



BACHELOR OPDRACHT

VERKEERSEDUCTIE EN INFORMATIE ZOEKEN DOOR OUDERS

De invloed van risicoperceptie, zelfeffectiviteit en institutioneel vertrouwen op het zelf uitoefenen van de verkeerseducatie en informatiezoekend gedrag door ouders van kinderen in de basisschoolleeftijd

Alexandra Menz
s 100 96 48

Conflict, Risico en Veiligheid
Gedragwetenschappen, Psychologie

Eerste begeleider: Dr. M. Kuttschreuter
Tweede begeleider: Dr. C. Bode

Abstract

The study was conducted to see to what extent parents of children between the age of 5 and 8 years old are using measures supporting the traffic education of their children and whether they connect to their needs. If there is need to improve or change these measures this will emerge from the study. The theory of planned behaviour of Ajzen and Fishbein (1977) and the Information Seeking and Processing Model of Griffin, Dunwoody, and Neuwirth (1999) are used. Through the completion of a questionnaire by 83 parents we determined what parents do for the traffic education and what influence parameters such as risk perception, institutional trust and self-efficacy have on the traffic education behaviour and information seeking behaviour. The results show that only 27% of parents seek additional information but 81% educate their children themselves. The self-efficacy and the opinion of the parent on the information positively correlated with the traffic education behaviour. The institutional trust correlates negatively with it. The opinion of the parent on the information and risk perception correlate positively with information seeking behaviour. In conclusion, it appears that few parents search for additional information but they still connect to their needs. Parents seem to be convinced that they can give their children a good traffic education.

Samenvatting

Het onderzoek is uitgevoerd om te kijken in hoeverre ouders van kinderen tussen 5 en 8 jaar gebruik maken van ondersteunde hulpmiddelen bij de verkeersopleiding van hun kinderen en of deze bij hun behoeftes aansluiten. Als er behoefde aan verbetering of verandering van deze hulpmiddelen bestaat zal dit door het onderzoek naar voren komen. Er is gebruik gemaakt van de theorie van gepland gedrag van Ajzen en Fishbein (1977) en het Information Seeking and Processing Model van Griffin, Dunwoody en Neuwirth (1999). Door middel van een door 83 ouders ingevulde vragenlijst werd onderzocht wat ouders voor de verkeersopleiding doen en welke invloed parameters als risicoperceptie, institutioneel vertrouwen en zelfeffectiviteit op het uitvoeren van verkeerseducatie en het informatiezoekend gedrag hebben. Uit de resultaten blijkt dat slechts 27% van de ouders naar aanvullende informatie zoekt maar dat wel 81% hun kinderen zelf opleidt. De zelfeffectiviteit en de mening van de ouder over de informatie correleren positief met het verkeerseducatief gedrag. Het institutionele vertrouwen correleert ermee negatief. De mening van de ouder over de informatie en de risicoperceptie correleren positief met het informatiezoekend gedrag. Concluderend blijkt dat er weinig ouders op zoek gaan naar aanvullende informatie maar dat deze wel bij hun behoeftes aansluit. Ouders schijnen er overtuigt van te zijn hun kinderen een goede verkeersopleiding te kunnen geven.

Inhoudsopgave

	Pagina
1. Inleiding	2
1.1. Relevantie	2
1.2. Verkeerseducatie door ouders	3
1.3. Informatiemogelijkheden en hulpmiddelen voor ouders	3
1.4. Theorieën ter verklaring van het informatie zoekend en verkeersopleidend gedrag van de ouders	4
1.5. Resultaten uit ander onderzoek	9
1.6. Doel van het onderzoek	9
1.7. Onderzoeksvraag en Hypotheses	9
1.7.1. Verkeerseducatief gedrag ouders	10
1.7.2. Gebruik ouders hulpmiddelen/informatie zoeken	10
1.7.3. Risicoperceptie van de ouders	10
1.7.4. Rol van vertrouwen/ trust	11
1.7.5. Zelfeffectiviteit	11
2. Methode	13
2.1. Design/Procedure van het onderzoek	13
2.2. Meetinstrument	13
2.2.1. Verkeerseducatief gedrag ouders	14
2.2.2. Gebruik ouders hulpmiddelen/informatie zoeken	14
2.2.3. Risicoperceptie	15
2.2.4. Rol van vertrouwen	16
2.2.5. Zelfeffectiviteit omtrent het opleiden van het kind	16
2.3. Participanten	17
2.4. Analysestrategieën	18
3. Resultaten	19
3.1. Verdeling over handelingspatronen	19
3.2. Welk verkeersopleidend- en informatiezoekend gedrag vertonen ouders en wat is hun mening over de informatie?	20

