Zij trof zelf geen schuld aan het ongeval. Sabine had een hersenbloeding, maar dit werd pas uren na het ongeval vastgesteld. Sabine is vervolgens 3,5 maand in coma geweest, en terug bij bewustzijn gekomen *“als baby in het lichaam van een volwassene”*. Ze heeft alles opnieuw moeten leren en heeft bijgevolg een zware revalidatie moeten doorstaan. Sabine woont momenteel alleen.

Verkeersgetuige Carolina tenslotte studeerde ten tijde van haar ongeval, ze was toen 17 jaar. Ze hield aan het ongeval breuken en inwendige blessures over, maar deze werden pas later opgemerkt. Ten gevolge van deze blessures liep ze hersenschade op en kreeg ze een hartstilstand. Voor lichamelijk functioneren is Carolina nu volledig afhankelijk van derden. Zij verblijft momenteel in een instituut.

4.6.2 Quality of Life

Voor het ongeval plaatsvond waren de deelnemende verkeersgetuigen jonge, actieve, studerende of werkende mensen. Ze hadden heel wat vrienden, hadden geen gezondheidsproblemen, kortom: ze leefden zoals jonge mensen *“geacht”* worden te leven. Maar het ongeval betekende een ommekeer in hun leven. Sabine bijvoorbeeld verwoordde het als volgt: *“ik was een zeer bezige bij, ik was knap, werkte als fotomodel, was met 101 dingen bezig en ik dacht dat ik toen veel vrienden had. Ik zeg duidelijk dat ik dat “dacht”, want nu zet ik die vrienden en kennissen tussen aanhalingstekens. Van voor het ongeval hou ik nu nog een vriend en een vriendin over. Alle “vrienden” zijn de revue gepasseerd in het ziekenhuis, maar dan vielen ze allemaal weg. Ook mijn toenmalige vriend heeft me veel steun gegeven zolang ik in het ziekenhuis lag, maar toen ik daar ontslagen werd, is hij ineens zonder tekst of uitleg weggebleven. Van mijn familie heb ik wel heel veel steun gekregen”*. Herlinde verwoordde het als volgt: *“ik had*

ten tijde van het ongeval een tweetal jaar een relatie, maar die is na het ongeval stukgelopen. Met sommige vriendinnen van voor het ongeval heb ik nog een goed contact, maar omdat zij het druk hebben zie ik hen niet zo vaak". Verkeersgetuige Erwin heeft wel nog goede vrienden, en zegt dat hij veel socialer is geworden na het ongeval: *"voor het ongeval was ik een gesloten iemand, ik was helemaal op mezelf".* Ondanks de vele moeilijkheden in de familiale relaties is hij nog steeds samen met zijn echtgenote, die hem ongelooflijk steunt.

Alle verkeersgetuigen hebben ernstige letsels overgehouden aan hun ongeval. Voor de meesten is er geen fundamentele lichamelijke verbetering meer mogelijk, en dit aanvaarden is nog steeds niet gemakkelijk. Sabine zei bijvoorbeeld *"ik denk niet dat verbetering nog mogelijk is. Of ik tevreden ben? Ik denk dat ik in mijn situatie nooit tevreden kan zijn"*. Carolina gaf ook aan dat het heel moeilijk is om psychisch te aanvaarden wat er allemaal gebeurd is, *"ik ben nu helemaal afhankelijk van anderen"*.

De verkeersgetuigen zouden nog wel willen werken, maar hebben na het ongeval ervaren dat zij er niet in slagen werk te vinden. En dat is best wel frustrerend voor hen. Financieel heeft dit uiteraard ook de nodige gevolgen, maar daarover is er in de meeste gesprekken niet erg uitgeweid. Door de zware lichamelijke gevolgen van het ongeval zijn uiteraard ook de mogelijkheden van de verkeersgetuigen verminderd om bijvoorbeeld activiteiten in het huishouden op dezelfde manier te doen als voor het ongeval. Zo vertelde Herlinde: *"ik kan afwassen, stof vegen, de was sorteren en in de machine steken. Maar strijken lukt niet en koken ook niet"*.

4.6.3 Ervaringen en evaluatie van het project

Zoals de PHL – begeleiders al verteld hadden, werden de verkeersgetuigen benaderd via organisaties waar ze lid van zijn of via contactpersonen van de instelling waar ze verblijven. Via deze contacten wisten de verkeersslachtoffers wat de bedoeling van het project was, en dit werd achteraf nog verduidelijkt tijdens de gesprekken met de begeleiders. De verkeersgetuigen die effectief aan het project meegewerkt hebben, gaven tijdens de gesprekken aan dat zij niet echt moeilijkheden hebben moeten overwinnen vooraleer ze definitief besloten om aan het project mee te werken. Erwin zei meteen: *"dit wou ik doen, ik wou echt een bezigheid hebben"*. Waarop zijn buddy reageerde: *"we wilden de mensen duidelijk maken dat er toch nog een leven is na het ongeval. We wilden duidelijk maken van "kijk, ook al heb je beperkingen, toch kan je alles aan, wat je wil"*. Geen van hen had echte verwachtingen bij aanvang van het project, ze waren zeer benieuwd naar hoe de leerlingen zouden reageren. Carolina gaf wel aan dat ze bij aanvang van het project schrik had gehad omdat ze vreesde het niet aan te kunnen er telkens opnieuw over te praten.

De verkeersgetuigen zijn tevreden over de begeleiding die ze gekregen hebben van de medewerkers van het departement Gezondheidszorg. Ze hebben er echt wel heel wat bijgeleerd. Erwin: *"ze hebben geholpen met hoe ik een presentatie kon maken met Powerpoint, en ik heb ook veel gehad aan die man die ook een ongeval gehad had, die ons ook informatie is komen geven"*. Herlinde: *"ik vond de begeleiding goed, ik heb zelf wel veel moeten doen om alles klaar te krijgen. Ik moest zelf mijn verhaal uitschrijven"*. Een buddy: *"in de opleiding hebben we geleerd hoe we ons verhaal in elkaar moesten steken, maar er was ook heel wat samenwerking. Er was een goede wisselwerking, en zo heeft iedereen een goede presentatie kunnen uitwerken"*. Een buddy wees er ook op dat men in de opleidingsfase, samen met de verkeersgetuige moet beslissen "hoe ver" ze willen gaan in de presentatie en eventuele vragen die volgen. Iemand verwoordde het als volgt: *"ik ben tot de bevinding gekomen dat als je het doet, je er open voor moet zijn. Het familiale aspect, het financiële, dat zijn toch uiteindelijk de problemen die overblijven. Met de tijd vond ik dat we ook daar toch over moesten kunnen uitweiden"*. Een buddy raadde nog aan om, bij een eventuele continuering van het project, in de

begeleiding ook aandacht te besteden aan het volgende: hoe kunnen leerkrachten gemotiveerd worden opdat ze leerlingen aanpakken als deze niet opletten of streken uithalen tijdens de presentatie? Een enkele keer is het voorgevallen dat leerkrachten niet ingrepen op dergelijk moment, en dit is heel kwetsend voor de betreffende verkeersgetuige.

Ook over het contact met de scholen zijn de verkeersgetuigen tevreden. Aanvankelijk was de afspraak dat wanneer verschillende verkeersgetuigen op dezelfde dag in dezelfde school presentaties hadden, één iemand (van de verkeersgetuigen of buddies) de betreffende school contacteerde om de nodige praktische afspraken te maken. Maar dit werkte niet altijd even goed: elke verkeersgetuige had ander materiaal, dus ook andere technische vereisten, sommigen waren met de rolstoel, anderen niet, enzovoort. Uiteindelijk heeft de verantwoordelijke van Provincie Limburg dan de contacten met de scholen verzorgd, zodat van de verkeersgetuigen (en buddies) enkel verwacht werd dat ze op de afgesproken dag en datum in de juiste school verschenen. Er werd dan ook aangeraden dit op deze manier verder te zetten. Een andere buddy wees erop dat de routebeschrijvingen naar de scholen beter konden, omdat zij niet altijd goed de weg gevonden hadden.

De verkeersgetuigen en buddies waren over het algemeen ook tevreden over de contacten met de leerlingen. Meestal werden de presentaties heel aandachtig gevolgd. Herlinde gaf wel aan dat de leerlingen in het begin soms wat lacherig deden: (Herlindes buddy) *"Herlinde praat een beetje vreemd, en die 17-18 jarigen lachten daar dan een beetje mee. Maar naarmate de presentatie vorderde en ze begon te vertellen viel iedereen stil en werden ze altijd heel aandachtig"*. Het stellen van vragen, na afloop van de presentatie, verliep niet overal even vlot. Herlinde: *"er waren groepen die de hele tijd vragen stelden, die niets moesten voorbereiden, maar ik heb ook groepen gehad waar ik de leerlingen eerst twee per twee vragen liet voorbereiden. Dat verschilt per opleiding"*. Dit werd door de andere verkeersgetuigen bevestigd: (Erwin) *"het vragen stellen gaat vlotter in de technische en sociale richtingen. Ook in de kleinere klassen gaat dat vlotter"*. De algemene tendens is dat het vragen stellen eerst "op gang" moet komen, maar eens dat er vragen gesteld worden, verloopt het meestal vlot. Herlinde verwoordde het als volgt: *"het was altijd die start, zo van "wie durft iets te vragen". Maar zo gauw iemand begon met vragen stellen, dan ging het goed"*.

Toch "leeft" dit bij de verkeersgetuigen, en merkten we tijdens de gesprekken dat zij, vaak samen met de buddy, zoeken naar oplossingen om te kunnen anticiperen wanneer het vragen stellen niet vlot verloopt. Zo gaf Carolina's buddy aan dat zij samen met Carolina de groep vragen stelde als de leerlingen zelf spontaan geen vragen hadden, om hen op die manier "te activeren". Dit aspect lijkt ons een extra aandachtspunt voor de opleiding te zijn.

De verkeersgetuigen merkten tijdens de presentatie ook enkele elementen op die door de leerlingen sterk geapprecieerd werden: het gebruik van beeldmateriaal bijvoorbeeld sprak hen erg aan. Herlinde wees ons er op dat vooral meisjes erg aangesproken werden door het feit dat zij tijdens de presentatie vertelde over haar toenmalige vriend en hoe deze relatie op de klippen was gelopen na het ongeval.

De verkeersgetuigen en buddies zijn het erover eens dat de presentaties jongeren wat kunnen bijbrengen over verkeer en verkeersveiligheid. Herlinde: *"ik hoop dat jongeren door de presentatie inzien dat ze zelf ook een ongeval kunnen krijgen als ze met de auto rijden"*. Een buddy: *"het is ook belangrijk dat ze inzien dat bij zo'n ongeval iedereen in een gezin een beetje slachtoffer is. Dat is ook belangrijk om te weten"*. Erwin: *"bij een van de presentaties zat er toevallig een kennis van ons in de klas. En zij vertelde naderhand dat ze er toch wel een week over gepraat hebben. Het houdt hen toch bezig, dus ik denk dat ze toch wel op sommige punten nadenken"*.

De verkeersgetuigen zijn er allen voorstander van het project verder te zetten in Limburg, en het ook uit te breiden naar andere provincies. Een buddy: *"al is het maar 1 op 100 die je aanspreekt"*.

Alle verkeersgetuigen waren tenslotte zeer tevreden over deelname aan het project, en zouden er opnieuw aan deelnemen als het verder gezet wordt. Deelname aan "Verkeersgetuigen" vonden ze zinvol, ze voelden zich hier nuttig mee. Enkele reacties: *"het geeft een fijnere daginvulling, je bent bezig, het is iets anders dan de hele dag binnen te zitten. Je hebt ook sociale contacten, dat is ook fijn. Je hebt gewoon iets om handen, en dat is wel fijn"*. *"Voor haar is het project heel zinvol, ze maakt nu ook "een verschil"*. Op die manier heeft het project ook een invloed op het leven van deze mensen gehad. Zo gaf Herlindes buddy aan: *"Herlinde heeft de opleiding kleuteronderwijs gedaan, en nu is ze eigenlijk terug een stuk pedagogisch bezig, ze "staat terug voor een klas". Ze heeft me ook verteld dat dit haar voldoening geeft, maar wat ik aan haar gemerkt heb, is dat ze beter praat. Ze doet moeite om verstaanbaar te zijn voor de leerlingen. Dus, dat is weer een stukje vooruitgang in haar handicap"*.

4.6.4 Aanbevelingen?

- De verkeersgetuigen en buddies raadden aan om, bij uitbreiding van het project naar volgend jaar en eventueel naar andere provincies toe, het systeem te behouden waarbij iemand van de provincie als centrale contactpersoon naar scholen toe fungeert. Het is, zowel voor scholen als voor de verkeersgetuigen, gemakkelijker en overzichtelijker als één persoon alles regelt naar de scholen toe.
- De verkeersgetuigen raadden aan om in de opleiding meer aandacht te geven aan de manier waarop zij moeten reageren of hoe zij kunnen anticiperen als het "vragen stellen" niet vlot verloopt.
- Er werd ook gevraagd om in de opleiding aandacht te schenken aan de manier waarop de verkeersgetuige (en buddy) moeten (of kunnen) proberen leerkrachten te motiveren om leerlingen, die tijdens de presentatie niet opletten of streken uithalen, aan te pakken.
- Een erg praktische aanbeveling van een buddy: deze vroeg om duidelijke routebeschrijvingen naar scholen waar ze een presentatie moesten verzorgen, omdat zij niet altijd gemakkelijk hun weg gevonden hadden.

Voor de start en na afloop van het evaluatie – gesprek met de verkeersgetuigen en buddies, kwamen ook nog volgende aanbevelingen aan bod:

- De verkeersgetuigen zouden het erg appreciëren als er meer ontmoetingsmomenten tussen de verkeersgetuigen georganiseerd zouden worden, zodat zij ervaringen kunnen uitwisselen over de presentaties (en op die manier ook "de band" die tijdens de opleiding / begeleiding ontstaan was, kunnen onderhouden).
- De verkeersgetuigen weten (vanzelfsprekend) graag wat de leerlingen van hun presentatie vonden. Na de presentatie en de vragenronde in de scholen blijft er vaak geen tijd meer over om de leerlingen hierover wat te vragen. Daarom vonden zij het belangrijk dat er zeker een feedback - moment wordt voorzien, zodat zij te weten kunnen komen wat de jongeren ervan vonden, en of er iets van hun verhaal is blijven hangen bij de doelgroep.

- Alle verkeersgetuigen zouden graag de presentaties van hun collega - verkeersgetuigen eens volgen. Dit is praktisch niet mogelijk in de scholen, omdat zijzelf gedurende bepaalde lesuren hun presentatie geven, en hun collega - verkeersgetuige tijdens dezelfde lesuren zijn of haar presentatie geeft.

5 BESPREKING RESULTATEN KWANTITATIEVE VOOR- EN NAMETING

Het kwantitatief onderzoek dat in het kader van het project werd opgezet, had als belangrijkste doelstelling na te gaan of er bij de leerlingen "iets" van de presentatie was blijven hangen. Dé vraag was of er een verschil merkbaar was in de antwoorden die de leerlingen gaven vóór en na de presentatie van de Verkeersgetuigen.

Bovendien wilden we ook te weten komen wat de leerlingen van de presentatie van de Verkeersgetuigen vonden, en in welke mate ze dachten dat dit hen zelf ook zou kunnen overkomen.

Om hierover informatie te verzamelen, werd een voor- en nameting uitgevoerd, aan de hand van een vragenlijst.

In dit hoofdstuk wordt eerst de opzet van de voor- en nameting besproken. Vervolgens wordt in paragraaf 5.2 de wijze, waarop de data verwerkt werden, behandeld. Paragraaf 5.3 geeft een overzicht van de respons. In paragraaf 5.4 tenslotte worden de resultaten van de voor- en nameting besproken.

5.1 Opzet voor- en nameting

De verkennende vragenlijsten, die gebruikt werden om leerlingen te vinden die bereid waren om deel te nemen aan de kwalitatieve posttesten, fungeerden tevens als "voormeting". Zoals reeds kort vermeld in paragraaf 3.1.2 werden deze vragenlijsten één week vóór het langskomen van de verkeersgetuigen ingevuld door alle, op dat moment aanwezige, leerlingen van het 5^e, respectievelijk 6^e middelbaar van de deelnemende scholen. In één school werden deze vragenlijsten meer dan één week voor het langskomen van de verkeersgetuigen ingevuld, aangezien in deze school op het "gewenste invulmoment" examens georganiseerd werden en dit bijgevolg niet de meest geschikte periode was om de leerlingen te vragen de vragenlijsten in te vullen.

