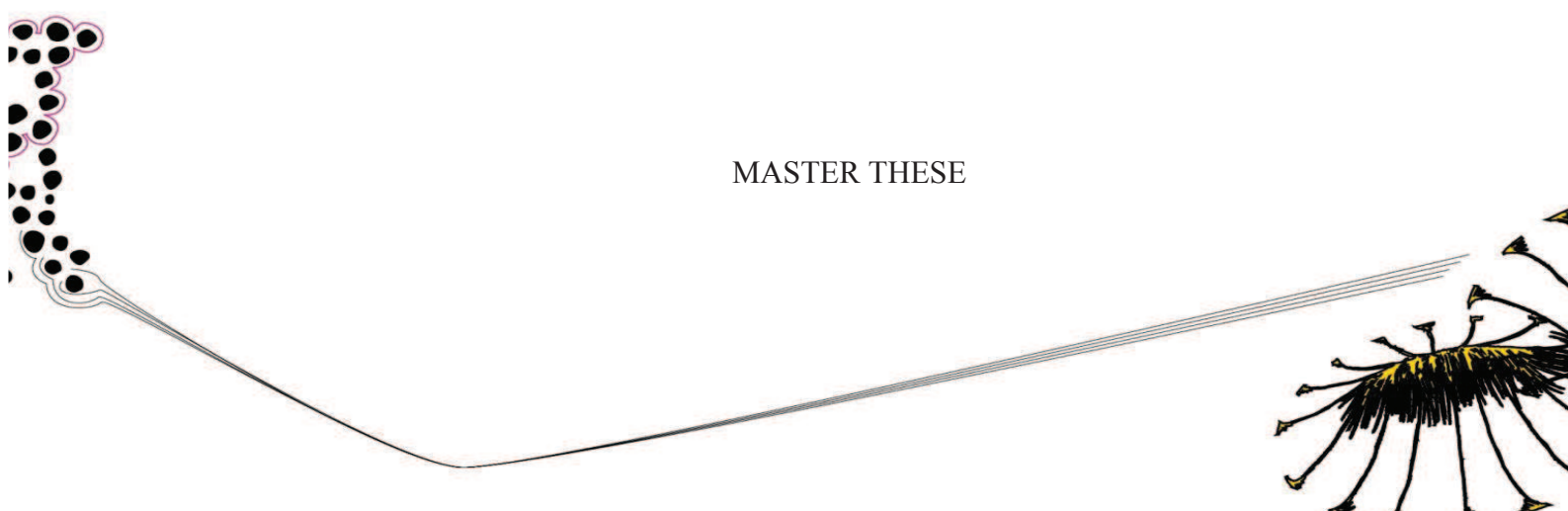


Universiteit Twente  
Master Psychologie; Instructie, Leren en Ontwikkeling

MASTER THESE



Een autovrije schoolomgeving: een illusie of realistisch?  
*Een pilot studie naar het effect van een onderwijsinterventie, gericht op de gedragsintentie van ouders om te kiezen voor een veilig vervoersmiddel voor hun kind, op de weg van huis naar school.*

Ilse Korink (0144452)



Begeleiders:

Dr. M. Groenier (Universiteit Twente)

Prof. Dr. W.R. van Joolingen (Universiteit Twente)

A. Volbers (Gemeente Enschede)

---

## Samenvatting

Deze pilotstudie richt zich op de ontwikkeling van een interventie voor het basisonderwijs met als doel de kennis en het bewustzijn van kinderen te beïnvloeden met betrekking tot gevaren en voordelen van verschillende vervoerswijzen. Speerpunt bij deze interventie was het bevorderen van het lopen en fietsen naar school in plaats van het gebruik van de auto. Aangezien ouders vaak de personen binnen het gezin zijn die de keuze voor het vervoersmiddel bepalen, zal dit onderzoek dan ook gericht zijn op het beïnvloeden van de gedragsintentie van ouders. Om de ouders te laten bewegen tot de keuze voor een alternatief vervoersmiddel voor de auto is op basis van evaluaties van bestaande onderwijsinterventies op het gebied van verkeer, interviews met leerkrachten en eerder onderzoek, een nieuwe onderwijsinterventie ontworpen. Deze nieuwe interventie bestaat uit drie verkeerslessen en een afsluitende ouderbijeenkomst, allen toegepast in groep 4 van het basisonderwijs.

Voor het evalueren van de onderwijsinterventie, zijn in dit onderzoek drie verschillende groepen gebruikt, namelijk (a) leerkrachten, (b) leerlingen en (c) ouders. Door middel van een *pretest-intervention-posttest-design* zijn bij deze drie groepen zowel voorafgaand aan de interventie als naderhand verschillende metingen gedaan. Bij de leerkrachten bestond dit vooraf uit een interview, waarbij zij achteraf enkele schriftelijke vragen voorgelegd kregen ter evaluatie van de interventie. In tegenstelling tot de leerkrachten, ontvingen de ouders en de leerlingen zowel vooraf als achteraf dezelfde vragen. Bij de ouders betrof dit een online enquête en bij de leerlingen een schriftelijk vragenlijst.

Deze metingen toonden aan dat de interventie zeer positief werd ontvangen door zowel de ouders en de kinderen en dat met name de kinderen zeer gemotiveerd waren om deel te nemen aan de activiteiten binnen de verschillende lessen. Daarentegen is wel gebleken dat de tijd van de lessen en het niveau van enkele onderdelen niet goed afgestemd was op de doelgroep. Ondanks deze beperkingen is gebleken dat de interventie een beperkte invloed heeft kunnen uitoefenen op het niveau van het bewustzijn van mogelijke gevaren van de auto en positieve aspecten van de fiets bij de leerlingen. Daarentegen bleken na de interventie geen wijzigingen te hebben plaatsgevonden wat betreft de kennis en gedrag van de kinderen. Ook bleken de visie op de verkeersveiligheid, het gedrag en de gedragsintentie van ouders niet gewijzigd te zijn. Om een grotere invloed op het gedrag van ouders te kunnen uitoefenen, zal het nodig zijn om in de toekomst een samengesteld pakket van interventies uit te voeren in de vorm van fysieke maatregelen, scholing en handhaving. Een enkele maatregel zal tekortschieten in het bereiken van een definitieve gedragsverandering met betrekking tot de vervoerskeuze van ouders.

## Summary

The current pilot study has focused on the development of an intervention for the primary education. The goal of this intervention was to influence the knowledge level and awareness level of children regarding risks and benefits of different travel modes. It was particularly aimed at promoting walking and cycling to school instead of using the car. For the reason that parents can be held responsible for the choice of the travel mode to school, the goal of this study is particularly aimed at influencing behavioural intention of parents by choosing a safe travel mode to school. To incite parents to choose for an alternative travel mode for the car, a new educational intervention has been designed. The intervention is based on evaluations of (a) existing educational interventions in the traffic sector, (b) interviews with teachers and (c) existing research. As a result of this research, the designed intervention consists of three traffic classes and a final parents meeting, all introduced to grade 2 of the primary education

To evaluate the educational intervention, there are three different groups of respondents used in this study; (a) teachers, (b) pupils and (c) parents. By using a pretest-intervention-posttest design, the different groups received different measurements. The teachers were interviewed before the intervention and received a written questionnaire afterwards which was about the evaluation of the intervention. In contrast to the teachers, the pupils and the parents received both before and after the intervention the same measurement. Parents received an online survey and the pupils had to fill in a written questionnaire which they have to fill in in the classroom.

The results of these measurements showed that both parents and children were very positive about the intervention and especially the children were very highly motivated to participate in the different activities of the intervention. In contrast, the time the lessons lasted and the level of some parts of the lessons were not very well suited to the level of the pupils. Despite these limitations, it has shown that pupils' level of awareness of potential risks of the car and the benefits of the bike increased after the intervention. In contrast, the intervention has not influenced the knowledge and behavior of children. Also the behavior and behavioral intention of parents and the vision on the traffic safety of parents was not changed after the intervention. In achieving a future behavioural change in the travel mode of parents, it will be necessary to implement a compiled package of several measures, like changing the physical environment, give education and introduce enforcement. A single measure will fail in achieving a behavioral change in the travel mode of parents.

## Inhoud

|  |    |
|--|----|
| Inleiding                                | 5  |
| De weg van huis naar school              | 5  |
| Redenen om voor de auto te kiezen        | 5  |
| Consequenties autogebruik                | 6  |
| Schoolomgeving                           | 6  |
| Het kind                                 | 7  |
| Verkeerseducatie                         | 8  |
| Evaluatie bestaande verkeersinterventies | 9  |
| Gedragsintentie                          | 10 |
| Invloed kinderen op ouders               | 12 |
| Huidig Onderzoek                         | 13 |
| <br>                                     |    |
| Methode                                  | 15 |
| Respondenten                             | 15 |
| Materiaal                                | 17 |
| Procedure                                | 22 |
| Analyse                                  | 24 |
| <br>                                     |    |
| Resultaten                               | 26 |
| Leerkrachten                             | 26 |
| Kinderen                                 | 28 |
| Ouders                                   | 37 |
| Interventie                              | 39 |
| <br>                                     |    |
| Conclusie en discussie                   | 40 |
| Praktische aanbevelingen                 | 43 |
| Theoretische aanbevelingen               | 45 |
| <br>                                     |    |
| Literatuurlijst                          | 46 |
| <br>                                     |    |
| Bijlagen                                 |    |

## Inleiding

### *De weg van huis naar school*

Dagelijks gaan duizenden kinderen op weg van huis naar school, sommigen alleen en anderen samen met hun ouders/verzorgers (Morris, Wang & Lilja, 2001). De wijze waarop leerlingen naar school gaan, wordt beïnvloed door vele verschillende aspecten, waaronder de veiligheid van de schoolomgeving en de huis-schoolroute. Tevens spelen de mate van stedelijkheid van de schoolomgeving, de afstand tot school en de leeftijd van het kind een rol (Kerr et al., 2006; Van der Houwen, Goossen & Veling, 2003). Op basis van deze aspecten vormt de ouder een beeld van de objectieve veiligheid (de verkeersveiligheid uitgedrukt in ongevallencijfers) en subjectieve veiligheid (de persoonlijke gevoelens en de beleving van de verkeersveiligheid) rond de school. Vervolgens maakt de ouders als gevolg hiervan de keuze voor een specifiek vervoersmiddel (Hoekstra, Mesken & Vlakveld, 2010; Vlakveld, Goldenbeld & Twisk, 2008). Aangezien het kind bij deze keuze sterk afhankelijk is van de ouders, zal het kind zich conformeren naar de keuze die de ouder heeft gemaakt (McMillen, 2005).

De ervaren onveiligheid in de schoolomgeving die ouders veelal ervaren wordt menigmaal niet ondersteund door ongevallencijfers en is dus enkel gebaseerd op de subjectieve onveiligheid (Vlakveld, Goldenbeld & Twisk, 2008). Desondanks zullen ouders proberen om dit subjectieve onveiligheidsgevoel wat zij ervaren, te neutraliseren of verminderen door hun keuze voor een veilig vervoersmiddel (veelal de auto) (Vlakveld, Goldenbeld & Twisk, 2008). Ondanks dat ze hiermee alsnog bijdragen aan de onveiligheid rond de school, wegen de voordelen van het gebruik van de auto voor hen op tegen de nadelen van dit vervoersmiddel (Holt, Taiyab en Griffin, 1999, in Wen, Fry, Rissel, Dirkis, Balafasi & Merom, 2008; Morris, Wang & Lilja, 2001).

### *Redenen om voor de auto te kiezen*

Bij de keuze voor de auto als vervoersmiddel voor de huis-school route, speelt de angst dat hun kind iets overkomt bij ouders een grote rol. Deze angst kan vele vormen aannemen, waaronder de angst dat vreemden hun kind lastigvallen op de route van huis naar school of de angst voor pestgedrag door bekenden van het kind (Ahlport, Linnan, Vaughn, Evenson & Ward, 2008; Kerr et al., 2006; Parusel & McLaren, 2010; Schlossberg, Greene, Philips, Johnson & Parker, 2006).

Naast de gevaren die een kind kan tegenkomen op weg van huis naar school in de vorm van personen, zijn er gevaren als gevolg van de kwaliteit van de fysieke omgeving die

meespelen in de keuze voor de auto. Zo bleek het gebrek aan (doorlopende) stoepen, verkeerslichten, 30-kilometerzones en andere snelheidsbeperkende maatregelen de keuze voor de auto te bevorderen (Ahlport et al., 2008; McMillan, 2005; Schlossberg et al., 2006). Gevolg hiervan is dat de huis-school route gevaarlijker wordt doordat bijvoorbeeld een kind bij het ontbreken van doorlopende stoeken vaker de weg over moet steken, hetgeen verschillende gevaren met zich mee brengt voor zowel het kind als de omgeving (Ahlport et al., 2008).

Een ander aspect dat invloed heeft op het gevaar is de overkoepelende stedelijke vorm van zowel de schoolomgeving als van de gehele buurt (Boarnet, Anderson, Day, McMillan & Alfonzo, 2005; Schlossberg et al., 2006; Van der Houwen, Goossen & Veling, 2003). De afstand tussen huis en school kan hieraan gerelateerd worden, aangezien de afstand voor veel ouders als een fysieke beperking wordt gezien om hun kind op de fiets of lopend naar school te laten gaan (Ahlport et al., 2008; Faulkner, Buliung, Flora & Fusco, 2009; Kerr et al., 2006; McMillan, 2005; Schlossberg et al., 2006; Wen et al., 2008). Als gevolg van de toename van deze afstand tussen huis en school de laatste jaren is deze beperking voor steeds meer ouders belangrijk geworden (Morris, Wang & Lilja, 2001). Dit in combinatie met de mogelijk beperkte toegang tot het openbaar vervoer (OV) in de buurt van scholen, zorgt voor ouders voor voldoende redenen om te kiezen voor de auto bij het vervoer van hun kinderen van huis naar school (Wen et al., 2008).

Demografische gegevens spelen tevens een belangrijke rol in de keuze voor een vervoersmiddel voor de huis-schoolroute. Zo is gebleken dat een ouder een bepaald vervoersmiddel (bijvoorbeeld de fiets) zal ervaren als een fysieke beperking als meerdere kinderen binnen het gezin tegelijk naar school gebracht of van school gehaald moeten worden. Om deze reden zal een ouder dan sneller kiezen voor de auto (Ahlport et al., 2008; Faulkner et al., 2009). Andere factoren die meespelen, zijn het bezit van een auto en de wijze waar op de ouders (met name de moeder) naar het werk gaan en de wijze waarop ouders zich naar andere activiteiten verplaatsen (Faulkner et al., 2009; Kerr et al., 2006; McDonald & Aalborg, 2009; Morris, Wang & Lilja, 2001; Schlossberg et al., 2006; Van der Houwen, Goossen & Veling, 2003; Wen et al., 2008)

### *Consequenties autogebruik*

*Schoolomgeving.* Voor ouders zijn er vele redenen die het gebruik van de auto als vervoermiddel van en naar school rechtvaardigen en die opwegen tegen de negatieve kanten van het autogebruik, waaronder de invloed op het milieu, doorstroming, geluidsoverlast, kans

op ongelukken en kosten (Bergström & Magnusson, 2003; Hagman, 2003; Nordlund & Garvill, 2003). Om deze reden zullen ouders kiezen voor het individuele voordelige gedrag, ondanks de negatieve gevolgen voor de overige ouders en kinderen rond de school (Dawas, 1980). De belangrijkste voordelen van de auto die een ouder ervaart boven andere vervoersmiddelen zijn voornamelijk de snelheid, de flexibiliteit, onafhankelijkheid en de comfortabele wijze van vervoeren die een auto onderscheid van de overige vervoersmiddelen (Hagman, 2003; Nordlund & Garvill, 2003; Tertoolen, Van Kreveld & Verstraten, 1998). Als gevolg hiervan dragen ouders hiermee (onbewust) bij aan de verkeersonveiligheid bij de school, terwijl ze proberen om de veiligheid van hun eigen kinderen te garanderen op weg naar school door hen met de auto te brengen (Holt, Taiyab en Griffin, 1999, in Wen et al., 2008; Morris, Wang & Lilja, 2001).

*Het kind.* De gevaarlijke verkeerssituaties die ontstaan als gevolg van het overmatige sautogebruik rond scholen kunnen tot gevolg hebben dat gevaarlijke situaties ontstaan rond de school, waarbij met name kinderen onder de 10 jaar zeer kwetsbaar zijn (Hanley, Cody, Mickalide, Taft & Paul, 2002). Ondanks de relatief lage ongevallencijfers van jonge kinderen ten opzichte van andere leeftijdsgroepen zijn deze kinderen zeer kwetsbare verkeersdeelnemers. De belangrijkste reden hiervoor is dat kinderen zich veelal zelfstandig, overwegend buiten schooltijd, lopend of fietsend door het verkeer begeven. Dit resulteert in meer risico's dan bij vervoer per auto (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid [SWOV], 2009c). Daarnaast worden deze kinderen aan gevaren in het verkeer blootgesteld die hun vermogen te boven gaan en gedragen deze kinderen zich veelal nog zeer impulsief in het verkeer. Samen met het onvermogen om de afstand van een auto te kunnen inschatten en hoe snel het hen nadert, zal het er toe leiden dat overige verkeersdeelnemers extra op moeten letten in omgevingen waar deze jonge kinderen zich zouden kunnen bevinden. Een andere reden waarom deze kinderen een groter risico op ongelukken hebben, is dat kinderen veelal bij hun activiteiten sterk afhankelijk zijn van de auto. Als gevolg hiervan worden ze minder in staat gesteld om hun buurt actief te gaan verkennen, waardoor kinderen beperkt worden in hun persoonlijke, intellectuele en psychologische ontwikkeling (Hanley, Cody, Mickalide, Taft & Paul, 2002). Daarnaast kan het toenemende gebruik van auto's van invloed zijn op hun lichaamsbeweging, waardoor ze een grotere kans hebben op verschillende lichamelijke problemen, zoals vermoeidheid, hartproblemen en obesitas (Hillman, 1997, in Hanley, Cody, Mickalide, Taft & Paul, 2002).

Om kinderen te beschermen tegen de reeds genoemde gevolgen van het autogebruik wordt zowel binnen als buiten de scholen veel voorlichting en educatie gegeven aan deze

doelgroep. In het volgende hoofdstuk zal eerst de bestaande verkeerseducatie op scholen besproken worden, waarna ingegaan zal worden op onderwijsinterventies op het gebied van verkeer.

### *Verkeerseducatie*

In Nederland zijn alle basisscholen verplicht om in hun curriculum lessen over verkeer op te nemen. Daarbij worden ze geheel vrijgelaten in de manier waarop ze deze lessen geven, de lesmethode die ze willen gebruiken en de tijd die ze er aan besteden (European Commission, n.d.; SWOV, 2009b). Dit in tegenstelling tot de inhoud, die moet voldoen aan een aantal doelen op het gebied van verkeer opgesteld door het Ministerie van Onderwijs. Deze doelen hadden betrekking op de hoeveelheid kennis over verkeersregels en verkeersborden en de toepassing van deze kennis in de praktijk, waarbij gestreefd werd naar een veilige verkeersdeelname van kinderen (European Commission, n.d.).

Om deze doelen goed te kunnen toepassen in de praktijk zijn theorielessen in de klas onvoldoende voor kinderen. De reden hiervoor is dat deze lessen een bijdrage leveren aan de kennis van concepten en regels van het verkeer, maar dat deze lessen veelal geen invloed hebben op de toepassing in de praktijk (Van Schagen & Rothengatter, 1997; Zeedyk, Wallace & Carcary, 2001). Daarentegen hebben Van Schagen en Rothengatter (1997) aangetoond dat gedragstraining in het verkeer wel invloed uitoefent op de kennis en begrip hierover, waaruit het belang van oefening in de praktijk blijkt. Belangrijk bij dergelijke praktijklessen is de nadruk op eerdere ervaringen van leerlingen en de rol van de leerling in het verkeer. Daarbij zou door middel van feedback geëvalueerd moeten worden hoe de leerling deze rol vervult (European Commission, n.d.).

Ondanks dat praktijklessen van grote toegevoegde waarde kunnen zijn, worden ze weinig ingezet in het huidige onderwijs (SWOV, 2010). De belangrijkste reden dat 90% van de lessen gevuld is met theorie is volgens leerkrachten vanwege de organisatie en tijd van deze lessen (Van der Schoot, 2006). In de lagere groepen, zoals groep 3 en 4, wordt er ondanks de grote hoeveelheid organisatie en tijd die deze lessen kosten, toch meer tijd besteed aan de praktijk in vergelijking met hogere klassen. In totaal geeft 75% van deze leerkrachten aan dat ze ook praktijklessen geven aan de leerlingen. De beschikbare tijd die leerkrachten hebben voor verkeersonderwijs is een andere belangrijke beperking voor het ontwerpen van nieuwe onderwijsinterventies. De gemiddelde tijd die leerkrachten aan verkeersonderwijs kunnen besteden is gemiddeld slechts een half uur per week. Hierbij beschikken de leerkrachten in groep 7 gemiddeld over 34 minuten per week in tegenstelling tot leerkrachten



in groep 3, waar gemiddeld maar 21 minuten per week vrijgemaakt wordt voor verkeerslessen. Mede vanwege de beperkte tijd is de tijd die besteed wordt aan praktijksituaties ook minimaal. Ondanks dat zij van mening zijn dat leerlingen onvoldoende praktische verkeerservaring opdoen in hun basisschooltijd, weegt de tijd en organisatie die dergelijke lessen kosten toch zwaarder. Daarbij noemen de leerkrachten in de onderbouw de beperkte ervaring van de jonge leerlingen in het verkeer een andere belangrijke factor in de keuze voor weinig praktijklessen (Van der Schoot, 2006).

Er kan geconcludeerd worden dat om vele redenen praktijklessen ontbreken in de huidige verkeerseducatie. Deze tekortkoming in praktijkervaring wordt opgeheven door de vele verschillende projecten op het gebied van verkeer die in het onderwijs toegepast kunnen worden. In het volgende hoofdstuk zullen deze projecten geëvalueerd worden, waarbij op basis van deze resultaten een nieuwe interventie ontwikkeld zal worden.

#### *Evaluatie bestaande verkeersinterventies*

Kinderen worden, naast de reguliere verkeerslessen die overwegend ingaan op de theorie, ook via andere vormen van educatie bewust gemaakt van de gevaren in het verkeer en de manier waarop ze hier als jonge verkeersdeelnemer mee om moeten gaan (Van der Schoot, 2006). Een vorm die reeds door 25% van de leerkrachten is het basisonderwijs gebruikt wordt (Van der Schoot, 2006), is projectonderwijs. Deze vorm van verkeersonderwijs richt zich in een korte periode op specifieke praktijksituaties, waarbij ze zich beperken in de hoeveelheid theorie. Aangezien evaluatie van deze onderwijsvorm essentieel is voor het ontwerp van nieuwe onderwijsinterventies, zijn aan de hand van de vijf aspecten van het *framework* van Wolf (1987) enkele verkeersprogramma's geëvalueerd die geselecteerd zijn op basis van hun toepasbaarheid in groep 4. De vijf aspecten zijn:

1. Beginstatus van de leerlingen: wie zijn deze leerlingen en hoe vaardig zijn ze voorafgaand aan het onderwijsprogramma.
2. Prestatie van de leerlingen na de instructie: zijn de leerlingen veranderd als gevolg van de interventie. Hiervoor moet de staat van de leerling na de blootstelling aan het onderwijsprogramma vergeleken worden met de staat van de leerling voorafgaand aan het onderwijsprogramma.
3. Uitvoering van het onderwijsprogramma
4. Kosten
5. Aanvullende informatie: de reacties, meningen en inzichten van leerlingen, docenten en andere betrokkenen. Ook wordt hierbij gekeken naar de verandering in

het gedrag van de leerlingen als gevolg van het onderwijsprogramma. Tot slot wordt hier ook gekeken naar de nadelen van het programma.

Op basis van de evaluatie van de bestaande verkeersprojecten zijn verschillende positieve en negatieve aspecten geformuleerd die kenmerkend zijn voor deze projecten (bijlage 4). Samen met de beschrijving van de huidige verkeerseducatie op scholen valt te concluderen dat er enkele aspecten zijn die bij een nieuwe interventie essentieel zijn voor het bereiken van een maximaal effect. Een zeer belangrijk aspect is het nastreven van een blijvende gedragsverandering door een dergelijke interventie langer dan één dag te laten duren, waarbij zowel de kosten als de tijd die leerkrachten/scholen in de voorbereiding en organisatie moeten investeren zo laag mogelijk moet zijn. Verder is gebleken dat een dergelijke interventie zoveel mogelijk toepasbaar moet zijn in alle groepen, waarbij kinderen actief aan de slag moeten gaan met verkeersproblematiek uit hun eigen schoolomgeving, maar waarbij tevens de betrokkenheid van de ouders in acht genomen wordt. Zij hebben tenslotte een grote invloed op het verkeersgedrag van kinderen, voornamelijk in de keuze voor het vervoersmiddel naar school (McMillen, 2005). Daarnaast dienen de ouders als voorbeeld voor het kind mede op het gebied van verkeersgedrag. Dit heeft tot gevolg dat ouders ook als een belangrijke doelgroep moeten worden gezien bij educatie gericht op het veranderen van de vervoerswijzen waarop kinderen naar school komen (Bianchi & Summala, 2004).

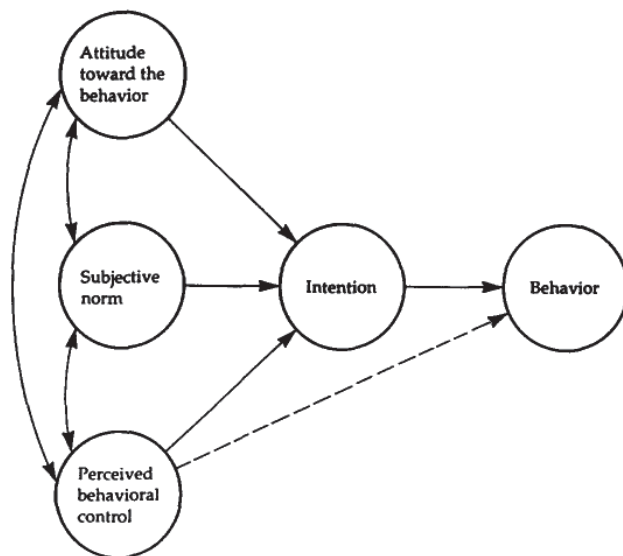
### *Gedragsintentie*

De belangrijke rol die ouders spelen in de vervoerskeuze op weg van huis naar school blijkt niet zozeer een bewuste overweging te zijn, maar blijkt vooral af te hangen van de gevoelens die een ouder ervaart bij de verschillende vervoersmiddelen in combinatie met de terugkerende beslissing. De ervaren gevoelens van vrijheid en gemak van ouders bij het gebruik van de auto maken het zeer lastig om deze personen te laten overstappen naar andere vervoersmiddelen (Tertoolen, 1997). Daarnaast wordt dit lastig gemaakt doordat de vervoerskeuze voor de huis-schoolroute een dagelijks terugkerende beslissing is waardoor het zich ontwikkeld heeft tot een gewoonte. Als gevolg hiervan is de invloed van deze gewoonte op het gedrag van zeer grote invloed, maar is het gedrag wel lastig te veranderen (Klößner & Matthies, 2004). Gedragsintentie is daarentegen makkelijker te veranderen en blijkt het daarnaast ook een goede voorspeller van gedrag te zijn (Ajzen, 1991). Deze gedragsintentie geeft aan in hoeverre mensen bereid zijn om zich in te zetten voor het tonen van bepaald gedrag, zoals het kiezen voor de fiets of lopen als vervoersmiddel voor de weg naar school. Dit kan gemaximaliseerd worden door autogebruikers bewust te maken van de gevolgen van

hun huidige gedrag en ze handreikingen te geven met betrekking tot de alternatieven voor dit gedrag. Hierdoor zullen de huidige autogebruikers eerder geneigd zijn om scripts of plannen te maken voor hun toekomstige (alternatieve) gedrag in de vorm van lopen of het gebruik van de fiets (Bagozzi, 1981). Indien deze intenties sterk contrasteren met het huidige gewoontegedrag is het essentieel dat de intenties zeer sterk zijn, aangezien de bestaande gewoontes in dat geval overschreden zullen worden (Ouelette & Wood, 1998). Hiervoor heeft Ajzen (1991) een aantal essentiële factoren geformuleerd die de gedragsintentie kunnen beïnvloeden (zie figuur 3). Als deze gedragsintentie dan voldoende actief en concreet is, zal de persoon alle het mogelijke doen om de intenties tot uitvoer te brengen en zo het uiteindelijk gedrag ook te veranderen. De aspecten die volgens de *Theory of Planned Behavior* van Ajzen (1991) hieraan bijdragen zijn afgebeeld in figuur 1; (a) de attitude, (b) de subjectieve norm en (c) de waargenomen gedragscontrole.