3.3.	Correlatieanalyse voor de veronderstelde relaties tussen de constructen	24
3.4.	Aanvullende resultaten	25
4.	Discussie	26
5.	Bronnen	31
6.	Bijlage	33

1. Inleiding

1.1. Relevantie

De deelname aan het verkeer is voor iedereen essentieel. Met dit onderwerp krijgt het iedereen te maken. Echter is het verkeer heel complex en gevaarlijk - voor sommige deelnemers meer dan voor andere. Dit geldt bijzonder voor de jongste zelfstandige deelnemers. Het is vanzelfsprekend dat kinderen goed opgeleid moeten worden om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Ze moeten met de verkeersregels vertrouwd gemaakt worden. Er moet met hun geoefend worden zodat ze leren hoe ze complexe situaties in het verkeer in moeten schatten. Hier is het van belang dat de opleiding van de kinderen op een toereikende en goede manier gebeurt zodat de kinderen op een gegeven moment in staat zijn om zelfstandig aan het verkeer, zoals bijvoorbeeld op weg naar school, deel te kunnen nemen.

Ondanks de aangeboden hulpmiddelen komen er steeds weer meldingen in de media dat een kind door een auto of ander voertuig zwaar gewond is geraakt of dood is gereden. Uit de ongefallenstatistieken van 2011 is te zien dat het aantal ongefallen bij kinderen onder de 14 jaar weer is gestegen (Statistisches Bundesamt, 2011). Auto's worden steeds veiliger gebouwd maar door de uitkomsten van het onderzoek komt de vraag naar boven hoe de verkeersveiligheid en de verkeersopleiding van kinderen er momenteel uitziet. Het is niet altijd mogelijk dat ouders hun kinderen overal naartoe brengen. Daarom moeten ze hun kinderen bijbrengen hoe ze zich veilig in het verkeer kunnen gedragen. De ouders moeten de vaardigheden van hun kinderen genoeg vertrouwen om ze zelfstandig aan het verkeer deel te laten nemen. In dit kader wordt de vraag gesteld hoe ouders hierover denken en handelen. Het is interessant te kijken in hoeverre ouders zich voor de verkeersopleiding verantwoordelijk voelen en hoeveel vertrouwen ze in andere instanties zoals de school met hulp van de politie en andere instanties bij dit onderwerp hebben.

Omdat dit een probleem is wat in toekomst ook niet zal afnemen is het van belang te onderzoeken hoe de verkeersopleiding van jonge kinderen momenteel uitziet, wie zich op dit moment voor de opleiding van de kinderen verantwoordelijk voelt en hoe verkeersveiligheid naar ouders toe wordt gecommuniceerd. Het is van belang van de kant van de ouders te kijken en te evalueren hoe ze over het onderwerp denken, in hoeverre ze zich verantwoordelijk voelen en of ze vinden dat ze genoeg steun bij hun taak krijgen. Vanuit dit standpunt zal naar ondersteunende hulpmiddelen van andere instanties gekeken worden en onderzocht worden of ouders er iets over weten. Verder zal gekeken worden of ze bij hun

taak er gebruik van maken en of ze de aangeboden hulpmiddelen van andere instanties behulpzaam vinden.

In de literatuur is hierover nog niet veel bekend. Er bestaan veel campagnes, oefenprogramma's voor kinderen of aanvullende informatie op internet om ouders in hun taak te steunen. Evaluerend onderzoek is er nog niet gedaan.

1.2. Verkeerseducatie door ouders

Ouders spelen een belangrijke rol bij het opleiden van hun kinderen in het verkeer. Op de website van de 'Deutsche Verkehrswacht' (<http://www.deutsche-verkehrswacht.de>) is een opsomming te vinden over wat ouders hun kinderen zouden moeten aanleren en wat erbij van belang is.