De vragenlijst van de voormeting bevatte een aantal vragen die op het eerste zicht niet "rechtstreeks interessant" leken voor het evaluatie - onderzoek. Zo werden de leerlingen gevraagd naar hun eventuele brom- of snorfietsbezit, of ze al bezig waren met een rijopleiding en met welk vervoermiddel ze in de week waarin de vragenlijst werd ingevuld, het vaakst naar school waren gegaan. Deze vragen waren op zich niet interessant voor het evaluatie - onderzoek, maar konden dat wel zijn in combinatie met de andere vragen. De vragenlijst bevatte immers ook een vraag betreffende het eigen "verkeersgedrag" van de jongere, en een vraag wat voor de jongere significante anderen vonden over hoe zij zich in het verkeer zouden moeten gedragen. Voor beide vragen over verkeersgedrag werden zeven stellingen geformuleerd, waarbij de jongere diende aan te geven of zij (of voor hem "significante anderen" vonden dat zij) dit nooit, soms, vaak of altijd (moeten) doen of dat die betreffende stelling voor hen "niet van toepassing" was.

Op de dag dat de kwalitatieve posttesten met enkele leerlingen van betreffende scholen plaatsvonden (ongeveer één maand na de dag waarop de presentatie van de verkeersgetuige had plaatsgevonden) werden de vragenlijsten opnieuw mee naar betreffende scholen genomen en uitgedeeld onder alle, op dat moment aanwezige, leerlingen van het 5^e, respectievelijk 6^e middelbaar. Voor deze "nameting" werden aan de originele vragenlijst twee vragen toegevoegd ³.

³ De vragenlijst van de nameting kan in bijlage 3 teruggevonden worden.

De bedoeling van de eerste extra vraag was de leerlingen de presentatie van de verkeersgetuigen op een aantal kenmerken te laten beoordelen. De kenmerken waren de volgende:

- geloofwaardig
- nuttig
- interessant
- schokkend
- informatief
- belangrijk
- geruststellend
- beangstigend

De leerlingen dienden elke van deze kenmerken te beoordelen op een schaal van 1 ("heel erg...") tot 5 ("helemaal niet...").

De tweede extra vraag ging na in welke mate de leerlingen dachten dat het verhaal van de verkeersgetuige hen zelf ook zou kunnen overkomen. Ook deze vraag werd via een schaal bevraagd.

5.2 Dataverwerking

Vanaf juni 2006 werd er gestart met de dataverwerking. De vragenlijsten van de voor- en nameting werden door een jobstudent gecodeerd in een voor dit project ontwikkelde Access-database.

Uiteraard werd de student eerst gebriefd over de manier waarop er te werk gegaan moest worden om de vragenlijsten te coderen in de database. De opzet en werking van de database werd besproken.

De database was zodanig opgebouwd dat bij het coderen reeds zoveel mogelijk codeerfouten voorkomen konden worden. Hiervoor werd onder andere gebruik gemaakt van zogenaamde 'scroll down' – menu's: op die manier moest de student enkel het door de deelnemers aangeduide antwoord aanklikken.

Met de student werd afgesproken dat ze de data regelmatig moest bewaren op haar computer, en dat ze best zorgde voor een back-up. Op die manier zou er steeds verder gewerkt kunnen worden, moest er zich een probleem voordoen met haar PC. Er werd ook een datum afgesproken waarop de student de tot dan toe gerealiseerde databestanden aan ons diende door te sturen. Op die manier kon de voortgang van het coderen nauwkeurig in de gaten gehouden worden, konden er tussentijdse controles uitgevoerd worden en konden wij reeds de geüpdate bestanden bewaren. Tijdens het proces van het coderen van de data was er vanzelfsprekend een nauw contact met de jobstudent.

Uiteraard wist de student ook dat ze ons diende te contacteren in geval van vragen of opmerkingen bij de vragenlijsten, bij vragen of opmerkingen in verband met het coderen van de data of bij problemen met de database. Er werd afgesproken dat de student op elke vragenlijst het identificatienummer zou schrijven dat overeenstemde met het identificatienummer in de database. Zo bleef alles overzichtelijk, en konden we bij eventuele problemen snel de correcte vragenlijst ter hand nemen om het nodige te controleren en eventueel te corrigeren.

Na afloop van het codeerwerk werden 10% van de vragenlijsten door de verantwoordelijke onderzoekers gecontroleerd op fouten (=datacontrole).

Na de datacontrole werden de Access - databestanden van de voor- en nameting in het statistische verwerkingsprogramma SAS geïmporteerd, zodat er analyses gemaakt konden worden. Doordat de vragenlijst, die voor de voor- en nameting gebruikt werd, kort was, waren vanzelfsprekend ook de analysemogelijkheden op deze vragenlijst relatief beperkt. Niettemin leverde onder andere het kruisen van de variabele "geslacht" met de andere variabelen interessante resultaten op.

In de SAS - bestanden werd bovendien een extra variabele aangemaakt, die voor elke gecodeerde vragenlijst aangaf of dit een vragenlijst van de voor- of nameting was. Vervolgens werden alle variabelen van de vragenlijsten met deze nieuwe variabele gekruist, om na te gaan of er een verband was tussen deze variabelen. Op deze manier wilden we nagaan of de presentatie van de verkeersgetuigen een invloed had uitgeoefend op de antwoorden die de leerlingen gegeven hadden op de vragenlijst van de nameting, ten opzichte van de antwoorden die ze gegeven hadden op de vragenlijst van de voormeting.

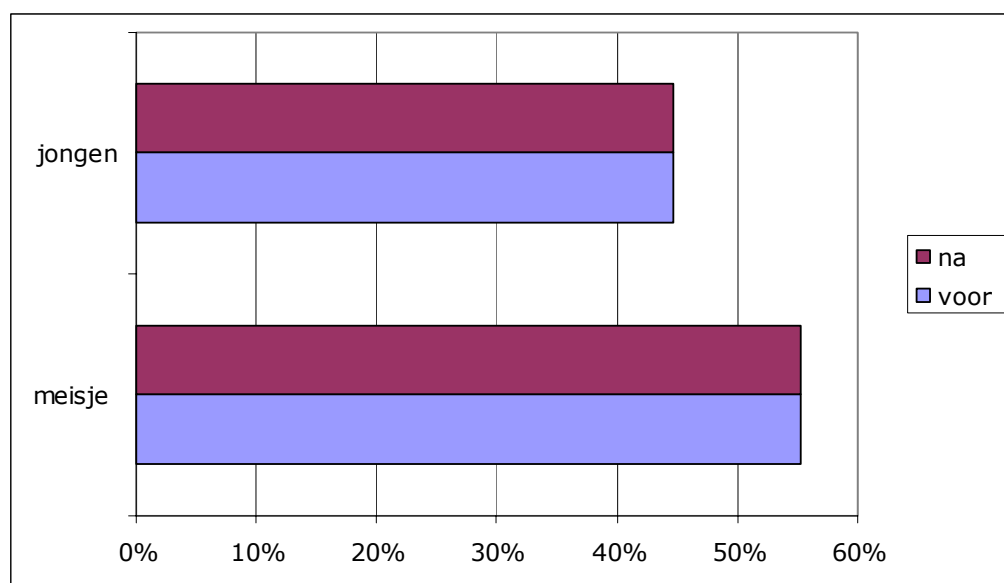
Vooraleer de respons en de resultaten van de voor- en nameting in detail te bespreken, willen we hier benadrukken dat de resultaten die hier gepresenteerd worden, resultaten van een case - study zijn. De voor- en nameting werd uitgevoerd in het kader van het pilootproject, en werd slechts in enkele Limburgse scholen opgezet. Er wordt dan ook niet gestreefd om resultaten te presenteren die representatief zijn voor Vlaamse jongeren van de 3^e graad middelbaar onderwijs.

5.3 Respons

Zoals in paragraaf 3.1.2 reeds vermeld werd, werden 587 "verkennde vragenlijsten" (voormeting) verspreid, waarvan er 553 ingevuld bleken.

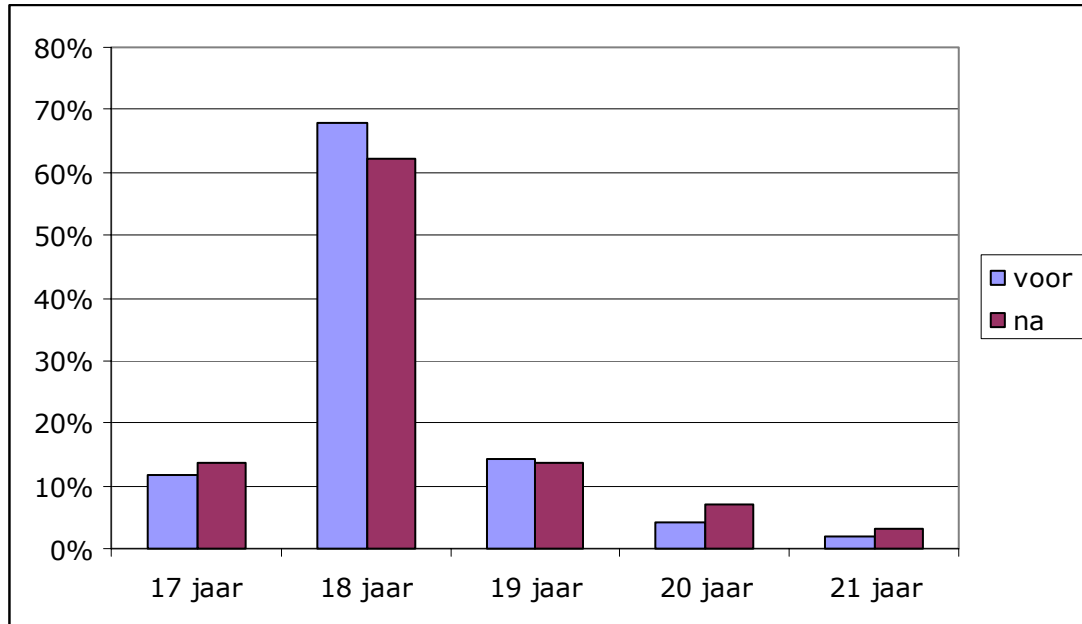
Voor de nameting werden opnieuw 587 vragenlijsten verspreid. We ontvingen 325 vragenlijsten ingevuld terug. De belangrijkste verklaring voor de grote daling in het aantal ingevulde vragenlijsten (ten opzichte van de voormeting) ligt in het feit dat één school niet meer meegewerkt heeft aan de nameting. Ook afwezigheid van leerlingen, bijvoorbeeld wegens ziekte, kan een verklaring bieden.

Figuur 1 Verdeling van de respondenten naar geslacht



De verdeling jongens – meisjes in de voor- en nameting bleek identiek: 55,27% van de jongeren die de vragenlijst invulden zijn meisjes en 44,73% zijn jongens.

Figuur 2 Verdeling van de respondenten naar leeftijd



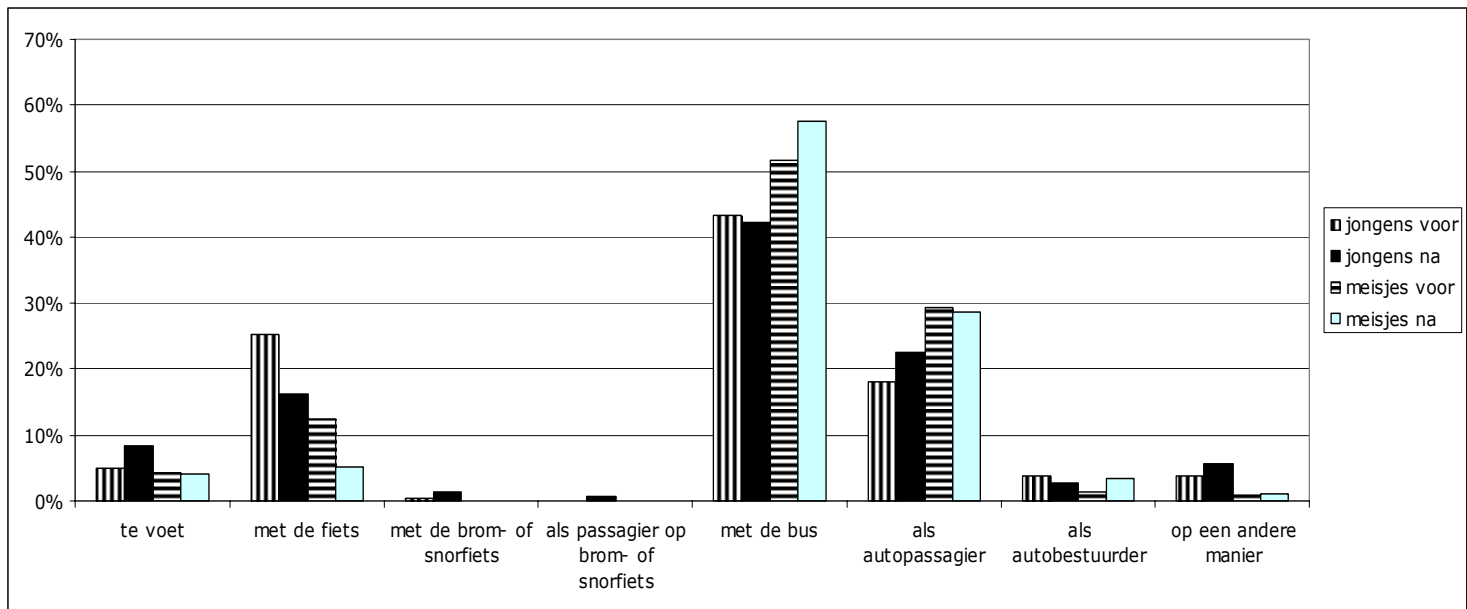
Het merendeel van de deelnemers bleken jongeren van 18 jaar te zijn. Dit is logisch, gezien de vragenlijsten in de deelnemende scholen ingevuld werden door jongeren van de derde graad middelbaar onderwijs.

Met andere woorden: de figuur maakt duidelijk dat de leeftijdsgroep waarvoor het project bedoeld is, goed vertegenwoordigd is bij de deelnemers.

5.4 Bespreking resultaten voor- en nameting

5.4.1 Vervoermiddel naar school volgens geslacht

Figuur 3 Vervoermiddel naar school volgens geslacht



De figuur maakt duidelijk dat "de bus" zowel voor de jongens als voor de meisjes die bij de voor- en nameting aan de vragenlijst meewerkten, het belangrijkste vervoermiddel is om naar school te komen (voormeting: 51,67% meisjes versus 43,46% jongens - nameting: 57,47% meisjes versus 42,25% jongens).

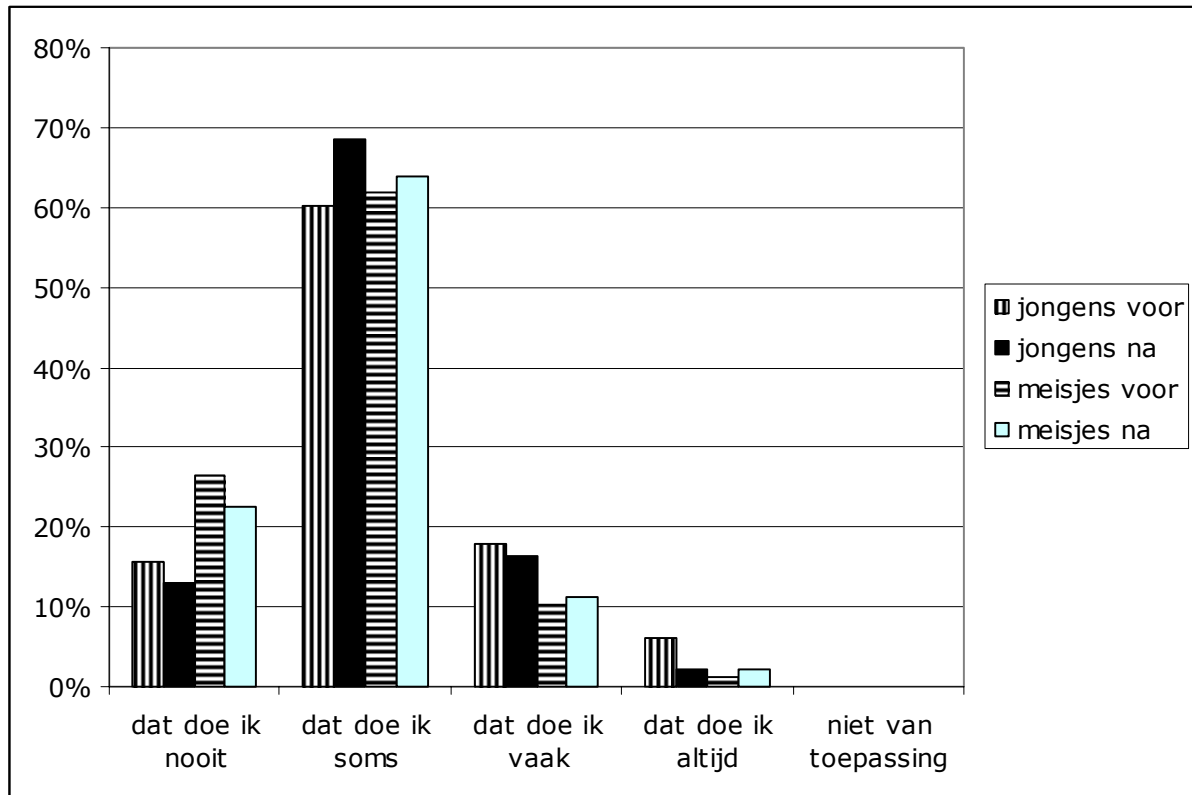
De verschillen in vervoermiddelgebruik tussen jongens en meisjes zijn significant verschillend: meisjes komen vooral met de bus naar school, gevolgd door "als autopassagier". De fiets komt bij de meisjes op de derde plaats. Bij de jongens zien we ook dat de bus het belangrijkste vervoermiddel is om naar school te komen, maar het aantal jongens die met de fiets naar school komen ligt merkbaar hoger dan het aantal meisjes.