Figuur 1

*Theory of Planned Behavior* (Ajzen, 1991).



De attitude die weggebruikers hebben tegenover verschillende vervoersmiddelen is afhankelijk van de voordelen van een specifiek vervoersmiddel afgewogen tegen de nadelen hiervan. Op basis van deze afweging wordt een positieve of negatieve evaluatie ontwikkeld tegenover dit vervoersmiddel, wat deze weggebruikers motiveert in hun keuze voor een bepaald vervoersmiddel. Naast de attitude speelt ook de waargenomen gedragscontrole een belangrijke rol bij het vormen van de gedragsintentie, ook wel omschreven als het gemak waarmee iemand bepaald gewenst gedrag kan vertonen. De Pelsmacker en Janssens (2007)

hebben de invloed van deze waargenomen gedragscontrole op zowel intentie als gedrag van verkeersdeelnemers als zeer minimaal omschreven, aangezien zij van mening waren dat het altijd mogelijk is om verkeersgedrag te controleren. Een laatste aspect van de *Theory of Planned Behavior*, waarvan zij wel geconcludeerd hadden dat deze invloed uitoefent op de gedragsintentie, is de subjectieve norm. Deze subjectieve norm heeft betrekking op de mening van personen in de omgeving die door middel van sociale druk invloed uitoefenen op het keuze van de ouders (Ajzen, 1991). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de meningen van anderen en de motivatie om zich hiernaar te conformeren (Ajzen, 2002; Ajzen & Fishbein, 1980; Phanér & Hane, 1973; Jonah & Dawson, 1982). Zeker in het geval van de vervoerskeuze rond scholen zijn er specifieke personen die op deze keuze invloed uit zouden kunnen oefenen, zoals de kinderen die voor de ouders van zeer grote waarde zijn (Aycicegi-Dinn & Kagitcibasi, 2010). Er liggen hier dus mogelijkheden om op een andere manier het gedrag van ouders te beïnvloeden, waarbij kinderen invloed uitoefenen op de gedragsintentie van ouders en zo dus op hun uiteindelijk gedrag (Gilbert & O'Brien, 2009; Lorenc, Brunton, Oliver, Oliver & Oakley, 2008).

#### *Invloed van kinderen op ouders*

Uit de evaluatie van bestaande verkeersinterventies en de beschrijving van de huidige verkeerseducatie valt te concluderen dat vele interventies bestaan uit activiteiten die hoofdzakelijk gericht zijn op kinderen. De betrokkenheid van de ouders bij deze interventies is zeer beperkt, ondanks dat zij veelal de personen binnen het huishouden zijn die een grote invloed hebben op het verkeersgedrag van de kinderen. Op deze manier dienen zij niet alleen als voorbeeld voor kinderen wat betreft verkeersgedrag, maar zijn zij tevens de personen binnen het huishouden die de keuze voor het vervoersmiddel maken voor de huis-schoolroute (McMillen, 2005). Voornamelijk moeders hebben hier een grote invloed op, aangezien zij een grote beschermende invloed hebben op het kind, vooral bij jonge kinderen (Sana, 2010; Zwerts, Allaert, Janssens, Wets & Witlox, 2010). Om deze reden conformeren kinderen zich veelal naar de keuze van de ouders. Als gevolg hiervan bleek dat zelfs 49% van de kinderen in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs op een andere wijze naar school zou willen gaan dan dat zij in de huidige situatie doen (McMillan, 2005; Sana, 2010). Om de gewenste vervoerswijze te kunnen bereiken, zouden de kinderen invloed op de ouders kunnen uitoefenen, aangezien ouders hun keuze niet geheel objectief maken, maar in deze keuze veelal ook meningen en ervaringen van kinderen mee laten wegen (SWOV, 2009a). In welke mate de ouders deze meningen en ervaringen van kinderen hierin mee laten wegen is nog

onbekend. Daarbij is al wel gebleken dat verschillende activiteiten in andere onderwijsgebieden, zoals het natuuronderwijs, al wel hebben bijgedragen aan het bewustzijn en gedrag van ouders ten behoeve van de natuur (Leeming, Porter, Dwyer, Cobern & Oliver, 1997). Ook hebben Evans, Clark, Levison, Levin en Mellins (2001) aangetoond dat op andere vlakken buiten het onderwijs het aanleren van vaardigheden bij kinderen uiteindelijk invloed kan hebben op de betreffende vaardigheden van ouders, doordat kinderen hun ouder dit vervolgens gingen aanleren. Hierbij werden de ouders niet direct betrokken bij het programma, maar kwamen zij in aanraking met de inhoud door huiswerkopdrachten van de kinderen die samen gemaakt moesten worden. Deze resultaten van indirecte beïnvloeding worden bevestigd door een onderzoek van Vaughan, Gack, Solorazano en Ray (2003), waarbij door het gebruik van huiswerkopdrachten en kleurboeken de kennis van ouders beïnvloed werd. Hieruit kan men concluderen dat deze wijze van indirecte beïnvloeding een zeer effectieve wijze kan zijn om het gedrag van ouders in een gewenste richting te sturen. Aangezien op vele gebieden dit al gebleken is, maar onderzoek met deze wijze van beïnvloeding in het verkeersonderwijs nog ontbreekt, zal dit onderzoek ingaan op de effectiviteit van de inzet van een onderwijsinterventie op dit gebied ter beïnvloeding van de gedragsintentie van ouders.

### *Huidig onderzoek*

Op basis van eerder onderzoek is gebleken dat er reeds vele verkeersinterventies in het onderwijs bestaan die grotendeels gericht zijn op kinderen, ondanks dat ouders veelal een zeer grote rol spelen in de gedragingen in het verkeer van de kinderen. In het huidige onderzoek zal een onderwijsinterventie in samenwerking met de leerkrachten ontwikkeld worden die gericht zal zijn op het indirect beïnvloeden van het gedrag van de ouders. Deze ontworpen interventie zal ingaan op de vervoerskeuze van ouders rond het haal-en-breng gedrag naar de school van hun kinderen. Om het effect hiervan te kunnen meten, zal de volgende hoofdvraag centraal staan in dit onderzoek:

*Kan de gedragsintentie van ouders met betrekking tot vervoerskeuze beïnvloed worden door de kinderen bewuster te maken van hun eigen vervoerwijze door ze kennis te laten maken met gevaren van de auto en voordelen van de fiets/lopen door middel van een onderwijsinterventie?*

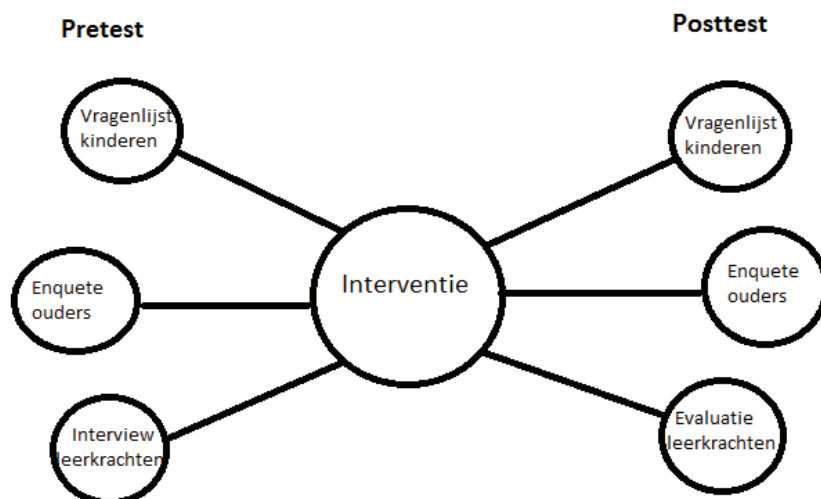
Deze onderzoeksvraag kan opgedeeld worden in de volgende deelvragen:

1. Aan welke eisen moet een interventie voldoen om het bewustzijn van het eigen haal-en-brenggedrag te vergroten?
2. Heeft de interventie invloed op de kennis van kinderen over de gevaren van de auto?
3. Heeft de interventie invloed op de kennis van kinderen over de voordelen van de fiets?
4. In welke mate heeft de interventie invloed op het bewustzijn van de vervoerswijze van de kinderen naar school?
5. In welke mate heeft de interventie invloed op de vervoerswijze waarop de leerlingen naar school komen en naar huis gaan?
6. In hoeverre beïnvloedt de interventie de gedragsintentie van ouders met betrekking tot het gebruiken van veiligere vervoersmiddelen bij het brengen en halen van hun kinderen?

De geformuleerde onderzoeksvragen zullen beantwoord door middel van een *pretest-intervention-posttest design*, waarbij in zowel de voormeting als de nameting verschillende metingen zijn uitgevoerd (zie figuur 2). De leerkrachten zullen betrokken worden bij het ontwerp van de interventie en de evaluatie hiervan, terwijl bij de ouders en leerlingen vooral het effect van de interventie gemeten zal worden.

Figuur 2

*Overzicht onderzoek*



In het volgende hoofdstukken zullen achtereenvolgens de methode en resultaten besproken worden van zowel de voormeting en nameting, waarna de opzet en procedure van de interventie aan de orde zullen komen.

## Methode

### *Respondenten*

*Leerkrachten.* Acht leerkrachten van de verschillende groepen 4 hebben meegewerkt aan *face-to-face* interviews, waarvan drie leerkrachten van school 1, drie leerkrachten van school 2 en twee leerkrachten van school 3. Hierbij hebben de leerkrachten op school 2 op eigen verzoek gezamenlijk deelgenomen aan één interview en hebben er hier dus geen individuele interviews plaatsgevonden. Ter evaluatie van de interventie, werden de betrokken leerkrachten na afloop van elk onderdeel van de interventie gevraagd enkele vragen te beantwoorden, waarbij uiteindelijk slechts 66.6% van de acht betrokken leerkrachten de voorgelegde vragen ingevuld hebben.

*Kinderen.* Om het effect van de interventie te meten is vooraf en achteraf een vragenlijst afgenomen bij acht klassen van groep vier op drie middelgrote tot grote basisscholen. In totaal hebben bij de voormeting 177 leerlingen de enquête volledig ingevuld (N=177) met een verdeling van 65 leerlingen bij school 1, 66 leerlingen bij school 2 en 46 leerlingen bij school 3. In de nameting was dit aantal lager (N=169) vanwege uitval van enkele leerlingen, waarbij 64 leerlingen bij school 1, 44 leerlingen bij school 2 en 60 leerlingen bij school 3 hebben meegewerkt. Met betrekking tot de verdeling van jongens en meisjes was dit zowel in de voormeting (j: 50.3%; m: 49.7%) als in de nameting (j: 49.1%; m: 50.3%) bij benadering evenredig verdeeld. De leeftijd van de deelnemende leerlingen varieerden van 6 tot 9 jaar, waarbij de gemiddelde leeftijd in de voormeting 7.21 jaar (controle conditie: 7.25 jaar; experimentele conditie: 7.16 jaar) en in de nameting 7.60 jaar (controle conditie: 7.70 jaar; experimentele conditie: 7.51 jaar) was. Dit blijkt een geschikte leeftijd te zijn waarop leerlingen deel kunnen nemen aan schriftelijke vragenlijsten (Borgers, De Leeuw & Hox, 2000; Delfos, 2009). Daarnaast blijkt dit een geschikte leeftijd te zijn voor kinderen om alleen naar school te gaan, wat deze leeftijdsgroep zeer geschikt maakt voor een onderwijsinterventie (Dragutinovic & Twisk, 2006). In tabel 1 is een de verdeling van het aantal leerlingen per conditie en de verdeling van geslacht en leeftijd te zien.

Tabel 1

*Verdeling Aantal Leerlingen, Geslacht Opgesplitst naar Conditie*

| Variabele             | Voormeting           |                           | Nameting             |                           |
|-----------------------|----------------------|---------------------------|----------------------|---------------------------|
|                       | Controle<br>conditie | Experimentele<br>conditie | Controle<br>conditie | Experimentele<br>conditie |
| Aantal kinderen (N)   | 92                   | 85                        | 74                   | 95                        |
| Geslacht ( <i>n</i> ) |                      |                           |                      |                           |
| Jongens               | 48                   | 41                        | 34                   | 49                        |
| Meisjes               | 44                   | 44                        | 40                   | 45                        |

*Ouders.* In samenwerking met de politie zijn ongeveer 1350 ouders in de voormeting gevraagd om hun medewerking te verlenen aan een online enquête, waarvan in totaal 218 respondenten aan dit verzoek voldaan hebben. Voor dit onderzoek was enkel de mening van de ouders van de groepen 4 van belang, waardoor in totaal 43 ouders als geldige respondenten konden worden beschouwd (72.1% vrouw; 27.9% man). De gemiddelde leeftijd van deze respondenten was in de voormeting 38.20 jaar, waarbij 58.1% van deze ouders parttime werkzaam was (minder dan 25 uur per week), 37.2% fulltime werkzaam was (meer dan 25 uur per week) en 4.7% niet werkzaam was. Van de werkzame ouders ging 65.1% met de auto naar het werk.

In de nameting kregen enkel de ouders van leerlingen uit groep 4 een online enquête voorgelegd, waarbij in totaal 69 ouders hun deelname hieraan hebben verleend. Hierbij bestond 26,1% van de respondenten uit ouders met kinderen in de controleconditie en 73,9% met kinderen in de experimentele conditie. Van deze ouders bleek 21.7% van het mannelijke geslacht te zijn en 78.3% van het vrouwelijke geslacht. Opgesplitst naar conditie, bleek dat in de controle conditie 33.3% vrouw was en 66.7% man, terwijl in de experimentele conditie 17.6% van het vrouwelijke geslacht was. Van deze respondenten bleek de gemiddelde leeftijd in de controle conditie 37.50 jaar te zijn en in de experimentele conditie 38.45 jaar. Verder is gebleken dat 58% van de totale respondenten parttime werkzaam was (minder dan 25 uur per week), 31.9% fulltime en 10.1% niet werkzaam. Van de werkzame respondenten ging in totaal 60.9% zelf met de auto naar het werk.



Tabel 2

*Verdeling Aantal Ouders, Geslacht en Leeftijd Opgesplitst naar Conditie*

| Variabele         | Voormeting | Nameting<br>Controle<br>conditie | Nameting<br>Experimentele<br>conditie |
|-------------------|------------|----------------------------------|---------------------------------------|
| Aantal ouders (N) | 43         | 18                               | 51                                    |
| Geslacht (n)      |            |                                  |                                       |
| Man               | 12         | 6                                | 9                                     |
| Vrouw             | 31         | 12                               | 42                                    |

*Materiaal*

*Leerkrachten.* De explorerende *face-to-face* interviews met de leerkrachten zijn gehouden door middel van een ‘*general interview guide-approach*’ (Turner, 2010), waarbij geen standaard volgorde van vragen werd gehanteerd en de interviewer de vrijheid had in de formulering van deze vragen (Emans, 1990). Bij elk van de interviews kwamen dezelfde onderwerpen aan bod die tot doel hadden zoveel mogelijke informatie te verkrijgen op het gebied van onderwijs en het verkennen van de mogelijkheden voor de te ontwerpen interventie. Dit is bereikt door inzicht te krijgen in de huidige lesmethodes, de huidige verkeersprojecten op school en de eisen waar een nieuw te ontworpen onderwijsinterventie aan zou moeten voldoen.

Na het ontwerp van de interventie en de uitvoering van de verschillende onderdelen in de praktijk, ontvingen de leerkrachten na elk onderdeel per e-mail een korte vragenlijst ter evaluatie van dat betreffende onderdeel. Deze bestond uit enkele vragen over de wijze van uitvoering, de positieve en negatieve kanten, de wijze waarop de leerlingen de les hebben ervaren en eventuele tips ter verbetering (zie bijlage 12,13 en 14). Een uitzondering op deze evaluatie was les drie van het lespakket, waarbij de leerkrachten geen evaluatie ontvingen, aangezien in deze les geen nieuwe materialen werden ingezet, maar de leerlingen daarentegen de poster gingen afronden. Om die reden werden hier geen bijzonderheden verwacht.

*Kinderen.* Om inzicht te krijgen in de huidige kennis en het huidige bewustzijn van kinderen met betrekking tot de verkeersveiligheid rond de school en de mate waarin dit beïnvloed werd door de interventie kregen zij zowel voorafgaand aan de interventie als naderhand een korte vragenlijst in de klas voorgelegd. De informatie over de vragenlijst en de procedure die gevolgd moest worden door de leerkracht werd beschreven in een

informatiebrief (zie bijlage 9 en 10), die samen met de vragenlijsten werd afgeleverd op school.

Voordat de leerlingen konden starten met de vragenlijsten was er een korte introductie, waarbij in werd gegaan op de aanleiding voor de vragenlijst en de manier waarop de vragenlijst ingevuld moest worden (inclusief enkele voorbeeldvragen). Deze introductie was zo uitgebreid mogelijk geformuleerd zodat het voor alle kinderen begrijpelijk zou zijn, wat de respons en betrouwbaarheid van de vragen positief zou beïnvloeden (Borgers & Hox, 2001). In tegenstelling tot de introductie zijn de vragen juist kort geformuleerd om de leerlingen deze zelfstandig te kunnen laten beantwoorden. Daarbij kregen de leerlingen 18 verschillende vragen voorgelegd (in de nameting 19), waarbij deze bestond uit een combinatie van zowel meerkeuze (2 vragen), gesloten (11 vragen) als open vragen (5 vragen) die betrekking hadden op de volgende onderwerpen (zie bijlage 3):

- Demografische gegevens (vraag 1, 2, 3, 4)
- Gedrag (vraag 5, 6)
- Bewustzijn eigen gedrag (vraag 7, 8, 9)
- Nadelen auto (vraag 10, 11, 12)
- Voordelen fiets (vraag 13, 14, 15)
- Gewenste situatie (vraag 16, 17, 18)
- Overig (vraag 19)

In de nameting was aan deze vragen nog één vraag toegevoegd die betrekking had op de klas van de leerlingen. Deze bleek gemist te worden in de voormeting en is om die reden toegevoegd aan de nameting.

*Ouders.* De ouders van de drie verschillende scholen konden via een link een online enquête invullen, waarbij ingegaan werd op het verkeersgedrag van ouders, hun visie ten opzichte van de huidige situatie rond de school en hun eigen gedrag. Daarbij had deze enquête tot doel het verkrijgen van inzicht in de bezwaren van ouders tegenover het gebruik van verschillende vervoersmiddelen, aangezien dergelijke bezwaren van grote invloed kunnen zijn op de mogelijkheid van kinderen om met de fiets of lopend naar school te komen (Kerr et al., 2006). In de nameting is vervolgens gemeten of deze bezwaren als minder belangrijk werden gezien bij de keuze voor het vervoersmiddel na afloop van de interventie. Dit inzicht is bereikt door middel van 19 vragen, waarvan de meerderheid gesloten vragen waren (15 vragen), drie vragen hadden meerdere antwoordmogelijkheden en één vraag was geheel open

voor antwoorden. Deze verschillende vragen gingen in op de volgende onderwerpen (bijlage 2):

- Demografisch (vraag 1 tot en met 9, 14)
- Verkeersveiligheid rond scholen (vraag 10 tot en met 13)
- Gedrag (vraag 15, 16)
- Gedragsintentie ten opzichte van gezonde verplaatsingen (vraag 17, 18).  
Hierbij bestond vraag 17 uit 7 stellingen voor het meten van gedragsintentie, waarbij de Cronbach's alpha berekend is ( $\alpha = .89$ ).

*Interventie.* Het lespakket dat aan de kinderen van de verschillende groepen 4 werd voorgelegd, bestond uit verschillende materialen die gedurende drie lessen en een ouderbijeenkomst ingezet werden (bijlage 6). Hieronder zullen de verschillende onderdelen van de interventie besproken worden:

Les 1 (kalenderweek 10): De leerkrachten zijn gestart met het tonen van de dvd 'Kinderen hebben eigen spelregels' aan de kinderen (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid [ROV] Groningen, ROV Fryslan, ROV Drenthe, ROV Overijssel & Regionaal Orgaan Amsterdam [ROA], 2006). Vervolgens werden de kinderen gevraagd om gevaarlijke gedragingen van personen die met de auto komen op post-its te noteren, waarna de leerkracht deze verzamelde en deze klassikaal samengevat werden in een maximum van acht aspecten. Deze aspecten werden dan tot slot genoteerd op poster één die in de klas opgehangen werd (zie bijlage 7). Tijdens de eerste week waarin deze poster in de klas hing, werden de kinderen gevraagd om een week lang op gevaarlijk gedrag rond de school te letten. Gedurende de vijf dagen na les één werd vervolgens dagelijks door de leerkracht geïnventariseerd welke gevaarlijke gedragingen de kinderen ervaren hebben rond de school. Door middel van smileys werd dan de frequentie van deze gedragingen aangegeven op de poster.

Een tweede opdracht die leerlingen kregen in deze les was het uitvoeren van een interview (zie bijlage 6) met één van de ouders/verzorgers. Deze vragen uit dit interview gingen in op de redenen van de ouders waarom hun kinderen met de auto/fiets naar school gaan, de mening van ouders over de veiligheid rond de school en de bijdrage die zij willen/kunnen leveren aan deze veiligheid. De antwoorden op deze verschillende vragen werden door de leerlingen op het formulier genoteerd en werden in de tweede les van deze interventie klassikaal besproken. Afsluitend aan deze les

(net als de andere lessen) ontvingen de ouders per e-mail/brief informatie over de activiteiten die de kinderen bij de betreffende les ondernomen hadden en het doel daarvan (zie bijlage 6).

Les 2 (week 11): De tweede les van het lespakket ‘Veilige Schoolomgeving’ was gericht op de redenen waarom kinderen met de auto of op de fiets/lopend naar school kwamen. Deze redenen werden naar aanleiding van het interview geïnventariseerd door de leerkracht en de belangrijkste redenen die de ouders genoemd hadden, werden genoteerd op poster twee en drie (bijlage 7). Vervolgens werd door de leerkracht de brief van de Gemeente en Politie uit de handleiding voorgelezen, waarbij de leerlingen gevraagd werd om oplossingen te bedenken voor het overmatig gebruik van auto’s rond de school. Hiervoor kregen zij de opdracht om een poster te ontwerpen waarop zij een oplossing voor dit probleem mochten afbeelden. Hiervoor mochten zij les twee en drie gebruiken om deze poster te ontwerpen en ontwikkelen, waarna in de ouderbijeenkomst een winnaar gekozen werd.

Les 3 (week 12): In deze les kregen de kinderen de gelegenheid om de poster af te ronden waar ze in les twee mee gestart waren. Daarbij werd van de leerlingen verwacht dat in deze les de poster afgerond werd, zodat er naderhand tijd was om ze aan de ouders te tonen en een winnaar uit te roepen.

Willekeurig moment net na schooltijd: Op een door de leerkracht te bepalen moment, werden de ouders uitgenodigd op school om de posters van hun kinderen te bekijken. Na een korte introductie, waarbij de ouders ook de dvd ‘Kinderen hebben eigen spelregels’ te zien kregen, kregen zij de mogelijkheid om de posters van de kinderen te bekijken en te beoordelen. Aan de hand van de stemmen van de ouders, vond vervolgens een prijsuitreiking plaats en werden als aanvulling hierop de ouders die op de fiets/lopend naar school waren, beloond met een kleinigheid (een poncho).

In deze beschreven interventie zijn zoveel mogelijk van de eerder geformuleerde eisen voor een te ontwerpen lespakket terug te vinden (tabel 3).

Tabel 3

*Overzicht Aanwezige Eisen in de Interventie 'Veilige Schoolomgeving'*

| Eisen  | Lespakket   |
|--|---|
| Blijvende gedragsverandering                                     | Er is gestreefd naar een langdurig effect door de interventie meerdere weken te laten duren en de ouders er continu bij te betrekken. Daarbij is deze interventie wel gericht op de gedragsintentie van ouders in plaats van het gedrag.  |
| Lage kosten  | Kosten per lespakket bedragen 32,65   |
| Toepasbaar in alle groepen                                       | Toepasbaar in alle groepen in het basisonderwijs, vanaf groep 4.  |
| Aangepast op de eigen schoolomgeving                             | Deze ontworpen interventie kan op elke school ingezet worden en kan ingaan op de problemen met de auto die rond de eigen school spelen.   |
| Zowel gericht op kinderen als ouders                             | De kinderen zijn bij deze interventie de primaire doelgroep, die door middel van verschillende opdrachten in de klas aan de slag gaan met de verkeersproblematiek. Tevens worden de ouders erbij betrokken doordat ze voorafgaand aan het lesprogramma en na elke les een brief/e-mail ontvangen met een update over de activiteiten van hun kinderen in dit project. Ook worden de ouders na alle lessen uitgenodigd op school voor een bijeenkomst. |
| Kinderen actief aan de slag                                      | Kinderen gaan aan op verschillende manier actief aan de slag: ze denken actief na over gevaarlijke gedragingen rond de school. Vervolgens gaan ze hun ouders te interviewen, waarna ze aan de hand hiervan oplossingen bedenken waardoor ouders niet meer met de auto hoeven te komen. Tot slot maken ze hiervan een poster   |
| Weinig voorbereiding en organisatie.                             | De leerkracht heeft zoveel mogelijk materialen ontvangen voorafgaand aan de lessen. Ook was er een lerarenhandleiding, die stap voor stap de verschillende lessen beschreef.  |
| Binnen de beschikbare tijd (of enkele weken 45/60 min. per les). | Er is gestreefd naar een lessenopzet, waarbij de lessen maximaal 50 minuten duren.  |
| Lesprogramma moet  | De interventie bestaat uit drie lessen voor de kinderen en  |

|  |   |
|--|---|
| meer dan één dag<br>inhouden (langere duur). | afsluitend een bijeenkomst voor ouders. Deze interventie duurt dus 3-4 weken in totaal (afhankelijk van de planning van de ouderbijeenkomst). |
|--|---|

### *Procedure*

*Leerkrachten.* Voor het in kaart brengen van de huidige onderwijssituatie waren interviews met leerkrachten essentieel. Om de kans op medewerking van de leerkrachten te vergroten, zijn ze bij de start van het onderzoek door middel van een informatiebrief per e-mail (bijlage 8) direct op de hoogte gesteld van dit onderzoek. Na toestemming van de directie voor de deelname van de leerkrachten aan dit onderzoek, zijn de leerkrachten via een tweede e-mail benaderd voor het verlenen van hun medewerking aan dit onderzoek, waarna direct gestart werd met het interview. Bij dit interview kreeg de leerkracht eerst een korte introductie (zie bijlage 1) over het gehele onderzoek, waarin de procedure, de tijdsduur en het doel van het interview uiteengezet werden. Tevens werd in deze introductie toestemming gevraagd voor opname van het interview, waarna de leerkracht nog in de gelegenheid gesteld werd om eventuele onduidelijkheden of vragen voor te leggen aan de interviewer. Na de introductie werd door middel van een globaal interviewschema een beeld gecreëerd van de huidige situatie in het (verkeers)onderwijs en de wensen en mogelijkheden voor een te ontwerpen interventie. Vervolgens werd de leerkracht in de gelegenheid gesteld om de vragenlijst voor de kinderen te evalueren op de gebruiksvriendelijkheid, waarbij benadrukt werd om aandacht te besteden aan mogelijke problemen die zouden kunnen ontstaan als de leerlingen deze vragenlijst voorgelegd zouden krijgen.