Een feit is het dat het voor kinderen lastig is complexe situaties in het verkeer in te schatten. Ouders moeten met hun kinderen aangepast gedrag in het verkeer herhaald oefenen en bespreken. Hierbij hoort bijvoorbeeld het uitleggen van de betekenis van verkeersborden, het juiste gedrag bij stoplichten en het wijzen op gevaren. De deelname aan het verkeer als voetganger, fietser en met het openbare vervoer moet geoefend worden. Ook is het van belang dat ouders altijd een voorbeeldfunctie voor hun kinderen innemen.

Voor ouders zelf is het van belang dat ze begrijpen dat de kortste weg niet altijd de veiligste is voor hun kinderen. Ze zijn voor het gedrag van hun kinderen verantwoordelijk en moeten ervoor zorgen dat hun kind geen onveilig gedrag in het verkeer vertoont. Hierbij hoort het opleiden van de kinderen en het gebruik maken van hulpmiddelen (bijv. internetoefensites, felle kleding, reflectoren).

Bij dit proces is het van belang dat ouders aanvullende informatie zoeken als ze het gevoel hebben dat ze niet genoeg van de verkeerseducatie voor kinderen afweten of zich niet in staat voelen om deze op een goede manier uit te voeren.

1.3. Informatiemogelijkheden en hulpmiddelen voor ouders

Er wordt veel vanuit de overheid gedaan. Er zijn acties die de kinderen helpen zich veiliger in het verkeer te gedragen. Een voorbeeld hiervan is dat regelmatig iemand van de politie bij de scholen op bezoek komt en helpt bij de verkeerseducatie door middel van een 'Verkehrspuppentheater' of door met de kinderen actief aan het verkeer deel te nemen en ze ter plekke op te leiden. Een ander voorbeeld van de acties vanuit de overheid is dat in het curriculum van de scholen staat dat er een fietsopleiding plaats moet vinden. Hierbij wordt de

kinderen met behulp van een opgeleide expert verkeersveilig gedrag aangeleerd. Naast het oefenen met de fiets in het verkeer krijgen de kinderen verkeersregels aangeleerd, het wordt verduidelijkt welke rol zij in het verkeer spelen en hoe kwetsbaar ze zijn.

Naast deze acties bestaan er een aantal aanvullende campagnes. Ouders kunnen steun voor de verkeersopleiding voor hun kinderen bij verschillende instanties zoeken. Het Amt für Verkehrsmanagement van de Landeshauptstadt Düsseldorf organiseert regelmatig een ‘Verkehrssicherheitstag’ en andere acties (bijv. de Aktion “Zu Fuß zur Schule”, Warnwesten für Erstklässler in 2009 voor 4300 kinderen). Verder worden voor ouders hulpmiddelen zoals ‘Kinderverkehrsstadtpläne’ aangeboden waar ouders op kunnen zoeken wat de veiligste route voor hun kinderen naar school of andere plekken is. Ook op het internet bestaan verschillende mogelijkheden voor ouders om meer informatie en hulp voor de verkeersopleiding van hun kinderen te vinden. Ze kunnen gebruik maken van websites zoals (<http://www.verkehrswacht-medien-service.de>) waarop ze informatie, aanvullend materiaal en kleine spelletjes voor hun kinderen kunnen vinden om het verkeersveilig gedrag te oefenen.

1.4. Theorieën ter verklaring van het informatie zoekend en verkeersopleidend gedrag van de ouders

Kijkend naar de acties en hulpmiddelen die er worden geboden hebben ouders vier handelingsperspectieven. De eerste handelingsmogelijkheid is dat ouders de verkeerseducatie zelfstandig uitvoeren met behulp van aanvullende informatie en materiaal. Dit is handelingspatroon 1 (zie Figuur 1). Ten tweede bestaat de mogelijkheid dat ouders de verkeerseducatie zelf overnemen en ervan uitgaan dat ze over voldoende vaardigheden beschikken om hun kinderen op te leiden. Deze ouders gaan niet op zoek naar aanvullende informatie (handelingspatroon 2). Ten derde is het mogelijk dat ouders wel aanvullende informatie zoeken maar verder zelf geen actieve rol bij de verkeerseducatie spelen (handelingspatroon 3). Ten vierde kunnen de ouders een non actieve positie bij de verkeerseducatie innemen. In dit geval laten ze de verkeerseducatie volledig aan andere instanties over (handelingspatroon 4).