Bij de analyse werd ook gekeken of het plaatsvinden van de presentaties van de verkeersgetuigen "invloed" uitoefende op de antwoorden die de jongeren gaven bij de nameting. Analyses wezen uit dat het vervoermiddel, waarmee jongens en meisjes bij de voor- en nameting aangegeven hadden die week het vaakst naar school gekomen te zijn, niet significant verschillend was.

5.4.2 Eigen verkeersgedrag

Zoals vermeld in paragraaf 5.1, werd in de vragenlijst het "eigen verkeersgedrag" met zeven stellingen bevestigd. De jongeren dienden voor elke stelling aan te duiden of ze dat bepaalde gedrag nooit, soms, vaak of altijd deden, of dat dat bepaalde gedrag voor hen "niet van toepassing" was.

Figuur 4 Stelling "als voetganger een weg oversteken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat", volgens geslacht



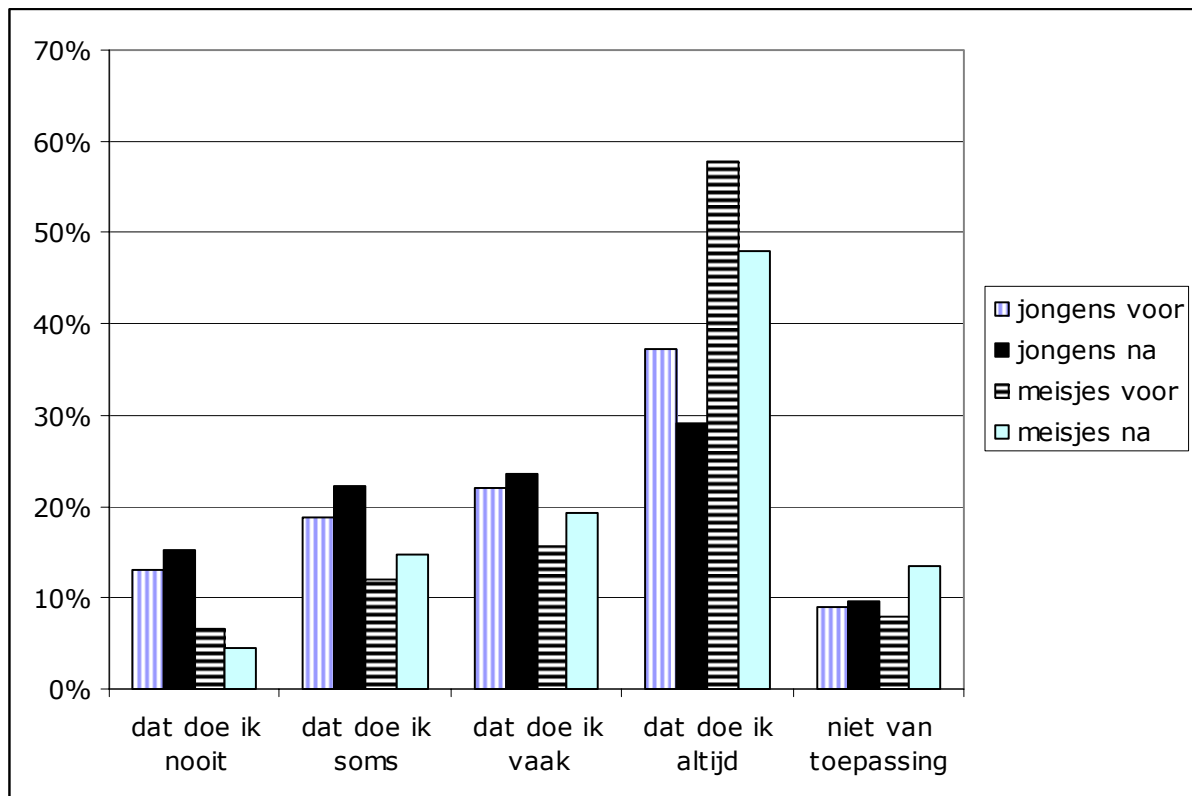
De figuur geeft duidelijk aan dat de meeste jongens en meisjes zowel bij de voor- als nameting geantwoord hebben als voetganger soms een weg over te steken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat.

De verschillen tussen jongens en meisjes zijn significant, en dit blijkt onder andere uit de aantallen jongens en meisjes die antwoordden dat ze nooit een weg oversteken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat. Bij de voormeting gaven 26,49% van de meisjes aan dat ze dit nooit doen, tegenover 15,77% van de jongens. In de nameting bedroegen deze percentages 22,60% meisjes tegenover 12,86% jongens.

Verder valt op dat meer jongens dan meisjes aangaven dat ze vaak als voetganger een weg oversteken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat: in de voormeting bedroegen de percentages 17,84% jongens versus 10,26% meisjes.

In de analyses werd nagegaan of de antwoorden van jongens en meisjes verschilden bij de voor- en nameting, maar de verschillen bleken niet significant.

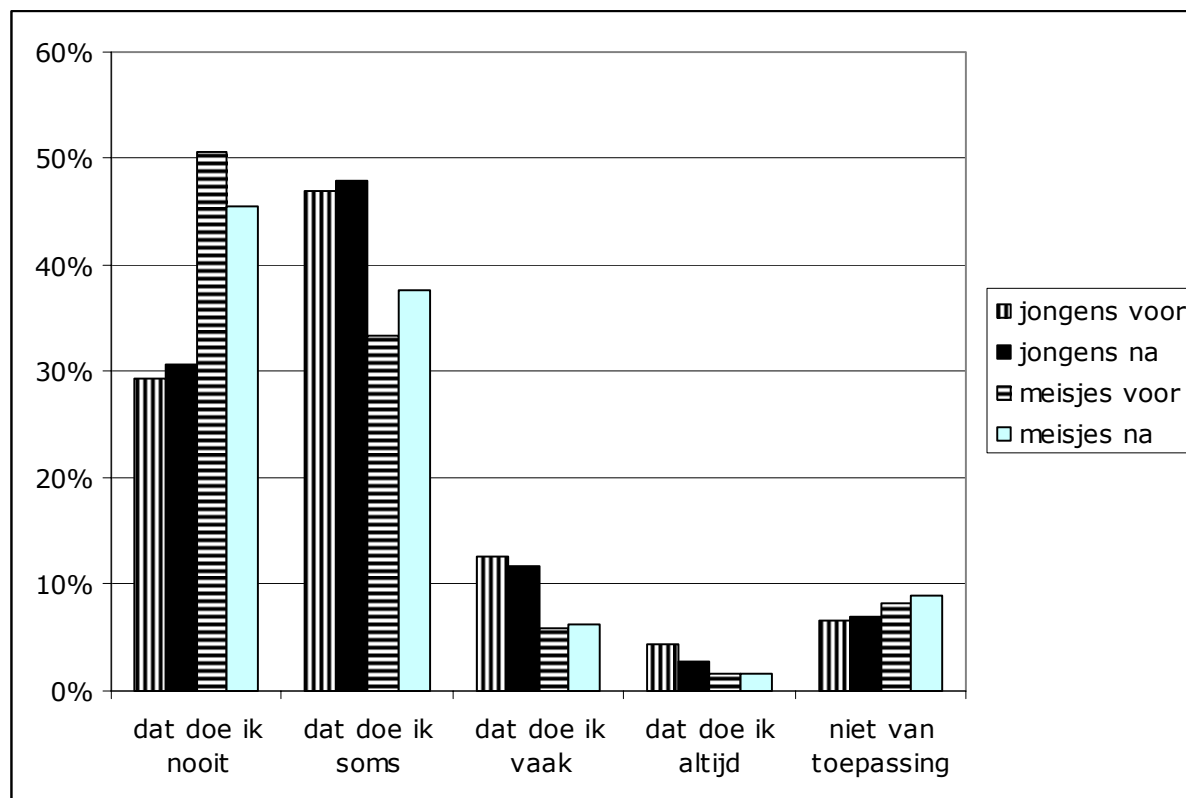
Figuur 5 Stelling "als fietser de lichten van mijn fiets aandoen als het donker is", volgens geslacht



De figuur maakt duidelijk dat er verschillen zijn in de antwoorden die jongens en meisjes gaven: zo gaf 57,81% van de meisjes bij de voormeting aan altijd de lichten van hun fiets aan te doen als het donker is tegenover 37,14% van de jongens (bij de nameting bedroegen deze percentages resp. 48,02% meisjes versus 29,17% jongens). Meer jongens dan meisjes geven aan dat ze "vaak" of "soms" de lichten van hun fiets aandoen als het donker is, en er zijn ook meer jongens dan meisjes die zeggen dat ze nooit de lichten van hun fiets aandoen als het donker is. De vastgestelde verschillen in de antwoorden van jongens en meisjes zijn significant.

Ook in de analyse van de antwoorden op deze stelling werd nagegaan of de antwoorden van de voor- en nameting significant verschillend waren, maar dat bleek niet het geval te zijn.

Figuur 6 Stelling "als fietser door-fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat", volgens geslacht

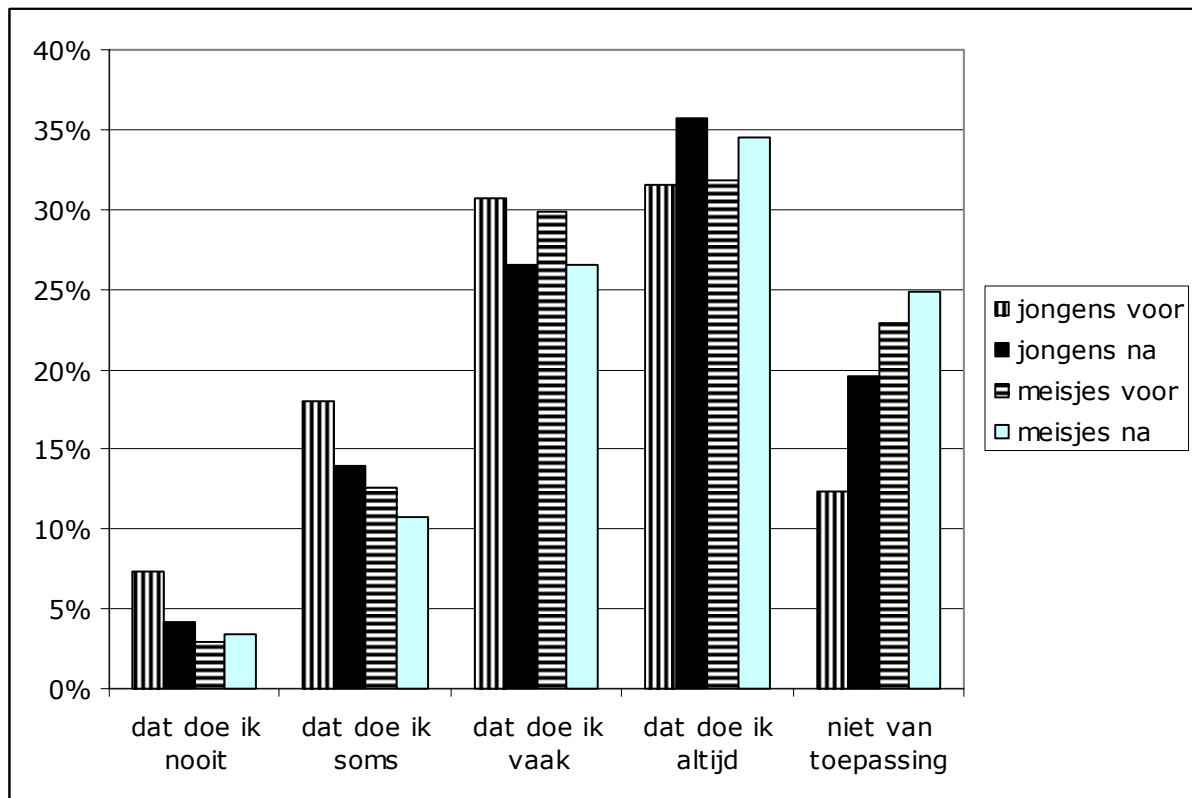


Opnieuw zijn er duidelijke verschillen merkbaar tussen de antwoorden van jongens en meisjes: 50,66% van de meisjes antwoordde in de voormeting dat zij nooit als fietser doorfietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat, versus 29,39% van de jongens (in de nameting gaven 45,51% meisjes en 30,56% jongens ditzelfde antwoord). 46,94% van de jongens daarentegen gaven bij de voormeting aan dat ze soms als fietser doorfietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat, tegenover 33,44% van de meisjes (in de nameting bedroegen deze percentages resp. 47,92% jongens versus 37,64% meisjes).

Er zijn ook meer jongens dan meisjes die "vaak" of "altijd" antwoorden op deze vraag.

Ook in de analyse van de antwoorden op deze vraag werd nagegaan of er significante verschillen waren tussen de antwoorden van de voormeting en de antwoorden van de nameting. Opnieuw bleken er geen significante verschillen tussen de antwoorden van beide metingen te bestaan.

Figuur 7 Stelling "ik hou me aan de voorrangsregels", volgens geslacht



Het merendeel van de jongens en meisjes hebben deze vraag bij de voor- en nameting "positief" beantwoord: zo antwoordden 31,79% van de meisjes, ten opzichte van 31,56% van de jongens bij de voormeting dat ze zich altijd aan de voorrangsregels houden. In de nameting stegen betreffende cijfers nog: 34,36% van de meisjes en 35,66% van de jongens gaven hetzelfde antwoord bij de nameting. De groep jongeren die "altijd" antwoordden op deze stelling, werden gevolgd door een groot aantal jongens en meisjes die antwoordden dat ze zich "vaak" aan de voorrangsregels houden.

Net zoals bij de analyse op de antwoorden van de vorige stellingen, wezen ook de analyses op de antwoorden op deze stelling uit dat er geen significante verschillen waren tussen de antwoorden van de voormeting en de antwoorden van de nameting.

