

2.6 *Getuigen onderweg*: effectevaluatie van een verkeerseducatief programma in de derde graad secundair onderwijs.

Ariane Cuenen, Kris Brijs, Tom Brijs, Karin Van Vlierden en Stijn Daniels - Instituut voor Mobiliteit (IMOB) - Universiteit Hasselt

Getuigen onderweg is een Vlaams verkeerseducatief schoolprogramma dat jongeren van de derde graad secundair onderwijs (ASO, TSO, BSO) bewust wil maken van de gevaren in het verkeer en ertoe wil bijdragen dat ze zich veiliger gaan gedragen in het verkeer. Ondanks de populariteit van dergelijke getuigenissen, is er weinig geweten over de effectiviteit van deze strategie. Dat was een van de voornaamste redenen om een wetenschappelijk onderbouwde effectevaluatie van het programma *Getuigen onderweg* op te zetten.

In het programma *Getuigen onderweg* vertellen (nabestaanden van) slachtoffers van een verkeersongeval over hun leven voor het ongeval, het ongeval zelf en hun leven na het ongeval. De eerste editie van *Getuigen onderweg* vond plaats tijdens het schooljaar 2012-2013. Deze editie werd over heel Vlaanderen georganiseerd door Rondpunt vzw.

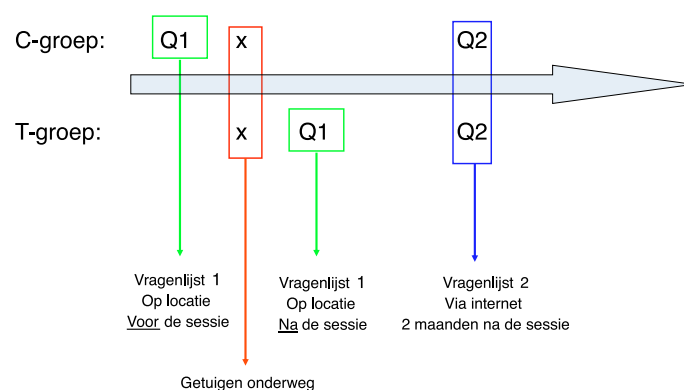
Getuigenissen worden al verschillende jaren op internationale schaal gebruikt als educatieve strategie. Zo is er in Nederland het programma *Traffic Informers* (TI) voor scholieren uit het secundair onderwijs, worden er binnen het Europese project *Close-To* in verschillende Europese landen getuigenissen aan kandidaat-bestuurders in de opleiding aangeboden en werkt men in de Verenigde Staten met zogenaamde *Victim Impact Panels* (VIP) binnen programma's voor (alcohol)recidivisten.

→ Effectevaluatie

Het onderzoek naar het effect van het programma werd uitgevoerd met een vragenlijst. Het voordeel van vragenlijsten is dat het een manier is die toelaat om relatief snel en op grote schaal een grote hoeveelheid gegevens te verzamelen over gedragsdeterminanten die niet direct observeerbaar zijn.



Figuur 1: Timing van de drie vragenlijsten



Een nadeel is de neiging van de bevroagden om een sociaal wenselijk antwoord te geven. Maar we hebben dat in deze studie gemeten en we deden tijdens de analyse controles om vertekende resultaten te vermijden. 1362 leerlingen werden willekeurig toegewezen aan een controlegroep of een testgroep. Beide groepen kregen twee maal een vragenlijst aangeboden: een eerste keer (net voor of net na het programma) via een papieren versie, een tweede keer (twee maanden na het programma) via een online versie (zie figuur 1, zoals in Brijs et al, 2014). De vragenlijst bestond uit drie delen. Een eerste deel bevatte vragen over demografische gegevens zoals geslacht en leeftijd. Een tweede deel bestond uit vragen over de wijze waarop de deelnemers de getuigenissen actief en affectief ervaren. Een derde deel bestond uit vragen over allerlei gedragingen in het verkeer zoals het helmgebruik, het gordelgebruik en het respecteren van de snelheidslimiet. Met betrekking tot deze gedragingen onderzochten we vier determinanten (attitude, sociale norm, zelf-effectiviteit en intentie). Die determinanten ontleenden we aan de *Theorie van Gepland Gedrag* (Ajzen, 1991; zie figuur 2 voor een overzicht) en waren eveneens de doelvariabelen waar het programma *Getuigen onderweg* op gericht was. De theorie stelt dat intenties de