*Kinderen.* Na toestemming van de ouders voor deelname van hun kind aan zowel de voormeting, interventie als de nameting, kregen de leerlingen op een willekeurig moment de vragenlijst voor de voormeting voorgelegd. Het moment hiervoor werd geheel bepaald door de leerkracht, waarbij de enige vereiste was dat de vragenlijsten binnen twee weken ingevuld moesten zijn. Deze beperking werd samen met de procedure en de duur van de vragenlijsten beschreven in een informatiebrief voor de leerkracht die zij bij de voormeting ontvingen (bijlage 9). Met betrekking tot de procedure voor het invullen van de vragenlijsten, werd in samenspraak met de leerkrachten bepaald dat de meest effectieve procedure bij vragenlijst zou zijn als de leerkrachten zowel de inleiding als de vragen aan de kinderen voor zouden lezen en hierbij de leerlingen moesten laten meelesen.

In overeenstemming met de voormeting ontvingen de leerkrachten bij de nameting ook de vragenlijsten voor de kinderen en een informatiebrief (bijlage 10), aangevuld met

gadgets voor de ouders. Als extra herinnering ontvingen de leerkrachten enkele dagen later ook een e-mail met overeenkomstige inhoud als de informatiebrief (bijlage 11). Beide gingen kort in op de procedure van zowel de vragenlijst als op ouderbijeenkomst, waarbij nadruk werd gelegd op de datum waarop de vragenlijsten opgehaald werden en dus afgerond moesten zijn.

*Ouders.* Voor het invullen van de enquête zijn ouders via een schriftelijke informatiebrief benaderd, die zij via de leerlingen hebben ontvangen. Deze informatiebrief was voor ouders van leerlingen in groep 4 aangevuld met extra informatie over het onderzoek waar hun kind aan deel zou nemen (bijlage 12 en 13). Vervolgens werden de ouders in de gelegenheid gesteld om bezwaren te uiten tegen de medewerking van hun kind aan het onderzoek. Aanvullend op deze informatie bevatte deze brief ook een link waarmee de ouders de online enquête konden invullen. Deze enquête werd gestart met een korte introductie waarna de ouders in de gelegenheid gesteld werden om de vragen over hun verkeersgedrag te beantwoorden en hun visie op de huidige verkeerssituatie te geven.

*Interventie.* Voordat de definitieve opzet van het lespakket bepaald kon worden, is de lerarenhandleiding per e-mail voorgelegd aan zowel de betrokken leerkrachten als aan twee externe leerkrachten. Hierbij is aan hen gevraagd om het ontworpen lespakket kritisch te bekijken en te beoordelen op de mate waarin deze helder en geschikt was voor de praktijk. De feedback die hierop gegeven werd, is grotendeels verwerkt in de opzet van de definitieve lerarenhandleiding. Samen met de ontwikkelde materialen is de lerarenhandleiding samengevoegd tot het lespakket 'Veilige Schoolomgeving' (zie bijlage 6 en 7). Dit gehele lespakket is middels een mondelinge toelichting voorgelegd aan de betrokken leerkrachten, waarbij de gehele lessenserie en de benodigde materialen besproken zijn. Vervolgens werden de leerkrachten gewezen op het belang van het nauw volgen van de instructies in de lerarenhandleiding en werd bij hen benadrukt dat eventuele storende of missende aspecten in de lessen gemeld konden worden op het evaluatieformulier die ze na elke les per e-mail zouden ontvangen. Hierbij werd toegevoegd dat zij niet zelf aanpassingen mochten aanbrengen in de lessen, maar deze enkel kenbaar konden maken via het evaluatieformulier.

Aanvullend op deze informatie werd meegedeeld hoe het proces na het voltooien van de lessenserie zou verlopen. Hierbij kregen zij informatie over het moment waarop de kinderen de tweede vragenlijst, die diende als nameting, voorgelegd moesten krijgen (een week na de laatste les). Verder werd in deze toelichting ook informatie verstrekt over de nameting bij de ouders. De leerkrachten werd verteld dat op hetzelfde moment dat de kinderen de tweede vragenlijst voorgelegd zouden krijgen, de ouders van de kinderen uit

groep 4 ook voor de tweede keer gevraagd werden tot het invullen van de online enquête. Een laatste aspect dat ook nog besproken werd met de leerkrachten was de aanwezigheid van de onderzoeker tijdens enkele lessen, wat resulteerde in de aanwezigheid van de onderzoeker bij één les op elke school.

Aansluitend op de introductie kregen de leerkrachten het lespakket overhandigd, waarna ze data konden gaan plannen voor het geven van de lessen en konden starten met de lessen. Om het proces goed te kunnen begeleiden en zo snel mogelijk knelpunten te kunnen herkennen, is er wekelijks contact gehouden met de leerkrachten door middel van een evaluatieformulier (bijlage 12, 13, 14).

### *Analyse*

*Leerkrachten.* Voor de analyse van de interviews bij de leerkrachten in de voormeting zijn de uitkomsten van interviews samengevat op basis van de verschillende onderwerpen die in de interviews aan bod zijn gekomen: (a) huidige onderwijssituatie, (b) verkeerseducatie, (c) overige verkeersprojecten en (d) het ontwerp van een nieuw lesprogramma. Voor dit ontwerp zijn de antwoorden van de leerkrachten gekoppeld aan eisen die uit de literatuur en op basis van de evaluatie van enkele bestaande verkeersinterventies zijn gebleken. Hieruit zijn enkele eisen geformuleerd waar deze interventie aan zou moeten voldoen. Voor het evalueren van de interventie met betrekking tot de mate waarin deze eisen er goed verwerkt zijn en de mate waarin de interventie het gewenste effect heeft gehad, zijn de antwoorden van de leerkrachten per les samengevat en is zo een conclusie geformuleerd.

*Kinderen.* Voor het meten van het effect van de interventie op de gemeten aspecten (kennis, bewustzijn, gedrag) zijn enkele vragen buiten beschouwing gelaten, aangezien is gebleken dat deze vragen geen toegevoegde waarde hadden voor het aantonen van een mogelijk effect van de interventie op deze drie aspecten (vraag 6, 11, 14, 18 en 19).

Aanvullend op deze aanpassingen, zijn voorafgaand aan de analyses zowel de ontbrekende antwoorden als de antwoordcategorieën 'niet van toepassing' gecodeerd als 'missing value'.

Tevens is voorafgaand aan de analyses bij enkele vragen over kennis en bewustzijn de normaliteit beschreven door middel van een Kolmogorov-Smirnov test. Vervolgens heeft een non-parametrische Chi-Square test aangetoond of er significante verschillen waren tussen de experimentele en controle conditie wat betreft de wijze van vervoer. Daarna werd de wijze van vervoer gekoppeld aan de gewenste wijze van vervoer en werden hier de significante verschillen per conditie aangetoond. In de nameting is dit berekend door middel van een Fisher Exact test en zijn deze verschillen vergeleken met de voormeting.



Het bewustzijn is zowel in de voor- als nameting geanalyseerd door de Chi Square test, waarbij zowel de mate waarin kinderen hun eigen vervoersmiddel als gevaarlijk zien, als de invloed van lopen/fietsen op de veiligheid van anderen is geanalyseerd. Aanvullend hierop is door middel van een Kruskal-Wallis test geanalyseerd of er significante verschillen zijn tussen de beoordeling van de veiligheid van de vervoersmiddelen binnen de experimentele of controle conditie. Daarnaast heeft een Mann-Whitney U test gekeken naar de significante verschillen tussen deze condities. De kennis is tot slot beschreven door het aantal genoemde slechte kanten van de auto en goede kanten van de fiets te vergelijken, waarbij dit in de voormeting is geanalyseerd door middel van een Mann-Whitney test en in de nameting door middel van een Independent-Samples t-test.

*Ouders.* In de voormeting is door middel van beschrijvende maten en tabellen inzicht gegeven in het huidige gedrag en de huidige visie van ouders op de verkeersveiligheid. Daarnaast is het construct gedragsintentie gemeten en de bereidheid van ouders gemeten om zich in te zetten voor een veilige schoolomgeving in de vorm van een cijfer wat ze hiervoor gaven. Hierbij is een Kolmogorov-Smirnov test uitgevoerd om zo de normaliteit te beoordelen. Verdere analyses waren hier niet mogelijk, aangezien hier de controle en experimentele conditie niet te vergelijken waren.

In de nameting zijn de drie verschillende aspecten (gedrag, gedragsintentie en verkeersveiligheid) die in de enquête aan bod kwamen wel geanalyseerd. Hierbij zijn enkele vragen buiten beschouwing gelaten, namelijk vraag 3, 6, 7, 8, 10, 13 en 14, aangezien deze voor de drie aspecten geen informatie konden toevoegen. Tevens zijn vragen met een antwoordoptie 'niet van toepassing' als missing value beschouwd. Met betrekking tot het gedrag van de ouders is de wijze van vervoer en de reden voor het gebruik van de auto vergeleken tussen de controle en experimentele conditie. Daarnaast is de gedragsintentie middels een parametrische Independent Samples t-test geanalyseerd en is door middel van de non-parametrische Mann Whitney U test het cijfer voor hun bereidheid voor het veiliger maken van de schoolomgeving vergeleken tussen de controle en experimentele conditie. De beoordeling van de verkeersveiligheid tussen de controle en experimentele conditie is tevens vergeleken door middel van een Mann Whitney U test. Vervolgens zijn de genoemde gevaren van de respondenten met elkaar vergeleken.

## Resultaten

*Leerkrachten*

*Huidige onderwijssituatie.* In de huidige onderwijssituatie worden vele vormen van onderwijs gecombineerd, waarbij zowel het werken in tweetallen en groepjes, als het individueel werken gewaardeerd worden. Hierbij wordt aangegeven dat met name de afwisseling hiertussen door zowel de leerkrachten en leerlingen als positief wordt ervaren. Daarbij benoemen de meeste leerkrachten dat het samenwerken voor de leerlingen het meest aantrekkelijk is, maar dat een combinatie met de theorie essentieel is, veelal door het gebruik van het digibord.

*Verkeerseducatie.* Momenteel wordt zowel op school 1 als 2 ‘Stap Vooruit’ van Veilig Verkeer Nederland (n.d.) gebruikt. Bij deze methode worden klassikaal verschillende verkeerssituaties besproken met ondersteuning van het digibord. Een belangrijk voordeel van deze methode is volgens enkele leerkrachten dat het zeer makkelijk is om praktijksituaties uit de eigen schoolomgeving erbij te betrekken, wat het voor kinderen heel herkenbaar maakt. Op school 3 wordt een andere methode gebruikt, namelijk ‘Wijzer door het verkeer’ (Noordhoff Uitgevers, n.d.). Hierbij wordt een combinatie gemaakt van het gebruik van een werkboek (online), het digibord en spelletjes, waarbij de nadruk in deze methode ligt op de fietser en de voetganger.

*Overige verkeersprojecten.* Buiten de lesmethode die in de klas gebruikt wordt, geven de leerkrachten ook aan dat de school ook op andere manieren aandacht besteed aan het verkeer. Zo wordt op school 3 al een aantal jaren meegedaan aan Streetwise (Kennisplatform Verkeer en Vervoer [KpVV], 2006). Daarnaast is op deze school vanuit de Verkeerscommissie dit jaar aandacht besteed aan de oversteek bij de school, waarbij leerlingen door middel van vragen aan de brigadiers meer te weten konden komen over het oversteken. Verder wordt bij wandelingen naar de gymzaal ook vaak aandacht besteed aan het verkeer. Op school 1 wordt op andere manieren extra de nadruk gelegd op de verkeersveiligheid rond de school door bijvoorbeeld informatie te geven in de nieuwsbrief voor ouders. Ook proberen ze zo verkeersouders aan te trekken die nu vanwege te weinig animo niet aanwezig zijn op de school. Verder zijn aan de fysieke inrichting enige aanpassingen gedaan rond de school, zoals het plaatsen van plastic verkeersmannetjes en het verplaatsen van hekken rond de school, zodat kinderen beter overzicht hadden bij het zebrapad.

*Nieuw lesprogramma.* Met betrekking tot het ontwerp van een nieuwe interventie hebben de leerkrachten verschillende eisen waar een nieuwe lesmethode volgens hen aan zou

moeten voldoen. Hierbij zijn een aantal essentiële aspecten die door meerdere leerkrachten genoemd werden:

- De nieuwe lesmethode duurt maximaal 45 minuten per les.
- De nieuwe methode kost weinig tijd en organisatie, waardoor het in de toekomst nog eens ingezet kan worden.
- De lesmethode moet toepasbaar zijn op de eigen schoolomgeving.
- Kinderen moeten actief aan de slag, door bijvoorbeeld naar buiten te gaan voor bepaalde oefeningen of in de klas actief aan de slag te gaan. De ruimte in de klas is echter beperkt.
- De nieuwe methode moet een combinatie zijn van kennis en praktijk, waarbij de kennisoverdracht beperkt moet blijven vanwege de grote hoeveelheid reeds aanwezige kennis bij de kinderen.
- Bij een actieve werkvorm gaat de voorkeur uit naar het werken in groepjes/tweetallen.
- De ouders moeten betrokken worden. De ouders zijn de personen die veelal het gevaarlijke gedrag vertonen en die dus beïnvloed moeten worden in hun gedrag (door de kinderen).

Op basis van de eisen die gebleken zijn uit de evaluatie van enkele interventies, eerder onderzoek en bovenstaande aspecten die door de leerkrachten als essentieel gezien worden, kunnen enkele eisen geformuleerd worden waar een interventie voor het verkeersonderwijs aan zou moeten voldoen:

- Blijvende gedragsverandering
- Lage kosten
- Toepasbaar in alle groepen
- Aangepast op de eigen schoolomgeving
- Zowel gericht op kinderen als ouders
- Kinderen actief aan de slag
- Weinig voorbereiding en organisatie voor de leerkracht.
- Moet binnen de beschikbare tijd voor verkeerslessen passen (of voor enkele weken langer, met een maximum van 45/60 minuten per les).
- Lesprogramma moet meer dan 1 dag inhouden (over een langere tijd uitgestreken worden).

Op deze manier zou het mogelijk zijn om een verandering in de gedragsintentie van ouders te kunnen bereiken met betrekking tot het gebruik van de fiets of lopen bij het halen en brengen van hun kinderen. Hierbij is een verbetering van de subjectieve verkeersonveiligheid rond de scholen het doel wat nagestreefd wordt. Of dit bereikt is, is gemeten door middel van een voor- en nameting bij zowel de leerlingen als bij de ouders.

### *Kinderen*

*Gedrag.* Een Chi Square test toont aan dat er geen significante associatie ( $\chi^2 = 1.22$ ,  $df = 2$ ,  $p = .544$ ,  $V = .09$ ,  $n = 169$ ) te vinden is in de voormeting tussen de conditie waar de leerlingen inzitten en de wijze waarop de leerlingen naar school gaan (tabel 4). Na de interventie blijken zowel bij de controlegroep als bij de experimentele groep verschuivingen te zijn in de vervoerswijzen (zie tabel 4), waarbij een Chi-square test aantoont dat deze verschuivingen geen significante associatie vertonen tussen de conditie van de leerlingen en deze wijze van vervoer ( $\chi^2 = 3.14$ ,  $df=2$ ,  $p = .208$ ,  $V = .14$ ,  $n = 155$ ).

Tabel 4

*Gebruik Vervoerswijze opgesplitst naar Conditie (percentages tussen haakjes)*

|                                   | Fiets     | Lopend    | Auto      | Totaal   |
|-----------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| Controle conditie Voormeting      | 40 (45.5) | 14 (14.9) | 34 (38.6) | 88 (100) |
| Experimentele conditie Voormeting | 40 (49.4) | 16 (19.8) | 25 (30.9) | 81(100)  |
| Controle conditie Nameting        | 38 (53.5) | 9 (12.7)  | 24 (33.8) | 71(100)  |
| Experimentele conditie Nameting   | 44 (52.4) | 19 (22.6) | 21 (25.0) | 84(100)  |

Verder blijkt dat de leerlingen een sterke voorkeur hebben voor de fiets (tabel 5), waarbij een Chi Square test aantoont dat er bij de voormeting in zowel de controle ( $\chi^2 = 39.27$ ,  $df = 6$ ,  $p < .001$ ,  $V = .49$ ,  $n = 83$ ) als in de experimentele conditie ( $\chi^2 = 27.10$ ,  $df = 6$ ,  $p < .001$ ,  $V = .41$ ,  $n = 80$ ) een sterke significante associatie is tussen de wijze van vervoer en de gewenste wijze van vervoer. Bij de nameting toont een Fisher Exact Test een zelfde resultaat aan voor de experimentele conditie ( $\chi^2 = 27.15$ ,  $p < .05$ ,  $V = .48$ ,  $n = 78$ ). Daarentegen blijkt in de controleconditie dat er geen significant verschil bestaat tussen de wijze waarop de leerlingen naar school gaan en de wijze waarop ze graag naar school zouden willen gaan ( $\chi^2 = 9.31$ ,  $p = .10$ ,  $V = .26$ ,  $n = 62$ ). Hierbij valt op te merken dat in beide condities vooral de fiets

een zeer gewenst vervoersmiddel is (tabel 5).

Tabel 5

*Kruistabel Gewenst Vervoersmiddel vs. Huidige Wijze Vervoer opgesplitst naar Conditie (percentages tussen haakjes)*

|  | Huidige wijze |           | Gewenste Vervoer (n) |          |          |
|--|---------------|-----------|----------------------|----------|----------|
|  | vervoer       | Auto      | Fiets                | Lopend   | Anders   |
| Controle conditie<br>Voormeting (n = 80)         | Auto          | 16 (48.5) | 11 (33.3)            | 1 (3.0)  | 5 (15.2) |
|  | Fiets         | 1 (2.6)   | 31 (81.6)            | 3 (7.9)  | 3 (7.9)  |
|  | Lopend        | 2 (16.7)  | 5 (41.7)             | 5 (41.7) | 0 (0.0)  |
| Experimentele<br>conditie<br>Voormeting (n = 83) | Auto          | 9 (36.0)  | 9 (36.0)             | 4 (16.0) | 3 (12.0) |
|  | Fiets         | 3 (7.7)   | 32 (82.1)            | 1 (2.6)  | 3 (7.7)  |
|  | Lopend        | 0 (0.0)   | 9 (56.3)             | 6 (37.5) | 1 (0.3)  |
| Controle conditie<br>Nameting (n = 62)           | Auto          | 2 (9.1)   | 15 (68.2)            | 0 (0.0)  | 5 (22.7) |
|  | Fiets         | 1 (3.2)   | 23 (74.2)            | 3 (9.7)  | 4 (12.9) |
|  | Lopend        | 1 (11.1)  | 3 (33.3)             | 2 (22.2) | 3 (33.3) |
| Experimentele<br>conditie<br>Nameting (n = 78)   | Auto          | 4 (22.2)  | 10 (55.6)            | 1 (5.6)  | 3 (16.7) |
|  | Fiets         | 0 (0.0)   | 38 (88.4)            | 2 (4.7)  | 3 (7.0)  |
|  | Lopend        | 0 (0.0)   | 7 (41.2)             | 8 (47.1) | 2 (11.8) |

De belangrijkste reden die leerlingen voorafgaand aan de interventie aangeven om met de fiets te gaan blijkt zowel in de controle als in de experimentele conditie het gezondheidsaspect te zijn (e: 35.6%,  $n = 12$ ; c: 33.3%,  $n = 45$ ). Hierbij blijkt ook de veiligheid van de fiets (35.6%) een belangrijke reden te zijn voor de leerlingen in de experimentele conditie om voor de fiets te kiezen. In de nameting blijken deze redenen deels gewijzigd te zijn. Zo blijkt in de controle conditie ( $n = 34$ ) dat leerlingen graag met de fiets naar school wilden gaan omdat ze het leuk vinden (41.2%). In de experimentele conditie ( $n = 59$ ) vinden de leerlingen de fiets met name aantrekkelijk, omdat ze dit beschouwen als een gezond vervoersmiddel (49.2%).

*Bewustzijn.* Een Chi Square test heeft aangetoond dat er geen significante associatie ( $\chi^2 = 1.68$ ,  $df = 1$ ,  $p = .195$ ,  $V = .12$ ,  $n = 114$ ) is tussen de conditie van de leerlingen (controle/experimenteel) en de mate waarin het eigen vervoersmiddel als gevaarlijk wordt gezien in de voormeting. Ook blijkt er in de nameting geen significante associatie te zijn tussen de twee condities en de mate waarin de leerlingen het gebruik van de fiets, de auto of lopen als vervoersmiddel naar school als gevaarlijk beschouwen voor anderen,  $X^2(1, n = 97) = .01$ ,  $p = .932$ ,  $V = .01$ . In tabel 17 is te zien hoe gevaarlijk de leerlingen hun eigen vervoersmiddel achten voor anderen.

Tabel 6

*Aantal Kinderen die hun Eigen Vervoersmiddel wel of niet als Gevaarlijk zien opgesplitst naar Conditie (percentages tussen haakjes)*

|   | Vervoersmiddel<br>gevaarlijk | Vervoersmiddel niet<br>gevaarlijk |
|---|------------------------------|-----------------------------------|
| Controle conditie voormeting ( $n = 55$ )   | 17 (30.9)                    | 38 (69.1)                         |
| Experimentele groep voormeting ( $n = 59$ ) | 12 (20.3)                    | 47 (79.7)                         |
| Controle groep nameting ( $n = 38$ )        | 8 (21.1)                     | 30 (78.9)                         |
| Experimentele groep nameting ( $n = 59$ )   | 12 (20.3)                    | 47 (79.9)                         |

Uit deze analyse valt ook te concluderen dat het grootste gedeelte van de leerlingen in zowel de experimentele (79.7 %,  $n = 57$ ) als in de controle conditie (69.1 %,  $n = 55$ ) van de voormeting hun eigen vervoersmiddel als niet gevaarlijk zien voor anderen. In de nameting blijkt dit percentage minder te verschillen tussen beide condities (e: 79.7%; c: 78.9%). Tabel 7 toont aan hoeveel leerlingen hun eigen vervoersmiddel wel of niet als gevaarlijk beschouwen.

Tabel 7

*Inschatting van het Gevaar van het Eigen Vervoersmiddel opgesplitst naar Conditie*

|                          | Controle<br>conditie<br>voormeting<br>(n = 55) | Experimentele<br>conditie<br>voormeting (n =<br>57) | Controle conditie<br>nameting<br>(n = 37) | Experimentele<br>conditie nameting<br>(n = 51) |
|--------------------------|--|---|---|--|
| Fiets gevaarlijk         | 6 (25.0)                                       | 7 (25.0)  | 4 (20.0)                                  | 5 (19.2)                                       |
| Fiets niet<br>gevaarlijk | 18 (75.0)                                      | 21 (75.0)   | 16 (8.0)                                  | 21 (80.8)                                      |
| Lopen gevaarlijk         | 5 (41.7)                                       | 3(23.1)   | 0 (0.0)                                   | 2 (16.7)                                       |
| Lopen niet<br>gevaarlijk | 7 (58.3)                                       | 10 (76.9)   | 4 (100.0)                                 | 10 (83.3)                                      |
| Auto gevaarlijk          | 6(31.6)  | 1 (6.3)   | 3 (23.1)                                  | 4 (30.8)                                       |
| Auto niet<br>gevaarlijk  | 13(68.4)                                       | 15(93.8)  | 10 (76.9)                                 | 9 (69.2)                                       |

Deze tevredenheid over de veiligheid van het vervoersmiddel komt ook terug in het cijfer dat de leerlingen geven voor de verschillende beschikbare vervoersmiddelen (tabel 8).

Tabel 8

*Aantal Leerlingen, Gemiddelde en Standaardafwijking voor Veiligheid van het Eigen Vervoersmiddel opgesplitst naar Conditie (schaal 0-10)*

|                             | Wijze naar school | <i>n</i> | <i>M (SD)</i> |
|-----------------------------|-------------------|----------|---------------|
| Controle conditie           | Fiets             | 40       | 7.00 (2.65)   |
| Voormeting ( <i>n</i> = 92) | Lopend            | 14       | 6.64 (3.79)   |
|                             | Auto              | 34       | 7.44 (2.25)   |
| Experimentele conditie      | Fiets             | 40       | 7.43 (3.21)   |
| Voormeting ( <i>n</i> = 85) | Lopend            | 16       | 7.87 (3.10)   |
|                             | Auto              | 25       | 8.04 (2.68)   |
| Controle conditie           | Fiets             | 38       | 7.26 (2.23)   |
| Nameting ( <i>n</i> = 71)   | Lopend            | 9        | 8.22 (1.99)   |
|                             | Auto              | 24       | 7.42 (2.36)   |
| Experimentele conditie      | Fiets             | 44       | 7.05 (2.63)   |
| Nameting ( <i>n</i> = 84)   | Lopend            | 19       | 8.68 (1.80)   |
|                             | Auto              | 21       | 6.57 (2.26)   |

Een Kruskal-Wallis Test heeft aangetoond dat deze beoordelingen in zowel de controle  $\chi^2(2, n = 88) = .29, p = 0.863$ , als in de experimentele conditie  $\chi^2(2, n = 81) = .40, p = 0.818$  van de voormeting niet significant verschillen tussen de verschillende vervoersmiddelen. In de nameting toonde een Kruskal-Wallis Test tevens aan dat deze beoordeling niet significant verschillend is tussen de vervoermiddelen in de controleconditie  $\chi^2(2, n = 71) = 1.44, p = .486$ , maar daarentegen bleek dat deze wel significant verschillen in de experimentele conditie  $\chi^2(2, n = 84) = 7.15, p = .028$ .

Een Mann Whitney U test heeft vervolgens aangetoond dat de beoordelingen van het vervoersmiddel ook niet significant van elkaar verschillen (tabel 9) in zowel de voormeting ( $U = 3298.50, z = -1.84, p = .065, r = .14$ ) als de nameting ( $U = 3416.00, z = -.319, p = .749, r = -.02$ ).



Tabel 9

*Totaal Aantal Respondenten, Gemiddeld en Standaardafwijking van Beoordeling eigen Vervoersmiddel (schaal 1-10) opgesplitst naar Conditie*

|                                   | <i>n</i> | <i>M (SD)</i> |
|-----------------------------------|----------|---------------|
| Controle conditie voormeting      | 85       | 7.13 (2.69)   |
| Experimentele conditie voormeting | 92       | 7.66 (2.96)   |
| Controle conditie nameting        | 74       | 7.44 (2.27)   |
| Experimentele conditie nameting   | 95       | 7.30 (2.67)   |

Bovengenoemde resultaten met betrekking tot de beoordeling van het vervoersmiddel komen niet overeen met de visie die leerlingen hebben op de invloed van het bevorderen van het gebruik van de fiets of het komen lopen. Bij de controle conditie in de voormeting blijkt 63.8% van de leerlingen ( $n = 69$ ) van mening te zijn dat het toenemende gebruik van de fiets of meer gaan lopen ervoor zou zorgen dat het minder gevaarlijk wordt rond de school. In de experimentele conditie blijkt dit 69.4% ( $n = 49$ ), waarbij een Chi Square test ( $X^2 = .40$ ,  $df = 1$ ,  $p = .525$ ,  $V = .06$ ,  $n = 118$ ) aantoont dat er in de voormeting geen significante associatie is tussen de conditie en de mate waarin iemand van mening is dat het toenemen van het aantal leerlingen wat op de fiets of lopend komt, kan bijdragen aan de veiligheid van anderen rond de school. Daarentegen toont in de nameting een Chi-Square test aan dat er een sterke significante associatie was tussen deze twee variabelen, waarbij  $X^2(1, n = 117) = 18.58$ ,  $p < .001$ ,  $V = .40$ . In de controlegroep ( $n = 47$ ) bleken 55.3% van de leerlingen van mening te zijn dat het bij de school minder gevaarlijk zou worden als de leerlingen vaker lopend of met de fiets zouden komen, waarbij dit percentage in de experimentele conditie ( $n = 70$ ) 90% is (tabel 10).

Tabel 10

*Invloed Bevorderen Lopen of Fiets Gezien door Leerlingen Opgesplitst naar Conditie (percentages tussen haakjes)*

|  | Als jij vaker lopend of met de fiets zou komen, is het dan voor andere kinderen minder gevaarlijk bij school? |           |
|--|---|-----------|
|  | Ja  | Nee       |
| Controle conditie Voormeting ( $n = 69$ )      | 44 (63.8)   | 25 (36.2) |
| Experimentele conditie Voormeting ( $n = 49$ ) | 34 (69.4)   | 15 (30.6) |
| Controle conditie Nameting ( $n = 47$ )        | 26 (55.3)   | 21 (44.7) |
| Experimentele conditie Nameting ( $n = 70$ )   | 63 (90.0)   | 7 (10.0)  |

*Kennis.* Een Mann-Whitney U test is uitgevoerd in de voormeting, waaruit blijkt dat er geen significante verschillen zijn tussen de controle en experimentele conditie met betrekking tot het aantal genoemde goede kanten van de fiets ( $U = 3409.00$ ,  $z = -1.56$ ,  $p = .120$ ). Tevens toont een Independent Samples t-test aan dat er geen significante verschillen zijn in het aantal benoemde goede kanten van de fiets tussen de controle en de experimentele conditie in de nameting,  $t(169) = -.18$ ,  $p = .857$  (tabel 11).