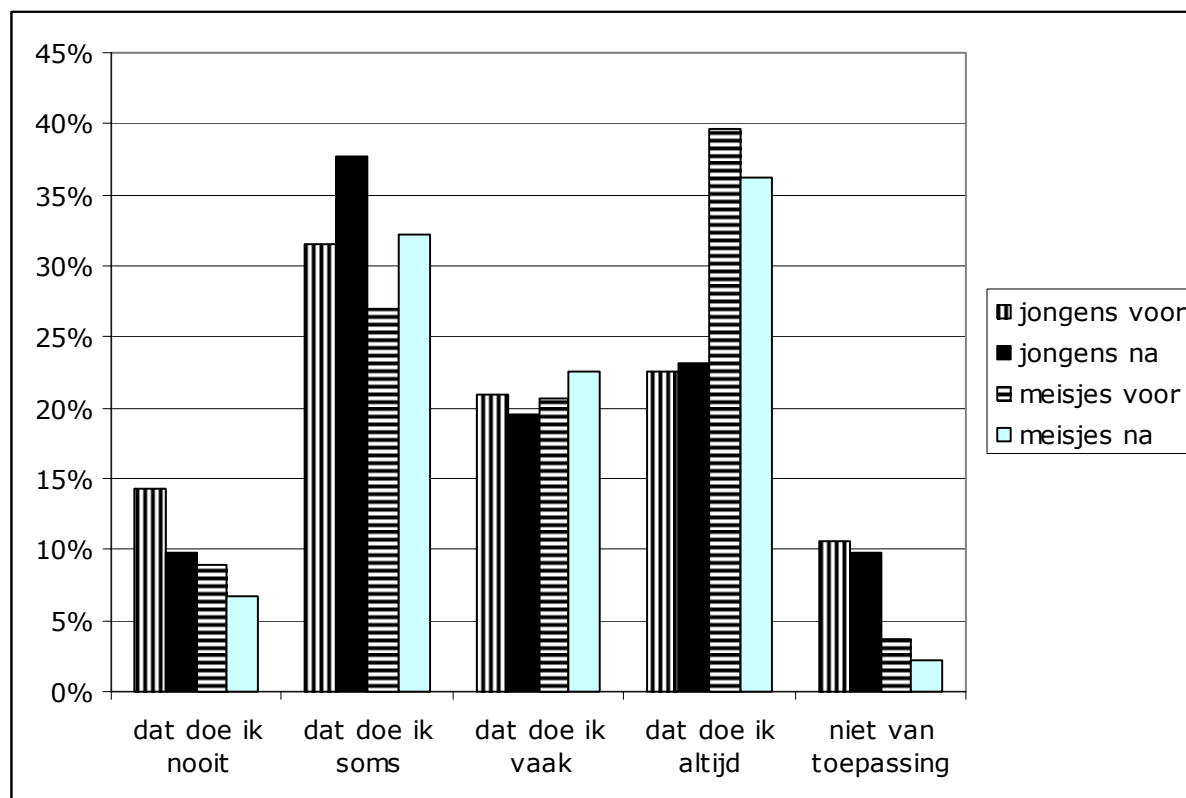
Het hoge aandeel van het antwoord "niet van toepassing" heeft te maken met de drie stellingen die deze stelling ("ik hou me aan de voorrangsregels") voorafgingen. Deze drie voorafgaande stellingen hadden betrekking op bromfietsen – en aangezien de meeste jongeren geen bromfiets bleken te hebben, antwoordden zij (terecht) "niet van toepassing" op deze stellingen. Waarschijnlijk hebben daardoor echter ook heel wat leerlingen "niet van toepassing" op de stelling betreffende het "houden aan de voorrangsregels" geantwoord.

5.4.3 Mening anderen over jouw verkeersgedrag

In de vragenlijst werd met zeven stellingen ook bevraagd wat voor de jongere significante anderen vinden over hoe de jongere zich in het verkeer zou moeten gedragen. De jongeren dienden voor elke stelling aan te duiden of de meeste van hun

vrienden en klasgenoten die belangrijk voor hen zijn⁴, vinden dat zij dat nooit, soms, vaak of altijd moeten doen. Indien een bepaalde stelling voor hen "niet van toepassing" was, konden ze dit antwoord aankruisen.

Figuur 8 Stelling "als voetganger moet wachten om weg over te steken als verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat", volgens geslacht



De figuur maakt duidelijk dat er verschillen zijn in de antwoorden van jongens en meisjes, en deze verschillen bleken significant: het merendeel van de meisjes gaf aan dat de meeste van hun 'peers' vinden dat zij als voetganger altijd moeten wachten om een weg over te steken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat (39,67% bij de voormeting, 36,16% bij de nameting). 22,54% van de jongens die aan de voormeting meewerkten, deelt deze mening. Bij de nameting steeg dit percentage lichtjes tot 23,08%.

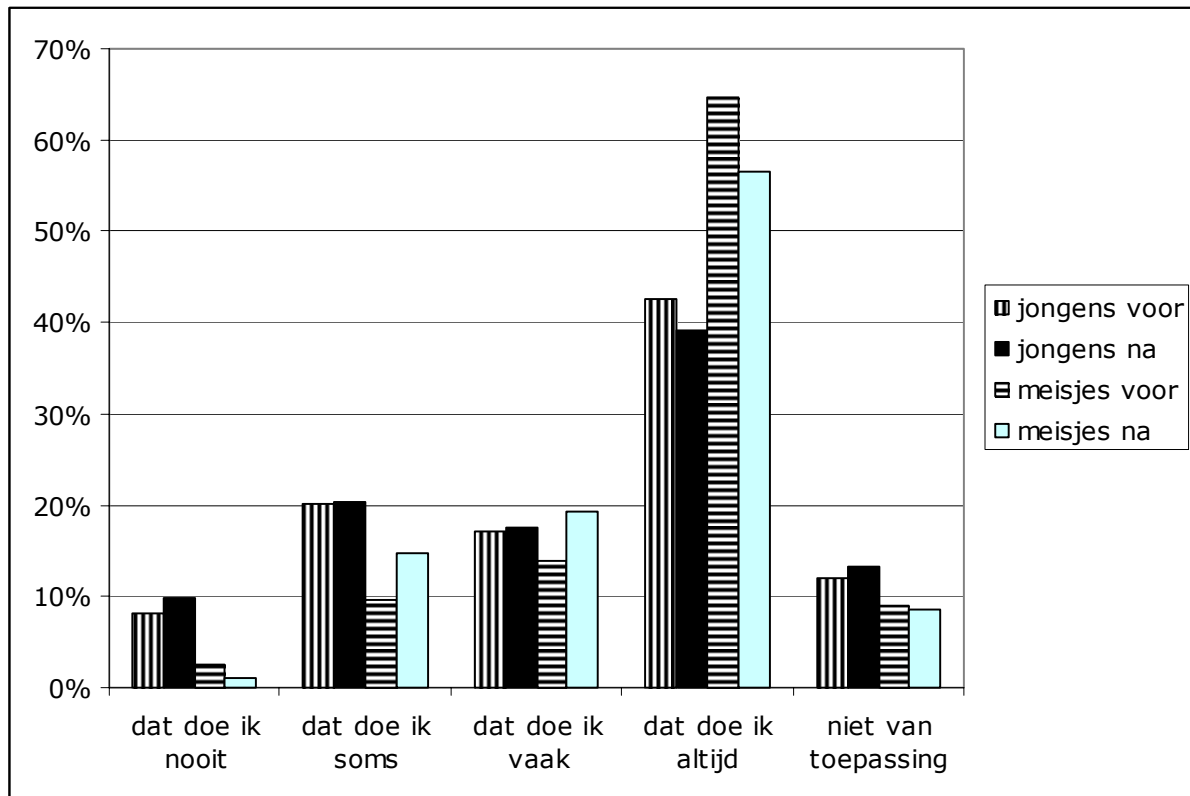
De meeste jongens gaven aan dat hun 'peers' vinden dat zij soms als voetganger moeten wachten om een weg over te steken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat (31,56% bij de voormeting, 37,76% bij de nameting). 27% van de meisjes die aan de voormeting meewerkten, deelden deze mening. Bij de nameting steeg dit percentage tot 32,20%.

De antwoorden voor "vaak" liggen niet ver uit elkaar. De figuur maakt tenslotte ook duidelijk dat er meer jongens dan meisjes zijn die geantwoord hebben dat hun 'peers' vinden dat ze nooit als voetganger moeten wachten om een weg over te steken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat.

⁴ In wat volgt, zullen we het in dit kader over 'peers' hebben.

Ook bij de analyse van de antwoorden op deze stelling werd nagegaan of er sprake was van een effect van de presentatie van de verkeersgetuigen. Ook hier bleken de antwoorden van de voor- en nameting echter niet significant verschillend te zijn.

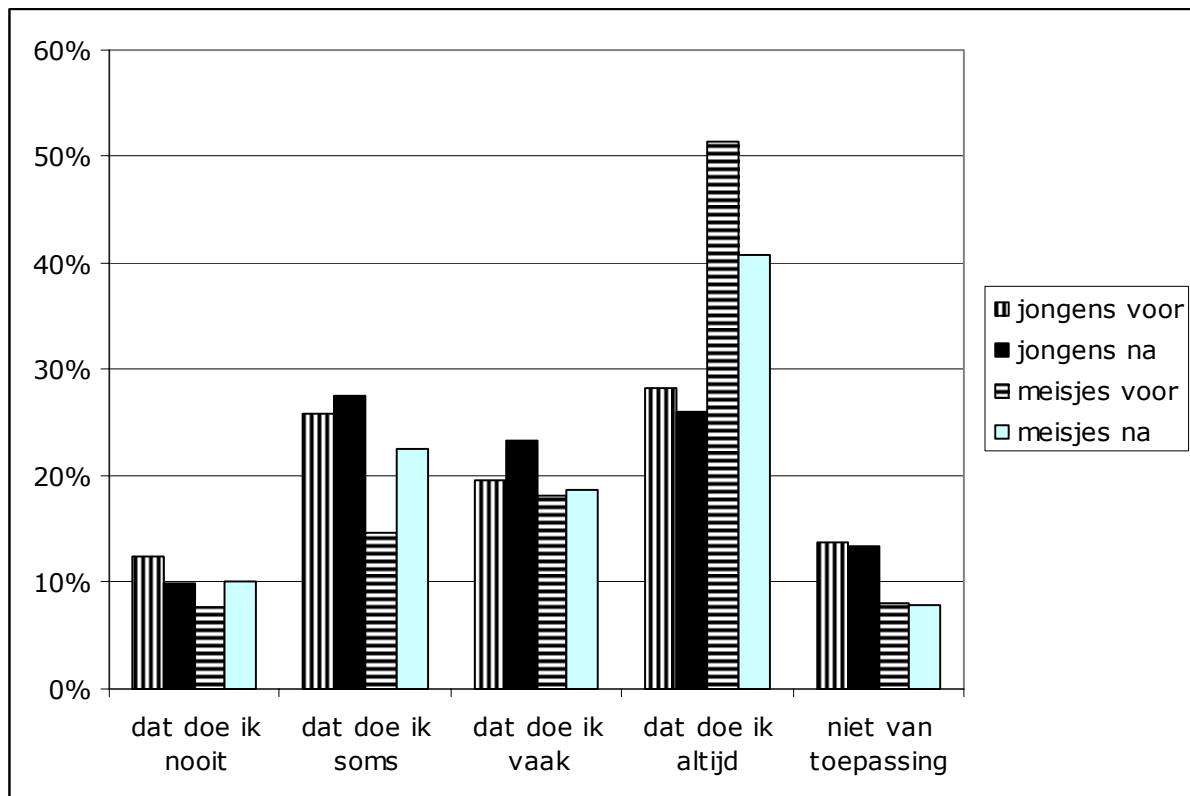
Figuur 9 Stelling "als fietser de lichten van mijn fiets moet aandoen als het donker is", volgens geslacht



Het merendeel van de jongens en meisjes antwoordden dat hun 'peers' vinden dat ze altijd de lichten van hun fiets moeten aandoen als het donker is. Toch is het percentage meisjes dat dit antwoord gaf, significant verschillend van het percentage jongens: bij de voormeting gaven 64,67% van de meisjes dit antwoord, tegenover 42,62% van de jongens. Bij de nameting waren deze percentages resp. 56,50% meisjes versus 39,16% jongens.

Meer jongens dan meisjes antwoordden dat hun 'peers' vinden dat zij "soms" de lichten van hun fiets moeten aandoen als het donker is of dat ze dit "nooit" moeten doen. Bij de analyses werd nagegaan of de antwoorden van de voor- en nameting significant verschilden, maar dit bleek niet het geval te zijn.

Figuur 10 Stelling "als fietser moet wachten om door te fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat", volgens geslacht

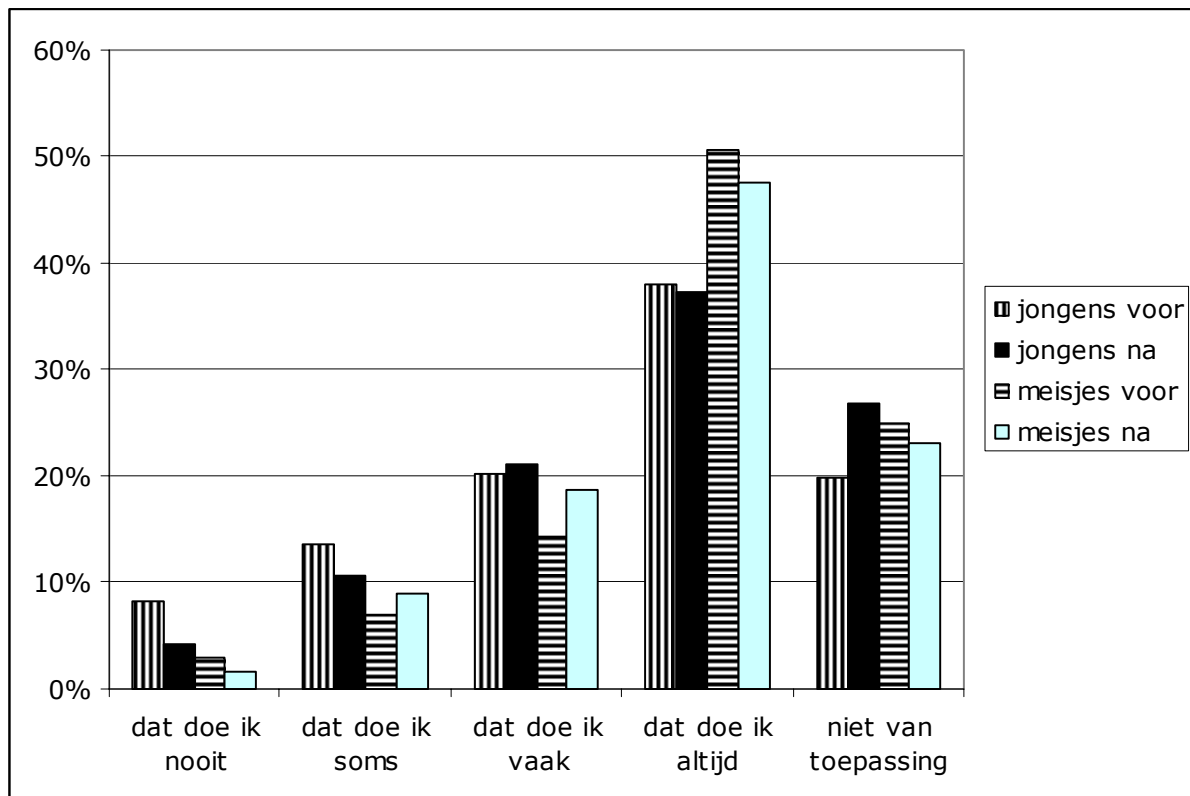


Volgens 51,34% van de meisjes die aan de voormeting meewerkten, vinden hun 'peers' dat ze altijd als fietser moeten wachten om door te fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat. Bij de nameting daalde dit percentage tot 40,68%. Het aandeel jongens dat deze mening deelt, ligt een stuk lager: bij de voormeting antwoordden 28,33% van de jongens dat hun 'peers' vinden dat zij altijd als fietser moeten wachten om door te fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat; bij de nameting werd deze mening gedeeld door 26,08% van de jongens.

Meer jongens dan meisjes gaven aan dat ze denken dat hun 'peers' vinden dat zij "soms" moeten wachten om als fietser door te fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat (voormeting: 25,83% jongens t.o.v. 14,77% meisjes – nameting: 27,46% jongens t.o.v. 22,60% meisjes). Net zoals bij de vorige stellingen antwoordden meer jongens dan meisjes dat ze denken dat hun 'peers' vinden dat ze nooit moeten wachten om door te fietsen als het licht op oranje of rood staat.

Ook bij de analyse van de antwoorden op deze stelling werd onderzocht of de antwoorden van de voormeting en de antwoorden van de nameting significant verschillend waren, maar dat bleek niet het geval te zijn.

Figuur 11 Stelling "me aan de voorrangsregels moet houden", volgens geslacht



Het merendeel van de jongens en meisjes die aan de voor- en nameting meewerkten, antwoordden dat hun 'peers' vinden dat zij zich altijd aan de voorrangsregels moeten houden. Toch is het aantal meisjes dat dit antwoord gaf significant verschillend van het aantal jongens: bij de voormeting bedroeg de verhouding 50,67% meisjes t.o.v. 38,02% jongens die dit antwoord gaven; bij de nameting ging het om 47,46% meisjes t.o.v. 37,32% jongens.

Meer jongens dan meisjes gaven zowel bij de voor- als nameting aan dat hun 'peers' vinden dat zij zich vaak aan de voorrangsregels moeten houden. Net zoals bij de antwoorden op de vorige stellingen, gaven meer jongens dan meisjes aan dat hun 'peers' vinden dat zij zich "soms" aan de voorrangsregels moeten houden of dat ze dat "nooit" moeten doen.

