

# Verkeersgetuigen doen jongeren nadenken over hun verkeersgedrag

Ann Petermans – Dries Wyckmans

Hoofd Afdeling Communicatie BIVV - Provincie Limburg

Zo'n 8.000 Limburgse vijfde- en zesdejaars denken na het bezoek van een verkeersgetuige wel twee keer na vooraleer ze zich op een risicovolle manier in het verkeer begeven. Sinds vorig schooljaar gaan 4 gedreven verkeersgetuigen namelijk op bezoek in de Limburgse secundaire scholen. Ze vertellen er de jongeren op een beklijvende manier hoe een verkeersongeval hun leven drastisch veranderd heeft. Deze aanpak, die de jongeren zelf de link laat leggen van het verhaal van een verkeersslachtoffer naar hun eigen leefwereld en verkeersgedrag, werkt. Tijdens elke getuigenis kun je een speld horen vallen.

## EEN VERKEERSGETUIGE GETUIGT

'Het ongeval is gebeurd op 20 juni 2001, tien dagen nadat ik 25 jaar was geworden. Het was een weg die ik al honderden keren had afgelegd, maar deze keer liep het mis. Opeens kreeg ik een vrachtwagen in het vizier die, vanuit mijn oogpunt, dwars over de weg stond. Ik probeerde hem nog te ontwijken, maar de afstand was te kort. In een ultieme poging om te stoppen, wierp ik de motor op z'n zij en schoof ik onder de aanhanger. De chauffeur, die eigenlijk nog aan het draaien was, merkte niets en reed nog enkele meters verder terwijl ik geklemd lag onder zijn aanhanger. En toen? Zes weken kunstmatige coma, tien weken beademing, een dwarslaesie ter hoogte van de nek, de huid van mijn linkeronderbeen hing voor tweederde los... Mijn leven lag in duigen.'



Bron: BIVV

Dit is het verhaal van Erwin Bielen. In zijn puberteit vlamt Erwin graag rond op zijn Camino. Zijn grote droom is echter een motor, maar zolang hij thuis woont, mag hij er geen kopen van zijn ouders. Vijf maanden nadat hij in het huwelijksbootje gestapt is, wordt zijn droom werkelijkheid: Erwin koopt een Suzuki GSXR 750, een juweeltje. Vier maanden later slaat het gevreesde noodlot toe. Na een herstel van acht maanden in ziekenhuizen in Genk en Lanaken kan hij aan een tien maanden durende revalidatie beginnen. Erwin vecht terug. Al snel krijgt hij een elektrische rolstoel, waardoor hij een stuk van zijn zelfstandigheid herwint. Hij leert bovendien hoe hij best kan omgaan met de dwarslaesie (balans, verzorging, eetgerei gebruiken, ...). Twee operaties maken de vingers van de linkerhand functioneler, zodat hij zichzelf beter kan behelpen. Terug thuis voelt hij zich na een tijdje steeds beter in zijn vel. Erwin en z'n vrouw nemen een hond in huis, kopen een aangepaste wagen en bouwen na heel wat jaren sparen een aangepaste woning. In 2005 wordt iets wat voor buitenstaanders onmogelijk lijkt, realiteit: Erwin en zijn vrouw krijgen hun eerste kindje!

Erwin is al sinds het begin in 2004 met hart en ziel bij het project Verkeersgetuigen betrokken. Hij wil jongeren laten inzien dat het verkeer geen lachertje is. Hij maakt daarvoor onder meer gebruik van foto's van het ongeval, van z'n herstel en zijn huidige leven. Vooral de foto's die genomen zijn op intensieve zorgen grijpen de leerlingen recht naar de keel. Toch is het niet zijn bedoeling te shockeren of angst aan te jagen. Hij wil enkel dat de leerlingen de realiteit onder ogen zien. Zijn boodschap is duidelijk: het kan iedereen overkomen. Zorg er dus gewoon voor dat je - voor zover je het zelf in de hand hebt - niet in een dergelijke situatie terecht komt. Ook Erwins echtgenote neemt regelmatig deel aan de sessies. Zij vertelt de leerlingen over de schokgolf die de naaste omgeving van een slachtoffer treft, over hoe het is om verder te leven met een mindervalide en over hoe je als persoon en als koppel iets negatiefs in iets positiefs kan ombuigen. 'De leerlingen geven op het einde van een getuigenis over het algemeen een stille en aangedane indruk. De vragen blijven meestal wat uit, maar achteraf hoor je telkens weer dat het verhaal bij de jongeren is ingeslagen als een bom en dat er dagen nadien nog over gepraat wordt.'