Echter gaat het bij de net genoemde concepten om prototypes die niet strak van elkaar afgezonderd zijn. Tussen de concepten kan overlap en variatie bestaan. Het gaat hierbij meer om dat ouders meer bij het ene concept horen dan bij een andere, dit is alleen bedoeld om de

verschillende handelingsmogelijkheden die ouders kunnen aannemen betreffende de verkeerseducatie van hun kinderen op een rij te zetten.

gedrag ouders	zelf informatie zoeken		
	wel	niet	
zelf verkeersveilig gedrag bevorderen	wel	handelingspatroon 1	handelingspatroon 2
	niet	handelingspatroon 3	handelingspatroon 4

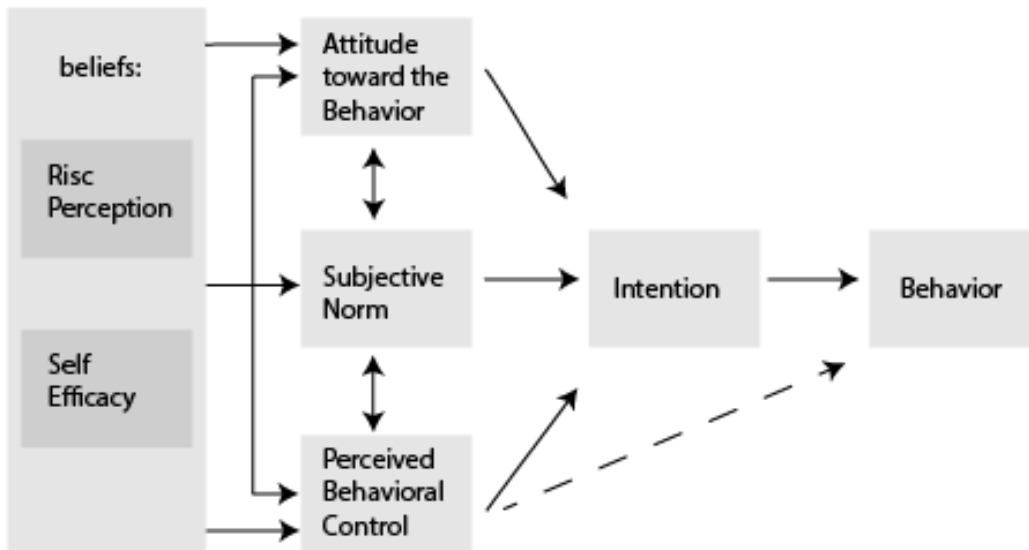
Figuur 1

Mogelijke handelingspatronen van ouders

Om het hierboven genoemde gedrag van de ouders te verklaren zijn drie theorieën nodig. Om meer inzicht in het zelfstandig bevorderen van verkeersveilig gedrag van de ouders te krijgen wordt als eerste uitleg met hulp van de ‘Theory of Planned Behavior’ van Ajzen en Fishbein gegeven. Om de processen die bij het informatie zoekende gedrag van de ouders een rol spelen te verduidelijken moet een ander model worden gebruikt. Hiervoor wordt het ‘Risk Information Seeking and Processing Model’ kort ‘RISP’ van Griffin, Dunwoody en Neuwirth (1999) besproken. Ter verklaring van het vierde handelingspatroon, het non-actieve gedrag, is gebruik gemaakt van het theoretisch kader van Hardin (1999) over het institutionele vertrouwen.

Het gedrag van ouders die zelf het initiatief bij het opleiden van hun kinderen nemen kan door de ‘Theory of Planned Behavior’ (TPB) van Ajzen en Fishbein (1977) verklaard worden. Deze theorie gaat ervan uit dat meerdere variabelen de intentie van een persoon om een bepaald gedrag uit te voeren kunnen verklaren. De intentie ‘intention’ van een individu om een bepaald gedrag uit te voeren is volgens de theorie de voorspeller van het gedrag. Er wordt ervan uitgegaan dat zich mensen in het kader van hun intenties gedragen. De intenties kunnen in het verloop van de tijd veranderen. De variabelen die op het uiteindelijke gedrag ‘outcome’ van invloed zijn worden van Ajzen en Fishbein de attitude ‘attitude towards the behavior’, de subjectieve norm ‘subjective norm’ en de waargenomen gedragscontrole ‘perceived behavioral control’ genoemd. Hierbij geldt hoe positiever de attitude en subjectieve norm omtrent het gedrag zijn hoe groter de waargenomen gedragscontrole is en hoe sterker de intentie van het individu is om het gedrag daadwerkelijk uit te voeren is. De relevantie van de drie factoren om de intentie te voorspellen varieert per situatie. De attitude is de positieve of negatieve instelling ten opzichte van het gedrag. De subjectieve norm is de sociale druk