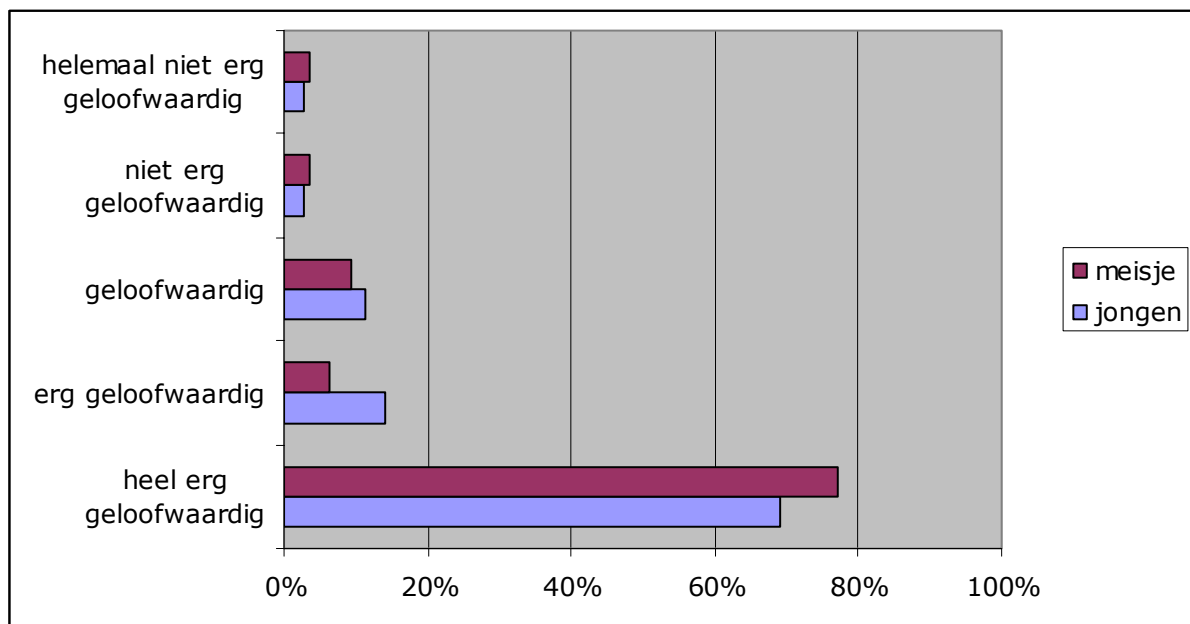
Het relatief hoge aandeel van het antwoord "niet van toepassing" kan verklaard worden door het feit dat deze stelling voorafgegaan werd door een aantal stellingen betreffende gedrag met een bromfiets. Waarschijnlijk hebben heel wat deelnemers "niet van toepassing" genoteerd als antwoord op de bromfiets – stellingen, en hebben ze ook voor de stelling over voorrangsregels hetzelfde antwoord aangeduid.

Bij de analyse op de antwoorden op deze stelling werd nagegaan of de antwoorden van de voor- en nameting significant verschillend waren, maar dat bleek niet het geval te zijn.

5.4.4 Beoordeling presentatie verkeersgetuigen

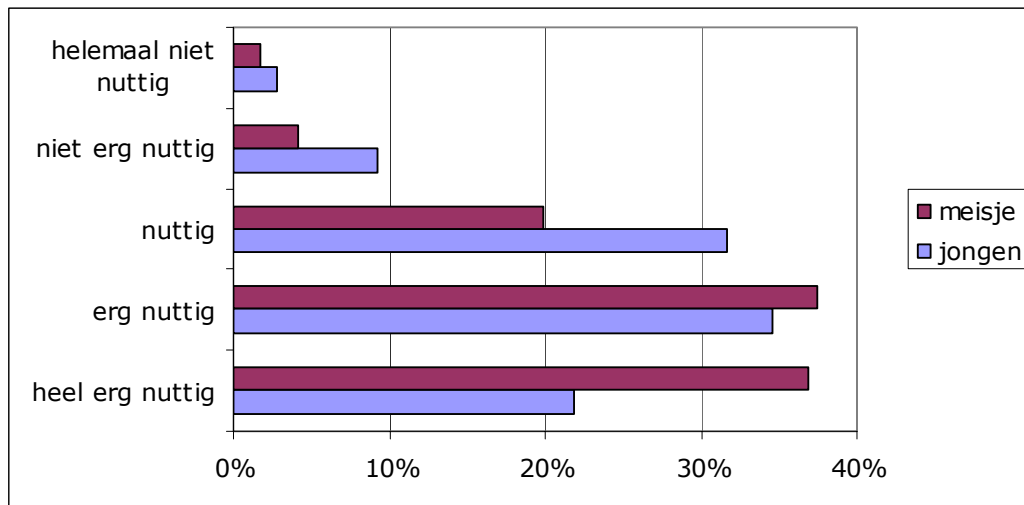
Zoals reeds vermeld in paragraaf 5.1, werden in de vragenlijst van de nameting twee extra vragen toegevoegd. In deze paragraaf wordt duidelijk op welke manier jongens en meisjes de presentatie van de verkeersgetuigen op de verschillende kenmerken beoordeelden, en in welke mate ze dachten dat het verhaal van de verkeersgetuigen hen zelf zou kunnen overkomen.

Figuur 12 Beoordeling "hoe geloofwaardig vond jij de presentatie?", volgens geslacht



Hoewel de analyses duidelijk maakten dat de antwoorden van jongens en meisjes op deze vraag niet significant verschillend waren, leek het ons toch zinvol deze cijfers in het rapport op te nemen. De figuur maakt immers duidelijk dat het merendeel van de jongens en meisjes de presentatie heel erg geloofwaardig vonden: 69,23% van de jongens en 77,19% van de meisjes gaven dit antwoord.

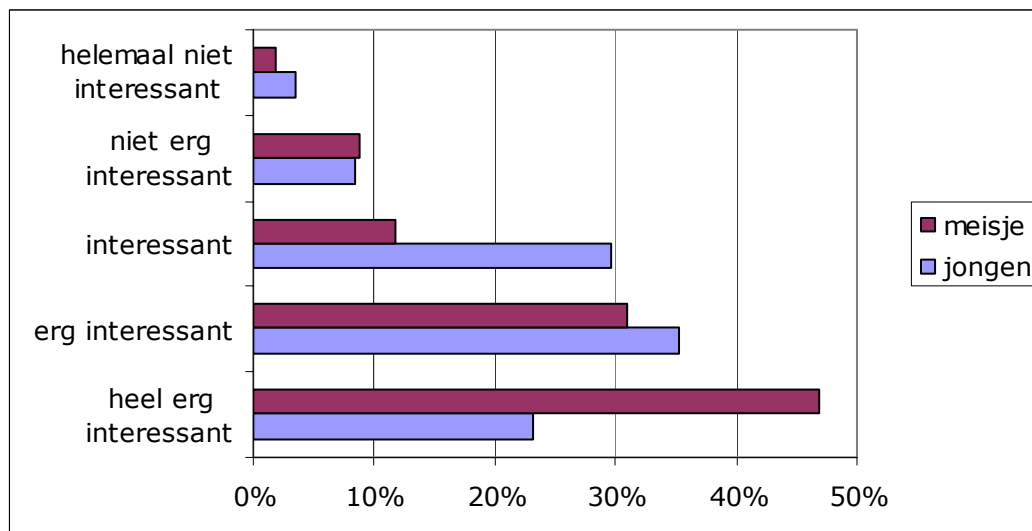
Figuur 13 Beoordeling "hoe nuttig vond jij de presentatie?", volgens geslacht



Het merendeel van de jongeren gaf aan dat ze de presentatie van de verkeersgetuigen "nuttig" tot "heel erg nuttig" vonden. Het valt op dat de meeste meisjes de presentatie duidelijk zeer positief beoordelen: 37,43% vond de presentatie erg nuttig, en nog eens 36,84% vond de presentatie heel erg nuttig. De meeste jongens delen deze mening (34,51% erg nuttig en 21,83% heel erg nuttig) maar toch blijven ook 31,69% van de jongens wat meer op de vlakte: zij vonden de presentatie "nuttig". Deze mening wordt gedeeld door 19,88% van de meisjes.

9,15% van de jongens en 4,09% van de meisjes vond de presentatie niet erg nuttig.

Figuur 14 Beoordeling "hoe interessant vond jij de presentatie?", volgens geslacht

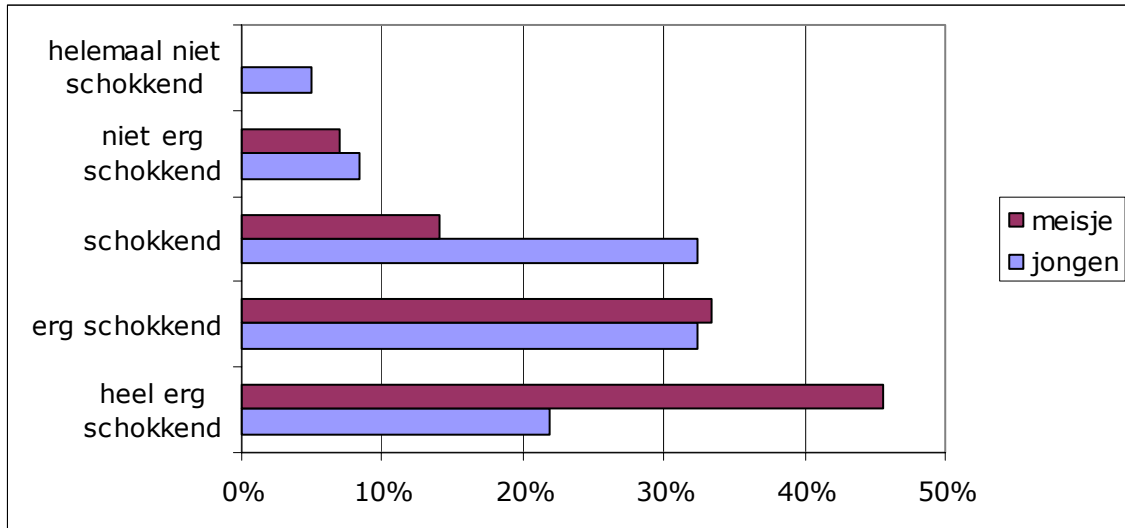


Ook bij de beoordeling van deze stelling is duidelijk dat de meisjes erg duidelijk stelling kiezen: 46,78% vond de presentatie "heel erg interessant" (versus 23,24% van de jongens), en 30,99% van de meisjes beoordeelde de presentatie als "erg interessant".

Het merendeel van de jongens beoordeelden de presentatie op dit kenmerk iets minder uitgesproken positief dan de meisjes: 35,21% van de jongens vond de presentatie "erg interessant", en 29,58% vond de presentatie "interessant".

Ongeveer 8,5% van de jongens en meisjes vond de presentatie niet erg interessant.

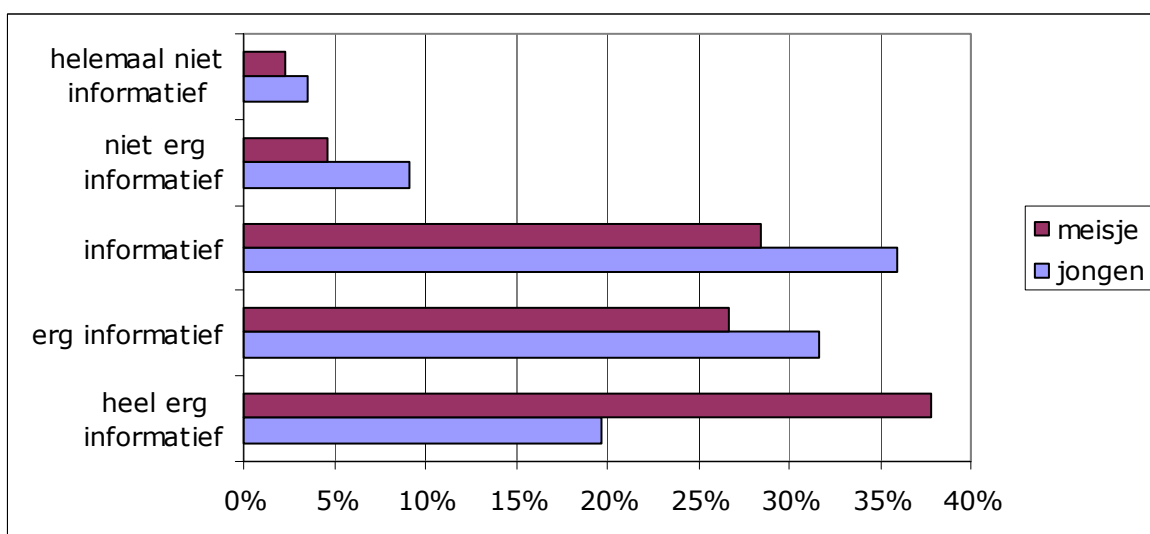
Figuur 15 Beoordeling "hoe schokkend vond jij de presentatie?", volgens geslacht



Uit de antwoorden bleek dat heel wat meer meisjes dan jongens de presentatie "heel erg schokkend" vonden: 45,61% meisjes tegenover 21,83% jongens. Ook bij de beoordeling van de presentatie op dit kenmerk hadden de meeste jongens een iets minder uitgesproken mening: 32,39% van de jongens vond de presentatie "erg schokkend" (t.o.v. 33,33% meisjes), en nog eens 32,39% van de jongens beoordeelde de presentatie als "schokkend" (t.o.v. 14,04% meisjes).

8,45% van de jongens tenslotte vond de presentatie niet erg schokkend (tegenover 7,02% van de meisjes). Geen enkel meisje beoordeelde de presentatie als "helemaal niet schokkend"; bijna 5% van de jongens gaven wel deze beoordeling.

Figuur 16 Beoordeling "hoe informatief vond jij de presentatie?", volgens geslacht

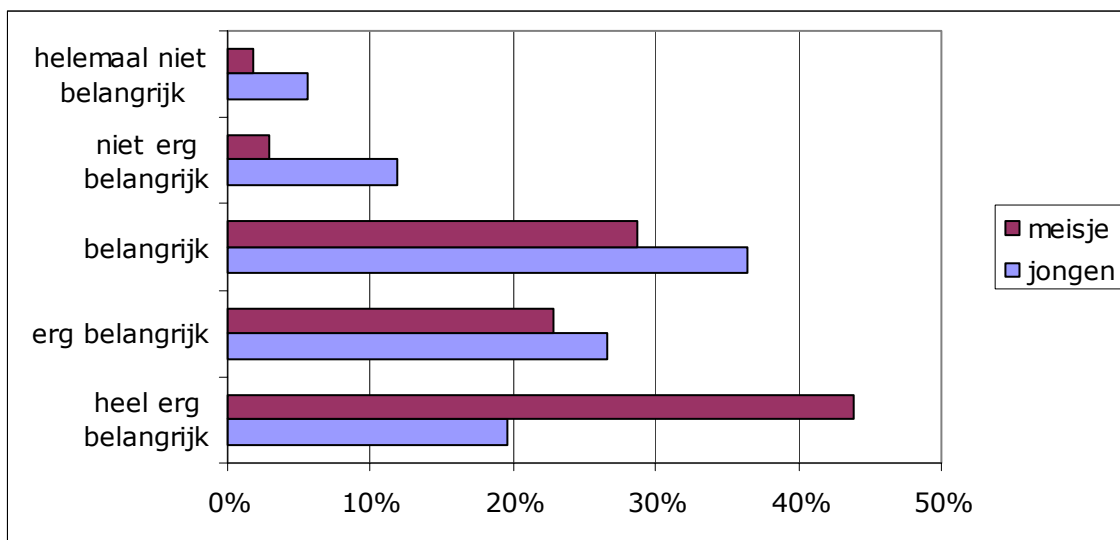


Wat de beoordeling van de informatieve waarde van de presentatie betreft, zien we opnieuw dezelfde tendens: meisjes hebben een zeer uitgesproken "positief" oordeel betreffende dit kenmerk, terwijl het betreffende oordeel van jongens iets neutraler is.

De bovenstaande figuur maakt duidelijk dat het merendeel van de meisjes de presentatie "heel erg informatief" vond (37,79% meisjes versus 19,72% jongens). Bijna 32% van de jongens en bijna 27% van de meisjes vond de presentatie "erg informatief". De meeste jongens beoordeelden de presentatie als "informatief" (35,92% jongens versus 28,49% meisjes).