voornaamste determinant zijn van gedrag. Intenties worden op hun beurt bepaald door drie variabelen: attitude, sociale norm en zelf-effectiviteit. Attitudes zijn dan weer gebaseerd op overtuigingen over de voor- en nadelen van bepaald gedrag. Sociale normen zijn afgeleid van de mening en het gedrag van belangrijke personen uit de nabije omgeving zoals ouders en vrienden. Zelf-effectiviteit is het resultaat van de afweging in welke mate men denkt het eigen gedrag onder controle te hebben in situaties die een aanleiding kunnen zijn tot ongewenst gedrag (bijvoorbeeld wegens tijdsdruk de snelheidslimiet overtreden).

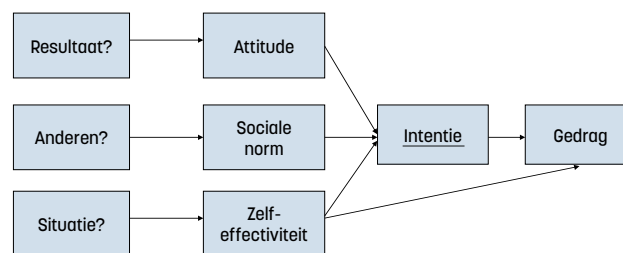


→ Gering, maar positief effect

Voor ze het programma bijwoonden, lijkten jongeren al een positieve instelling ten opzichte van verkeersveiligheid te hebben. Ook blijken vrouwen en leerlingen uit het ASO en het TSO een positievere instelling te hebben dan mannen en leerlingen uit het BSO.

Jongeren vinden het programma een nuttige en interessante ervaring die hen bovendien gevoelsmatig raakt. Die inleving draagt ertoe bij dat de deelnemende jongeren eens bewust nadenken over hun gedrag en hun verantwoordelijkheid in het verkeer. Onmiddellijk na hun deelname aan het programma blijkt het programma een positief effect te hebben op alle doelvariabelen bij leerlingen uit het ASO en het BSO. Twee maanden na deelname aan het programma blijkt het programma bij de mannelijke leerlingen een positief effect te hebben op nagenoeg alle doelvariabelen. Belangrijk om daarbij op te merken is dat de effecten redelijk klein zijn, afhankelijk van het achtergrondprofiel van de deelnemers, en niet altijd blijven duren.

Figuur 2: Theorie van Gepland Gedrag



→ Drie aanbevelingen

Het is aan te bevelen om het programma ook te overwegen bij doelgroepen waarvan we mogen verwachten dat ze een minder positieve instelling ten opzichte van verkeersveiligheid hebben dan leerlingen uit de derde graad van het secundair onderwijs. Het valt te overwegen om slachtoffergetuigenissen als onderdeel van een breder omkaderde alternatieve straf te voorzien voor bepaalde groepen van verkeersovertreders.

Uit de resultaten blijkt dat het programma het minste effect heeft op zelf-effectiviteit. We bevelen daarom aan om vooral aandacht te besteden aan deze determinant. Dat kan bijvoorbeeld door leerlingen strategieën aan te reiken waardoor ze beter kunnen omgaan met risico-uitlokkende omstandigheden.

Daarnaast blijkt dat leerlingen vaak de intentie hebben om zich veilig te gedragen, maar dat die positieve intentie zich niet altijd vertaalt in veilig gedrag. Het is daarom aanbevolen om leerlingen strategieën aan te reiken om hun intenties effectief om te zetten in gedrag (Gollwitzer, 1999).

→ Referenties

- Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behaviour. Organizational behaviour and human decision processes*, 50, 179-211. Massachusetts: University of Massachusetts.
- Brijs, K., Cuenen, A., Brijs, T., Ruiter, R.A.C., Wets, G. (2014). Evaluating the effectiveness of a post-licence education program for young novice drivers in Belgium. *Accident Analysis and Prevention*, 66, 62-71.
- Gollwitzer, P. M. (1999). Implementation intentions: Strong effects of simple plans. *American Psychologist* 54, 493-503.