## CONCEPT, VOORBEREIDING EN UITVOERING

Het project *Verkeersgetuigen* is tijdens het schooljaar 2004-2005 ontwikkeld door het Limburgse provinciebestuur, in opdracht van en met financiële ondersteuning van Vlaams minister Kathleen Van Brempt. Zoals hierboven al vermeld, confronteert het project jongeren uit het vijfde en zesde jaar van het secundair onderwijs met het verhaal van een persoon die als jongvolwassene slachtoffer werd van een verkeersongeval. Deze verkeersgetuige vertelt de jongeren over haar/zijn leven voor het ongeval, over de oorzaak en de verwerking van het ongeval en alles wat daar rechtstreeks en onrechtstreeks uit voortvloeide, zoals de revalidatie en het opbouwen van een nieuw leven.

## De doelstellingen

De verkeersgetuigen willen jongeren bewustmaken van de risico's op de weg, van de risico's van te snel rijden, van de dodelijke combinatie van alcohol en/of drugs met rijden en van de gevolgen van een eventueel verkeersongeval. Bedoeling is uiteraard dat jongeren hun verkeersgedrag gaan aanpassen. Dat dit effectief nodig is, blijkt uit de ongevallencijfers. Die vertellen dat jongeren tussen 15 en 20 jaar een erg kwetsbare groep zijn in het verkeer, onder meer omwille van hun nog beperkte ervaring, een zekere geldingsdrang, het aftasten van grenzen en (algemeen gesteld) de bereidheid om soms grotere risico's te nemen. Anderzijds leert de ervaring dat deze doelgroep om diverse redenen moeilijk bereikbaar is via een algemene preventieve benadering. Daarom geloven de initiatiefnemers ook in de benadering van het project Verkeersgetuigen, dat hen niet met het vingertje wijst over wat ze moeten doen of laten, maar hen daarentegen zelf aan het denken zet. Als bijkomende doelstelling streeft het project ook de integratie en acceptatie van personen met een handicap na. Als het project ertoe kan bijdragen dat enkele van de vooroordelen en hinderpalen waar mindervaliden mee te maken krijgen, vervagen, is dat mooi meegenomen.

## De psychologische onderbouwing

Het was voor alle partners die bij het project betrokken zijn, zeer belangrijk dat het de leerlingen zelf zijn die de link leggen van het verhaal van de verkeersgetuige naar hun eigen leefwereld.

***Ook al zijn ze soms moeilijk benaderbaar, deze jongeren zitten nu in een ontwikkelingsstadium waarin hun persoonlijke houding en dus ook hun verkeersgedrag nog beïnvloedbaar is.***

Pas dan wordt de opzet als volledig geslaagd beschouwd. Het project mag de leerlingen niet te veel in een bepaalde richting duwen. De leerlingen moeten vooral ervaren wat het is om slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Het kunnen inschatten van de (mogelijke) gevolgen heeft volgens de filosofie van het project méér invloed op de leerlingen dan het spreken over de verkeersregels. Want ook al zijn ze soms moeilijk benaderbaar, deze jongeren zitten nu in een ontwikkelingsstadium waarin hun persoonlijke houding en dus

ook hun verkeersgedrag nog beïnvloedbaar is. Het is dan ook heel belangrijk om op dit moment op hun verantwoordelijkheidsgevoel in te spelen, aangezien ze binnenkort ook als autobestuurder aan het verkeer gaan deelnemen (voor zover dat al niet het geval is).

## Wie zijn de verkeersgetuigen?

Het gaat om vier sterke, maar ook sterk verscheiden individuen met elk een beklijvend verhaal. Elk van hen was op jonge leeftijd bij een verkeersongeval betrokken: aangerezen door een auto die een stoplicht negeerde, uit de bocht gegaan door overdreven snelheid, als motorrijder meegesleurd door een vrachtwagen, uit de bocht gevlogen met een chauffeur die coke had gesnoven, enzovoort. Elk van hen heeft ten gevolge van het ongeval te kampen met een handicap: verlamming, geen spraakvermogen, hersenletsel, mentale beperkingen, chronische pijn, en dergelijke meer. Elke verkeersgetuige wordt bovendien begeleid door een vertrouwenspersoon of buddy.