9,15% van de jongens vond de presentatie niet erg informatief. 4,65% van de meisjes deelde deze mening.

Figuur 17 Beoordeling "hoe belangrijk vond jij de presentatie?", volgens geslacht

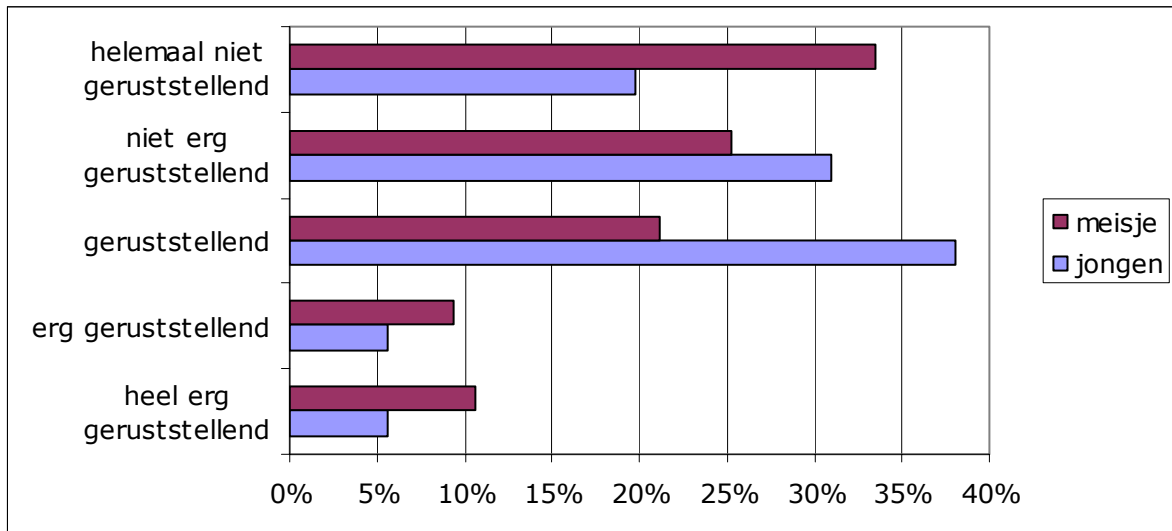


43,86% van de meisjes antwoordden dat zij de presentatie heel erg belangrijk vonden, tegenover 19,58% van de jongens.

Ook bij de beoordeling van dit kenmerk gaf het merendeel van de jongens een wat minder sterk uitgesproken oordeel: 36,36% van de jongens beoordeelde de presentatie als "belangrijk" tegenover 28,65% van de meisjes. Toch vond ook 26,57% van de jongens de presentatie "erg belangrijk" tegenover 22,81% van de meisjes.

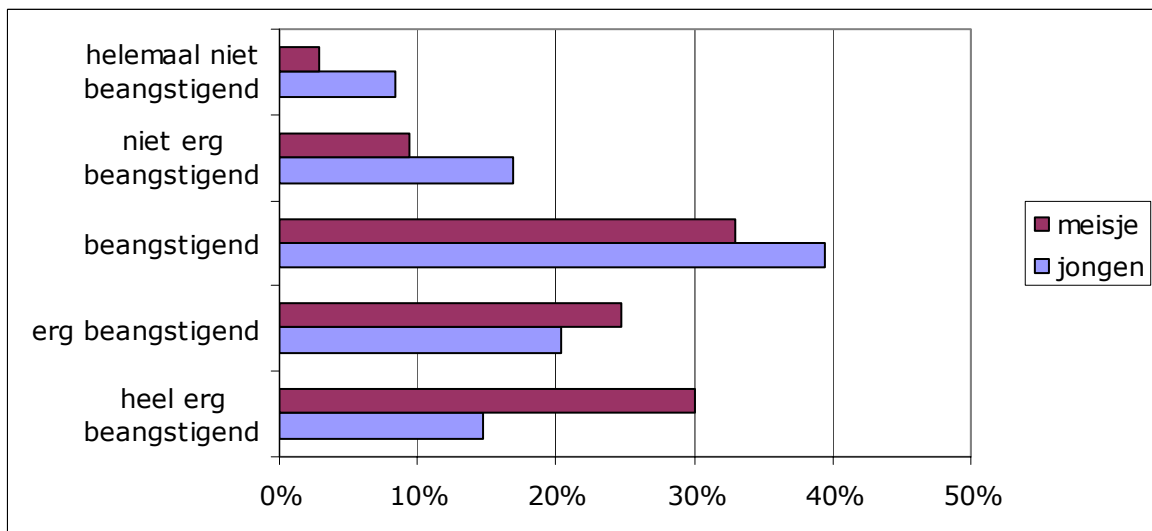
11,89% van de jongens vond de presentatie niet erg belangrijk, versus 2,92% van de meisjes.

Figuur 18 Beoordeling "hoe geruststellend vond jij de presentatie?", volgens geslacht



Bij de beoordeling van deze stelling zien we opnieuw dezelfde tendens naar voren komen als bij de beoordeling van de overige kenmerken van de presentatie. De grootste groep meisjes (33,53%) vond de presentatie "helemaal niet geruststellend". 19,72% van de jongens deelde deze mening. Het merendeel van de jongens (38,03%) beoordeelde de presentatie als "geruststellend", versus 21,18% van de meisjes. Toch gaf ook 30,99% van de jongens "niet erg geruststellend" als antwoord, tegenover 25,29% van de meisjes.

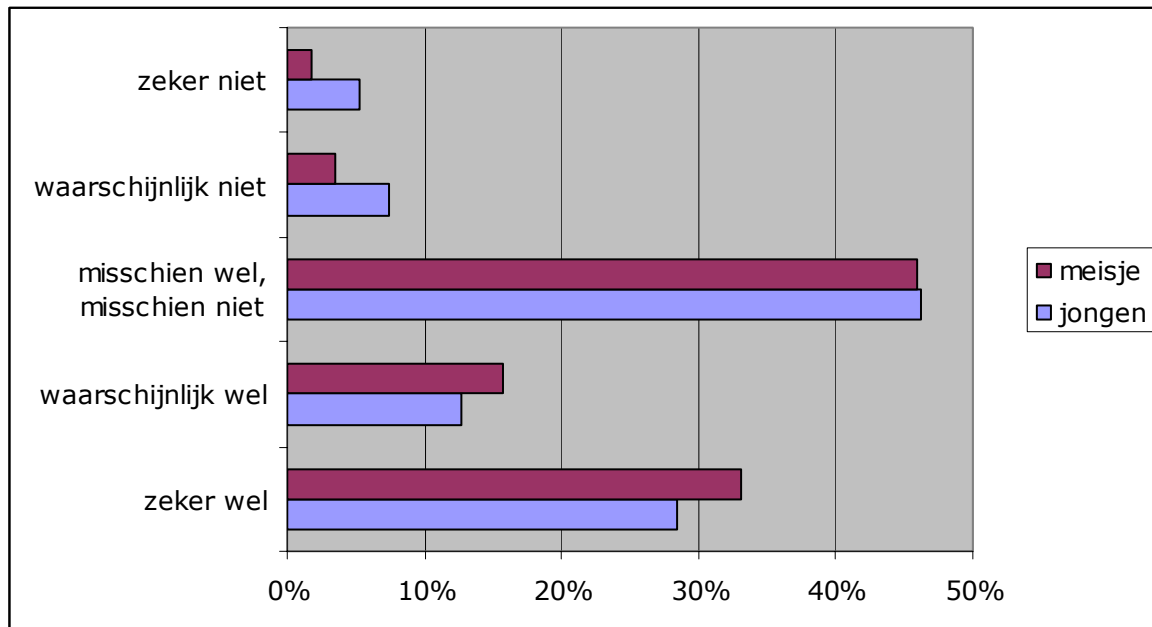
Figuur 19 Beoordeling "hoe beangstigend vond jij de presentatie?", volgens geslacht



Meer meisjes dan jongens beoordeelden de presentatie als "erg beangstigend" en "heel erg beangstigend": zo vonden 30% meisjes tegenover 14,79% jongens de presentatie "heel erg beangstigend". Het merendeel van de jongens en meisjes beoordeelde de presentatie op dit kenmerk echter als "beangstigend" (32,94% meisjes, 39,44% jongens).

16,90% van de jongens antwoordden de presentatie "niet erg beangstigend" te vinden, ten opzichte van 9,41% van de meisjes. 8,45% van de jongens beoordeelde de presentatie als "helemaal niet beangstigend".

Figuur 20 "Zou het verhaal van de verkeersgetuige jou ook overkomen?", volgens geslacht



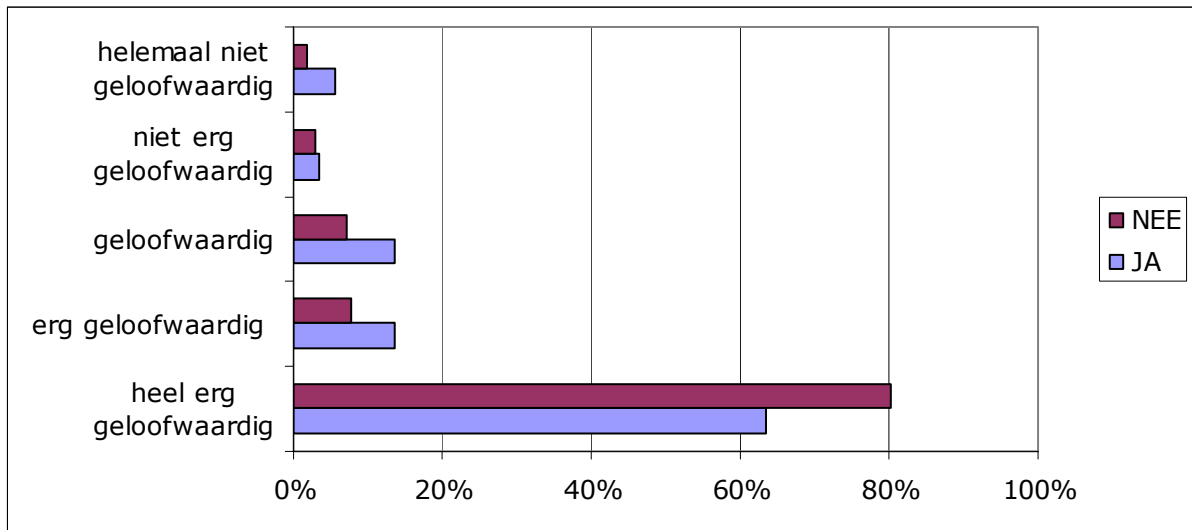
Hoewel de analyse uitwees dat de antwoorden van jongens en meisjes op deze vraag niet significant verschillend waren, nemen we deze figuur toch op in het rapport. Ze toont namelijk dat het merendeel van de jongens en meisjes geantwoord hebben dat het verhaal dat ze van de verkeersgetuigen gehoord en gezien hebben, hen "misschien wel, misschien niet" zou kunnen overkomen.

5.4.5 Beoordeling presentatie door jongeren, bezig met rijopleiding

In de analyses werd ook nagegaan of jongeren, die in de vragenlijst aangegeven hadden al bezig te zijn met een rijopleiding, de presentatie "op een andere manier" beoordeelden dan jongeren die hier nog niet mee bezig zijn ⁵.

⁵ Er werd trouwens ook nagegaan of er een verband was tussen geslacht en rijopleiding, maar dit leverde geen significante resultaten op.

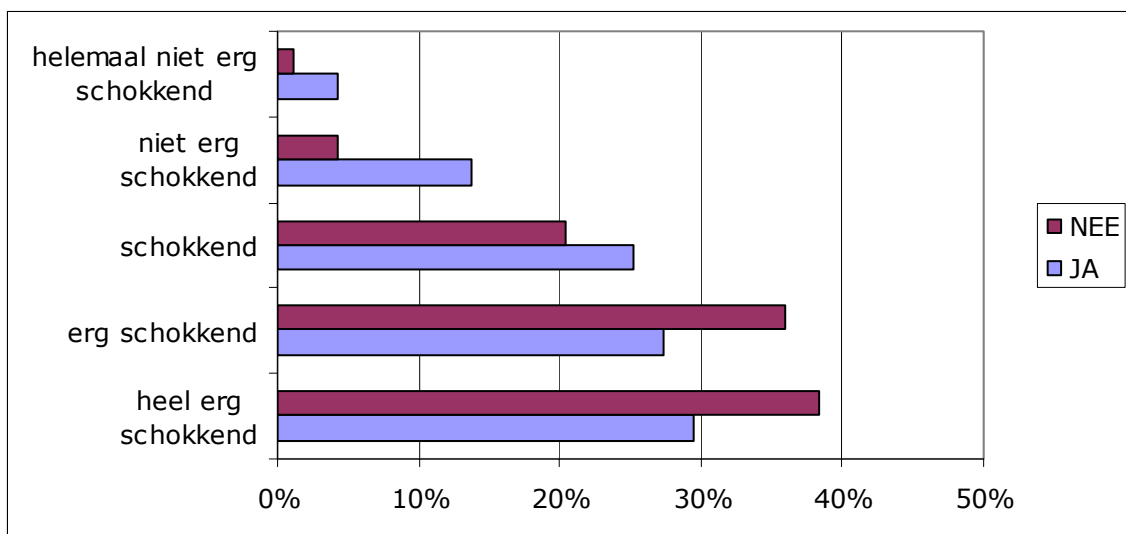
Figuur 21 Beoordeling "hoe geloofwaardig vond jij de presentatie?", volgens rijopleiding



De verschillen tussen jongeren die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rijopleiding en jongeren die geantwoord hadden nog niet bezig te zijn met een rijopleiding, bleken significant: 63,57% van de jongeren die aangegeven hadden al bezig te zijn met een rijopleiding, bleken de presentatie "heel erg geloofwaardig" te vinden. Deze mening werd gedeeld door 80,24% van jongeren die antwoordden nog niet met een rijopleiding bezig te zijn. Met andere woorden: significant meer jongeren die nog niet met een rijopleiding bezig zijn, gaven de presentatie qua geloofwaardigheid een zeer uitgesproken positieve beoordeling dan jongeren die al wel met een rijopleiding bezig zijn.

Heel wat jongeren die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rijopleiding gaven de presentatie toch een "positieve" beoordeling op het vlak van geloofwaardigheid: 13,57% van deze groep vond de presentatie "erg geloofwaardig", en ook 13,57% van deze groep vond de presentatie "geloofwaardig".

Figuur 22 Verdeling "hoe schokkend vond jij de presentatie", volgens rijopleiding



Ook hier bleken de verschillen tussen jongeren die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding en jongeren die geantwoord hadden nog niet bezig te zijn met een rij-opleiding, significant: 29,50% van de jongeren die geantwoord hadden dat ze al bezig zijn met een rij-opleiding, beoordeelden de presentatie als "heel erg schokkend". Deze mening werd gedeeld door 38,32% van de jongeren die geantwoord hadden dat ze nog niet bezig waren met een rij-opleiding. Ook beoordeelden significant meer jongeren, die nog niet met een rij-opleiding bezig zijn, de presentatie als "erg schokkend" t.o.v. de jongeren die wel al met een rij-opleiding bezig zijn (35,93% versus 27,34%).

25,18% van de jongeren die al met een rij-opleiding bezig zijn, vonden de presentatie "schokkend", tegenover 20,36% van de jongeren die nog niet met een rij-opleiding bezig zijn.

Het is opvallend dat 13,67% van de jongeren "met rij-opleiding" de presentatie als "niet erg schokkend" beoordelen tegenover 4,19% van de jongeren van de andere groep.

Hoewel de analyses uitwezen dat het kruisen van de variabele "al (dan niet) bezig met een rij - opleiding" met de overige beoordelingskenmerken *geen significante resultaten* opleverde, leek het ons toch zinvol hier enkele van deze cijfers te vermelden.

Zo bleek immers dat iets meer jongeren, die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding, de presentatie als "erg nuttig" en "heel erg nuttig" beoordeelden, in vergelijking met jongeren die geantwoord hadden nog niet bezig te zijn met een rij-opleiding (bijvoorbeeld voor "erg nuttig" bedroegen de percentages 36,96% voor de jongeren die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding, versus 35,93% voor de jongeren die geantwoord hadden dat ze nog niet bezig waren met een rij-opleiding). Wat de beoordeling van de mate van "interessant - heid" van de presentatie betrof, gaven de meeste jongeren, of ze nu bezig waren met een rij-opleiding of niet, quasi hetzelfde antwoord: 33,81% van de jongeren die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding, beoordeelde de presentatie immers als "heel erg interessant", en 35,54% van de jongeren die geantwoord hadden nog niet met een rijopleiding bezig te zijn, deelden deze mening. Nog eens 30,94% van de jongeren die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding, beoordeelde de presentatie als "erg interessant", en deze mening werd gedeeld door 34,94% van de jongeren die geantwoord hadden nog niet met een rijopleiding bezig te zijn.