Voor de verschillen met betrekking tot het aantal benoemde slechte kanten van de auto is een Mann-Whitney U test uitgevoerd die aantoont dat er wel een significant verschil is tussen de controle en experimentele conditie in de voormeting ( $U = 2804.00$ ,  $z = -3.33$ ,  $n = 177$ ,  $p = .001$ ). Hierbij blijkt dat er in de controle conditie gemiddeld 0.78 meer slechte kanten benoemd worden dan de experimentele conditie. In de nameting toont een Independent Samples t-test test aan dat de verschillen tussen de controle en de experimentele conditie niet significant zijn,  $t(169) = .14$ ,  $p = .890$  (tabel 11).

Tabel 11

*Aantal Respondenten (n), Gemiddelde (M), Standaardafwijking (SD) en Range voor het Genoemde Aantal Kanten van de Auto en de Fiets uitgesplitst naar Conditie*

|   | <i>n</i> | <i>M (SD)</i> | Range |
|---|----------|---------------|-------|
| Slechte kanten auto controle conditie voormeting      | 92       | 2.8 (1.27)    | 0-5   |
| Slechte kanten auto experimentele conditie voormeting | 85       | 2.22 (1.29)   | 0-6   |
| Goede kanten fiets controle conditie voormeting       | 92       | 1.92 (0.94)   | 0-4   |
| Goede kanten fiets experimentele conditie voormeting  | 85       | 1.75 (0.87)   | 0-5   |
| Slechte kanten auto controle conditie nameting        | 74       | 2.27 (1.43)   | 0-5   |
| Slechte kanten auto experimentele conditie nameting   | 95       | 2.24 (1.15)   | 0-5   |
| Goede kanten fiets controle conditie nameting         | 74       | 1.73 (1.02)   | 0-4   |
| Goede kanten fiets experimentele conditie nameting    | 95       | 1.76 (1.00)   | 0-4   |

Niet alleen bepaalt het aantal te noemen voor- en nadelen van de fiets en de auto de kennis, ook de genoemde voor- en nadelen van de leerlingen bepalen de kennis. Hierbij blijkt dat de meest genoemde aspecten betrekking hebben op het milieu, gezondheid of veiligheid (zie tabel 12 en 13).

Tabel 12

*Percentage Slechte Kanten Auto Genoemd door de Leerlingen uitgesplitst naar Conditie*

| Slechte kanten auto          | Voormeting   |              | Nameting     |              |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                              | % C (n = 88) | % E (n = 82) | % C (n = 63) | % E (n = 89) |
| Luchtvervuiling              | 25.6%        | 22.8%        | 18.5%        | 25.4%        |
| Benzine                      | 3.5%         | 11.1%        | 13.1%        | 13.1%        |
| File                         | 11.2%        | 6.9%         | 13.7%        | 5.2%         |
| Botsingen                    | 8.1%         | 13.2%        | 6.5%         | 3.8%         |
| Rijden te hard               | 7.0%         | 4.8%         | 6.0%         | 17.8%        |
| Verkeerd parkeren            | .8%          | 1.6%         | 3.0%         | 1.9%         |
| Je komt te laat op school    | 7.4%         | 4.2%         | 0.6%         | 0.5%         |
| Ze letten niet op            | 5.8%         | 4.2%         | 7.1%         | 12.7%        |
| Ongelukken                   | 2.7%         | 4.8%         | 12.5%        | 2.8%         |
| Staat in de weg              | 3.1%         | 7.4%         | 0.0%         | 0.5%         |
| Je kunt niet goed oversteken | 14.7%        | 1.6%         | 9.5%         | 5.2%         |
| Overig                       | 10.1%        | 21.7%        | 9.5%         | 11.3%        |

Tabel 13

*Percentage Goede Kanten Fiets uitgesplitst naar Conditie*

| Goede kanten fiets   | Voormeting   |              | Nameting     |              |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                      | % C (n = 87) | % E (n = 84) | % C (n = 65) | % E (n = 89) |
| Gezond               | 24.9%        | 24.8%        | 12.5%        | 25.1%        |
| Veilig               | 11.9%        | 24.2%        | 18.0%        | 18.6%        |
| Gratis               | 0.0%         | 8.1%         | 1.6%         | 9.0%         |
| Goed voor het milieu | 20.9%        | 22.1%        | 33.6%        | 17.4%        |
| Sneller              | 32.8%        | 8.7%         | 7.8%         | 9.6%         |
| Overig               | 9.6%         | 12.1%        | 26.6%        | 20.4%        |

*Ouders*

*Gedrag.* Met betrekking tot de vervoerwijze van de leerlingen (zie tabel 14) geven de meeste ouders aan dat hun kinderen met de fiets naar school gaan. Opvallend bij deze resultaten is dat op bijna alle dagen de meerderheid van de kinderen met de fiets naar school gebracht wordt, behalve op de maandagochtend en de donderdagochtend, waarop de meerderheid van de kinderen wel met de auto gebracht wordt.

Tabel 14

*Vervoerswijze naar School volgens de ouders uitgesplitst naar Conditie (percentages tussen haakjes)*

|                        | Voormeting<br><i>n</i> ( <i>n</i> = 34) | Nameting Controle<br>conditie <i>n</i> ( <i>n</i> = 14) | Nameting Experimentele<br>conditie <i>n</i> ( <i>n</i> = 34) |
|------------------------|---|---|--|
| Auto gebracht          | 94 (27.6)                               | 36 (25.7)   | 120 (29.3)   |
| Fiets gebracht         | 137 (40.3)                              | 69 (49.3)   | 169 (40.2)   |
| Fiets alleen           | 43 (12.6)                               | 20 (14.3)   | 67 (16.3)  |
| Lopen gebracht         | 31 (9.1)                                | 12 (8.6)  | 33 (8.0)   |
| Lopen alleen           | 21 (6.2)                                | 1 (0.7)   | 20 (4.9)   |
| Brommer                | 0 (0.0)                                 | 0 (0.0)   | 1 (0.2)  |
| OV                     | 1 (0.3)                                 | 0 (0.0)   | 0 (0.0)  |
| Anders                 | 2 (0.6)                                 | 0 (0.0)   | 0 (0.0)  |
| Niet van<br>toepassing | 11 (3.2)                                | 2 (1.4)   | 4 (1.0)  |

De belangrijkste redenen die ouders aangeven voor het gebruik van de auto om hun kinderen naar school te brengen, zijn het werk en de weersomstandigheden (48.3%; 24.1%, *n* = 29). Als een vergelijking wordt gemaakt tussen de redenen voor het autogebruik van de ouders tussen de voormeting en nameting, is er weinig verschil op te merken. Er blijkt dat ook in de nameting in beide condities werk (c: 46.7%; e: 50%) en de weersomstandigheden (c: 33.3%; e: 15.6%) de belangrijkste redenen zijn voor ouders om gebruik te maken van de auto.

Bij een vergelijking tussen de wijze van verplaatsing naar school die de leerlingen aangeven en de wijze van verplaatsing naar school ingeschat door de ouders, valt te concluderen dat beide groepen aangeven dat de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel is bij de verplaatsing naar school. De percentages lopen wel uiteen van 45.5% in de voormeting bij

de leerlingen in de controlegroep ( $n = 88$ ) tot een percentage van 63.9% bij nameting van de controlegroep bij de leerlingen ( $n = 13$ ).

*Verkeersveiligheid.* Er blijkt dat een meerderheid van de ouders (86.1%,  $n = 43$ ) in de voormeting de huidige verkeerssituatie rond de verschillende scholen als onveilig (onveilig of zeer onveilig) beschouwen. Hierbij valt op dat met name de schoolomgeving van school 1 en school 2 (die gelijk is) beide door een zeer groot deel van de ouders op een 5-punts Likert schaal (erg onveilig - erg veilig) als erg onveilig of onveilig wordt gezien (school 1: 100%; school 2: 89.5%). Een Mann-Whitney U test is uitgevoerd en toont een significant verschil aan ( $U = 291.50$ ,  $z = -2.45$ ,  $p = .014$ ,  $r = -0.29$ ) tussen de nameting in de controlegroep ( $M = 4.06$ ,  $SD = .96$ ,  $n = 17$ ) en de experimentele groep ( $M = 3.58$ ,  $SD = 0.86$ ,  $n = 50$ ) met betrekking tot de beoordeling van de verkeersveiligheid rond de scholen.

De oorzaak van de onveiligheid bij de scholen wordt in de voormeting ( $n = 39$ ) vooral toegeschreven aan de inrichting van de fysieke omgeving (76.9%). Daarnaast worden het gedrag van de weggebruikers (69.2%) en de hoeveelheid weggebruikers (66.7%) gezien als grote veroorzakers van de onveiligheid. In de nameting komen de gevaren grotendeels overeen met de voormeting, maar blijkt het meest genoemde gevaar binnen de twee verschillende condities af te wijken van elkaar. Binnen de controleconditie ( $n = 15$ ) wordt de onveiligheid vooral toegeschreven aan de fysieke omgeving (73.3%) en het gedrag van de weggebruikers (73.3%), terwijl bij de experimentele conditie ( $n = 30$ ) de onveiligheid veroorzaakt wordt door de hoeveelheid weggebruikers (73.3%).

*Gedragsintentie.* De verschillende stellingen uit vraag 17 dragen allen bij aan het construct 'Gedragsintentie', waarbij de verschillende items sterk met elkaar samenhangen ( $\alpha = .864$ ). Als de verschillende items samengevoegd zijn, blijkt het gemiddelde op de schaal 'Gedragsintentie' bij de voormeting een score van 3.42 te bevatten (7-punts Likert schaal; 1= zeer mee eens; 7 = zeer mee oneens;  $n = 38$ ), waarbij de scores normaal verdeeld zijn. Daarbij geven de ouders ( $n = 40$ ) aan dat ze op een schaal van 1 tot 10, de moeite die ze zouden willen steken in het veiliger maken van de schoolomgeving zouden omschrijven met een 6.42, waarbij de scores niet normaal verdeeld zijn.

Een Independent Samples t-test toont aan dat de gemiddelde score op het construct gedragsintentie, gevormd door zeven verschillende stellingen, niet significant verschilt tussen de controlegroep ( $M = 3.08$ ,  $SD = 1.43$ ,  $n = 17$ ) en de experimentele groep in de nameting ( $M = 3.04$ ,  $SD = 1.39$ ,  $n = 47$ );  $t(62)$ ,  $p = .917$  (tweezijdig). De mate waarin de respondenten aangeven bereid te zijn om moeite te steken in maatregelen om de schoolomgeving veilig te maken, blijkt uit een Mann-Whitney U test tussen de controle ( $Med = 8.00$ ,  $n = 17$ ) en

experimentele conditie ( $Md = 7.00$ ,  $n = 49$ ) niet significant te verschillen in het cijfer wat ze hiervoor geven ( $U = 338.50$ ,  $z = -1.16$ ,  $p = .244$ ,  $r = .14$ ).

### *Interventie*

*Les 1.* De eerste les is geëvalueerd door 3 van de 4 leerkrachten die het lespakket hebben gebruikt in de klas. Uit deze evaluatie komt naar voren dat de meerderheid van de leerkrachten de voorgeschreven tijdsduur van 40 minuten overschrijden. Daarbij geven zij aan dat het zeer lastig was om binnen deze tijd de volledige les uit te voeren. Om die reden hebben ook twee leerkrachten enkele delen van de les niet of niet volledig uit kunnen voeren.

Naast de tijd die de leerkrachten als belemmerende factor ervaren, geven de leerkrachten ook aan dat het niveau van de dvd niet geschikt is voor de leerlingen. Hierbij zijn met name het niveau van de taal en de beelden van (mogelijk) verongelukte kinderen te heftig voor de leerlingen. Na het zien van de film kregen de leerlingen de opdracht om na te denken over gevaren die zich afspelen in hun eigen omgeving. Hierbij merkten de leerkrachten op dat de leerlingen moeite hebben met het bedenken van deze problemen rond de eigen school. Tevens geeft een enkele leerkracht aan dat de leerlingen moeite hebben met de interviewvragen. Om deze reden is dit in deze klas ook vaker geoefend.

Ondanks enkele verbeterpunten die de leerkrachten aandragen, is wel gebleken dat de leerkrachten tevreden zijn over de wijze waarop de leerlingen binnen deze les aan het werk gaan, namelijk grotendeels zelfstandig. Hierbij geven de leerkrachten aan dat de leerlingen zeer enthousiast waren over de opdrachten die ze kregen en het hierdoor ook zeer motiverend was voor hen. Samengevat kan opgemerkt worden dat alle leerkrachten het er over eens zijn dat deze les voor de leerlingen zeer vermakelijk was.

*Les 2.* Het meest genoemde positieve aspect wat de leerkrachten opmerken bij het geven van de tweede les is het enthousiasme wat aanwezig was bij de leerlingen tijdens het maken van de posters. Wel geven de leerkrachten hierbij aan dat ze moeilijkheden hebben ervaren bij de leerlingen toen zij oplossingen moesten gaan bedenken. Om die reden geeft één leerkracht ook aan dat de leerlingen enigszins gestuurd moesten worden in het bedenken van oplossingen voor de gevaren. Een manier waarop deze sturing onder andere heeft plaatsgevonden is door de klas niet in groepjes de oplossingen te laten bedenken, maar deze klassikaal te behandelen.

Een ander aspect dat in deze evaluaties genoemd wordt, is de tijd die het bespreken van de interviews inneemt binnen de les. Deze tijd heeft de leerkracht ook ingekort in verband met tijdnood bij andere onderdelen van de les.

*Ouderbijeenkomst.* Uit de evaluatie van de ouderbijeenkomst die slechts twee leerkrachten voltooid hebben, blijkt dat beide leerkrachten enkele wijzigingen hebben doorgevoerd bij de ouderbijeenkomst. Uit de evaluatie van een leerkracht van school 2 blijkt dat de ouders wel de posters hebben bekeken, maar een enkeling hiervan maar een beoordeling gegeven heeft. Dit is opvallend, aangezien wel 18 ouders aanwezig zijn geweest op deze kijkmiddag. Een ander aspect dat leerkrachten aangeven met betrekking tot de beoordeling van de posters is de voorkeur van de ouders om op hun eigen kind te stemmen bij de posterwedstrijd. Om die reden is ook op één school een andere wijze van beoordeling doorgevoerd. Tot slot blijkt dat beide leerkrachten de film niet vertoond hebben aan de ouders. De belangrijkste reden die de leerkracht van school 2 hiervoor geeft, heeft betrekking op het doel van de film. Voor de leerkracht was namelijk niet duidelijk wat precies het doel was van deze film op de ouderbijeenkomst.

Ondanks de afwijkingen ten opzichte van de voorgeschreven ouderbijeenkomst, hebben de leerkrachten ook positieve aspecten opgemerkt in de ouderbijeenkomst. Zo geven ze aan dat de ouders zeer enthousiast zijn over de ideeën van de leerlingen en de ouders als gevolg van deze posters in gesprek met elkaar zijn gegaan over het verkeer rond de school. Een ander positief aspect dat een leerkracht benoemt, is dat het voor de ouders zichtbaar werd wie met de auto naar school kwamen. Als gevolg hiervan begonnen ze zich te verontschuldigen en gaven ze aan dat ze hun best gingen doen om toch met de fiets of lopend naar school te komen.

### Conclusie en discussie

Het doel van dit pilotonderzoek was de ontwikkeling en evaluatie van een onderwijsinterventie voor groep 4 van het basisonderwijs, waarbij de gevaren van auto's en de voordelen van fietsen/lopen centraal stonden. De inzet van de interventie moest resulteren in een bewustere houding van kinderen ten opzichte van hun eigen vervoerswijze naar school. Aanvullend hierop werden de ouders zowel indirect als direct bij de interventie betrokken waardoor hun gedragsintentie (met betrekking tot de vervoerswijze van hun kinderen naar school) mogelijk beïnvloed kon worden.

De resultaten tonen aan dat ten gevolge van de interventie de populariteit van de auto gedaald is bij de kinderen en dat daarbij de voorkeur voor de fiets gestegen is. Dit kan verklaard worden door de invloed die de interventie heeft uitgeoefend op het bewustzijn van kinderen ten aanzien van de gevaren van de auto en de voordelen van de fiets of lopen. Als gevolg van de interventie blijkt namelijk dat nagenoeg alle leerlingen uit de experimentele



conditie zowel de fiets als lopen als veilige vervoersmiddelen beschouwen, in tegenstelling tot de kinderen uit de controle conditie. Daarnaast blijkt dat ten gevolge van de interventie lopen significant veiliger wordt beoordeeld dan de auto, wat een bijdrage kan hebben geleverd aan de daling van de populariteit van de auto.

Ondanks dat het bewustzijn is gestegen als gevolg van de interventie blijkt de vervoerswijze van de kinderen niet beïnvloed te zijn door de interventie. De resultaten tonen aan dat voorafgaand aan de interventie ruim de meerderheid van de leerlingen al met de fiets of lopend naar school gingen voor de start van de interventie. Wel blijkt dat vele leerlingen nog niet met het gewenste vervoersmiddel naar school komen (in de meeste gevallen de fiets), wat verklaard kan worden door de invloed van de ouders op de keuze van de wijze van vervoer (Sana, 2010; Zwerts, Allaert, Janssens, Wets & Witlox, 2010). Voordat zij hun kind zelfstandig fietsend of lopend naar school laten gaan, zal aan een aantal voorwaarden moeten worden voldaan, die in de huidige situatie nog niet gehaald worden. Zo zal zowel de schoolomgeving als de huis-schoolroute voor ouders als veilig moeten worden beschouwd (Timperio et al., 2006). Daarnaast is vertrouwen van de ouders in de kennis en vaardigheden van de kinderen een belangrijke factor om hen zelfstandig naar school te laten gaan. Ook speelt de waarde die ouders hechten aan fysieke activiteit of sociale interactie van hun kinderen een grote rol in deze keuze, net als de wijze waarop zij zelf naar hun werk gaan (Hoekstra, Mesken & Vlakveld, 2010). De vervoerswijze naar het werk blijkt samen met de weersomstandigheden de belangrijkste redenen voor ouders te zijn om de auto te gebruiken bij het vervoeren van het kind naar school. Er valt hieruit te concluderen dat deze redenen voor ouders opwegen tegen de gevaren van de auto en de voordelen van de fiets, aangezien de gedragsintentie tot het vertonen van veilig gedrag niet significant verschillen tussen de controle en experimentele conditie.

Ondanks dat de meerderheid van de ouders de schoolomgeving als onveilig beschouwen, willen ze zich zowel voor als na de interventie dus niet graag inzetten voor een veiligere schoolomgeving. Dit valt te verklaren door de oorzaak te zoeken in de respondenten die deelgenomen hebben aan dit onderzoek. Mogelijk hebben de ouders die reeds ontevreden zijn over de verkeerssituatie deelgenomen aan dit onderzoek en staan zij wellicht sceptisch tegenover interventies. Daarnaast is de interventie gericht op de leerlingen, waarbij de ouders indirect betrokken worden doordat leerlingen onder andere met hun ouders in gesprek gingen over de huidige verkeerssituatie. Aangezien de wijze waarop plaatsvond niet gecontroleerd is, is de vraag in hoeverre de procedure gevolgd is en of de impact van deze indirecte betrokkenheid niet te minimaal is geweest.

De oorzaak van de onveiligheid rond de scholen, is volgens de ouders in meerdere aspecten te vinden. Ouders die niet betrokken zijn geweest bij de interventie zijn van mening dat het gedrag van de weggebruikers en de fysieke omgeving de veroorzakers zijn, terwijl bij de overige ouders de oorzaak wordt gezocht bij de hoeveelheid weggebruikers. Maar ondanks deze oorzaken, blijven ouders nog wel veelvuldig gebruik maken van de auto. Veel ouders gaan na het wegbrengen van hun kind direct door naar hun werk, waarbij zij veelal gebruik willen maken van de auto. Om in de toekomst autogebruik dus te verminderen rond scholen, zal het belangrijk zijn om in te spelen op de wijze waarop ouders naar hun werk gaan (Hoekstra, Mesken & Vlakveld, 2010).

In tegenstelling tot de ouders is bij de kinderen wel de populariteit van de auto als gevolg van de interventie gedaald en stijgt de voorkeur voor de fiets in grote mate. Hierbij geven de leerlingen in de experimentele conditie aan dat zij hiervan gebruik willen maken, omdat zij zowel vooraf als achteraf van mening waren dat dit goed voor de gezondheid is. Bij de leerlingen in de andere conditie blijkt de fiets ook zeer populair te zijn, maar zij blijken hier met name voor te kiezen omdat ze de fiets als plezierig beschouwen, terwijl vooraf de veiligheid en gezondheid als belangrijk gezien werden. Buiten de inhoudelijke kennis over de voordelen van de fiets en de gevaren van de auto, neemt de hoeveelheid kennis in de experimentele conditie in beperkte mate toe in de nameting ten opzichte van de voormeting. De invloed van de interventie op de kennis blijkt zeer beperkt, aangezien in de nameting tussen de controle en experimentele conditie niet significant van elkaar verschillen. Dit kan worden toegeschreven aan de grote hoeveelheid kennis die reeds aanwezig is bij de leerlingen (Zeedyk, Wallace & Carcary, 2001).

Als verklaring voor de beperkte resultaten kan gesuggereerd worden dat in deze interventie te veel nadruk ligt op het vergroten van de kennis en het bewustzijn van de leerlingen, ondanks dat de ouders hier de personen zijn die de beslissing tot het vervoersmiddel maken. Daarnaast blijkt de kennis van de leerlingen al in dusdanige mate aanwezig te zijn dat er weinig verbetering bereikt kon worden als gevolg van de interventie. Een andere verklaring wordt ondersteund door meerdere onderzoeken (Bamberg & Schmidt, 2003; Garvill, Marell & Nordlund, 2003; Verplanken & Aarts, 1998) waarbij de keuze voor een vervoersmiddel als automatisch wordt gezien en daarom als gewoonte kan worden bestempeld. Bij een gewoonte zijn ouders die gebruik maken van de auto bij het vervoeren van hun kinderen naar school niet gemotiveerd voor het verwerken van informatie over overige vervoerswijzen die hun kinderen aandragen. Dit zal tot gevolg hebben dat dit dus geen invloed kan uitoefenen op het uiteindelijke gedrag. Een andere mogelijke verklaring ligt

in de rol die attitudes en gedragsintenties hebben in het bepalen van het gedrag. Doordat hier sprake is van een sterke gewoonte, is de invloed van attitudes en gedragsintenties op het gedrag zeer minimaal en zal een interventie die hierop gericht is niet het gewenste effect kunnen bereiken.

### *Praktische aanbevelingen*

Het bereiken van een gedragsverandering bij ouders met betrekking tot de keuze voor een vervoersmiddel is een zeer complex proces. De belangrijkste reden hiervoor is de aard van dit gedrag die ligt in het automatisme van deze keuze, waardoor naar dit gedrag ook wel gerefereerd kan worden als gewoonte. Marlatt (1982, in Verplanken & Aarts, 1999) toonde aan dat het voor het doorbreken van een dergelijke gewoonte van belang is om interventies over een langere periode uit te spreiden. Om een maximaal effect van de interventies te kunnen bereiken is het tevens essentieel om de interventie meerdere keren te laten herhalen. Daarnaast benadrukken Goldenbeld, Levelt en Heidstra (2000) dat de verschillende interventies opgesplitst dienen te worden in kleine stappen om dit maximale effect voor langere duur te behouden. Een voordeel van deze methode zal zijn dat de weerstand van de ouders zeer minimaal is, wat de bereidheid tot medewerking zal vergroten.

De inhoud van de verschillende interventies die in de toekomst ingezet moeten gaan worden voor het bereiken van een gedragsverandering zullen meerdere aspecten moeten bevatten waarmee gewoontes doorbroken kunnen worden. Belangrijk hierbij is wel dat de ouders een centrale rol hierin moeten spelen aangezien zij verantwoordelijk zijn voor de keuze voor het vervoersmiddel. De rol van de kinderen zal dus beperkter moeten zijn dan in de huidige interventie vanwege het beperkte resultaat wat bereikt is.

Het doorbreken van de bestaande gewoontes zal een eerste voorwaarde moeten zijn voor het veranderen van het huidige gedrag (Garvill, Marell & Nordlund, 2003; Tertoolen, 1997). Daarvoor is het van belang om een samengesteld pakket van maatregelen in te zetten, aangezien enkel het inzetten van voorlichting, zonder de aanpassing van de omgeving, geen invloed zal hebben op een potentiële gedragsverandering als het huidige gedrag zich ontwikkeld heeft als gewoonte (Lang, 2007). Voor het doorbreken van de huidige gewoontes heeft Stol (2006) onderscheid gemaakt tussen verschillende stappen, waarbij zowel de context als het geven van voorlichting een belangrijk deel innemen. Hij onderscheidt 3E's, waarbij Engineering (de fysieke omgeving) een eerste stap is, wat zich voornamelijk richt op de aanpassing van de context zodat het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen gestimuleerd wordt (genoeg fietsenstallingen, veilige oversteekplaats, een veilige huis-schoolroute, hogere

kosten autogebruik en de auto ver van de school parkeren). Als aanvulling op de contextuele maatregelen noemen Verplanken en Wood (2006) ook de sociale omgeving die ingezet kan worden (nieuwe of bestaande vrienden die het nieuwe gedrag vertonen) voor het stimuleren van de fiets of lopend.

Naast de aanpassing van de fysieke omgeving en de inzet van sociale contacten kan vervolgens aandacht besteed worden aan de tweede E (Education), waarbij voorlichting ingezet kan worden om de betrokkenheid van ouders met betrekking tot het probleem te vergroten en zo het nieuwe gedrag te stimuleren of het huidige gedrag te handhaven (ouders die al lopend of op de fiets komen) (Stol, 2006; Verplanken & Aarts, 1998; Verplanken & Wood, 2006). Zodra de fysieke omgeving dusdanig is aangepast dat zich daar geen barrières meer bevinden, zullen ouders meer kwetsbaar worden voor nieuwe informatie doordat ze meer open zullen staan voor nieuwe informatie en nieuwe ervaringen (Verplanken & Wood, 2006). In deze tweede fase moeten maatregelen dan ook meer gericht zijn op het vergroten van de betrokkenheid van ouders door hen te wijzen op de vele voordelen van lopen of op de fiets naar school komen en de nadelen van de auto (Lang, 2007). Dit kan gestimuleerd worden door ouders in kleine stappen de positieve aspecten van deze alternatieve vervoerswijzen te laten ervaren door bijvoorbeeld ouders één dag in de week hun kind op de fiets naar school te laten vervoeren of ze op deze dag hun auto niet in de schoolomgeving te laten parkeren. (Goldenbeld, Levelt & Heidstra, 2000; Lang, 2007; Matthies, Klöckner & Preissner, 2006). Een andere wijze waarop dit bereikt kan worden, is door ouders op school uit te nodigen om zo deze problematiek te bespreken (Geller et al., 1990). Aangezien ouders zich veelal niet aangesproken voelen met betrekking tot problematiek en de oorzaak veelal toewijzen aan andere weggebruikers, kan belonen een goede methode zijn om ouders bij dergelijke sessies betrokken te krijgen. Deze stimulans geldt alleen voor de eerste periode, aangezien Geller et al. (1990) en Dwyer, Leeming, Cobern, Porter en Jackson (1993) hebben aangetoond dat deze wijze van stimulering enkel een korte termijn effect heeft. Na deze sessies zou dus dan de beloning afgeschaft moeten worden en kunnen de sessies zelf dienen als beloning voor ouders, waarbij zij de voordelen van het lopen/de fiets gaan inzien. Het uiteindelijke doel van deze sessies is dan dat de ouders het nieuwe gedrag (lopend of op de fiets) als positiever gaan zien als het huidige gedrag (de auto). Om dit bereiken zal het essentieel om eerst de barrières voor het lopen of fietsen te verwijderen (onveilige schoolroute/ beperkte fietsenstalling) zoals beschreven bij de eerste E, in plaats van te focussen op de redenen om ouders te overtuigen om gebruik te maken van de fiets/lopen. (Lang, 2007).