Bron: BNV

### De praktische uitwerking

De grootste uitdagingen voor het project waren het vinden van geschikte verkeersgetuigen (zowel wat hun karakter, verhaal, bereidwilligheid en beschikbaarheid betreft) en de manier van uitbetalen van een eerlijke vergoeding voor de verkeersgetuigen en hun begeleiders. Daar moeten goede afspraken over gemaakt worden, zodat de verkeersgetuigen die een uitkering (bijvoorbeeld invaliditeit) ontvangen niet in de problemen komen.

De voorbereiding van het project nam één schooljaar (2004-2005) in beslag. Deze tijd was nodig voor het vinden van de vier verkeersgetuigen en voor het voorzien van de nodige opleiding en begeleiding. De opleiding van in totaal 28 uren (groepsessies, intensieve individuele sessies, proefpresentaties) had onder meer als doel om ieders persoonlijke verhaal mee vorm te helpen geven en hen voor een deel ook therapeutische ondersteuning te bieden bij het verwerkingsproces. Elke verkeersgetuige werd gestimuleerd om zijn verhaal op een eigen, persoonlijke manier tot uitdrukking te brengen. De resultaten van de opleiding waren buiten verwachting. Elk van de vier verhalen is anders, maar ieder verhaal is even aangrijpend, eerlijk en doorleefd. Dit project blijkt ook een bijkomende dimensie en invulling aan het leven van de verkeersgetuigen te geven. Er kwam al snel een grote groepsdynamiek tot stand en elk van hen is tijdens het opleidingsproces (nog meer) opengebloeid.

### De opstart

Het project ging effectief van start tijdens het vorige schooljaar (2005-2006). In totaal hebben de vier verkeersgetuigen samen meer dan 150 sessies in de Limburgse secundaire scholen gegeven. De voorziene sessies waren al na enkele weken volgeboekt. Ook dit schooljaar waren de 150 voorziene sessies in een mum van tijd volzet. De presentatie door de verkeersgetuige duurt maximaal 1 lesuur (50 minuten). Tijdens een tweede lesuur kunnen de leerlingen vra-

gen stellen aan de verkeersgetuige en komen de leerlingen ook zelf aan bod over hun eigen verkeersgedrag en -ervaringen. Maximaal 35 leerlingen kunnen een sessie bijwonen.

Een medewerker van het provinciebestuur zorgt voor de praktische organisatie en coördinatie: het project communiceren naar de scholen, een jaarplanning opmaken die zowel voor de getuigen als de scholen past, duidelijke afspraken maken met de verkeersgetuigen, hun begeleiders en de scholen (contactpersonen, bereikbaarheid voor elektronische rolstoel, geschikte lokalen, benodigde multimedia-materialen, enzovoort), regelmatig met de verkeersgetuigen en hun begeleiders samenkomen om hun ervaringen te bespreken, het doorvoeren van organisatorische bijstellingen, de betalingen aan de getuigen en hun begeleiders opvolgen, enzovoort.

### EVALUATIE

In het voorjaar van 2006 werd door het Steunpunt Verkeersveiligheid een evaluatie-onderzoek opgestart. Aan de hand van kwalitatieve posttesten (georganiseerd in de vorm van focusgroepen) met de verschillende groepen mensen die bij het project betrokken waren, werd nagegaan op welke manier zij het project beoordeelden, en of zij aanbevelingen hadden om het geheel (nog) te verbeteren. Er werden gesprekken gevoerd met leerlingen, met de verantwoordelijken van enkele scholen waar verkeersgetuigen waren lang geweest, met de begeleiders van verkeersgetuigen (die verantwoordelijk waren voor de opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen) en ten slotte ook met alle verkeersgetuigen en hun buddies.