Voor de kenmerken "informatief" en "belangrijk" zien we dat jongeren, die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding, de presentatie iets neutraler beoordelen dan jongeren die geantwoord hadden hier nog niet mee bezig te zijn. De jongeren die nog niet met een rij-opleiding bezig zijn, beoordeelden de presentatie op deze kenmerken wat meer uitgesproken positief dan de andere groep jongeren. De verschillen tussen beide groepen jongeren waren echter niet significant. Wat de beoordeling van het kenmerk "geruststellend" betreft, valt op dat 31,16% van de jongeren die geantwoord hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding, de presentatie als "geruststellend" beoordelen (deze mening werd gedeeld door 25,90% van de jongeren die geantwoord hadden nog niet bezig te zijn met een rij-opleiding. De grootste groep van de jongeren die aangegeven hadden nog niet met een rij-opleiding bezig te zijn (30,12%) vond de presentatie "helemaal niet erg geruststellend" (24,64% van de andere groep jongeren deelde deze mening). Maar ook hier bleken de verschillen in de antwoorden van beide groepen niet significant te zijn. Hetzelfde gold voor de beoordeling van het kenmerk "beangstigend": de meeste jongeren, of ze nu wel of niet aangegeven hadden dat ze bezig waren een rij-opleiding te volgen, beoordeelden de presentatie als "beangstigend".

In de analyses werd tenslotte nagegaan of jongeren, die aangegeven hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding, een andere mening hadden betreffende de vraag of het verhaal van de verkeersgetuige hen zelf ook zou kunnen overkomen. De resultaten toonden aan dat het merendeel van de jongeren, of ze nu wel of niet met een rijopleiding

bezig waren, antwoordde dat ze dachten dat het verhaal van de verkeersgetuigen hen "misschien wel, misschien niet" zou kunnen overkomen (47,06% van de jongeren die geantwoord hadden wel met een rij-opleiding bezig te zijn gaven dit antwoord, ten opzichte van 45,68% van de jongeren die geantwoord hadden nog niet met een rij-opleiding bezig te zijn).

6 ALGEMEEN BESLUIT

In dit rapport werden de opzet, dataverzameling, praktische werkwijze en resultaten beschreven van het evaluatie - onderzoek van het Limburgse pilootproject "Verkeersgetuigen". Het onderzoek bestond uit twee luiken: het eerste, en meest belangrijke luik, had betrekking op kwalitatieve posttesten die uitgevoerd werden met alle doelgroepen die in de loop van het project betrokken partij waren. Het tweede luik had betrekking op een kwantitatief (case study) onderzoek, waarbij aan de hand van een beperkte voor- en nameting data verzameld werden bij de leerlingen van de scholen die zich bereid verklaard hadden mee te werken aan het onderzoek. In hoofdstuk 4 van het rapport werden de resultaten van de kwalitatieve posttesten beschreven. De deelnemers aan de focusgroepen waren allen zeer positief over het project. De leerlingen bijvoorbeeld vonden de presentaties boeiend en aangrijpend; zij hadden veel respect voor het feit dat verkeersgetuigen het aandurven hun verhaal voor een klas te komen brengen, en ook voor de manier waarop de verkeersgetuigen hun leven verder zetten na hun ongeval. Ook de schoolverantwoordelijken waren erg tevreden: het project "Verkeersgetuigen" vult voor hen een nood in om aan de eindtermen te voldoen. De PHL - begeleiders waren eveneens positief over het project, net als de verkeersgetuigen zelf. Deelname aan dit project geeft hen een zinvolle dagbesteding, zij voelen zich hier nuttig mee.

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, voor hen de beste manier is om jongeren aan te spreken over verkeer en verkeers(on)veiligheid. De schoolverantwoordelijken hadden onder andere aanbevelingen om het project praktisch nog te verbeteren. De PHL - begeleiders raadden onder andere aan om ook nog na de periode van opleiding / begeleiding (die plaats had voor de start van de presentaties), op latere tijdstippen (als de verkeersgetuigen bijvoorbeeld al een aantal maanden met presentaties bezig zijn) 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. Een van de belangrijkste aanbevelingen van de verkeersgetuigen 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 niet vlot verloopt.

In hoofdstuk 5 van het rapport werden de opzet, dataverwerking, respons en resultaten van het kwantitatief (case study) onderzoek besproken. De resultaten van de voor- en nameting maakten duidelijk dat meisjes over het algemeen vaker dan jongens antwoordden dat zij zich "veilig" gedragen in het verkeer (meer meisjes dan jongens antwoordden bijvoorbeeld dat ze altijd de lichten van hun fiets aandoen als het donker is). Meer meisjes dan jongens gaven ook aan dat de meeste van hun vrienden en klasgenoten die belangrijk voor hen zijn (hun 'peers') vinden dat zij zich "veilig" in het verkeer moeten gedragen.

In de analyses van de resultaten van de voor- en nameting werd ook nagegaan of de antwoorden die de leerlingen gegeven hadden op de vragenlijst van de nameting significant verschilden van de antwoorden die de leerlingen gegeven hadden op de vragenlijst van de voormeting. De analyses wezen echter uit dat er op basis van de gegeven antwoorden statistisch niet aangetoond kon worden dat de antwoorden van de voor- en nameting significant verschillend waren. Met andere woorden: statistisch kon er niet aangetoond worden dat de presentatie van de verkeersgetuigen invloed uitgeoefend had op de antwoorden die de leerlingen gaven op de "nameting". Eventuele verschillen tussen antwoorden van de voor- en nameting kunnen mogelijk verklaard worden door toevallige omstandigheden.

De vragenlijst die voor de nameting gebruikt werd, bevatte twee extra vragen waarbij er nagegaan werd hoe de jongeren de presentatie van de verkeersgetuigen op acht verschillende kenmerken beoordeelden, en in welke mate ze dachten dat het verhaal van de verkeersgetuigen hen zelf zou kunnen overkomen. In de analyses werd er nagegaan of de antwoorden van de jongeren verschilden tussen jongens en meisjes, en tussen jongeren die aangegeven hadden al bezig te zijn met een rij-opleiding en jongeren die aangegeven hadden nog niet bezig te zijn met een rij-opleiding.

Zo bleek dat heel wat meisjes bij de beoordeling van de presentatie op de verschillende kenmerken meestal een meer uitgesproken mening hadden dan jongens. Jongens van hun kant, bleven meestal iets "neutraler" (zo beoordeelde het merendeel van de jongens de presentatie bijvoorbeeld als "informatief" terwijl het merendeel van de meisjes de presentatie als "heel erg informatief" beoordeelde). 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 vonden de presentatie "geloofwaardig" tot "heel erg geloofwaardig"
- 91,37% van de jongeren vonden de presentatie "nuttig" tot "heel erg nuttig"
- 88,82% van de jongeren vonden de presentatie "interessant" tot "heel erg interessant"
- 90,10% van de jongeren vonden de presentatie "schokkend" tot "heel erg schokkend"
- 90,45% van de jongeren vonden de presentatie "informatief" tot "heel erg informatief"
- 89,49% van de jongeren vonden de presentatie "belangrijk" tot "heel erg belangrijk"
- 55,13% van de jongeren vonden de presentatie "niet erg geruststellend" tot "helemaal niet geruststellend"
- 81,73% van de jongeren vonden de presentatie "beangstigend" tot "heel erg beangstigend"

Voortbouwend op deze resultaten, en rekening houdend met de output van de kwalitatieve posttesten en de aanbevelingen van de verschillende doelgroepen die bij het project betrokken waren, willen we besluiten met te zeggen dat het ons erg zinvol lijkt om het project "*Verkeersgetuigen*" in de toekomst verder te zetten. Als we kijken naar de aanbevelingen die de verschillende doelgroepen gaven, lijkt het ons dat het project op een aantal punten nog verbeterd kan worden. Als er in de toekomst effectief nog aandacht aan deze puntjes gegeven wordt, lijkt het ons dat "*Verkeersgetuigen*" hier een "nog sterker project" van kan worden.

Uiteraard zijn we ons bewust van de beperkingen, die inherent zijn aan de wijze waarop dit evaluatie – onderzoek opgezet werd. In het kader van de evaluatie van het pilootproject was, zoals hierboven reeds gezegd, het kwalitatieve luik het meest belangrijke onderzoeksluik, net omdat we te weten wilden 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. Dergelijke verbale onderzoeksmethode steunt op zelf – gerapporteerde verbale uitingen: mensen zeggen bepaalde dingen, maar of zij zich altijd zo gedragen of gaan gedragen zoals ze het zeggen of gezegd hebben, is uiteraard niet altijd zeker. Dit is een potentieel minpunt van verbale onderzoeksmethodieken. De kwalitatieve posttesten die in het kader van de

evaluatie werden georganiseerd, leverden ons echter de nodige inzichten op, en gaven ons ook zicht op de aanbevelingen van de verschillende doelgroepen.

Het 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 antwoorden die de jongeren gaven bij de nameting, in vergelijking met de antwoorden die ze gegeven hadden bij de voormeting. De resultaten die in dit rapport gepresenteerd werden, zijn dan ook duidelijk resultaten van de case study, en zijn (en pretenderen dat ook niet) niet representatief voor Vlaamse jongeren van de 3^e graad middelbaar onderwijs.

Als men in de toekomst zou willen onderzoeken of de presentaties van verkeersgetuigen effectief invloed uitoefenen op gedragsdeterminanten van jongeren, zoals attitudes en dergelijke, lijkt het ons wel opportuun om in aanvulling van voorliggend evaluatie – onderzoek een kwantitatief vervolgonderzoek op te zetten. In het kader van dergelijk effect – metings - onderzoek zou dan één voor- en enkele nametingen gepland kunnen worden, waarbij gedragsdeterminanten zoals attitudes en dergelijke op verschillende tijdstippen voor en na de presentatie bevraagd worden.

7 LITERATUURLIJST

Krueger, R. (1994). *Focus groups. A practical guide for applied research*. Thousand Oaks: Sage publications.

Krueger, R. (1998). *Developing questions for focus groups. Focus Group Kit 3*. Thousand Oaks: Sage publications.

Krueger, R. (1998). *Analyzing & reporting focus group results. Focus Group Kit 6*. Thousand Oaks: Sage publications.

Möller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 36, p. 1081-1088.

Morgan, D. & Scannell, A. (1998). *Planning focus groups. Focus Group Kit 2*. Thousand Oaks: Sage publications.

Peterson-Sweeney, K. (2005). The use of focus groups in pediatric and adolescent research. *Journal of pediatric health care*, 19(2), p. 104-110.

Rich, M. & Ginsburg, K. (1999). The reason and rhyme of qualitative research: why, when, and how to use qualitative methods in the study of adolescent health. *Journal of adolescent health*, 25, p. 371-378.

Segers, J. (1999). *Methoden voor de maatschappijwetenschappen*. Assen: Van Gorcum.

Wyckmans, D. (2006). *Verkeersgetuigen*. Bijdrage in jaarboek Verkeersveiligheid 2006, Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

8 BIJLAGEN

8.1 Vragenlijst voormeting



PROVINCIALE HOGESCHOOL LIMBURG



Jongeren en hun opvattingen over verkeer

Hallo!

Dit is een korte vragenlijst die gaat over jouw gedrag in het verkeer en over wat jij vindt van "veilig verkeersgedrag". Probeer de vragen zo eerlijk mogelijk te beantwoorden. Er zijn geen goede of foute antwoorden, wij zijn juist zeer geïnteresseerd in jouw persoonlijke mening! Geef bij alle vragen steeds slechts 1 antwoord.

Al je gegevens en antwoorden worden anoniem en vertrouwelijk verwerkt.

Alvast hartelijk bedankt dat je wil meewerken aan het onderzoek!

Ann Petermans (PHLimburg)

Grete Gysen (UHasselt)

A. Wie ben jij?

- 1) Geslacht:
1. ♂ (man)
 2. ♀ (vrouw)

2) In welk jaar ben je geboren?

3) In welke school zit je?

4) In welk jaar en welke klas zit je?
(vermeld hier ook de richting die je volgt)

9) Wat vinden anderen over hoe jij je zou moeten gedragen in het verkeer? Duid voor volgende stellingen aan of de meeste van je vrienden en klasgenoten die belangrijk voor je zijn, vinden dat jij dat nooit, soms, vaak of altijd moet doen. Wanneer een stelling voor jou niet van toepassing is, zet je voor die stelling een kruisje in de kolom "niet van toepassing".

(Duid bij elke stelling slechts 1 antwoord aan)

De meeste van mijn vrienden en klasgenoten die belangrijk voor mij zijn, vinden dat ik:	Ze vinden dat ik dat NOOIT moet doen	Ze vinden dat ik dat SOMS moet doen	Ze vinden dat ik dat VAAK moet doen	Ze vinden dat ik dat ALTIJD moet doen	Niet van toepassing
1. Als voetganger moet wachten om een weg over te steken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Als fietser de lichten van mijn fiets moet aandoen als het donker is	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Als fietser moet wachten om door te fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Op mijn bromfiets mijn helm moet dragen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Nuchter moet zijn om met mijn bromfiets te rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Me aan de maximumsnelheid moet houden als ik met mijn bromfiets rondrijd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Me aan de voorrangsregels moet houden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10) Ben je bereid om mee te werken aan een groepsgesprek (waarbij enkele leerlingen van jouw school en een onderzoeker samen zitten) om eens te praten over het verkeer en jouw ideeën daarover?

Dit gesprek zal in jouw school doorgaan tijdens een middagpauze.

8.2 Topic lists gesprekken

8.2.1 Topic list leerlingen

a. Ervaring van de presentatie

- wat vond je van de presentatie?
- Hebben jullie op voorhand informatie gekregen over de presentatie v.d. VG?

- wat vond je het best aan de presentatie? Wat sprak je het meeste aan?
- Wat vond je het slechtst aan de presentatie? Heb je je ergens aan gestoord?
- Moet er iets aan de presentatie veranderd worden?
 - Zo ja: wat zou je veranderen? Heb je advies om de presentatie te verbeteren?

b. Eigen gedrag in het verkeer (link naar "risicoperceptie")

- Ik geef je nu volgend tabelletje... vul dit eens snel in.
 → Gebruik van volgend stimulusmateriaal (*elke deelnemer vult dit snel in*):

STELLING	Dat doe ik NOOIT	Dat doe ik SOMS	Dat doe ik VAAK	Dat doe ik ALTIJD	Niet van toepassing
1. Als voetganger een weg oversteken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Als fietser de lichten van mijn fiets aandoen als het donker is	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Als fietser door-fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Op mijn bromfiets mijn helm dragen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Nuchter rijden met mijn bromfiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Ik hou me aan de maximumsnelheid als ik met mijn bromfiets rondrijd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Ik hou me aan de voorrangsregels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

⇒ ° bespreking

- Voel jij je zelf veilig in het verkeer? Hoe komt het dat je je (niet altijd) veilig voelt?
- Gedraag jijzelf je "veilig" in het verkeer?
 - Altijd?
- Doe je zelf ook wel eens dingen die "onveilig" zijn?
 - Zo ja, welke?
 - Wanneer doe je ook wel eens "onveilige" dingen?
 - Maakt het uit of er dan iemand bij je is of niet? En wie dat is?
- Breng je door dit gedrag jezelf in gevaar? Breng je anderen in gevaar?

c. "Geleerd" uit de presentatie?

- Gedraag je je sinds het bijwonen van de presentatie anders in het verkeer? Wat doe je anders? Hoe komt dat?
- Wat denk je dat de bedoeling van deze presentatie was?
- Had je hierover al eens eerder nagedacht?

- Is zo'n presentatie zinvol, helpt dat jullie om de gevaren van het verkeer in te zien?
 - Indien niet:
 - wat kan volgens jullie helpen om jongeren te wijzen op de gevaren van het verkeer?
 - Wie kan hier volgens jullie een belangrijke rol in spelen? (ouders? vrienden? overheid?, ...)

d. Focusgroep afronden

Samenvatting geven van wat er allemaal gezegd is, en bij deelnemers nagaan of zij dit een goede samenvatting vinden dan wel of zij nog wat willen toevoegen.