Zodra ouders dusdanig overtuigd zijn dat zij het gewenste gedrag moeten gaan

vertonen, zal het gedrag dusdanig gestimuleerd moeten worden dat zij dit gedrag zullen gaan ontwikkelen tot een nieuwe gewoonte. Voorwaarde hiervoor zijn zowel de eerder genoemde context die geen barrières meer moet bevatten voor het vertonen van het gedrag en de betrokkenheid van de ouders die als gevolg daarvan beschikken over intenties voor het vertonen van het gewenste gedrag. Met name het vormen van implementatie-intenties is essentieel voor de vorming van een nieuwe gewoonte, hiermee wordt bedoeld op actieplannen van personen om bepaald gedrag te vertonen als reactie op bepaalde cues (Gollwitzer & Schaal, 1998). Door de link tussen deze cues en reacties vaker te laten plaatsvinden en ze zo automatischer te laten worden, zal het gedrag meer zich meer gaan ontwikkelen als een gewoonte. Een manier waarop dit bereikt kan worden, is onder andere door Enforcement (handhaven op het gedrag), wat door Stol (2006) als derde essentiële aspect genoemd wordt. Tevens kan hierbij het belonen ervoor zorgen dat op korte termijn deze link versterkt zal worden, wat later de ontwikkeling van een gewoonte in de hand kan werken.

#### *Theoretische aanbevelingen*

Naar aanleiding van het huidige onderzoek, zijn nog enkele aspecten onderbelicht gebleven die in toekomstig onderzoek meegenomen moeten worden. Daarbij is het interessant om de relatie tussen kinderen en ouders verder te onderzoeken op het gebied van verkeersgedrag en hierbij met name aandacht te besteden aan de invloed die kinderen op de keuze voor het vervoersmiddel kunnen hebben. De reden hiervoor is dat kinderen een grote rol kunnen spelen in het proces waarbij het gedrag van de ouders veranderd moet worden (Dwyer, Leeming, Cobern, Porter & Jackson, 1993). Daarbij zal het wel een langlopend onderzoek moeten zijn, aangezien een gedragsverandering niet op korte termijn te bereiken is. Interessant is om daarnaast onderzoek te doen naar de effectiviteit van mogelijke gecombineerde maatregelen als belonen en interventies gericht op het bewustzijn.

## Literatuur

- Ahlport, K.N, Linnan, L., Vaughn, A. Evenson, K.R., & Ward, D.S. (2008). Barriers to and facilitators of walking and bicycling to school: Formative results from the non-motorized travel study. *Health Education & Behavior*, 35, 221-244.
- Ajzen, I. (2002). Behavioral interventions based on the theory of planned behavior. Retrieved March 19, 2012, from [http://people.umass.edu/aizen/pdf/tpb\\_intervention.pdf](http://people.umass.edu/aizen/pdf/tpb_intervention.pdf)
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Upper Saddle River, New Jersey: Prentice-Hall.
- Aycicegi-Dinn, A., & Kagitcibasi, C. (2010). The value of children for parents in the minds of emerging adults. *Cross-Cultural Research*, 44(2), 174-205.
- Bagozzi, R.P. (1981). Attitudes, intentions, and behavior: A test of some key hypotheses *Journal of Personality and Social Psychology*, 41(4), 607-627.
- Bamberg, S., & Schmidt, P. (2003). Incentives, morality, or habit? Predicting students' car use for university routes with the models of Ajzen, Schwartz, and Triandis. *Environment and Behavior*, 35, 264-285.
- Bergström, A., & Magnusson, R. (2003). Potential of transferring car trips to bicycle during winter. *Transportation Research Part A*, 37, 649-666.
- Bessems, K., De Ruiter, S., & Buijs, G. (2006). Toolkit overgewicht: Preventie van overgewicht binnen de setting school. Retrieved December 12, 2011, from <http://www.nigz.nl/index.cfm?act=zoeken.resultaat&q=toolkit+overgewicht>
- Bianchi, A., & Summala, H. (2004). The “genetics” of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 655–659.

- Boarnet, M.G., Anderson, G.L., Day, K., McMillan, T., & Alfonzo, M. (2005). Evaluation of the California safe routes to school legislation: Urban form changes and children's active transportation to school. *American Journal of Preventive Medicine*, 28(2s2), 134-140.
- Borgers, N., De Leeuw, E., & Hox, J. (2000). Children as respondents in survey research: Cognitive development and response quality. *Bulletin de Méthodology Sociologique*, 66, 60-75.
- Borgers, N., & Hox, J. (2001). Item nonresponse in questionnaire research with children. *Journal of Official Statistics*, 17(2), 321-335.
- Bureau de Groot Volker. (n.d.). Verkeerslokaal. Retrieved December 13, 2011, from <http://www.verkeersquiz.nl/index.htm>
- Dawas, R.M. (1980). Social dilemmas. *Annual Review of Psychology*, 31, 169-193.
- De Pelsmacker, P., & Janssens, W. (2007). The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior: Scale development and model building and estimation. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 6-15.
- Delfos, M.F. (2009). *Ontwikkeling in vogelvlucht: Ontwikkeling van kinderen en adolescenten*. Amsterdam: Pearson.
- Dragutinovic, N., & Twisk, D. (2006). The effectiveness of road safety education: A literature review. Retrieved March 3, 2012, from <http://www.swov.nl/rapport/r-2006-06.pdf>
- DTV Consultants, (n.d.) *De Verkeerssling: Een succesvol verkeersspel voor basisscholen*. Retrieved February 28, 2012, from <http://www.dtvconsultants.nl/LinkClick.aspx?fileticket=M66NvD%2fZ3CU%3d&tabid=93>

- Dwyer, W.O., Leeming, F.C., Cobern, M.K., Porter, B.E., & Jackson, J.H. (1993). Critical review of behavioral interventions to preserve the environment: Research since 1980. *Environment and Behavior*, 25(3), 275-321.
- Emans, B. (1990). *Interviewen: Theorie, techniek en training*. Groningen: Wolters-Noordhoff.
- European Commission. (n.d.). ROSE 25: Country report The Netherlands. Retrieved May, 5, 2012, from [http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country\\_reports/country\\_report\\_netherlands\\_new\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_netherlands_new_en.pdf)
- Evans, D., Clark, N.M., Levison, M.J., Levin, B., & Mellins, R.B. (2001). Can children teach their parents about asthma? *Health Education Behavior*, 28(4), 500-511.
- Faulkner, G.E.J., Buliung, R.N., Flora, P.K., & Fusco, C. (2009). Active school transport, physical activity levels and body weight of children and youth: A systematic review. *Preventive Medicine*, 48(1), 3-8.
- Fhanér G., & Hane, M. (1973). Seat belts: Factors influencing their use a literature survey. *Accident Analysis & Prevention*, 5(1), 27-43.
- Garvill, J., Marell, A., & Nordlund, A. (2003). Effects of increased awareness on choice of travel mode. *Transportation*, 30, 63-79.
- Geller, E.S., Berry, T.D., Ludwig, T.D., Evans, R.E., Gilmore, M.R., & Clarke, S.W. (1990). A conceptual framework for developing and evaluating behavior change interventions for injury control. *Health Education Research: Theory and Practice*, 5(2), 125-137.
- Gilbert, R., & O'Brien, C. (2009). *Child- and youth-friendly land-use and transport planning guidelines for Ontario*. Toronto, University of Winnipeg: The Centre of Sustainable Transportation.
- Goldenbeld, C., Levelt, P.B.M., & Heidstra, J. (2000). Psychological perspectives on changing driver attitude and behavior. *Recherche Transports Sécurité*, 67, 65-81.



- Gollwitzer, P.M., & Schaal, B. (1998). Metacognition in action: The importance of implementation intentions. *Personality and Social Psychology Review*, 2(2), 124-136.
- Hagman, O. (2003). Mobilizing meanings of mobility: car users' constructions of the goods and bads of car use. *Transportation Research Part D*, 8, 1-9.
- Hanley, M.P., Cody, B.E., Mickalide, A.D., Taft, C.H., & Paul, H.A. (2002). Report to the nation on child pedestrian safety. Retrieved February 7, 2012, from [http://sk.convio.net/site/DocServer/Report\\_Ped\\_ReporttoTheNation\\_Oct2002.pdf?docID=1061](http://sk.convio.net/site/DocServer/Report_Ped_ReporttoTheNation_Oct2002.pdf?docID=1061)
- Hoekstra, A.T.G., Mesken, J., & Vlakveld, W.P. (2010). Zelfstandig of begeleid naar school: beleving van verkeersonveiligheid door ouders van basisschoolleerlingen. Retrieved March 5, 2012, from <http://www.swov.nl/rapport/R-2010-07.pdf>
- Jonah, B.A., & Dawson, N.E. (1982). Predicting reported seat belt use from attitudinal and normative factors. *Accident Analysis & Prevention*, 14(4), 305-310.
- Kattouw, R. (2011). Projectnaam: Kinderen Anders Naar School (KANS). Project presented at the LPB Locatiedagen, Den Helder.
- Kerr, J., Rosenberg, D., Sallis, J.F., Saelens, B.E., Frank, L.D., & Conway, T.L. (2006). Active commuting to school: Associations with environment and parental concerns. *Medicine & Science in Sports & Exercise*, 38(4), 787-794.
- Klöckner, C.A., & Matthies, E. (2004). How habits interfere with norm-directed behaviour: A normative decision-making model for travel mode choices. *Journal of Environmental Psychology*, 24, 319-327.
- KpVV. (2006). Toolkit permanente verkeerseducatie [database]. Rotterdam: Kennisplatform Verkeer en Vervoer.

- Lang, D. (2007). To drive or to walk? An examination of school travel behaviour at a North Shore City primary school. (Master's thesis, University of Auckland, New Zealand). Retrieved from [http://squiznzta1.actrix.co.nz/feetfirst/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/3847/Debbie-Lang-Masters-Thesis.pdf](http://squiznzta1.actrix.co.nz/feetfirst/__data/assets/pdf_file/0004/3847/Debbie-Lang-Masters-Thesis.pdf)
- Leeming, F.C., Porter, B.E., Dwyer, W.O., Cobern, M.K., & Oliver, D.P. (1997). Effects of participation in class activities on children's environmental attitudes and knowledge. *The Journal of Environmental Education*, 28(2), 33-42.
- Lorenc, T., Brunton, G., Oliver, S., Oliver, K., & Oakley, A. (2008). Attitudes to walking and cycling among children, young people and parents: a systematic review. *Journal of Epidemiology Community Health*, 62, 852-857.
- Mackett, R., Lucas, L., Paskins, J., & Turbin, J. (2005). Walking buses in Hertfordshire: Impacts and lessons. London: Centre for Transport Studies, University College. Retrieved February 7, 2012, from <http://www.eltis.org/docs/studies/Walking%20bus%20report%20-%20UCL.pdf>
- Matthies, E., Klöckner, C.A., & Preissner, C.L. (2006). Applying a modified moral decision making model to change habitual car use: How can commitment be effective? *Applied Psychology: an International Review*, 55(1), 91-106.
- McDonald, N.C., & Aalborg, A.E. (2009). Why parents drive children to school: Implications for safe routes to school programs. *Journal of the American Planning Association*, 75(3), 331-342.
- McMillan, T.E. (2005). Urban Form and a Child's Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research. *Journal of Planning Literature*, 19, 440-456.
- Morris, J., Wang, F., & Lilja, L. (2001). School children's travel patterns: A look back and a way forward. Retrieved January 3, 2012, from <http://mams.rmit.edu.au/fqg4obh5v8u4z.pdf>

- Noordhoff Uitgevers. (n.d.). Wijzer door het Verkeer. Retrieved May, 5, 2012, from [http://epub00.publitas.com/Noordhoff\\_Basisonderwijs/Wegwijzer\\_WijzerdoorVerkeer/magazine.php#/spreadview/2/](http://epub00.publitas.com/Noordhoff_Basisonderwijs/Wegwijzer_WijzerdoorVerkeer/magazine.php#/spreadview/2/)
- Nordlund, A.M., & Garvill, J. (2003). Effects of values, problem awareness, and personal norm on willingness to reduce personal car use. *Journal of Environmental Psychology, 23*, 339-347.
- Ouelette, J.A., & Wood, W. (1998). Habit and intention in everyday life: The multiple processes by which past behavior predicts future behavior. *Psychological Bulletin, 124*(1), 54-74.
- Parusel, S., & McLaren, A.T. (2010). Cars before kids: Automobility and the illusion of school traffic safety. *Canadian Review of Sociology, 47*(2), 129-147.
- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht. (2003). *Spitsuur rond school: honderd ideeën voor duurzaam veilig schoolverkeer*. Assen: Koninklijke van Gorcum.
- ROV Groningen, ROV Fryslan, ROV Drenthe, ROV Overijssel & ROA (producers). (2006). *Kinderen Hebben Eigen Spelregels*. [DVD]. Zwolle: CTV Videoproductie.
- Sana, B. (2010). Modeling the role and influence of children in household activity-based travel model systems. (Master's thesis, Arizona State University, Metro, Phoenix). Retrieved from [http://repository.asu.edu/attachments/56235/content/Sana\\_asu\\_0010N\\_10197.pdf](http://repository.asu.edu/attachments/56235/content/Sana_asu_0010N_10197.pdf)
- Schlossberg, M., Green, J., Philips, P.P., Johnson, B., & Parker, B. (2006). Schooltrips: Effects of urban form and distance on travel mode. *Journal of the American Planning Association, 72*(3), 337-346.
- Stol, W.P. (2006). *Basisboek integrale veiligheid*. Bussum: Coutinho.

- SWOV. (2009a). SWOV-Factsheet: Subjectieve Verkeersonveiligheid. Leidschendam: SWOV. Retrieved February 9, 2012 from [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Subjectieve\\_verkeersonveiligheid.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Subjectieve_verkeersonveiligheid.pdf)
- SWOV. (2009b). SWOV-Factsheet: Verkeerseducatie aan kinderen van 4-12 jaar. Leidschendam: SWOV. Retrieved February 9, 2012 from [http://www.swov.nl/rapport/factsheets/nl/factsheet\\_verkeerseducatie\\_aan\\_kinderen.pdf](http://www.swov.nl/rapport/factsheets/nl/factsheet_verkeerseducatie_aan_kinderen.pdf)
- SWOV. (2009c). SWOV-Factsheet: Verkeersveiligheid van kinderen in Nederland. Leidschendam: SWOV. Retrieved February 9, 2012 from [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Kinderen.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Kinderen.pdf)
- SWOV. (2010). SWOV-Factsheet: Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's. Leidschendam: SWOV. Retrieved February 9, 2012 from [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Educatie.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Educatie.pdf)
- Synovate. (2011). *Rapport ANWB streetwise: Evaluatie 2010*. Rotterdam, The Netherlands: Synovate.
- Tertoolen, G. (1997). *Free to move: A field experiment on attempts to influence private car use and the psychological resistance it evokes. A policy orientated rapport*. (Doctoral thesis, University of Utrecht, Utrecht, The Netherlands). Retrieved from <http://www.scribd.com/doc/69345185/Free-to-move-a-field-experiment-on-attempts-to-influence-private-car-use-and-the-psychological-resistance-it-evokes-a-policy-oriented-report>.
- Tertoolen, G., van Kreveld, D., & Verstraten, B. (1998). Psychological resistance against attempts to reduce car use. *Transportation Research Part A*, 32(3), 171-181.
- Timperio, A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Giles-Corti, B., Simmons, D., Baur, L.A., & Crawford, D. (2006). Personal, family, social, and environmental correlates of active commuting to school. *American Journal of Preventive Medicine*, 30, 45-51.

- Turner, D.W. (2010). Qualitative interview design: A practical guide for novice investigators. *The Qualitative Report*, 15(3), 754-760.
- Van der Houwen, K., Goossen, J., & Veling, I. (2003). *Reisgedrag kinderen basisschool*. Utrecht: Het fietsberaad. Retrieved March 2, 2012, from <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Reisgedrag+kinderen+basisschool>
- Van Schagen, I., & Rothengatter, T. (1997). Classroom instruction versus roadside training in traffic safety education. *Journal of Applied Developmental Psychology*, 18, 283-292.
- Van der Schoot, F. (2006). *Inventarisatie verkeersonderwijs op de basisschool in 2006: PPON-rapport*. Arnhem, Stichting Cito Instituut voor Toetsontwikkeling. Retrieved March 13, 2012, from <http://www.cito.nl/nl/zoekresultaten.aspx?q=Inventarisatie+verkeersonderwijs+op+de+basisschool+in+2006%3a&cx=001030224019127005489%3arlc8qekywtw&cof=FORID%3a9>
- Vaughan, C., Gack, J., Solorazano, H., & Ray, R. (2003). The effect of environmental education on schoolchildren, their parents, and community members: A study of intergenerational and intercommunity learning. *The Journal of Environmental Education*, 34(3), 12-21.
- Veilig Verkeer Nederland (n.d.). *Stap Vooruit*. Retrieved May, 5, 2012, from <http://www.veiligverkeernederland.nl/?q=node/13353>
- Verplanken, B., & Aarts, H. (1999). Habit, attitude, and planned behaviour: Is habit an empty construct or an interesting case of goal-directed automaticity? *European Review of Social Psychology*, 10(1), 101-134.
- Verplanken, B., & Aarts, H. (1998). Habit versus planned behavior: A field experiment. *British Journal of Social Psychology*, 37, 111-128.
- Verplanken, B., & Wood, W. (2006). Interventions to break and create consumer habits. *Journal of Public Policy & Marketing*, 25(1), 90-103.

- Vlakveld, W.P., Goldenbeld, C., & Twisk, D.A.M. (2008). Beleving van verkeersonveiligheid. Retrieved April 2, 2012, from <http://www.swov.nl/rapport/R-2008-15.pdf>
- Wen, L.M., Fry, D., Rissel, C., Dirkis, H., Balafasi, A., & Merom, D. (2008). Factors associated with children being driven to school: Implications for walk to school programs. *Health Education Research*, 23(2), 325-334.
- Wolf, R.M. (1987). Wolf, R.M. (eds.) (1987). Educational evaluation: The state of the field. *International Journal of Educational research*, 11, 1-143.
- Zeedyk, M.S., Wallace, L., & Carcary, B. (2001). Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behaviour. *British Journal of Educational Psychology*, 71, 573- 594.
- Zwerts, E., Allaert, G., Janssens, D., Wets, G., & Witlox, F. (2010). How children view their travel behaviour: A case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography*, 18(6), 702-710.

## **Bijlagen**

*Bijlage 1 Interviewvragen leerkrachten*

*Bijlage 2 Enquête ouders*

*Bijlage 3 Vragenlijst kinderen*

*Bijlage 4 Evaluatie verkeersinterventies*

*Bijlage 5 Eisen interventies*

*Bijlage 6 Handleiding lespakket*

*Bijlage 7 Posters lespakket*

*Bijlage 8 Email introductie onderzoek leerkrachten*

*Bijlage 9 Informatiebrief leerkrachten voormeting*

*Bijlage 10 Informatiebrief leerkrachten nameting*

*Bijlage 11 Email leerkrachten nameting*

*Bijlage 12 Evaluatie les 1 lespakket*

*Bijlage 13 Evaluatie les 2 lespakket*

*Bijlage 14 Evaluatie ouderbijeenkomst lespakket*

*Bijlage 15 Informatiebrief ouders voormeting*

*Bijlage 16 Informatiebrief ouders voormeting groep 4*

*Bijlage 17 Informatiebrief ouders nameting*

## *Bijlage 1*

### *Interviewvragen leerkrachten*

#### **Interview leerkrachten**

**Naam:**

**Klas:**

**Aantal leerlingen:**

#### **Inleiding**

Zoals u als het goed is, in de digitale informatiebrief gelezen heeft, is er vanuit de Gemeente Enschede een projectgroep opgestart naar aanleiding van meerdere klachten die in de afgelopen jaren bij de Gemeente terecht zijn gekomen. Deze projectgroep bestaat uit verschillende partijen, waaronder dus de directeuren van de 3 betrokken scholen, de beide scholen aan de Esmarkelaan en de St. Gerardusschool in Glanerbrug. Ook zullen hier leden van de wijkraden, afgevaardigden van de Gemeente en dus ook 2 studenten in plaatsnemen. Samen met een student politiekunde Bas Belshof, zal ik samen gaan werken aan dit project om zo te proberen om de veiligheid rond de scholen wat te verbeteren. Ik zal me daarbij vooral gaan richten op de kinderen, met het idee dat zij door middel van een nog te bedenken lesprogramma (wat in alle vormen zijn uitvoering kan vinden), hun ouders op hun verkeersgedrag moeten gaan wijzen. Daarbij is er gekozen om dit onderzoek te gaan doen binnen groep 4 omdat deze kinderen al wel in staat zullen zijn om een vragenlijst in te vullen, wat een onderdeel zal zijn van dit onderzoek en dat aan de andere kant zij voor hun vervoer naar school ook nog deels afhankelijk zullen zijn van hun ouders.

Het onderzoek bij deze kinderen zal er als volgt uit gaan zien. Jullie als leerkrachten zullen in de week van 12 december voor alle kinderen een schriftelijk vragenlijst krijgen, waarvan ik hoop dat jullie daar even een klein moment voor willen inlassen. Verder zal er in de loop van februari/maart van een deel van jullie medewerking gevraagd worden voor het deelnemen aan een lesprogramma. De opzet hiervan moet nog bepaald worden, maar tegen de tijd dat daar meer over bekend is, krijgen jullie daar ook meer informatie over. Tot slot zal er hierna nogmaals dezelfde vragenlijst bij de kinderen afgenomen worden om zo het mogelijke effect van het lesprogramma te weten te komen, dit zal plaatsvinden rond april/mei.

Vandaag zou ik u graag de vragenlijst voor willen leggen en het met u willen hebben over ideeën met betrekking tot het ontwerp van een mogelijk lesprogramma. Daarbij zou ik graag willen beginnen met enkele vragen die betrekking hebben op de lesmethodes die u nu gebruikt en hoe uw ervaringen hiermee zijn. Ook zou ik van u graag willen weten wat voor soorten methodes er mogelijk nog bij de kinderen uit uw klas effectief kunnen zijn. Het doel van deze vragen, is om zo nog meer kennis te krijgen die ik kan gebruiken bij het ontwerpen van een programma. De vragen zullen ongeveer 20 minuten duren en mocht u tussendoor vragen hebben, kunt u die natuurlijk altijd aan mij stellen. Wat betreft uw antwoorden kunt u alles vertellen, aangezien uw antwoorden anoniem zullen zijn en er ook vertrouwelijk met uw antwoorden omgegaan zal worden gegaan.

Heeft u vooraf nog vragen?



Mocht u later nog vragen hebben of meer informatie willen hebben, kunt u mij altijd nog mailen of bellen. Als het goed is heeft u mijn e-mailadres?

Als eerste zal ik wat vragen stellen met betrekking tot de verschillende manieren van lesgeven en de manier waarop kinderen het liefste leren.

1. Op welke manieren krijgen de kinderen in groep 4 nu les, daarbij kunt u denken aan interactieve lessen, veel lessen op de computer of vooral veel klassikaal lesgeven of misschien nog wel hele andere manieren?
2. Heeft u enig idee wat de kinderen van die soort lessen vinden?
3. Denkt u dat de kinderen dat kinderen deze lessen het liefst alleen volgen of dat ze liever in groepjes aan het werk gaan?
4. Wat voor soort manier van leren in de klas hebben de kinderen in groep 4 het liefst volgens u?
5. En doen ze dat het liefst alleen of in groepjes?
6. Wat voor manier denkt u dat de beste manier is waarop kinderen in groep 4 het meeste leren?
7. Heeft u deze methode wel eens gebruikt?
  - Zo niet: Wat is voor u het belangrijkste reden waarom u deze methode nu niet gebruikt?
  - Zo wel: Waarom gebruikt u deze methode nu niet meer?
8. Worden er bij u in de klas verkeerslessen gegeven?
  - Ja: En hoe worden deze lessen gegeven?
  - Ja: Hoeveel uur in de week staat er nu voor ingepland?
  - Ja: Zou u bereid zijn er meer tijd in te stoppen?
  - Ja: Zou u bereid zijn er eenmalig of voor een aantal weken meer tijd in te stoppen?
  
  - Nee: Zou er een mogelijkheid zijn dat daar tijd voor wordt ingepland (en dat niet speciaal u als leerkracht dit hoeft te geven)?
  - Nee: En hoeveel tijd zou dat dan kunnen zijn?
9. Is er bij u op school wel eens aandacht besteed aan de verkeersveiligheid rondom de school?
  - Ja: Op welke manier of manieren is dit gebeurt?
  - Ja: Had u het idee dat dit effectief was?
10. Aan welke eisen zou een nieuw lesprogramma op het gebied van verkeersveiligheid moeten voldoen volgens u?
11. Zou u uw medewerking willen verlenen aan de deelname aan het lesprogramma?

Tot slot wil ik u vragen om de vragenlijst die opgesteld is voor de kinderen, kritisch door te lezen en daarbij wil ik u vragen om vooral na te gaan of deze vragenlijst voor de kinderen bij u in de klas begrijpbaar is en waar mogelijk nog wat aangepast zou moeten worden

<vragenlijst geven>

## Bijlage 2

### Enquête ouders

De enquête is gemaakt in opdracht van de projectgroep "Veilige Schoolomgeving". Deze projectgroep is opgestart om de veiligheid rondom 3 basisscholen in de gemeente Enschede te optimaliseren. De betrokken scholen bij die meewerken aan dit project zijn IBS de Eschmarke, OBS de Esmarke en de St. Gerardusschool.

Om een duidelijk beeld te krijgen van de huidige situatie vragen wij u deze korte enquête, die maximaal 5 minuten zal duren, in te vullen. Daarbij willen wij u vragen om de ouder die het kind de meeste dagen in de week naar school brengt, de enquête te laten invullen. Mocht dit voor beide ouders gelijk zijn dan heeft het geen voorkeur wie de enquête invult. Tot slot zouden wij het op prijs stellen dat als u meerdere kinderen op een van de basisscholen heeft, de enquête voor elk kind eenmaal zou willen invullen (dus als u 1 kind heeft dat naar de basisschool gaat vult u de enquête 1 keer in, heeft u 3 kinderen die naar dezelfde basisschool gaan vragen wij u de enquête 3 keer in te vullen).

Tot slot willen wij u verzekeren dat de enquête volledig anoniem is en dat er met uw gegevens vertrouwelijk omgegaan zal worden.

[Start](#)

1.

**Wat is uw leeftijd? \***

2.

**Wat is uw geslacht? \***

Man

Vrouw

3.

**Wat is uw burgerlijke staat? \***

Gehuwd

Samenwonend

Gescheiden

Weduwe/Weduwnaar

Alleenstaand

4.

**Wat is uw dagelijkse bezigheid?**



Partime werkzaam (tot 25 uur per week)



Fulltime werkzaam (vanaf 25 uur per week)



Niet werkzaam

5.

**Op welke wijze gaat u de meeste dagen in de week naar uw werk?**



Auto (als bestuurder)



Auto (als passagier)



Brommer/scooter



Motor



Openbaar vervoer



Fiets



Lopend



Anders, namelijk



Niet van toepassing

6.

**Wat is de dagelijkse bezigheid van uw partner? (indien geen partner kies niet van toepassing)**



Partime werkzaam (tot 25 uur per week)



Fulltime werkzaam (vanaf 25 uur per week)



Niet werkzaam



Niet van toepassing

7.

Op welke wijze gaat uw partner de meeste dagen in de week naar zijn/haar werk? \*



Auto (als bestuurder)



Auto (als passagier)



Brommer/scooter



Motor



Openbaar vervoer



Fiets



Lopend



Anders, namelijk



Niet van toepassing

8.

Hoeveel auto's heeft u in uw gezin? \*



0



1



2



3



Meer dan 3

9.

In welke groep zit uw kind? \*



4a



4b



4c

10.

Hoe belangrijk vindt u de verkeersveiligheid van deze basisschoolomgeving? \*



Erg belangrijk



Belangrijk



Neutraal



Onbelangrijk



Erg onbelangrijk

11.