die een persoon voelt ten opzichte van het uitvoeren van het gedrag. Als de persoon een positieve attitude heeft en er een positieve sociale druk is, is de waarschijnlijkheid groot dat de persoon het gedrag uitvoert. De waargenomen gedragscontrole is de inschatting van de persoon over hoe moeilijk het gedrag in de gegeven situatie daadwerkelijk uit te voeren is. Als een persoon al eerder positieve ervaringen heeft gemaakt en denkt dat hij over de nodige resources beschikt des te groter is de waargenomen gedragscontrole (Ajzen, 1991).



Figuur 2

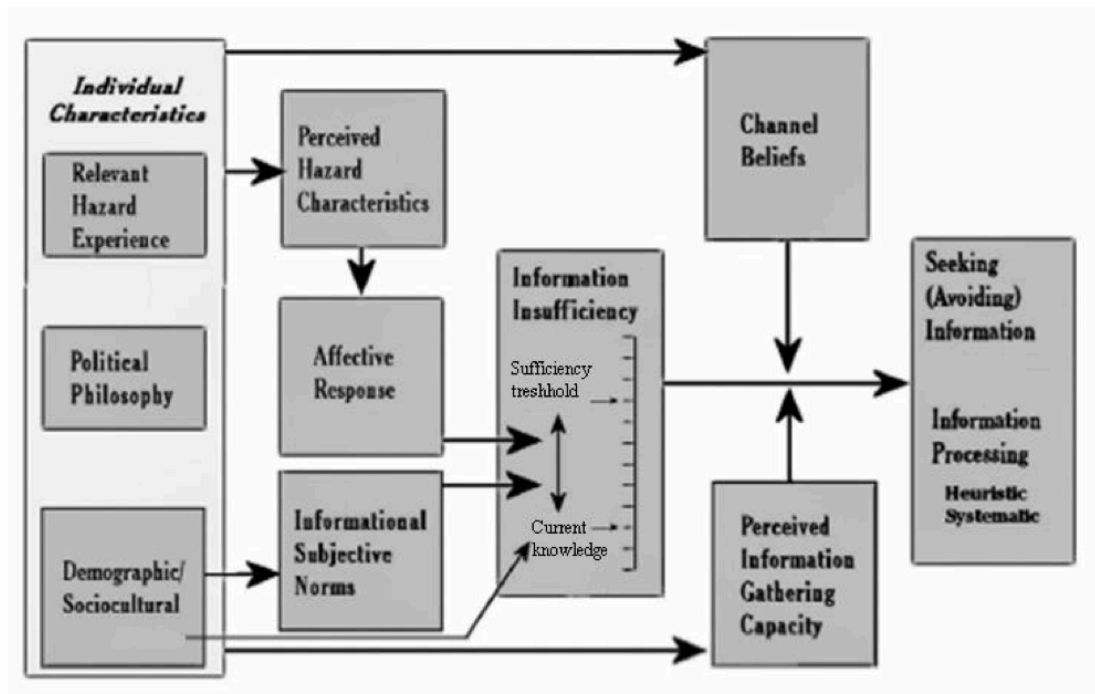
Theorie van gepland Gedrag (aangepast)