8.2.2 Topic list schoolverantwoordelijken

a. Ervaring van de presentatie

- Heeft u één of meerdere presentaties gevolgd in uw school?
- Had u op voorhand meer uitleg gekregen over de inhoud van de presentatie?
 - Volstond deze informatie voor u? Of kan dit beter?
- Waarom heeft u beslist deze presentatie in uw school te laten plaatsvinden?
 - Sluit het project aan bij het lesprogramma / bij eindtermen?
 - Doen jullie nog andere acties tijdens het schooljaar betreffende verkeer(sveiligheid)? Voor alle leeftijden?
- Wat waren uw verwachtingen betreffende de presentatie?

- Wat vond u van de presentatie?
- Voldeed de presentatie aan uw verwachtingen?

- Wat vond u "het beste" aan de presentatie? Wat sprak de leerlingen het meeste aan?
- Waren er elementen in de presentatie waar u zich aan hebt gestoord? Vond u dat er slechte elementen in de presentatie zaten? Zo ja, welke?
- Moet er iets aan de presentatie veranderd worden?
 - Zo ja: wat zou u veranderen?
 - Heeft u advies om de presentatie te verbeteren, zodat deze boodschap beter aanslaat bij de jongeren?

b. Presentatie & reacties van de leerlingen

- Heeft u zicht op de reacties van de leerlingen op de presentatie? Wat vonden zij ervan?
- Heeft u misschien ook reacties van ouders vernomen? Wat vonden zij ervan?

- Gedragen de leerlingen zich anders sinds de presentatie?
 - Zo ja: waaruit blijkt dat / hoe uit zich dat / wat doen ze anders?

c. Presentatie verkeersgetuige als communicatiemiddel voor jongeren

- Denkt u dat het organiseren van deze presentaties de jongeren iets bijbrengt over verkeer en verkeersveiligheid?

- Is dit de meest aangewezen aanpak of manier om jongeren te wijzen op de gevaren van het verkeer, en hen hierover te doen nadenken?
 - Indien niet: wat zijn volgens u betere manieren om jongeren hierover aan te spreken?
 - via welke kanalen jongeren best aanspreken?
 - wie kan hierin een belangrijke rol spelen: ouders, vrienden, school, overheid, ... ?

- Zou u de Provincie aanraden dit project volgend jaar verder te zetten?
 - Waarom wel / niet?
- Zou u de Vlaamse Overheid aanraden dit project volgend schooljaar ook in de andere Vlaamse provincies te organiseren?
 - Waarom wel / niet?

d. Focusgroep afronden

Samenvatting geven van wat er allemaal gezegd is (o.a. van mogelijke aanbevelingen), en bij deelnemers nagaan of zij dit een goede samenvatting vinden dan wel of zij nog wat willen toevoegen.

8.2.3 Topic list PHL – begeleiders

a. Recrutering verkeersgetuigen

- Kan u beginnen met te vertellen wat de rol van het dep. Gezondheidszorg in het project Verkeersgetuigen precies is? Hoe zijn de 1^e contacten met de Provincie ontstaan?
- Het Dep. Gezondheidszorg heeft (o.a.) de verkeersgetuigen "gerecruteerd" – hoe is dat precies in zijn werk gegaan?
 - Hebben jullie bepaalde criteria gehanteerd om mensen te selecteren? Waren jullie m.a.w. op zoek naar mensen met een bepaald profiel?
 - Hebben jullie dit profiel ook steeds gevonden?
 - Op welke manier hebben jullie deze mensen kunnen overtuigen dat het jullie zinvol leek om over hun ongeval en hun leven voor en na het ongeval te gaan vertellen aan jongeren van 17 – 18 jaar?
 - Hadden de mensen die voor het project gerecruteerd werden, hun ongeval en de impact hiervan op hun leven, reeds volledig verwerkt?
 - Bood deelname aan het project deze mensen een "nieuwe uitdaging"?
 - In hoeverre schat u in dat het aspect van een ev. "nieuwe uitdaging" een stimulans was om de geïnteresseerden effectief aan het project mee te laten werken?
- Hebben jullie aanbevelingen naar de Provincie of Vlaamse overheid toe hoe de recrutering van verkeersgetuigen verbeterd / vergemakkelijkt kan worden?
 - Wat lijkt jullie het "beste profiel" om via verkeersgetuigen jongeren (o.a.) te wijzen op de gevaren van het verkeer?
 - Zijn er volgens jullie manieren (of andere of betere manieren dan diegene waar jullie een beroep op konden doen) om deze slachtoffers te overtuigen om mee in dergelijk project te stappen?

b. Opleiding en begeleiding verkeersgetuigen

Naast de recrutering was de PHL ook verantwoordelijk voor de opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen, in aanloop naar het geven van de presentaties.

- Hoe werd dit georganiseerd? Op welke elementen werd dieper ingegaan tijdens de opleiding van de getuigen?
- Waren de noden qua opleiding en begeleiding van de verschillende verkeersgetuigen verschillend?
 - Zo ja: op welke manier werd hierop ingespeeld?
- Zijn er dingen die jullie graag in de opleiding hadden willen behandelen, maar die niet aan bod zijn kunnen komen?
 - Zo ja: waarom is dit niet aan bod kunnen komen?
 - Lijkt het jullie zinvol dit element in de toekomst wél in de opleiding van de verkeersgetuigen te kunnen betrekken?

- Hebben jullie de verkeersgetuigen zien "veranderen" tijdens de opleiding?
 - Zo ja: in welke zin?
- Zijn er verkeersgetuigen die tijdens de opleiding afgehaakt hebben?
 - Heeft u er zicht op waarom deze persoon / personen afgehaakt hebben?
 - Kan er, bij voortzetting van het project, iets gebeuren om het afhaken van personen te voorkomen? Wat zijn uw aanbevelingen?
- Denken jullie dat het mogelijk is / moet zijn om een soort "uniform opleidingspakket" voor verkeersgetuigen te ontwikkelen, zodat het project gemakkelijk in andere provincies opgestart kan worden?
 - Zo ja: welke elementen zouden jullie hier zeker in opnemen? Waar moet er zeker aandacht aan besteed worden?

c. Ontwikkeling presentaties verkeersgetuigen

Jullie hebben tenslotte de verkeersgetuigen ook de nodige ondersteuning gegeven voor het ontwikkelen van hun presentaties.

- Heeft u zelf één of meerdere (proef)presentaties gevolgd?
- Wat waren uw verwachtingen betreffende de presentatie?
- Wat vond u van de presentatie?
- Voldeed de presentatie aan uw verwachtingen?
- Wat vond u "het beste" aan de presentatie? Wat sprak het meeste aan?
- Waren er ook elementen in de proefpresentaties waar u of het proefpubliek zich aan stoorden?
 - Op welke manier werd dit aan de verkeersgetuigen gecommuniceerd?
 - Hoe gingen de verkeersgetuigen en hun buddy's hiermee om?

d. Evaluatie van het project zelf

- Hebben de verkeersgetuigen deelname aan het project als positief ervaren?
- Zijn er mensen die er een minder goed gevoel aan overhouden?
 - Zo ja: Wat is hier de oorzaak van?
 - Hoe kan dit voorkomen worden bij voortzetting van het project?
- Zou u de Provincie aanraden dit project volgend jaar verder te zetten?
 - Waarom wel / niet?
- Zou u de Vlaamse Overheid aanraden dit project volgend schooljaar ook in de andere Vlaamse provincies te organiseren?
 - Waarom wel / niet?
 - Zo ja:
 - kan het project nog verbeterd worden?
 - heeft u algemene aanbevelingen hoe het dan nog beter kan?

e. Focusgroep afronden

Samenvatting geven van wat er allemaal gezegd is (o.a. van mogelijke aanbevelingen), en bij deelnemers nagaan of zij dit een goede samenvatting vinden dan wel of zij nog wat willen toevoegen.

8.2.4 Topic list verkeersgetuigen en buddies

a. Voorstelling verkeersgetuigen

- Dag XXX (*naam VG*). Kan je misschien beginnen met jezelf even voor te stellen?

- burgerlijke staat
- gezinssituatie (alleenwonend, inwonend bij familie, continu wonend in centrum, ...)

- Kan je ons nog eens kort vertellen hoe het ongeval, waarbij u betrokken was, gebeurd is?

- Hoeveel jaar is dit geleden?
- Hoe oud was je toen?
- Was je in je recht bij het ongeval?
- (*igv autobestuurder of -passagier*) Had je een gordel aan?
- (*igv motorrijder*) Had je een helm op & de nodige beschermkledij aan?

b. Bevraging Quality of Life

Situatie voor het ongeval

- Hoe was je situatie thuis (burgerlijke staat, alleen wonend, ...)
- Hoe was je sociale situatie? (had je veel vrienden, veel contact met familie en kennissen, regelmatig uitgaan, ...)
- Werkte je voor het ongeval?
- Hoe was je fysieke toestand?
- Had je bepaalde gezondheidsproblemen voor het ongeval?

Situatie na het ongeval

- Hoe is het nu (in het algemeen) met je gezondheid?

- Wat waren de belangrijkste lichamelijke gevolgen van het ongeval?
- Hoe ernstig zijn je letsels?
 - is er nog verbetering mogelijk?
 - ben je altijd gemotiveerd om naar verbetering te streven?
- Is je leven sinds het ongeval veranderd op relationeel en sociaal vlak?
 - Op welke manier?
 - Heb je na het ongeval kunnen rekenen op steun van je omgeving? (vrienden, familie, ...)
 - Zijn er ook mensen uit je omgeving die je toen in de steek gelaten hebben? Weet je waarom zij je toen in de steek gelaten hebben?
- Werksituatie: zou je nog kunnen werken? Zou je dat ook willen?
- Is je financiële toestand veranderd sinds het ongeval?
- Is je vrijetijdsbesteding veranderd sinds het ongeval?
- Is je leven sinds het ongeval veranderd op huishoudelijk vlak? Zijn er dingen op huishoudelijk vlak die je niet meer of niet meer zo grondig kan doen?

c. Ervaringen en evaluatie van het project Verkeersgetuigen

- Hoe zijn de mensen van PHL bij jou terechtgekomen?
 - Hebben zij je op voorhand informatie gegeven over wat de bedoeling van het project precies was?
 - Zijn er specifieke factoren die ervoor gezorgd hebben dat je aan het project wou meewerken?
 - Waren er moeilijkheden die overwonnen moesten worden vooraleer je besloot aan het project mee te werken?
- Had je bepaalde verwachtingen over het project?
- Wat vond je van **de begeleiding** die je gekregen hebt?
 - Was deze begeleiding nodig?
 - Heb je dingen bijgeleerd door de hulp van de begeleiders?
 - Zijn er dingen die in de begeleiding niet aan bod gekomen zijn, die jij graag had willen behandelen?
 - Kan de begeleiding beter?
 - Heb je aanbevelingen hoe het beter kan?
- Hoe ging **het contact met de scholen**?
 - Heb je zelf alle scholen gecontacteerd waar je zou langsgaan voor het geven van je presentatie, voor het maken van praktische afspraken?
 - Verliepen die contacten vlot?
 - Zijn er dingen die beter kunnen op dat vlak?
 - Heb je aanbevelingen hoe dat beter kan?
- Hoe verliep **het contact met de leerlingen**?

- Wat sprak de leerlingen het meeste aan?
 - Zijn er elementen uit je presentatie die hen minder of niet aanspraken?
 - Verliep de vragenronde overal vlot?
 - Was je overal tevreden over de presentatie die je gegeven hebt en de respons van & het contact met de leerlingen?
 - Zijn er dingen die beter kunnen betreffende het contact met de leerlingen? Dingen die anders georganiseerd kunnen worden?
 - ➔ Heb je aanbevelingen hoe dat beter kan?
- Denk je dat het organiseren van deze presentaties jongeren iets bijbrengt over verkeer en verkeersveiligheid?

- **Het contact met de Provincie**

- Zou je de provincie aanraden het project verder te zetten?
- Zijn er dingen die de provincie kan verbeteren, naar de verkeersgetuigen toe?
- Zou je de Vlaamse Overheid aanraden dit project ook in de andere provincies te organiseren?
 - zijn er dingen uit de huidige manier van aanpak, die je dan zou veranderen?

d. Algemene overwegingen

- Heeft het project aan je verwachtingen voldaan?

- Is het geven van dergelijke presentaties "werk"?

Zou je dit verder willen blijven doen in de toekomst?

Ben je (over het algemeen) tevreden over deelname aan het project?

Zou je er opnieuw aan deelnemen, moest men het je vandaag vragen?

- Heb je iets "geleerd" tijdens het project?

- betreffende het geven van een presentatie
- in het algemeen: over jezelf, je buddy, de manieren waarop jij een bepaalde boodschap kan overbrengen naar andere mensen toe, ...

e. Focusgroep afronden

Samenvatting geven van wat er allemaal gezegd is (o.a. van mogelijke aanbevelingen), en bij deelnemers nagaan of zij dit een goede samenvatting vinden dan wel of zij nog wat willen toevoegen.

8.3 Vragenlijst nameting



PROVINCIALE HOGESCHOOL LIMBURG



Jongeren en hun opvattingen over verkeer²

Hallo!

Dit is opnieuw een korte vragenlijst die gaat over jouw gedrag in het verkeer en over wat jij vindt van "veilig verkeersgedrag". Probeer de vragen zo eerlijk mogelijk te beantwoorden. Er zijn geen goede of foute antwoorden, wij zijn juist zeer geïnteresseerd in jouw persoonlijke mening! Geef bij alle vragen steeds slechts 1 antwoord.

Al je gegevens en antwoorden worden anoniem en vertrouwelijk verwerkt.

Alvast hartelijk bedankt dat je wil meewerken aan het onderzoek!

Ann Petermans (PHLimburg)

Grete Gysen (UHasselt)

A. Wie ben jij?

- 1) Geslacht:
1. ♂ (man)
 2. ♀ (vrouw)

2) In welk jaar ben je geboren?

3) In welke school zit je?

4) In welk jaar en welke klas zit je?
(vermeld hier ook de richting die je volgt)

5) Hoe ben je deze week het vaakst naar school gegaan (je mag slechts 1 antwoord omcirkelen)

9) Wat vinden anderen over hoe jij je zou moeten gedragen in het verkeer? Duid voor volgende stellingen aan of de meeste van je vrienden en klasgenoten die belangrijk voor je zijn, vinden dat jij dat nooit, soms, vaak of altijd moet doen. Wanneer een stelling voor jou niet van toepassing is, zet je voor die stelling een kruisje in de kolom "niet van toepassing".

(Duid bij elke stelling slechts 1 antwoord aan)

De meeste van mijn vrienden en klasgenoten die belangrijk voor mij zijn, vinden dat ik:	Ze vinden dat ik dat NOOIT moet doen	Ze vinden dat ik dat SOMS moet doen	Ze vinden dat ik dat VAAK moet doen	Ze vinden dat ik dat ALTIJD moet doen	Niet van toepassing
1. Als voetganger moet wachten om een weg over te steken als het verkeerslicht voor voetgangers op oranje of rood staat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Als fietser de lichten van mijn fiets moet aandoen als het donker is	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Als fietser moet wachten om door te fietsen als het verkeerslicht op oranje of rood staat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Op mijn bromfiets mijn helm moet dragen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Nuchter moet zijn om met mijn bromfiets te rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Me aan de maximumsnelheid moet houden als ik met mijn bromfiets rondrijd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Me aan de voorrangsregels moet houden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10) Wat vond jij van de presentatie van de Verkeersgetuige(n) in jouw school?

Geef aan hoe geloofwaardig/niet geloofwaardig, nuttig/niet nuttig, ... je de presentatie vond door telkens een kruisje te zetten bij het cijfer van jouw keuze.

heel erg geloofwaardig	1	2	3	4	5	helemaal niet geloofwaardig
heel erg nuttig	1	2	3	4	5	helemaal niet nuttig
heel erg interessant	1	2	3	4	5	helemaal niet interessant
heel erg schokkend	1	2	3	4	5	helemaal niet schokkend
heel erg informatief	1	2	3	4	5	helemaal niet informatief
heel erg belangrijk	1	2	3	4	5	helemaal niet belangrijk
heel erg geruststellend	1	2	3	4	5	helemaal niet geruststellend
heel erg beangstigend	1	2	3	4	5	helemaal niet beangstigend

11) Denk je dat het verhaal van de Verkeersgetuige dat je hebt gehoord en gezien, jou ook zou kunnen overkomen?

1. Zeker wel
2. Waarschijnlijk wel
3. Misschien wel, misschien niet
4. Waarschijnlijk niet
5. Zeker niet

Van harte bedankt voor je medewerking!