Hoe vindt u de verkeersveiligheid rondom de basisschool waar uw kind naar toe gaat? \*

- Erg veilig
- Veilig
- Neutraal
- Onveilig
- Erg onveilig

Volgende

12.

**Wat is in uw ogen de oorzaak van deze verkeersonveiligheid? (meerdere antwoorden mogelijk)**

- De fysieke inrichting van het terrein
- De hoeveelheid weggebruikers
- Het gedrag van de weggebruikers
- Anders, namelijk
- Niet van toepassing

13.

**Wat is in uw ogen de beste manier om de verkeersonveiligheid rondom de basisschool te verbeteren? (meerdere antwoorden mogelijk)**

- Het aanpassen van de fysieke inrichting
- Het terugdringen van het aantal weggebruikers
- Het gedrag van de weggebruikers veranderen
- Anders, namelijk
- Niet van toepassing

Volgende

14.

**Hoe groot is de (geschatte) afstand in kilometers van uw woning naar de school? \***

- Minder dan 1 kilometer
- Tussen de 1 en 2 kilometer
- Tussen de 2 en 3 kilometer
- Tussen de 3 en 4 kilometer
- Tussen de 4 en 5 kilometer
- Groter dan 5 kilometer

15.

Kunt u aangeven hoe uw kind in een gemiddelde week in de afgelopen 3 maanden met de volgende vervoermiddelen 's ochtends naar school gaat en 's middags naar huis komt (hierbij gaat niet om de lunchpauze)?

|                  | Auto<br>(gebracht)       | Fiets<br>(gebracht)      | Fiets<br>(alleen)        | Lopen<br>(gebracht)      | Lopen<br>(alleen)        | Brom-<br>/snorfiets<br>(gebracht) | Openbaar<br>vervoer      | Anders                   | Niet van<br>toepassing   |
|------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Maandagochtend   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Maandagmiddag    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dinsdagochtend   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Dinsdagmiddag    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Woensdagochtend  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Woensdagmiddag   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Donderdagochtend | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Donderdagmiddag  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vrijdagochtend   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vrijdagmiddag    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

16.

Wat is voor u de reden om uw kind met de auto naar school te brengen? \*

- Afstand
- Tijdgebrek
- Weersomstandigheden
- Gemak
- Werk
- Meerdere kinderen tegelijk naar school
- Angst dat kinderen worden lastiggevallen
- Schoolomgeving onveilig
- Beperkte toegang andere vervoersmiddelen (OV, fiets, brommer)
- Anders, namelijk
- Niet van toepassing (ik breng mijn kind op andere manieren naar school)

17.

Kunt u voor de volgende stellingen aangeven in hoeverre u het daarmee eens bent?

|  | Ze <sup>e</sup> r mee eens |                          |                          |                          |                          | Ze <sup>e</sup> r mee oneens |                          |
|--|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ik ben in een ideale schoolomgeving bereid om mijn kinderen vaker met de fiets of lopend naar school te laten gaan.   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ik ben in een ideale schoolomgeving in staat om mijn kinderen vaker met de fiets of lopend naar school te laten gaan. | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ik ben in de huidige schoolomgeving bereid om mijn kinderen vaker met de fiets of lopend naar school te laten gaan.   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ik ben in de huidige schoolomgeving in staat om mijn kinderen vaker met de fiets of lopend naar school te laten gaan. | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ik vind de huidige schoolomgeving veilig genoeg om mijn kind op de fiets of lopend naar school te laten gaan.         | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ik ben bereid om mij in te zetten voor het veiliger maken van de schoolomgeving.                                      | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Ik ben daarvoor bereid om de auto minder te gebruiken bij de school.  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/> |

18.

Kunt u op een schaal van 1 tot en met 10 aangeven in hoeverre u bereid bent moeite te steken in maatregelen om de schoolomgeving veiliger te maken? (hoe hoger het getal dat u aankruist hoe meer moeite u wilt doen)

|   |   |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |                          |    |
|---|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----|
| <input type="checkbox"/> Ik ben bereid moeite te steken in maatregelen om de schoolomgeving veiliger te maken | 1 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 10 |
|---|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----|

19.

Heeft u aan de hand van de enquête nog op- of aanmerkingen? \*

Nee

Ja

Verstuur

Bedankt voor het invullen van de enquête.

Hallo,

De afgelopen weken zijn jullie bezig geweest met de gevaarlijke situaties rond de school. Hiervoor hebben jullie opdrachten gemaakt om aan jouw papa of mama te laten zien.



Omdat de Gemeente en de Politie graag willen weten of jullie het nu al veiliger vinden rond de school, willen we jullie vragen om nog een keer dezelfde vragenlijst in te vullen. Daar zou je ons heel erg mee helpen!

### **Hoe moet je de vragen beantwoorden?**

De manier waarop je de vragen moet beantwoorden, is niet steeds hetzelfde. Op de volgende pagina hebben we wat voorbeelden gegeven wat de verschillende soorten vragen die je moet beantwoorden in de vragenlijst:



1) Het juiste antwoord aangeven door het bolletje wat voor het goede antwoord staat, in de kleuren:

Bijvoorbeeld (deze hoeft je niet in te vullen voor de vragenlijst):

Wat is de bovenste kleur van de Nederlandse vlag?

- Rood
- Wit
- Blauw

2) Als er een stippelijntje staat, mag je zelf een antwoord invullen

Bijvoorbeeld (deze hoeft je niet in te vullen voor de vragenlijst):

Wat is je lievelingskleur?

.....

3) Een cijfer van 1 tot en met 10 omcirkelen.

Bijvoorbeeld (deze hoeft je niet in te vullen voor de vragenlijst):

Hoe lief vind je jouw juf of meester als je haar een cijfer van 1 tot en met 10 zou moeten geven? (1 = helemaal niet lief, 10 = heel erg lief)

1    2    3    4    5    6    7    8    9    10

Alleen bij vragen waarbij staat dat je meer antwoorden mag invullen, mag je meer bolletjes kleuren. Bij de andere vragen, mag je maar 1 antwoord kiezen.

We hopen dat de vragen zo duidelijk zijn voor je. Als je nog vragen hebt, mag je altijd je juf of meester vragen!

We wensen je heel veel succes met het invullen en we willen je alvast bedanken voor het invullen ervan.

## Wie ben jij

1) Ben je een

- Jongen
- Meisje

2) Op welke school zit je:

- St Gerardusschool
- OBS de Esmarke
- IBS de Eschmarke

3) In welke klas zit je:\*

- 4a
- 4b
- 4c
- 5c

4) Hoe oud je?

..... jaar

\* deze vraag is in de nameting toegevoegd. In de voormeting was deze niet aanwezig.

## Hoe kom jij naar school?

5) Hoe kom je de meeste dagen in de week in de ochtend naar school?

- Met de fiets
- Lopend
- Met de auto
- Anders, namelijk.....

6) En ga je dan:

- Alleen
- Met je papa of mama
- Met vriendinnetjes
- Of met iemand anders

7) Wordt het voor andere kinderen gevaarlijk bij school door de manier waarop jij naar school komt (met de auto, met de fiets of lopend)?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

8) Hoe veilig vind je zelf de manier waarop je naar school komt? (dus met de auto, met de fiets of lopend)

(1= helemaal niet veilig, 10= heel veilig)

1    2    3    4    5    6    7    8    9    10

9) Als jij vaker lopend of met de fiets zou komen, is het dan voor andere kinderen minder gevaarlijk bij school?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

10) Vind je auto's bij de school gevaarlijk?

- Ja
- Nee, ga dan naar vraag 11
- Weet ik niet



11) Wat vind je zo gevaarlijk aan de auto's bij de school? (je mag hier meer antwoorden kiezen)

- Ze letten niet op
- Ze rijden te hard
- Ze rijden gevaarlijk
- Ze parkeren verkeerd, waardoor er file ontstaat
- Ze stoppen niet voor het zebrapad
- Weet ik niet
- Anders, namelijk

.....

.....

.....



13) Veel beter dan de auto is de fiets. Waarom denk je dat de fiets beter is dan de auto? Je mag hieronder zoveel mogelijk opschrijven als je weet!

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



14) Meer kinderen gaan op de fiets naar school. Wat gebeurt er dan in de straat bij school? (je mag hier meer antwoorden kiezen)

- Minder een rotzooitje bij school met de auto's
- Minder druk bij school met auto's
- Het wordt veiliger bij school
- Het wordt onveiliger bij school
- Het wordt veel te druk met fietsen
- Het wordt chaotischer bij school
- Weet ik niet
- Anders, namelijk.....

.....

.....

15) Zou jij je veiliger voelen bij school als er meer kinderen op de fiets komen in plaats van met de auto?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

16) Als je zou mogen kiezen hoe je het liefste naar school zou willen gaan, wat zou je dan kiezen?

- Met de auto
- Met de fiets
- Lopend
- Op een andere manier, namelijk.....

.....

17) En waarom zou je dan het liefst daarmee naar school willen gaan?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

18) Denk je dat jouw ouders het goed vinden als jij vaker lopend of op de fiets naar school gaat?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet



19) Als je ons nog wat wil vertellen over wat je veilig of niet veilig vind bij, dan mag je dat hieronder opschrijven:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



**Heel erg bedankt voor je medewerking!**

## Bijlage 4

### Evaluatie verkeersinterventies

#### Verkeerssling (DTV Consultants, n.d.)

##### 1. Beginstatus leerlingen

De gehele school kan hier aan meewerken, voor de leerlingen in groep 1 tot en met 8.

##### 2. Prestatie van de leerlingen na de instructie

Het aantal goede verplaatsingen (zonder auto) van leerlingen naar school neemt toe. De gemiddelde score is van 76% goede verplaatsingen vooraf naar 89% tijdens de themaweek. 4/5 weken na de inzet van de Verkeerssling komt nog steeds 84% op een goede manier naar school. Op 13 scholen zijn meerdere nametingen gedaan en daaruit bleek dat na een half jaar de score nog gelijk is aan de eerste nameting. Daarnaast bleek na anderhalf jaar de score nog steeds 6 procent hoger dan voor de inzet van de verkeerssling.

##### 3. Uitvoering van het onderwijsprogramma

Bij deze methode worden kinderen gestimuleerd om gedurende een week zoveel mogelijk met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer naar school te komen. Voor elke verplaatsingen met deze vervoersmiddelen, verdienen de kinderen een sticker die verzameld wordt op een spandoek met de verkeerssling. Als deze aan het eind van de week vol is, krijgen de kinderen een prijs. Er is wel gebleken dat als de verkeerssling gebruikt wordt samen met andere activiteiten in een themaweek het nog effectiever kan zijn.

##### 4. Kosten

Ongeveer 1000 euro per school.

##### 5. Aanvullende informatie.

Nadelen van het programma waren de kosten, die ongeveer 1000 euro per school zijn. Daarnaast blijkt uit ervaringen van ouders dat zij van mening zijn dat ze bij de Verkeerssling zeer beperkt betrokken worden. Verder zijn ouders wel zeer enthousiast over de verkeerssling. Er is gebleken dat 91% van de ouders aan dat hun kinderen door de Verkeerssling gestimuleerd worden om te gaan lopen of fietsen naar school. Ook geeft men aan de schoolomgeving veiliger is geworden en dat men bewuster is gaan nadenken over het gebruik van vervoersmiddelen voor naar school. In tabel 1 en 2 zijn de resultaten te zien van OBS de Esmarke die in het schooljaar 2006/2007 de Verkeerssling al eens gebruikt hebben op de school.

Tabel 1

Overzicht verplaatsingen per fiets of voet tijdens voormeting en gedurende Verkeerssling

| Deelnemende school           | Gemiddeld % lopen en fietsen tijdens de voormeting | Streefdoel | Gemiddeld % lopen en fietsen tijdens de spelweek |           |     |     |     |
|------------------------------|--|------------|--|-----------|-----|-----|-----|
|                              |  |            |  |           |     |     |     |
| De Esmarke (hoofdlocatie)    | 70%  | 78%        | 77%  | 85%       | 90% | 89% | 84% |
| De Esmarke (dependance)      | 88%  | 94%        | 90%  | 96%       | 94% | 99% | 98% |
| De Helmerhoek (hoofdlocatie) | 73%  | 80%        | 78%  | studiedag | 86% | 91% | 85% |
| De Helmerhoek (dependance)   | 91%  | 96%        | 96%  | studiedag | 91% | 98% | 96% |
| Alfonsusschool               | 79%  | 88%        | 87%  | 90%       | 92% | 90% | 90% |
| Willem van Oranje            | 84%  | 91%        | 92%  | 97%       | 94% | 96% | 95% |
| Het Wooldrik                 | 54%  | 65%        | 76%  | 78%       | 82% | 78% | 80% |

Tabel 2

Overzicht percentage verplaatsingen per fiets of voet.

| Deelnemende school           | Voormeting | Streefdoel | Gemiddeld tijdens de spelweek | Nameting 1 |
|------------------------------|------------|------------|-------------------------------|------------|
| De Esmarke (hoofdlocatie)    | 70%        | 78%        | 85%                           | 63%        |
| De Esmarke (dependance)      | 88%        | 94%        | 95%                           | 91%        |
| De Helmerhoek (hoofdlocatie) | 73%        | 80%        | 85%                           | 90%        |
| De Helmerhoek (dependance)   | 91%        | 96%        | 95%                           | 95%        |
| Alfonsusschool               | 79%        | 88%        | 89%                           | 88%        |
| Willem van Oranje            | 84%        | 91%        | 95%                           | 90%        |
| Het Wooldrik                 | 54%        | 65%        | 79%                           | 73%        |

| Positieve aspecten   | Negatieve aspecten  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Te gebruiken in elke groep</li> <li>- Blijvende gedragsverandering</li> <li>- Schoolomgeving wordt veiliger en meer bewustzijn eigen gedrag.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ouders zeer beperkt betrokken</li> <li>- Kosten</li> </ul> |

### KANS: Kinderen Anders Naar School (KpVV, 2006; Kattouw, 2011).

#### 1. Beginstatus leerlingen

Dit project is met name gericht op de ouders van schoolgaande kinderen.

#### 2. Prestatie van de leerlingen na de instructie

Ouders worden bewust gemaakt van hun eigen gedrag door ze te betrekken in het project. Of er concrete veranderingen in het gedrag zijn, is niet bekend.

#### 3. Uitvoering van het onderwijsprogramma

Deze methode heeft al doel om kinderen zo vroeg mogelijk zelfstandig en veilig en verantwoord naar school te laten gaan. Dit wordt geprobeerd door middel van een stappenplan die bestaat uit 3 bijeenkomsten en activiteiten tussendoor. Deze bijeenkomsten en activiteiten worden door een beperkte groep ouders (de KANS-groep) uitgevoerd.

#### 4. Kosten

Dit varieert. Maar voor 25 euro kan de school al de handleiding en werkboeken aanschaffen. Wil men onder leiding van een VVN-coach aan de slag, dan kost het tussen de 500 euro en 950 euro.

#### 5. Aanvullende informatie.

**Den helder:** Vanwege betrokkenheid van leerkrachten, schoolleiding, gemeente, politie en eventueel maatschappelijke organisaties, is er een groter draagvlak. Nadeel is wel dat het project effectief is gebleken voor een beperkt aantal maanden. Na verloop van tijd verzwakt het gedrag. Dit heeft mede te maken met de drukte van ouders, waardoor het lastig is om voor een bepaalde tijd een structurele verbinding aan te gaan.

| Positieve aspecten   | Negatieve aspecten  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosten kunnen zeer laag blijven</li> <li>- Groot draagvlak door betrokkenheid verschillende (externe) partijen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Effect zwakt af na enkele maanden</li> <li>- Alleen gericht op ouders</li> </ul> |

## **Actiedag Op Voeten en Fietsen (KpVV, 2006; SWOV, 2009b)**

### *1. Beginstatus leerlingen*

Alle groepen van het basisonderwijs en hun ouders.

### *2. Prestatie van de leerlingen na de instructie*

Op de dag zelf gaan meer kinderen op de fiets naar school dan voor de actiedag. Maar na een maand zijn deze verschillen niet meer significant.

### *3. Uitvoering van het onderwijsprogramma*

Deze actiedag is een vaste dag in het jaar waarbij elk jaar een ander thema centraal staat. Op deze actiedag worden ouders bewust gemaakt van hun haal- en brenggedrag en hen te stimuleren om hun kinderen vaker met de fiets op lopend naar school te brengen. De invulling van deze dag kan zeer uiteenlopend zijn in samenwerking met de Gemeente gedaan moeten worden.

### *4. Kosten*

De verschillende materialen voor deze dag zijn gratis te downloaden.

### *5. Aanvullende informatie.*

Op de actiedag zelf is het effect direct zichtbaar op de dag zelf, wat zich uit in meer kinderen die op de fiets naar school komen en minder kinderen die met de auto komen. Maar daarentegen bleek dat de actiedag wel maar een zeer kortdurend effect heeft, aangezien het percentage kinderen wat met de fiets komt na een maand weer gedaald is en het percentage kinderen wat met de auto komt, weer gestegen.

| <b>Positieve aspecten</b>             | <b>Negatieve aspecten</b>                                     |
|---------------------------------------|---|
| - Eigen invulling school (ook nadeel) | - Zeer kortdurend effect                                      |
| - Gratis                              | - Geen vaststaand programma, school moet dus initiatief nemen |
| - Voor alle groepen                   |   |

## **ANWB Streetwise (Synovate, 2011):**

### *1. Beginstatus leerlingen*

Dit programma heeft 4 verschillende onderdelen die gericht zijn op bepaalde groepen in het basisonderwijs. Het gehele programma kan dus gebruikt worden voor de gehele school.

### *2. Prestatie van de leerlingen na de instructie*

### *3. Uitvoering van het onderwijsprogramma*

Streetwise is een methode die zich kenmerkt door praktische oefening en zich zo richt op het vergroten van het veilige verkeersgedrag van kinderen. Deze methode heeft 4 verschillende onderdelen die gericht op 4 verschillende leeftijdscategorieën in het basisonderwijs. Deze evaluatie richt zich op de algemene evaluatie en het onderdeel wat gericht is op de leerlingen van groep 4, genaamd 'Blik en Klik', waarbij kinderen oefenen met veilig oversteken en het belang van een kinderzitje en gordel benadrukt wordt.

### *4. Kosten*

750 euro.

### *5. Aanvullende informatie.*

Uit een evaluatie van Synovate (2011) is gebleken dat zowel de algemene beoordeling van Streetwise, als de beoordeling van het materiaal en de instructeurs, is zeer hoog (8.2 algemeen, 8.3 voor het materiaal en 8.2 voor de instructeurs). Daarnaast werd het programma ook als zeer praktisch (99% in 2010), aansprekend (99% in 2010), leuk (99% in 2010) en waardevol (98% in 2010)

gezien. Gericht op het onderdeel 'Blik en Kijk' werd de auto die gebruikt werd, als heel leuk ervaren. De botsing die gespeeld werd, werd als heel beeldig beoordeeld en bleek een zeer positieve indruk op de kinderen gemaakt. Daarnaast bleek dat 91% van de kinderen na de les weet hoe ze het beste kunnen oversteken en 90% van de kinderen meer kennis heeft over het gebruik van autogordels en autostoeltjes. In het algemeen vond 92% in 2010 dat de methode voor groep 4 ook zeer geschikt was voor de leeftijdsgroep. Al met al krijgt 'Blik en Kijk' een zeer positieve beoordeling van gemiddeld 8.1. Naast deze goede resultaten, heeft het programma ook nadelen. Het programma is zeer duur, waardoor de scholen vaak afhankelijk zijn van subsidies. Daarnaast bleek dat met betrekking tot het onderdeel 'Blik en Kijk' er vooral commentaar werd gegeven over dat de ouders uiteindelijk verantwoordelijk waren voor de aanschaf van het kinderzitje, en die niet overtuigd werden door dit programma. Daarnaast moesten de kinderen bij dit onderdeel zeer veel luisteren, en werd er aanbevolen om de kinderen actiever deel te laten nemen.

| <b>Positieve aspecten</b>                                      | <b>Negatieve aspecten</b>  |
|--|--|
| - Verschillende programma's aangepast op verschillende groepen | - Hoge kosten  |
| - Kinderen en scholen zeer positief.                           | - Kinderen veel luisteren  |
|  | - Gericht op kinderen (ouders zijn verantwoordelijk voor gedrag) |

### **Anders Naar School (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht, 2003).**

#### *1. Beginstatus leerlingen*

Deze actie was zowel op de leerlingen zelf gericht als op de ouders.

#### *2. Prestatie van de leerlingen na de instructie*

Sinds de actieweek wordt er beter geparkeerd door ouders.

#### *3. Uitvoering van het onderwijsprogramma*

De Gemeente Leusden heeft samen met het Centrum voor Natuur- en Milieueducatie deze actie bij 3 basisscholen opgezet om zo ouders te stimuleren om vaker lopend of op de fiets hun kinderen naar school te brengen. Daarbij werden 3 invalshoeken gebruikt, namelijk gezondheid, milieu en verkeersveiligheid. Er werden zeer uiteenlopende acties voor de verschillende groepen georganiseerd, zoals een fietsparcours, snelheidscontrole door groep 7, bonbons uitdelen aan ouders die op de fiets/lopend kwamen en er werden Loesje ansichtkaarten gestuurd aan alle ouders om te zorgen dat ze lopend of fietsend op 1 dag naar bepaalde plekken kwamen om vanuit daar in optocht naar school te lopen.

#### *4. Kosten*

Minimaal

#### *5. Aanvullende informatie.*

Het verkeersveiligheidsaspect sprak de ouders het meeste aan van de 3 aspecten. De ouders waren ook heel enthousiast over het uitdelen van de bonbons aan hen. Nadeel was we dat het resultaat op de lange termijn moeilijk meetbaar was en dus ook onbekend is.

| <b>Positieve aspecten</b>    | <b>Negatieve aspecten</b>                                  |
|------------------------------|--|
| - Verschillende activiteiten | - Ouders parkeren beter na de actieweek (duur is onbekend) |

## **'Ingeblijkt naar school? Nee bedankt!' (Bessems, De Ruiter & Buijs, 2006)**

### *1. Beginstatus leerlingen*

Voor alle klassen in het basisonderwijs.

### *2. Prestatie van de leerlingen na de instructie*

Uit de evaluatie van het project in de Gemeente Werkendam is gebleken dat de verkeerssituatie tijdens de campagne wel verbeterde. Helaas was deze verbetering van de verkeerssituatie wel van korte duur. Na verloop van de tijd werd het effect minder.

### *3. Uitvoering van het onderwijsprogramma*

Dit project had als doel om kinderen meer te laten bewegen, door meer op de fiets of lopend te komen. Daarnaast richt het zich ook op de start- en eindtijden van de basisscholen. Om deze aspecten aan te pakken, werden er folders verspreid onder ouders om zo de voordelen van alternatieven en de nadelen van de auto te benadrukken. De overige stappen zijn aan de school zelf om te bedenken. In de Gemeente Werkendam is het project opgezet met de volgende onderdelen (die hier ook geëvalueerd zullen worden):

- folders verspreid onder ouders over nadelen van de auto en voordelen van alternatieven voor de auto.
- kleurwedstrijd onder kinderen
- posters ophangen en aandacht geven bij ouderavonden en in nieuwsbrieven.
- schoolspitscompetitie, waar elke klas een poster kreeg waar een week lang kinderen punten op geplakt kregen voor als ze op alternatieve wijzen naar school kwamen. Kinderen die lopend of met de fiets kwamen, kregen 2 punten, en voor carpoolen kregen ze 1 punt. De klas die de meeste punten had, wonnen een prijs.

### *4. Kosten*

Minimaal.

### *5. Aanvullende informatie.*

Het programma is geheel aan de wensen van de school aan te passen. Als gevolg hiervan is het niet een vast programma en is er dus ook geen generaliserende evaluatie.

---

#### **Positieve aspecten**

- Door hele school gebruikt worden
- Eigen invulling door school

#### **Negatieve aspecten**

- Effect is van zeer korte duur
- 

## **Walking School busses (Mackett, Lucas, Paskins, Turbin, 2005).**

### *1. Beginstatus leerlingen*

Dit programma kan toegepast worden op het gehele basisonderwijs. Alle kinderen kunnen zelfs tegelijk deelnemen.

### *2. Prestatie van de leerlingen na de instructie*

Uit het onderzoek in Hertfordshire, Engeland, is gebleken dat 62% van de kinderen die de lopende schoolbussen gebruiken, eerder met de auto naar school kwam. Het aantal kinderen dat met de auto kwam, is met ongeveer 50% gedaald. Gemiddeld kreeg een kind door de lopende schoolbus gemiddeld 2 uur extra beweging per week.

### *3. Uitvoering van het onderwijsprogramma*

De lopende schoolbussen hebben betrekking op het bieden van een alternatief voor de auto voor de weg naar school. Hierbij gaan een groep kinderen lopen naar school langs een vaste route, waarbij andere kinderen onderweg aan kunnen sluiten bij 'bushaltes'. De kinderen worden begeleid door enkele vrijwilligers, waarbij er 1 volwassene vooraan loopt (de chauffeur) en 1 volwassene achteraan

(conducateur). Bij elke lopende bus moet er een coördinator zijn die ervoor zorgt dat er voldoende vrijwilligers zijn, en dat er een lijst is met kinderen die mee willen met de bus.

#### 4. Kosten

Niks (alleen misschien de hesjes voor de kinderen).

#### 5. Aanvullende informatie

Dit programma heeft veel voordelen, namelijk dat het de sociale contacten van kinderen kan bevorderen, aangezien er veel kinderen uit verschillende klassen mee lopen met de lopende schoolbus. Ouders geven ook aan dat dit een goede manier is om kinderen langzaam onafhankelijk naar school te laten gaan. Tevens vinden ouders dit ook een veilige manier voor kinderen om naar school te gaan. Wel geven de ouders ook aan dat ze door deze lopende schoolbus niet flexibel meer zijn, omdat de kinderen op een vast tijdstip op een bepaalde plek moeten zijn. Mocht het kind later zijn, wordt er niet namelijk gewacht. Ook moeten het kind en de ouders maar net op of in de buurt van de vastgelegde route liggen, anders kan ik het niet meelopen in de schoolbus. Ook ouders die vaak hun kinderen afzetten op weg naar school, zijn minder snel geneigd om hun kinderen met de lopende schoolbus naar school te laten gaan. Kinderen geven tevens ook nog aan dat ze hierbij bang zijn om geplaagd te worden tijdens de route naar school of dat ze moeten lopen met kinderen die ze niet mogen. Verder schamen enkele kinderen zich ook vanwege het jasje/hesje dat ze aan moeten op de route naar school. Tot slot een laatste zeer essentieel aspect bij dit programma is dat het niet kan werken zonder vrijwilligers (ouders) en coördinatie van de school. Zeker aangezien deze vrijwilligers de verantwoordelijkheid dragen voor de veiligheid van de meelopende kinderen, is het van belang dat de school dit goed coördineert. Tot slot is het weer ook nog van grote invloed op de deelname van vrijwilligers en kinderen.

| <b>Positieve aspecten</b>                         | <b>Negatieve aspecten</b>        |
|---|----------------------------------|
| - Geen kosten                                     | - Vrijwilligers nodig            |
| - Verschillende klassen kunnen tegelijk deelnemen | - Coördinatie school nodig       |
| - Ouders vinden dit ook veilig                    | - Ouders zijn niet meer flexibel |
|   | - Woonplek beïnvloed deelname    |
|   | - Kinderen bang voor pesten      |

### **Verkeerslokaal (Bureau de Groot Volker, n.d.)**

#### 1. Beginstatus leerlingen

Deze internetapplicatie is gericht op de bovenbouw in het basisonderwijs (groep 7 en 8) en de 1<sup>e</sup> klas van het voortgezet onderwijs.

#### 2. Prestatie van de leerlingen na de instructie

Er is geen informatie bekend met betrekking tot eventuele verbeteringen in gedrag.

#### 3. Uitvoering van het onderwijsprogramma

Verkeerslokaal is een internetapplicatie, waarbij kinderen verschillende vragen voorgelegd krijgen die betrekking hebben op hun eigen omgeving. Voordat de quiz ontwikkeld wordt, krijgen kinderen, ouders, leerkrachten en eventueel buurtbewoners een kaart van Google Maps voorgelegd, waarbij ze maximaal 5 punten aan kunnen geven die zij gevaarlijk of onveilig vinden. Tevens krijgen kinderen de kans om de woon-schoolroute aan te geven. Aan de hand van deze route en de verzamelde punten, zullen er samen met de kinderen foto's of filmpjes gemaakt worden van de meest onveilige plekken in de buurt en deze zullen uiteindelijk verwerkt worden in een vragenlijst.