De leerlingen bleken groot respect te hebben voor het feit dat verkeersgetuigen hun verhaal durven komen vertellen voor de klas. Zij hadden ook heel wat respect voor de wijze waarop deze mensen hun leven verder zetten na hun ongeval. De presentatie op zich vonden

ze boeiend en aangrijpend, en de combinatie van het verbale verhaal met foto's, muziek en film sprak de leerlingen aan. Ook de schoolverantwoordelijken waar mee gesproken werd, bleken heel tevreden over "Verkeersgetuigen". Inhoudelijk vonden ze het een heel goed project, en voor de scholen vult het project ook een nood in om aan de eindtermen te voldoen. De mensen die verantwoordelijk waren voor de opleiding en begeleiding van de verkeersgetuigen, bleken ook tevreden. Ze zijn er voorstander van om het project uit te breiden naar andere provincies, op voorwaarde dat de begeleiding van de verkeersgetuigen ook daar best door mensen gebeurt die hen aan de ene kant heel praktisch de nodige informatie kunnen bijbrengen over het in elkaar steken en geven van een goede presentatie voor jongeren, maar die aan de andere kant ook de nodige ervaring en aandacht hebben voor het aspect 'hulpverlening'. Voor de verkeersgetuigen zelf bleek ten slotte deelname aan het project een zinvolle invulling van hun tijd; zij voel(d)en zich hier nuttig mee. Alle deelnemers waren ook tevreden over de begeleiding.

De deelnemers van de verschillende doelgroepen gaven tijdens de gesprekken ook heel wat aanbevelingen. Zo gaven de jongeren onder andere aan dat de (inter)persoonlijke benadering, waarbij in casu een verkeersslachtoffer de jongeren persoonlijk komt vertellen over zijn of haar leven voor en na het ongeval, volgens hen de beste manier is om hun leeftijdsgroep aan te spreken over verkeer en verkeers(on)veiligheid. De schoolverantwoordelijken hadden onder andere aanbevelingen om het project praktisch nog te verbeteren: scholen moeten bijvoorbeeld erg klokvast werken, en dat bleek een aandachtspunt naar de verkeersgetuigen. Verder weten scholen ook heel graag erg precies wat voor een persoon ze kunne verwachten. De begeleiders van de verkeersgetuigen raadden onder andere aan om ook nog na de periode van opleiding/begeleiding (die plaatshad voor de start van de presentaties in de scholen), op latere tijdstippen (als de verkeersgetuigen bijvoorbeeld al een aantal maanden met de presentaties in scholen bezig zijn) 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 zelf was om in de opleiding meer aandacht te geven aan de manier waarop zij moeten reageren of hoe zij kunnen anticiperen als het stellen van vragen niet zo vlot verloopt.

Naast het kwalitatief onderzoek werd er ook een beperkte kwantitatieve voor- en nameting uitgevoerd bij de leerlingen, om na te gaan of er bij de leerlingen iets van de presentatie was blijven hangen. Op basis van de analyses van de resultaten van de voor- en nameting kon er statistisch niet aangetoond worden dat de presentatie van de verkeersgetuigen invloed uitgeoefend had op de antwoorden die de leerlingen gaven op de nameting. Eventuele verschillen tussen antwoorden van de voor- en nameting kunnen mogelijk verklaard worden door toevallige omstandigheden. De nameting liet echter wel toe meer informatie te verzamelen over wat de leerlingen van

de presentatie van de verkeersgetuigen vonden, en in welke mate ze dachten dat dergelijke gebeurtenis hen zelf ook zou kunnen overkomen. Om te weten te komen wat de leerlingen precies van de presentatie vonden, werd hen gevraagd deze op een aantal kenmerken te beoordelen via antwoorden op een schaal van 1 tot 5.

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

Uiteraard zijn de onderzoekers zich bewust van de beperkingen, die inherent zijn aan de wijze waarop het evaluatie-onderzoek opge-

zet werd. In het kader van de evaluatie van het Limburgse pilootproject was het kwalitatieve luik het meest belangrijke onderzoeksluik, net omdat men te weten wilde komen welke ervaringen of ideeën het project bij de verschillende doelgroepen, die bij het project betrokken waren, teweeg had gebracht. Daarvoor moest er in de diepte worden gewerkt, en in het kader van dit onderzoek gebeurde dit via focusgroepen. Het beperkte kwantitatieve (case study) onderzoek dat opgezet werd, fungeerde als een soort eerste aanzet om te weten te komen of de presentatie van verkeersgetuigen invloed had uitgeoefend op de jongeren. De betreffende resultaten zijn dan ook duidelijk resultaten van deze case study, en zijn niet representatief voor Vlaamse jongeren van de derde graad middelbaar onderwijs.

***De nameting liet echter wel toe meer informatie te verzamelen over wat de leerlingen van de presentatie van de verkeersgetuigen vonden, en in welke mate ze dachten dat dergelijke gebeurtenis hen zelf ook zou kunnen overkomen.***



Bron: BVV