De kinderen kunnen dan in de klas (en ook thuis) de verschillende vragen beantwoorden op de computer, dit kan klassikaal gedaan worden of individueel. Naderhand kan de leerkracht, mocht dat nodig zijn, nog de vragen bespreken met de kinderen.

#### 4. Kosten

€3.695 euro per vragenset van 20 situaties (20 vragen) en €26,88 abonnementskosten per klas.

#### 5. Aanvullende informatie.

Buiten de kosten die dit programma met zich meebrengt, zijn er ook veel voordelen van deze

internetapplicatie. Zo is het programma zeer gemakkelijk door leerkrachten te implementeren in de klas en kost het weinig voorbereiding, aangezien kinderen zelfstandig stap voor stap door de applicatie heen kunnen werken. Daarnaast is een groot voordeel van deze applicatie dat het betrekking heeft op de eigen omgeving, wat het voor kinderen zeer aantrekkelijk maakt.

---

| <b>Positieve aspecten</b>                                | <b>Negatieve aspecten</b>    |
|--|------------------------------|
| - Aangepast aan de eigen omgeving                        | - Alleen voor hogere klassen |
| - Ouders en leraren (eventueel de buurt) erbij betrokken | - Zeer hoge kosten           |
| - Weinig voorbereiding                                   |                              |

---

### **Verkeersveiligheidsspeurtocht (KpVV, 2006)**

#### *1. Beginstatus leerlingen*

Dit project is geschikt voor kinderen van alle leeftijden op de basisschool.

#### *2. Prestatie van de leerlingen na de instructie*

Onbekend

#### *3. Uitvoering van het onderwijsprogramma*

Deze speurtocht stelt kinderen in staat om samen knelpunten te bespreken op de woon-schoolroute. Eerst kunnen de kinderen in de klas knelpunten aangeven op een kaart, waarna vervolgens deze knelpunten in de klas besproken gaan worden. Aan de hand van deze knelpunten wordt er een route gemaakt, waar kinderen in groepjes langs gaan lopen en waar ze dan oplossingen voor het probleem kunnen aandragen.

#### *4. Kosten*

€1250

#### *5. Aanvullende informatie*

Bij deze methode worden de kinderen zeer actief betrokken bij de verkeersveiligheid. Als gevolg van hun deelname, kan de school/gemeente een actieplan maken ter verbetering van de verkeersveiligheid. Een kritisch punt is wel dat het bij deze methode essentieel is dat scholen, ouders, gemeente en politie actief hun deelneming verlenen aan dit project.

---

| <b>Positieve aspecten</b>                     | <b>Negatieve aspecten</b> |
|---|---------------------------|
| - Kinderen gaan actief bezig                  | - Kosten (onnodig hoog)   |
| - Actie ondernomen n.a.v. de bedachte plannen |                           |

---



Bijlage 5

Eisen interventies

| <b>Eisen interventie</b>  |   |  |
|---|---|--|
| Evaluatie bestaande interventies                                    | Interviews leerkrachten   | Reeds bestaand onderzoek   |
| - methode moet langer zijn dan 1 dag                                | - Leerlingen actief bezig   | - Interventie moet weinig tijd en organisatie kosten   |
| - kinderen beloond worden voor goed gedrag                          | - Ouders erbij betrekken  | - Leerlingen moeten kennis toepassen in de praktijk  |
| - ouders moeten er bij betrokken worden                             | - Beperking in tijd (maximaal 45/60 minuten voor 4 weken, normaal 30 minuten per les) | - Gedragstraining  |
| - lage kosten (of gratis)   | - Kinderen moeten goed weten wat ze moeten doen                                       | - Interventie moet de rol van de leerling centraal stellen en feedback geven op het gedrag van de leerling |
| - goede gedrag moet langere tijd aanhouden                          | - Ouders moeten achter het onderwijs staan (zodat ze het niet gaan tegenspreken)      | Ouders moeten zich bewust worden van hun eigen gedrag en de probleemsituatie (sociaal dilemma)             |
| - Methode moet aan te passen zijn op de eigen school(omgeving)      | - uitdagend voor de kinderen  | - Probleem en gevolgen moet helder geformuleerd worden voor ouders (Sociaal dilemma)                       |
| - praktisch en leuk voor kinderen                                   | - in groepjes of in tweetallen  | - tijd is beperkt voor verkeerseducatie.   |
| - Toepassing in verschillende klassen                               | - praktijkervaring (buiten)   |  |
| - effect van de methode moet te meten zijn                          | - De interventie kost weinig voorbereiding  |  |
| - Kinderen ouders laten belonen voor goed gedrag                    | - De interventie is later weer te gebruiken en past in de 30 minuten verkeersles.     |  |
| - Geen vrijwilligers  | - Interventie moet betrekking hebben op de eigen schoolomgeving                       |  |
| - zeer makkelijk te gebruiken (weinig organisatie en weinig ruimte) | - Combinatie theorie/praktijk   |  |
| - actieve deelname van kinderen                                     | Kinderen hebben kennis al, dus moet niet gericht zijn op kennisoverdracht             |  |

*Bijlage 6*  
*Handleiding lespakket*

# Lespakket 'De veilige schoolomgeving'



**Handleiding voor de leerkracht**

## Achtergrondinformatie

Kinderen en verkeer.....het blijft een gevaarlijke combinatie, zeker op jonge leeftijd zijn kinderen zeer kwetsbaar in het verkeer. Zeker op de schoolroute, waar ze dagelijks aan verschillende gevaarlijke situaties worden blootgesteld, is deze kwetsbaarheid zeer groot. In deze situatie zijn ouders vaak de personen die ervoor moeten zorgen dat hun kinderen, zeker de jongere kinderen, beschermd worden tegen de gevaren in het verkeer. Om deze reden zijn de ouders dan ook vaak degenen die voor hen besluiten op welke wijze ze naar school gaan en of ze alleen mogen gaan of dat ze gebracht moeten worden. Bij het verbeteren van de verkeersveiligheid rond de school, is het dan ook belangrijk dat niet alleen de kinderen betrokken worden, maar ook de ouders. Dit lespakket 'Veilige Schoolomgeving' heeft dan ook tot doel om zowel de ouders als de kinderen te bereiken en ze bewust te maken van de gevaren rondom de school, voornamelijk de gevaren die het autogebruik rond scholen met zich meebrengt.

### Doelgroep

Deze lessenserie is gericht op kinderen in het basisonderwijs en dan met name op kinderen vanaf groep 4.

### Tijd

Dit lespakket bestaat uit 3 lessen, van gemiddeld 40 minuten, die elk eens in de week gedurende 3 weken lang gegeven zullen worden aan kinderen van groep 4. Naast deze lessen, zal er tevens ook nog een moment georganiseerd worden, waarbij ouders uitgenodigd worden op de school

### Materialen

1. Video 'Kinderen hebben eigen spelregels' van Veilig Verkeer Nederland.

In les 1 wordt deze video getoond aan de kinderen om ze zo te confronteren met de gevaren op straat in hun eigen buurt en rond de school.

2. Poster voor inventariseren problematiek. Onderdeel van deze lessenserie is een meegeleverde poster, waarop een leerkracht in les 1 verschillende soorten problemen met de auto rond de school kan noteren.

3. Interview met ouders.

Aan het einde van les 1, krijgen kinderen een lijst met vragen mee naar huis die in zullen gaan op de verkeersveiligheid bij school. Op deze manier zullen de ouders ook bij deze lessen betrokken worden.

4. Posters voor in kaart brengen resultaten interview.

Naar aanleiding van de vragen die de kinderen aan hun ouders gesteld hebben, zullen de redenen waarom hun kind met de auto/fiets/lopend naar school gaat op twee posters noteren.

5. Posters die de kinderen maken.

De lessenserie wordt actief ondersteund doordat kinderen aan de slag gaan met de verschillende redenen die ouders genoemd hebben waarom hun kind met de auto/fiets naar school gaat. Voor deze redenen zullen kinderen oplossingen bedenken en dit in een poster gaan verwerken.



## Lespakket De veilige schoolomgeving

### Doelstellingen

De verschillende doelen van dit lesprogramma zijn erop gericht dat:

- Kinderen zich bewust worden van de gevaren van de auto rond de eigen school.
- Kinderen in gesprek gaan met hun ouders over de gevaren rond de school en de invloed van de auto op dit gevaar.
- Ouders zich bewust worden van hun eigen gedrag met betrekking tot hun breng- en haalgedrag van hun kind(eren).

### Overzicht activiteitenplanning

Voorafgaand aan les 1      Voorbereiding  
lessenserie: datum  
prikken voor  
uitnodigen ouders  
en meegeven brief 1  
aan kinderen

Week 1                              Les 1  
\* naderhand brief/e-mail 1 naar ouders

Week 2                              Les 2  
\* naderhand brief/e-mail 2 naar ouders

Week 3                              Les 3  
\* naderhand brief/e-mail 3 naar ouders

Week 3 of 4  
Bezoek ouders aan klas.



## Vorbereiding lessenserie

### Doel

Het informeren van ouders over het project waar de kinderen mee bezig gaan en hen ook betrokken maken hierbij.

### Duur

Niet van toepassing hier

### Materiaal

- Brief ouders (zie bijlage 1)

### Vorbereiding

Kopiëren van 'brief ouders' (bijlage 1) om mee te geven aan alle kinderen

### Beschrijving

Voorafgaand aan les 1 moet er een datum geprikt worden, waarop u ouders wilt uitnodigen in de klas voor het bekijken van de werken van de kinderen. Deze datum moet u invullen in 'brief ouder' (zie bijlage 1), waarna u deze brief minstens een dag voor les 1 aan de kinderen mee naar huis geeft om de ouders te informeren over het project.



### Les 1

#### Doel

De eerste les van deze lessenreeks 'Veilige Schoolomgeving' waarbij kinderen de problemen rond de school gaan inventariseren, is erop gericht om kinderen te laten nadenken over de eigen schoolomgeving en de gevaren die zich daar voordoen.

#### Duur

30-40 minuten

#### Werkvormen

Klassikaal

#### Materiaal

- Lerarenhandleiding
- Video Veilig Verkeer Nederland: 'Kinderen hebben eigen spelregels'
- Poster 1: Gevaren bij school
- Zwarte watervast stift (meegeleverd)
- Kopieën van de interviewvragen (bijlage 6)
- 1 Microfoon
- Kopieën van brief/email 1 (bijlage 2)
- Post-its (meegeleverd)

#### Vorbereiding

Voor de start van de eerste les van deze lessenreeks, is het belangrijk om enkele kopieën te maken van de interviewvragen (zie bijlage 6), zodat aan het einde van de les elke leerling 1 exemplaar mee naar huis kan nemen. Ook is het handig om poster 1 alvast op te hangen, zodat er direct op geschreven kan worden.

#### Lesbeschrijving

*Lesvorm: klassikale introductie*

Ter introductie op de video die de kinderen gaan bekijken, kunt u ze vertellen dat de komende weken in het teken zullen staan van de weg van huis naar school en dat het dan vooral zal gaan over auto's en fietsen rond de school. Vervolgens kunt u de video 'kinderen hebben eigen spelregels' aan de kinderen laten zien en ze daarbij de boodschap meegeven dat ze moeten opletten of ze dingen in de video zien die ze zelf ook al eens hebben meegemaakt. Dit zal u erna met ze bespreken in de klas.

*Lesvorm: Kringgesprek*

Na het zien van de video, kunt u de kinderen vragen of ze zelf ook wel eens een gevaarlijke situatie hebben meegemaakt die ook in de video werd getoond. Enkele kinderen kunt u hierbij het woord geven. Mochten de kinderen hierbij geen situaties weten te noemen, kunt u direct ingaan op eventuele gevaarlijke situaties die ze rond de eigen schoolomgeving hebben meegemaakt. Hierbij is het belangrijk dat het gaat om het gedrag van andere mensen waardoor het ergens onveilig werd (mogelijke voorbeelden hierbij zijn: te hard rijden, niet stoppen voor een zebrapad of door rood rijden). Het gaat dus hier niet om gevaarlijke plekken, maar om situaties die veroorzaakt worden door onveilig gedrag. (bijvoorbeeld een overstek die onveilig is).

De kinderen krijgen de gelegenheid om alle onveilige situaties die ze meegemaakt hebben, te noemen. Hierbij krijgen ze post-its waarop ze deze situaties kunnen noteren (1 per situatie). Probeer hierbij wel de kinderen te sturen, zodat ze voornamelijk onveilige



## Lespakket De veilige schoolomgeving

situaties gaan noemen die door gedrag veroorzaakt worden (laat de kinderen wel echt zelf de situaties bedenken). De ingevulde post-its, kunnen de leerlingen voorin de klas opplakken, waarna u ze samen met de kinderen gaat samenvatten in maximaal 8 termen die op poster 1 genoteerd worden. Hierbij kunt u de kinderen mee laten denken over welke genoemde gedragingen onder 1 term vallen

Na het moment dat de termen op de poster genoteerd zijn, geeft u aan de leerlingen de opdracht mee om een week lang op te letten welke van de 8 gevaren ze tegenkomen op weg van huis naar school en weer terug. Leg aan de kinderen uit dat u elke ochtend als de schooldag begint (of na de middagpauze) zal inventariseren welke bepaalde gevaren (van de 8 termen op de poster) kinderen hebben meegemaakt die dag toen ze op weg waren van huis naar school.

### *Lesvorm: rollenspel*

Daarna krijgen de kinderen ook de opdracht mee om een 'echt' interview te gaan doen met hun ouders (aangeven dat ze dit moeten doen met de ouder die hen het meest vaak met de auto naar school brengt; gaan ze alleen naar school, maakt het niet uit welke ouder ze interviewen). Dit kunt u bij de kinderen introduceren door ze te vragen wat ze allemaal weten van een interview. Hierbij kunt u ze vragen wat ze bijvoorbeeld weten van de manier waarop het bij het jeugdjournaal gedaan wordt. Hierbij zijn de volgende aspecten belangrijk die hierbij naar voren moeten komen:

- goed luisteren naar de ander
- opschrijven wat de ander zegt en niet zelf antwoorden bedenken.

Daarna stelt u de kinderen voor om samen een interview na te spelen, zodat ze straks heel goed bij hun ouders een interview af zullen kunnen nemen. Hierbij is het extra leuk voor de kinderen als zij hierbij een microfoon kunnen gebruiken. Eén kind krijgt daarbij de rol van ouder en het andere kind de rol van interviewer (wat het kind straks ook in het interview met de ouders zal zijn). Hierbij kunnen de kinderen de vragen gebruiken, die ook in het gesprek met de ouders gebruikt zullen gaan worden (zie bijlage 6).

Nadat er 2 kinderen dit geoefend hebben, kunt u de andere kinderen hier nog commentaar op laten geven. Wat was er wel of niet goed aan?

Nadat het interviewen geoefend is, kunt u de interviewvragen meegeven aan de kinderen om deze vragen thuis aan hun eigen ouders voor te leggen, hier hebben ze een week de tijd voor. Daarbij is het belangrijk om te benadrukken dat de kinderen zelf de vragen aan de ouders moeten stellen en zelf de antwoorden op moeten schrijven. Het is hierbij dus niet de bedoeling dat ze de ouders het formulier laten invullen. De volgende les moeten ze dat formulier met de antwoorden van hun ouders weer meenemen naar school.

### **Na de les**

Als leerkracht is het **essentieel** om na de les ouders op de hoogte te houden van dit project en de activiteiten waar de kinderen mee bezig zijn. Zo wordt de betrokkenheid van de ouders bij dit project gestimuleerd. In de bijlagen vindt u voorbeeldbrieven/ e-mails die u hiervoor kunt gebruiken. Voor na deze les, kunt u brief 1 (bijlage 2) gebruiken. Afhankelijk van de aanwezigheid van e-mailadressen van ouders op de school, kunt u kiezen voor het gebruik van de tekst in de vorm van een e-mail.





## Vervolg les 1 (een gehele week na les 1)

### Doel

De kinderen bewust laten worden van de onveilige situaties in hun eigen schoolomgeving door ze herhaaldelijk in aanraking te laten komen met de gevaarlijke situaties.

### Duur

**5 dagen** lang na les 1 elke ochtend of middag  
5 minuten

### Materiaal

- Poster 1: Gevaren bij school
- Smileys

### Vorbereiding

Geen

### Lesbeschrijving

Elke dag bespreekt u samen met de kinderen welke gevaarlijke gedragingen in het verkeer, genoemd op de poster, ze tegen zijn gekomen toen ze op weg van huis naar school waren. Voor elke leerling die hierbij zijn hand opsteekt, mogen zij zelf een smiley achter deze term op de poster plakken (mochten dit heel veel kinderen zijn of vind u het te rommelig worden hiervoor, kunt u ze ook zelf erop plakken).



## Les 2

### Doel

Kinderen laten nadenken over mogelijke manieren waarop het veiliger zou kunnen worden rond hun school. Hierbij zal de focus liggen op het bedenken van oplossingen die erop gericht zijn om ouders minder met de auto naar school te laten gaan.

### Duur

40 minuten

### Materiaal

- Poster 2: de auto
- Poster 3: de fiets/lopend
- Zwarte watervaste stift (meegeleverd)
- Brief gemeente/politie om voor te lezen in de klas (zie bijlage 5); eventueel politieagent bij betrekken.
- De interviews van de kinderen
- Materiaal voor het maken van posters
  - gekleurd papier/karton
  - scharen
  - lijn
  - potloden
  - stiften
  - eventueel schildermaterialen
- Kopieën van brief 2 (zie bijlage 3)/ email

### Vorbereiding

In deze les zullen de kinderen aan de slag gaan met het ontwikkelen van een poster. Voor deze les is het dan ook belangrijk dat u voldoende knutselmateriaal verzameld waarmee de kinderen aan de slag kunnen voor het maken van een poster. Hang de posters 2 en 3 alvast op voordat de les begint, zo kan er direct op deze posters geschreven worden bij de start van de les.

### Lesbeschrijving

De leerlingen pakken aan het begin van de les, het interview wat ze gedaan hebben met één van de ouders erbij. Dan kunt u 3 leerlingen (dit kunt u zelf bepalen afhankelijk van de tijd) vragen om wat te vertellen over het interview (hoe vonden ze het en wat hebben ouders bijvoorbeeld genoemd bij vraag 1?).

Vervolgens inventariseert u als leerkracht de redenen waarom ouders met de auto/met fiets of lopend hun kind naar school brengen of van school halen (mochten er kinderen zijn die op een andere wijze naar school komen/gebracht worden, kunt u deze wel aan het woord laten, maar deze redenen worden hier niet genoteerd).

U kunt hierbij beginnen met de poster 2: de auto. U inventariseert welke ouders hun kind met de auto naar school brengen en vraagt om de beurt aan deze kinderen wat voor reden ze hebben aangegeven hiervoor. Deze noteert u op de poster. Nadat u alle kinderen aan het woord gelaten heeft over de auto, inventariseert u welke ouders hun kind met de fiets//lopend naar school brengen. U noteert van deze ouders de redenen waarom ze dat doen (volgens het interview).

Na het noteren van de redenen voor ouders om met de verschillende vervoersmiddelen hun kind naar school te brengen, vertelt u de leerlingen dat de Gemeente (kunt u eventueel uitleggen als 'de mensen die alle belangrijke dingen beslissen voor Enschede') en de Politie de kinderen nodig hebben bij het veilig maken van de schoolomgeving. Om dit duidelijk te maken, hebben zij de school een brief gestuurd. Deze kunt u vervolgens voorlezen aan de kinderen (zie bijlage 5). In overleg met



## Lespakket De veilige schoolomgeving

de Gemeente/Politie kan dit ook gedaan worden door een politieagent (in overleg). Hierin wordt verteld dat de Gemeente en de Politie het belangrijk vinden dat kinderen zich veilig voelen rond de school. Hiervoor willen zij graag van de kinderen weten hoe het veiliger kan worden bij school door hun papa en mama duidelijk te maken dat het nu bij school onveilig is met alle auto's. De leerlingen krijgen de opdracht om voor de verschillende verkeersveiligheidsproblemen rond school een oplossing te bedenken en hiervan een poster te maken. Hoe kan ervoor gezorgd worden dat ouders hen vaker met de fiets of lopend naar school brengen en de auto thuis laten staan? Om ervoor te zorgen dat kinderen gemotiveerd worden om hierover na te gaan denken, wordt er een wedstrijd aan gekoppeld, waarbij de beste poster een oorkonde en een prijs zal krijgen, zie bijlage .... (waarschijnlijk verstandig om deze prijs zo lang mogelijk nog geheim te houden).

U deelt de leerlingen daarna in tweetallen in en ze krijgen dan de opdracht dat ze samen zo veel mogelijk oplossingen moeten gaan bedenken hoe meer ouders met de fiets of lopend hen naar school brengen (voor kinderen die zelf niet meer gebracht worden of al met de fiets of lopend naar school komen, moeten dit voor andere ouders bedenken). Daarbij is het goed om de kinderen duidelijk te maken dat ze hierbij alles mogen bedenken, zolang het maar ook echt uitgevoerd zou kunnen worden.

Afhankelijk van het aantal oplossingen die de kinderen bedenken, gaan de kinderen aan de slag. Als er veel tweetallen zijn die meer dan 2 oplossingen bedacht hebben, mogen ze er hier beide 1 uit kiezen (bij voorkeur niet dezelfde) en gaan ze daarvoor een poster

ontwikkelen. Mochten de kinderen veel moeite hebben met het bedenken van oplossingen, kunnen meerdere kinderen van hetzelfde onderwerp een poster maken of kunt u ze sturen door onderstaande voorbeeldoplossingen te noemen:

- Eerder opstaan om de kinderen eerder naar school brengen op de fiets/lopend, vervolgens eerst naar huis om daarna met de auto naar het werk te gaan.
- Bekeuringen uitschrijven
- Regenpak aan op de fiets, zodat je niet nat wordt.
- Afspraken maken met andere ouders om de kinderen samen naar school te laten fietsen/lopen (of met maar 1 ouder erbij).

### Na de les

Als leerkracht is het **essentieel** om ook na deze les ouders op de hoogte te houden van dit project en de activiteiten waar de kinderen mee bezig zijn. Voor deze tweede les, kunt u gebruik maken van brief 2 (bijlage 3).



### Les 3

#### Doel

Afronden poster uit les 2. Door het maken van een poster, zullen ze na gaan denken over mogelijke oplossingen waardoor ouders kunnen gaan inzien dat er mogelijkheden zijn om minder van de auto gebruik te maken.

#### Duur

30-40 minuten

#### Materiaal

- Materiaal voor het maken van posters
  - gekleurd papier/karton
  - scharen
  - lijn
  - potloden
  - stiften
  - eventueel schildermaterialen
- Kopieën van brief 3 (zie bijlage 4)/ email

#### Vorbereiding

In deze les zullen de leerlingen verder gaan met het maken van de posters. Er moet dus weer voldoende knutselmateriaal aanwezig zijn in de klas. Ook moeten de posters aanwezig zijn, zodat de kinderen daar aan verder kunnen werken.

#### Lesbeschrijving

In deze les is het de bedoeling dat leerlingen verder gaan werken aan de poster uit les 2. Voorafgaand aan deze les moet de kinderen wel duidelijk gemaakt worden dat dit de laatste les is dat ze hier aan kunnen werken en dat ze dus aan het einde van de les de poster af moeten hebben.\*

Het is daarbij goed om nogmaals te benadrukken dat er een mooie prijs verbonden is aan deze wedstrijd.

#### Na de les

Als leerkracht is het **essentieel** om ook na deze laatste les, de ouders op de hoogte te houden van dit project en de activiteiten waar de kinderen mee bezig zijn. In de bijlagen vind u voorbeeldbrieven/ e-mails die u hiervoor kunt gebruiken. Voor deze laatste les, kunt u gebruik maken van brief 3 (bijlage 4). Mocht de afsluitende bijeenkomst met de ouders al snel na de laatste les zijn, kunt u zelf bepalen of u de laatste brief/e-mail nog wilt gebruiken. Afhankelijk van de aanwezigheid van e-mailadressen van ouders op de school, kunt u kiezen voor het gebruik van de tekst in de vorm van een e-mail of een brief voor de ouders die u meegeeft aan de kinderen.

\* Mochten er nog veel kinderen niet klaar zijn, is het verstandig om nog een extra les in te bouwen om de posters af te maken.



## Afsluitende bijeenkomst met ouders

### Doel

Door ouders op school uit te nodigen om het werk van hun kinderen te komen bekijken, zullen ze meer geneigd de betrokkenheid tot hun kind te tonen door te verschijnen op dit moment. Op school zullen zij dan het werk van hun eigen kind en andere kinderen bekijken, waardoor hen oplossingen aangeboden worden door de kinderen en ze hier weer bewust over na zullen gaan denken en dit gaan relateren aan hun huidige gedrag.

### Duur

30-60 minuten (kan na schooltijd of een keer 's avonds).

### Materiaal

- Dvd 'Kinderen hebben eigen spelregels' (dit gedeelte kan met alle groepen samen gedaan worden)
- Posters die de kinderen gemaakt hebben
- Briefjes om de posters te kunnen nummeren
- Oorkonde geprint, en eventueel in een lijstje (zie bijlage 7)
- Briefjes waarop ouders hun voorkeur kunnen invullen
- Presentje ouders (meegeleverd)

### Vorbereiding

Voordat de ouders op school komen, is het van belang dat in de klas de posters van de kinderen op de tafels uitgestald worden. Hierbij komt een briefje met de naam van de leerling en een nummer (om te beoordelen).

Verder moet ook de klas/aula zo klaargezet worden dat de ouders de dvd kunnen bekijken, waarna ze verder in de klas de posters kunnen gaan bekijken.

### Beschrijving bijeenkomst

Deze bijeenkomst zal van start gaan met een korte introductie waarin u wat kunt vertellen over het project waar de leerlingen de afgelopen weken mee bezig zijn geweest. U kunt daarbij nog vertellen dat de leerlingen ter inleiding op dit project een dvd gezien en dat dit voor de ouders ook zeer interessant zal zijn.

Vervolgens kan de meegeleverde dvd 'Kinderen hebben eigen spelregels' getoond worden. Deze kunt u in de aula van school aan de ouders tonen (eventueel samen met de andere klassen).

Nadat de ouders deze dvd bekeken hebben, kunt u ze vertellen dat aan de hand hiervan de leerlingen aan de slag zijn gegaan met de eigen schoolomgeving om daar problemen aan te pakken. Deze problemen hebben de leerlingen eerst in de klas besproken, waarna ze hiervoor oplossingen bedacht hebben, waarvan ze een poster gemaakt hebben. Hiervoor nodigt u de ouders uit in de klas om deze te komen bekijken. Elk kind zal hierbij bij zijn eigen poster gaan staan en om de beurt zullen de kinderen dan aan het woord gelaten worden om hun poster uit te leggen. Welke reden (zie les 2) hebben de kinderen aangepakt en wat voor oplossing ze hebben afgebeeld op de poster. Nadat alle kinderen over hun poster verteld hebben, worden de ouders gevraagd om op een briefje het



nummer van de poster van hun voorkeur in te vullen en in te leveren bij de leerkracht. Deze verzamelt u en bepaalt welke poster de voorkeur heeft van de ouders. Hierbij kunt u ze vertellen dat over .... minuten de uitreiking plaats zal vinden van deze posterwedstrijd en dat het leuk zou zijn als de ouders hun kinderen hier nog even komen aanmoedigen.

Nadat u de winnaar bepaald heeft, roept u de ouders weer bij elkaar en doet u een uitreiking, waarbij de leerling met de meeste stemmen de prijs zal ontvangen. Vervolgens sluit u deze ouderbijeenkomst af, door de ouders publiekelijk te vragen wie er op de fiets of lopend naar school zijn gekomen. Deze ouders die dit goede gedrag vertonen, zullen een klein presentje meekrijgen.



## **Bijlagen**

**Bijlage 1: Brief ouders (vooraf aan les 1)**

Beste ouder/ verzorger

In de komende weken zal er bij uw kind in de klas in de verkeerslessen gewerkt worden aan het project 'Veilige Schoolomgeving'. In dit project zal uw kind aan de slag gaan met de gevaren van de auto en de voordelen van de fiets en het lopen rond school. Daarbij zal uw kind door verschillende opdrachten actief gaan werken aan deze onderwerpen en ook oplossingen gaan bedenken voor de onveiligheid rond de school.

Bij dit project zal uw medewerking en betrokkenheid als ouder ook gevraagd worden. Dit zal gedaan worden door huiswerkopdrachten waar u samen met uw kind aan zal werken. Daarnaast zult u tijdens het project wekelijks per e-mail of per brief op de hoogte gehouden worden van de activiteiten die in de klas ondernomen worden. Tot slot wordt u ook uitgenodigd om op ..... in de klas de resultaten van dit project te komen bekijken.

Wij hopen u dan te zien!

Leerkracht van groep 4



**Bijlage 2: Brief/ e-mail 1 (meegeven na les 1)**

Beste ouder/ verzorger

Bij deze willen we u graag op de hoogte stellen van de activiteiten in het project 'Veilige Schoolomgeving' waar uw kind de afgelopen week mee bezig is geweest.

De afgelopen week zijn de kinderen in de klas bezig geweest met het in kaart brengen van de problemen in het verkeer die rond de school spelen, waarbij zij aankomende week extra zullen gaan opletten op welke van deze problemen zij op weg van huis naar school en weer terug tegenkomen. Daarnaast zal uw kind u ook deze week wat vragen gaan stellen over de verkeersveiligheid bij school en de manier uw kind naar school gaat. Deze antwoorden zullen volgende les in de klas besproken gaan worden, waarna u kind hiermee aan de slag zal gaan.

Wij hopen op uw medewerking!

Leerkracht van groep 4

**Bijlage 3: Brief/email 2 (na les 2)**

Beste ouder/ verzorger

Bij deze willen wij u graag weer even op de hoogte stellen van het project 'Veilige Schoolomgeving' waar uw kind in de klas deze weken mee bezig is. Vorige week heeft u enkele vragen voorgelegd gekregen van uw kind, waar naar aanleiding van de antwoorden op deze vragen er in de klas mee aan de slag gegaan is. Hierbij is er samen met de kinderen een lijst gemaakt van de belangrijkste redenen waarom sommige kinderen met de auto gebracht worden. Aan de hand van deze redenen, zijn kinderen in groepjes aan de slag gegaan met het bedenken van oplossingen hiervoor. Van deze zelf bedachte oplossingen zullen ze een poster gaan maken, waar direct een wedstrijd aan gekoppeld zal worden. Voor het bekijken van deze posters en de uitreiking van de prijs, nodigen wij u graag uit op .....

Wij zien u graag dan verschijnen!

Leerkracht van groep 4

**Bijlage 4: Brief/email 3 (na les 3)**

Beste ouder/ verzorger

Deze week hebben de kinderen de laatste les gehad in het project 'Veilige Schoolomgeving'. In deze les hebben de kinderen hun poster afgerond en zich voorbereid op de komst van u als ouder.

Wij hopen u dan ook aanstaande ..... te zien bij de prijsuitreiking van de posterwedstrijd.

Tot dan!

Leerkracht van groep 4

## Bijlage 5: Introductiebrief Politie en Gemeente (om voor te lezen)



Gemeente  Enschede

Enschede, (datum).....2012

Beste leerlingen,

Hoe veilig vinden jullie het rond je eigen school? Voelen jullie je veilig als je 's ochtends van huis naar school gaat en 's middags weer terug? De politie en de Gemeente vinden het belangrijk dat jullie je veilig voelen rond de school en op weg naar school en terug naar huis.

Daarom vragen we jullie en jullie ouders ook om hulp! Kunnen jullie ons helpen bij het bedenken van oplossingen om de onveiligheid bij school beter te verbeteren en ervoor zorgen dat er minder auto's komen bij school en er meer kinderen op de fiets naar school komen? Ja toch?

Omdat wij heel jullie hulp goed kunnen gebruiken, zullen jullie ons de komende 3 verkeerslessen gaan helpen met deze problemen. Daarbij vragen wij jullie ook om oplossingen te gaan bedenken voor de problemen bij school. Doe je best, want degene met het beste idee zal zelfs een mooie prijs krijgen! Zet 'm op!

Groeten

De Politie en de Gemeente Enschede

**Bijlage 6: Interviewvragen voor ouders**



(Dit voorlezen aan je ouders)

Ik ga je zo een paar vragen stellen over de veiligheid bij school. Ook zal ik wat vragen hebben over de manier waarop ik naar school ga.

Vraag 1. Hoe veilig vind je het rond de school?

Vraag 2. En waarom vind je het zo veilig of onveilig?

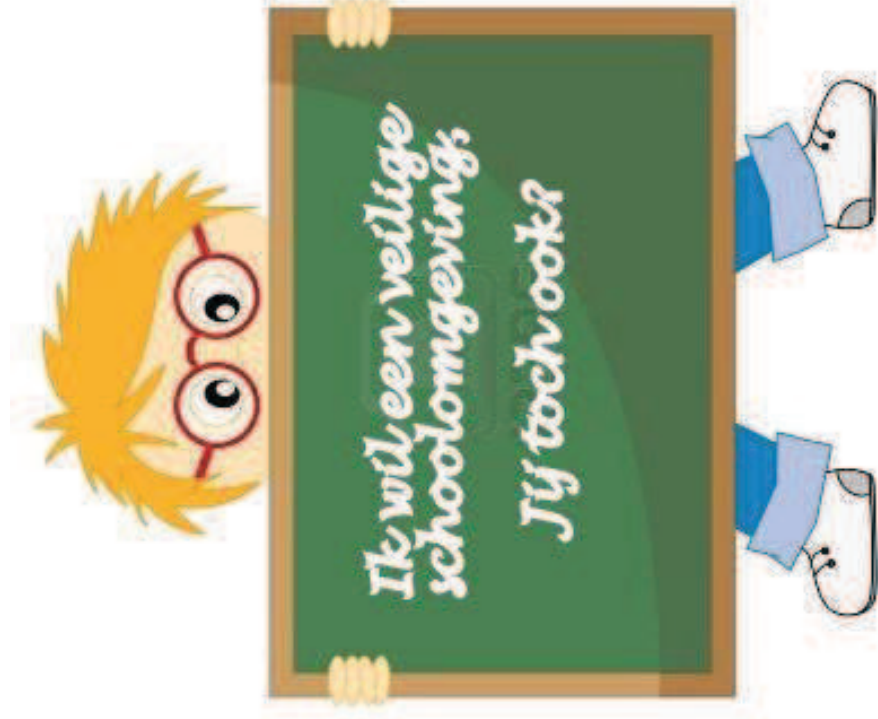
Vraag 3. Wat zou er anders moeten bij school zodat het veiliger wordt?

Vraag 4. Waarom ga ik altijd ..... (met de auto of met de fiets of lopend) naar school?

Vraag 5. Vind je dat het meest veilig?

Vraag 6. Wat zouden wij samen kunnen doen om het veiliger te maken bij school?

**Bijlage 7: Oorkonde voor de kinderen**



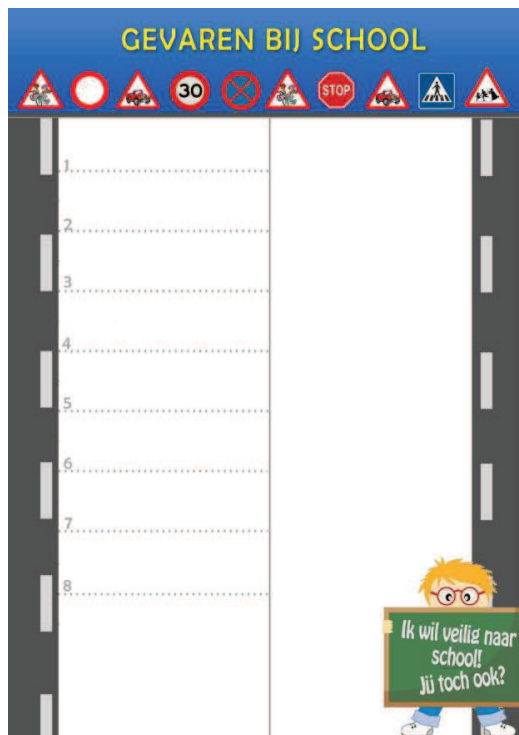
# Winnaar van de 'De veilige schoolomgeving'

Naam.....

Datum.....

**GEFELICITEERD!**

Bijlage 7  
Posters Iespakket



Poster 1



Poster 2



Poster 3

## Bijlage 8

### Email introductie onderzoek leerkrachten

Beste leerkrachten,

De verkeersveiligheid rond (naam school) is al jaren een belangrijk punt van aandacht. Na al vele pogingen gedaan te hebben om de onveiligheid bij de scholen te verbeteren, die helaas nog niet tot een blijvende verbetering hebben geleid, heeft de Gemeente Enschede nu besloten om een poging te gaan doen om dit samen met de school aan te gaan pakken. Door middel van het project 'Veilige Schoolomgeving', zal de Gemeente onder andere samen met *school 1*, *school 2* en *school 3* werken aan een nieuwe oplossing voor dit probleem. Op 20 oktober jl. is er gestart met een projectgroep die zich bezig gaat houden met dit project 'Veilige Schoolomgeving'. Binnen deze projectgroep nemen naast de 3 schooldirecteuren, ook leden van de wijkraden, Alifa, de wijkagenten, voorzitter van de winkeliersvereniging aan de Esmarkelaan, kinderopvang aan de Esmarkelaan, verschillende afgevaardigden van de Gemeente Enschede en 2 studenten die onderzoek zullen gaan doen voor deze projectgroep.

In samenwerking met de Universiteit Twente en de Politie zijn er momenteel dus 2 studenten aangetrokken, die zich de komende maanden bezig zullen gaan houden met de aanpak van dit probleem. Hierbij zal de student van de politie zich vooral gaan richten op de objectieve (de onveilige verkeerssituatie) en subjectieve (het gevoel van onveiligheid) verkeersveiligheid. Voor dit onderzoek zal de student politiekundige Bas Belshof, een online enquête gaan houden onder de ouders van de 3 betrokken basisscholen. Voor het verspreiden van deze vragenlijst begin volgende week zouden wij graag jullie medewerking willen vragen.

Vanuit de Universiteit Twente is er een student Psychologie die voor haar afstuderen een programma ontwerpen voor in de klas om kinderen en zo uiteindelijk de ouders bewust te maken van de gevaren rondom de school. Voor het meten van de effecten hiervan zal er voorafgaand aan het programma en achteraf een schriftelijke enquête bij de kinderen gehouden worden. Dit onderzoek zal uitgevoerd worden in de vorm van pilot, waarbij het onderzoek plaats zal vinden in groep 4 van alle scholen. De leerkrachten van groep 4, zullen hier binnenkort persoonlijk voor benaderd worden.

Wij hopen jullie zo voldoende geïnformeerd te hebben. Mochten jullie nog vragen hebben, horen wij het uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

Bas Belshof  
Politie  
[bas.belshof@twente.politie.nl](mailto:bas.belshof@twente.politie.nl)

Ilse Korink  
Student Psychologie.  
[ilse.korink@gmail.com](mailto:ilse.korink@gmail.com)

*Bijlage 9*

*Informatiebrief leerkrachten voormeting*

Beste leerkracht,

Bij deze de informatiebrief die hoort bij de vragenlijst die de kinderen uit uw klas in zullen gaan vullen. De vragenlijst zal maximaal 30 minuten innemen en wij hopen dan ook dat u hier de tijd voor wilt maken. Daarbij willen we u vragen om dit voor donderdag 22 december te doen. Die dag zal ik ze namelijk weer op komen halen op school.

Om er voor te zorgen dat er bij de kinderen zo min mogelijk onduidelijkheid zal ontstaan bij het invullen van de vragenlijst, zouden we u willen vragen om de inleiding op de vragenlijst voor te lezen aan de kinderen, terwijl zij zelf meelesen. Mochten de kinderen na de inleiding nog vragen hebben, kunnen deze klassikaal behandeld worden.

Na de inleiding samen gelezen te hebben, zou ik u ook willen vragen om de vragen hardop voor te lezen aan de kinderen, terwijl ze meelesen. Hierbij kunt u ook waar nodig nog extra uitleg geven.

Hopelijk is het zo duidelijk voor u. Mocht u nog vragen hebben, kunt u mij bereiken op 06-21708829 of via de e-mail: [ilse.korink@gmail.com](mailto:ilse.korink@gmail.com)

Alvast bedankt voor uw medewerking!

Groeten Ilse Korink

## *Bijlage 10*

### *Informatiebrief leerkrachten nameting*

Beste leerkracht,

Bij deze krijgt u de materialen die nodig zijn voor de ouderbijeenkomst en voor de nameting. Voor de ouderbijeenkomst krijgt u sleutelhangers met daarin een poncho. Hiervan is de bedoeling dat de ouders die op fiets/lopend zijn gekomen dit uitgedeeld zullen krijgen tijdens de ouderbijeenkomst. Hierbij is het idee dat deze ouders beloond worden met hun goede gedrag en dit dus ook in het vervolg vaker moeten laten zien. Dit mag u ook best benadrukken in de ouderbijeenkomst.

Verder vind u hierbij ook de vragenlijsten voor de kinderen die dienen als nameting (deze vragenlijst is hetzelfde als de vragenlijst enkele maanden geleden). Deze vragenlijsten moeten pas **na de ouderbijeenkomst** aan de kinderen weer voorgelegd worden. De deadline voor het invullen van deze vragenlijsten zal 11 april zijn. Op donderdag 12 april zal ik deze op komen halen op de scholen. Als u er dan voor zou kunnen zorgen dat ze bij de conciërge liggen, kan ik ze onder schooltijd op komen halen!

Tot slot vind u hierbij ook nog de brieven voor ouders, inclusief een link naar de online enquête die ze weer in moeten vullen. Deze brief kunt u aan hen meegeven tijdens de ouderbijeenkomst of na de ouderbijeenkomst aan de kinderen. De deadline voor hen is hierbij 9 april, dus wilt u ervoor zorgen dat deze brieven op tijd bij de ouders komen?

Mocht u nog vragen hebben of heeft u problemen met de deadlines, kunt u mij altijd mailen op [i.korink@enschede.nl](mailto:i.korink@enschede.nl)

Alvast bedankt voor de medewerking.

Ilse Korink



## *Bijlage 11*

### *Email leerkrachten nameting*

Beste leerkrachten.

Bij deze wil ik jullie even informeren over het verloop van het project 'Veilige Schoolomgeving'. Deze week (waarschijnlijk vandaag) zal ik de vragenlijsten voor de kinderen en de brieven naar de ouders (met weer een link naar de online enquête) afleveren op school. Deze vragenlijsten en brieven zijn voor **alle klassen**, dus ook voor de klassen waar de lessen niet hebben plaatsgevonden.

Bij deze vragenlijsten voor de kinderen, zal ook een brief zitten met de deadlines voor deze vragenlijsten. Probeer u hier aan te houden, gaat dit echt niet lukken, zou ik u willen vragen om dit aan mij te laten weten!

Verder zitten er ook nog presentjes bij voor de ouders, die bedoeld zijn voor de ouderbijeenkomst. Het is de bedoeling dat deze aan ouders uitgereikt worden die lopend/ op de fiets zijn gekomen. Mocht u hier nog presentjes van over hebben, zou ik u ook willen vragen deze met de ingevulde vragenlijsten bij de conciërge neer te leggen, zodat ik deze ook mee terug kan nemen!

Tot slot zal ik naderhand hoogstwaarschijnlijk nog eenmalig bij u op school langs willen komen, om het gehele lespakket te evalueren. Hier ontvangt u later nog een e-mail/telefoontje over.

Mocht u nog vragen hebben, hoor ik het graag!

Groeten Ilse Korink

*Bijlage 12*

*Evaluatie les 1 lespakket*

**Evaluatie les 1 lespakket 'Veilige Schoolomgeving'**

U heeft afgelopen week de eerste les van het lespakket 'Veilige Schoolomgeving' gegeven aan uw leerlingen. Hieronder volgen enkele vragen met betrekking tot deze les. Kunt u hierbij zo **eerlijk** mogelijk antwoord geven. Dit is zeer van belang voor de betrouwbaarheid van de resultaten. Verder wil ik u alvast succes wensen met de tweede les van dit lespakket en u daarbij benadrukken dat het hierbij ook belangrijk is dat u zich zoveel mogelijk aan de voorgeschreven les houdt. Mochten er dingen zijn die volgens u beter anders kunnen, kunt u dit in de evaluatie na de tweede les aangeven, maar ga dus bij voorkeur niet zelf aanpassingen doen.

Vraag 1: Heeft u zich gehouden aan de voorgeschreven les? Zo nee, wat heeft u dan anders gedaan?

Vraag 2: Wat vond u de goede punten van deze les?

Vraag 3: Wat vond u de minder goede punten in deze les en ziet u graag anders een volgende keer?

Vraag 4: Was voor de kinderen deze les duidelijk?

Vraag 5: Vonden de kinderen deze les leuk?

*Bijlage 13*

*Evaluatie les 2 lespakket*

**Evaluatie les 2 lespakket 'Veilige Schoolomgeving'**

U heeft afgelopen week de tweede les van het lespakket 'Veilige Schoolomgeving' gegeven aan uw leerlingen. Hieronder volgen enkele vragen met betrekking tot deze les. Kunt u hierbij zo **eerlijk** mogelijk antwoord geven. Dit is zeer van belang voor de betrouwbaarheid van de resultaten. Verder wil ik u alvast succes wensen met de laatste les van dit lespakket en de laatste ouderbijeenkomst. Ik wil u daarbij benadrukken dat het hierbij ook belangrijk is dat u zich zoveel mogelijk aan de voorgeschreven les houdt. Mochten er dingen zijn die volgens u beter anders kunnen, kunt u dit in de evaluaties aangeven, maar ga dus bij voorkeur niet zelf aanpassingen doen.

Vraag 1: Heeft u zich gehouden aan de voorgeschreven les? Zo nee, wat heeft u dan anders gedaan?

Vraag 2: Wat vond u de goede punten van deze les?

Vraag 3: Wat vond u de minder goede punten in deze les en ziet u graag anders een volgende keer?

Vraag 4: Was voor de kinderen deze les duidelijk?

Vraag 5: Vonden de kinderen deze les leuk?

Kunt u tot slot de datum aangeven dat u deze les uitgevoerd heeft?

## *Bijlage 14*

### *Evaluatie ouderbijeenkomst lespakket*

#### **Evaluatie ouderbijeenkomst lespakket 'Veilige Schoolomgeving'**

U heeft afgelopen week of deze week de laatste bijeenkomst voor het lespakket 'Veilige Schoolomgeving' gehad. Hieronder volgen enkele vragen met betrekking tot deze bijeenkomst. Kunt u hierbij zo eerlijk mogelijk antwoord geven. Dit is zeer van belang voor de betrouwbaarheid van de resultaten.

Ik wil u er op wijzen dat het zeer belangrijk is dat u na deze ouderbijeenkomst, de ontvangen vragenlijsten aan de kinderen voorlegt. Daarbij is het ook belangrijk dat u de brieven voor de ouders aan de kinderen meegeeft, waardoor zij de online enquête ook voor een tweede keer in kunnen vullen. Ik wil u erop wijzen dat dit voor donderdag 12 april moet gebeuren. Op deze dag zal ik de enquêtes op de school op komen halen. Dus ik wil u vragen om er voor te zorgen dat ze dan ook weer klaar liggen om opgehaald te worden.

Verder wil ik u alvast bedanken voor de medewerking aan dit project en zal u hoogstwaarschijnlijk binnenkort nog benaderd worden voor een afspraak om het gehele project te bespreken. Hierover ontvangt u vanzelf bericht per e-mail.

Vraag 1: Heeft u zich gehouden aan de voorgeschreven bijeenkomst? Zo nee, wat heeft u dan anders gedaan?

Vraag 2: Wat vond u de goede punten van deze bijeenkomst?

Vraag 3: Wat vond u de minder goede punten in deze bijeenkomst en ziet u graag anders een volgende keer?

Vraag 4: Kunt u een schatting maken hoeveel ouders er op deze bijeenkomst aanwezig waren?

Vraag 5: Hoe reageerden de ouders op de bijeenkomst?

Vraag 6: Had u het idee dat de presentjes voor de ouders effect hadden?

Bijlage 15

*Informatiebrief ouders voormeting*

Geachte ouder/verzorger,

Verkeersproblematiek rondom scholen, is al vele jaren een belangrijk punt van aandacht voor zowel scholen als de overheid. Ook in Enschede is dit bij vele scholen een hardnekkig probleem en levert het helaas ook veel onveilige situaties op.

De (naam school) heeft al vele goede initiatieven genomen om de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren om zo te zorgen dat de kinderen veilig naar school kunnen komen. Helaas hebben deze maatregelen nog niet geleid tot een optimale verkeerssituatie bij de school. Deze problematiek is binnen de Gemeente Enschede niet alleen terug te vinden bij de (naam school), maar ook onder andere bij (school 2 en school 3) spelen deze problemen.

Om die reden is er een initiatief genomen vanuit de Gemeente Enschede om deze problematiek wat breder aan te gaan pakken. Hiervoor zijn een student Politiekundige en een student Psychologie aangetrokken die de komende maanden zich met deze problematiek bij de 3 scholen bezig zullen houden. Zij zullen in kaart gaan brengen waar de problemen liggen en tevens zullen zij in de klas van uw zoon/dochter een programma gaan testen voor het verhogen van het bewustzijn van de verkeersonveiligheid rond de school. Door middel van dit onderzoek hopen we een bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid bij de school.

#### **Wat vragen wij van u?**

We zouden ook graag uw medewerking willen vragen voor deelname aan dit onderzoek, door via onderstaande link een vragenlijst in te vullen. Wij zouden het zeer op prijs stellen als u dit voor zaterdag 10 december 2011 zou kunnen doen.

De vragenlijst is te vinden op de volgende internetpagina:

[www.thesisools.com/web/?id=228323](http://www.thesisools.com/web/?id=228323)

Wij willen u tot slot benadrukken dat de gegevens van het onderzoek vertrouwelijk behandeld zullen worden. Alle data wordt anoniem verwerkt, en zullen niet voor andere doeleinden dan dit onderzoek, gebruikt worden.

Mocht het nog niet helemaal duidelijk zijn of heeft u nog meer vragen met betrekking tot het onderzoek, kunt u altijd contact met ons opnemen via [bas.belshof@twente.politie.nl](mailto:bas.belshof@twente.politie.nl) of [ilse.korink@gmail.com](mailto:ilse.korink@gmail.com).

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet

Bas Belshof      Politie Twente  
Ilse Korink      Universiteit Twente

## Bijlage 16

### Informatiebrief ouders voormeting groep 4

Geachte ouder/verzorger,

Verkeersproblematiek rondom scholen, is al vele jaren een belangrijk punt van aandacht voor zowel scholen als de overheid. Ook in Enschede is dit bij vele scholen een hardnekkig probleem en levert het helaas ook veel onveilige situaties op.

(naam school) heeft al vele goede initiatieven genomen om de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren om zo te zorgen dat de kinderen veilig naar school kunnen komen. Helaas hebben deze maatregelen nog niet geleid tot een optimale verkeerssituatie bij de school. Deze problematiek is binnen de Gemeente Enschede niet alleen terug te vinden bij de (naam school), maar ook onder andere bij (school 2 en school 3) spelen deze problemen.

Om die reden is er een initiatief genomen vanuit de Gemeente Enschede om deze problematiek wat breder aan te gaan pakken. Hiervoor zijn een student Politiekundige en een student Psychologie aangetrokken die de komende maanden zich met deze problematiek bij de 3 scholen bezig zullen houden. Zij zullen in kaart gaan brengen waar de problemen liggen en tevens zullen zij in de klas van uw zoon/dochter een programma gaan testen voor het verhogen van het bewustzijn van de verkeersonveiligheid rond de school. Door middel van dit onderzoek hopen we een bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid bij de school.

#### **Het onderzoek**

Dit onderzoek zal beginnen een korte schriftelijke vragenlijst die betrekking heeft op de kijk van de kinderen op de huidige verkeersveiligheid. Vervolgens zal er een lesprogramma geïmplementeerd worden in de klas, waarvan het effect gemeten zal worden door het herhalen van dezelfde vragenlijst die aan het begin afgenomen is. Tevens willen wij ook u als ouder vragen om u medewerking te verlenen aan dit onderzoek, door een online vragenlijst in te vullen. Daarbij zal deze vragenlijst, net als de vragenlijst bij uw kind, tweemaal worden afgenomen. De tweede vragenlijst kunt u rond april verwachten.

#### **Wat vragen wij van u?**

Voor het afnemen van de vragenlijst bij uw kind, zouden wij graag toestemming willen vragen aan u als ouder. Uiteraard zal er vertrouwelijk met de ingevulde gegevens omgegaan worden en zal de vragenlijst compleet anoniem ingevuld worden. Wij willen u vragen, mocht u bezwaar hebben, tegen de deelname van uw kind aan dit onderzoek, zou u dan voor 1 december een mail willen sturen naar [ilse.korink@gmail.com](mailto:ilse.korink@gmail.com)?

Daarnaast zouden we ook graag uw medewerking willen vragen voor deelname aan dit onderzoek, door via onderstaande link een vragenlijst in te vullen. Wij zouden het zeer op prijs stellen als u dit ook voor 1 december zou kunnen doen.

[www.thesistools.com/web/?id=228275](http://www.thesistools.com/web/?id=228275)

Wij willen u tot slot benadrukken dat de gegevens van het onderzoek vertrouwelijk behandeld zullen worden. Alle data wordt anoniem verwerkt, en zullen niet voor andere doeleinden dan dit onderzoek, gebruikt worden.

Mocht het nog niet helemaal duidelijk zijn of heeft u nog meer vragen met betrekking tot het onderzoek, kunt u altijd contact met ons opnemen via [bas.belshof@twente.politie.nl](mailto:bas.belshof@twente.politie.nl) of

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet

Bas Belshof  
Ilse Korink

## *Bijlage 17*

### *Informatiebrief ouders nameting*

Beste ouders,

De afgelopen weken zijn de leerlingen uit groep 4 druk bezig geweest met het verkeersproject 'Veilige Schoolomgeving'. Hierbij hebben de kinderen kennis gemaakt met de gevaarlijke situaties rond de school en mogelijke oplossingen die hiervoor mogelijk zijn. De bedachte oplossingen heeft u kunnen zien tijdens de ouderbijeenkomst, waar u de creaties van de kinderen kon beoordelen.

Om de effectiviteit van dit project te kunnen beoordelen, zouden we graag nogmaals een enquête bij u en bij de leerlingen af willen nemen. Ik zou u hierbij graag willen benadrukken dat dit van groot belang voor de beoordeling van het project en voor mogelijke toekomstige stappen met betrekking tot de verkeersveiligheid rond de school.

#### **Wat vragen wij van u?**

Wij willen u vragen om uw medewerking te verlenen voor het invullen van deze online enquête. Via onderstaande link kunt u bij deze enquête komen, waarna het ongeveer 5 minuten zal duren om deze enquête in te vullen. Wij zouden het zeer op prijs stellen als u dit ook **voor 9 april** zou kunnen doen.

<http://www.thesistools.com/web/?id=257404>

Wij willen u tot slot benadrukken dat de gegevens van het onderzoek vertrouwelijk behandeld zullen worden. Alle data wordt anoniem verwerkt, en zullen niet voor andere doeleinden dan dit onderzoek, gebruikt worden.

Verder willen wij ook nog een tweede vragenlijst bij uw kind afnemen, daarvoor zouden wij graag toestemming willen vragen aan u als ouder. Uiteraard zal er vertrouwelijk met de ingevulde gegevens omgegaan worden en zal de vragenlijst compleet anoniem ingevuld worden. Wij willen u vragen, mocht u bezwaar hebben, tegen de deelname van uw kind aan dit onderzoek, zou u dan **voor 6 april** een mail willen sturen naar [i.korink@enschede.nl](mailto:i.korink@enschede.nl)?

Mocht het nog niet helemaal duidelijk zijn of heeft u nog meer vragen met betrekking tot het onderzoek, kunt u altijd contact met ons opnemen via [i.korink@enschede.nl](mailto:i.korink@enschede.nl)

Alvast bedankt voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet

Ilse Korink