De theorie die aangewend is bij het gedrag van de ouders (zie Figuur 2) die zelf het initiatief nemen (handelingspatroon 1 en 2) heeft een positieve attitude op het zelfstandig aanleren van verkeersveilig aan hun kinderen. Hierop is de risicoperceptie, het waarnemen van gevaar voor hun kinderen van invloed. Des te meer ouders het gevoel hebben dat ze vatbaar zijn voor het risico dat hun kind een verkeersongeluk zou kunnen hebben, des te meer zullen deze ouders geneigd zijn iets aan deze situatie te willen veranderen en dit belangrijk vinden. Ze moeten zich ook in staat voelen om hun kind een goede opleiding te kunnen geven. Dit wordt ‘self-efficacy’ genoemd. ‘Self-efficacy’ (ook wel zelfeffectiviteit) is een theorie van Bandura. Zelfeffectiviteit is een begrip uit de sociaal cognitieve theorie die van het ‘triadic reciprocal causation model’ uitgaat. Zelfeffectiviteit is het geloof in de eigen mogelijkheden om een specifieke vaardigheid uit te kunnen oefenen (Bandura, 1997). Hier

beïnvloeden gedrag, cognities en de omgeving elkaar op een dynamische manier. Zelfeffectiviteit is de waargenomen vaardigheid van het individu om een taak uit te kunnen voeren. (Bandura & Wood, 1989). Ze heeft een grote invloed op het uitvoeren van handelingen. Ze beïnvloedt individuele keuzes, doelen, emotionele reacties en doorzettingsvermogen (Gist & Mitchell, 1992). Een hoge zelfeffectiviteit bij de ouders betekent ervan overtuigd zijn zaken goed en op de juiste manier aan hun kinderen uit te kunnen leggen. Hiernaast moeten ze een positieve subjectieve norm waarnemen. Dit betekent dat hun sociale omgeving positief tegenover het zelfstandig opleiden ingesteld is. De waargenomen gedragscontrole speelt hierbij ook een belangrijke rol. De ouders moeten het uiteindelijke gedrag en situaties die ermee verbonden zijn zo inschatten dat het een taak is die ze daadwerkelijk zelfstandig uit kunnen voeren.

Het gedrag van ouders die zelf op zoek naar meer informatie gaan kan met hulp van het 'Risk Information Seeking and Processing Model' kort 'RISP' van Griffin, Dunwoody en Neuwirth (1999) verklaart worden (zie Figuur 3). De variabele 'informational subjective norms' houdt individuele instellingen en waarden in. Het gaat erom of de persoon ervan uitgaat dat significante anderen van hem verwachten dat hij zich met het onderwerp bekend maakt. Hierop zijn bijvoorbeeld geslacht, leeftijd en de sociale status van invloed. Dit is van invloed op de 'information insufficiency'. De 'affectieve response' heeft hier ook invloed op. Hiermee wordt de emotionele kant bedoeld. Het gevoel van de ouders heeft invloed op in hoeverre ze op zoek naar informatie gaan en hoeveel ze denken nodig te hebben. Op de 'affectieve respons' is de 'perceived hazard characteristics' van invloed. Dit is gelijk te stellen met de risicoperceptie van de ouders, hiermee wordt bedoeld hoe ouders het risico inschatten en als hoe gevaarlijk het waargenomen wordt. Bij de 'information sufficiency' moet met het oog op de risicosituatie de persoon oordelen of ze over genoeg informatie beschikt of nog meer informatie nodig is. Als de persoon over te weinig informatie beschikt gaat ze informatie zoeken 'seeking information' en deze verwerken 'information processing'. Op de stap tussen het besluiten of er al genoeg informatie is en het uiteindelijke zoeken van informatie hebben nog twee variabelen invloed. De 'perceived information gathering capacity' is de zelfinschatting van de eigen capaciteiten van de persoon. In hoeverre ze in staat is de informatie zelfstandig te zoeken en te verwerken. De 'relevant channel beliefs' gaan over de betrouwbaarheid van de informatiebronnen (Griffin et al, 1999). Op bijna alle variabelen van invloed zijn de 'individual characteristics'. Toegepast op ouders die hun

kinderen op willen leiden verklaart dit waarom ouders op zoek naar informatie gaan en hoe deze verwerkt wordt. Deze ouders (handelingspatroon 1 en 3) vinden dat ze zelf niet over genoeg informatie beschikken om hun kinderen voldoende op het verkeer voor te bereiden gaan op zoek naar aanvullende informatie. Ze voelen zich in staat om de kinderen op te leiden maar gaan voor de uitvoer zelfstandig op zoek naar aanvullende informatie. Ze schatten de risico's zo in dat ze vinden dat ze iets moeten ondernemen en hebben het gevoel dat ze de taak wel aankunnen. Hier speelt de zelfeffectiviteit nog een belangrijke rol. Ouders moeten zich wel in staat voelen om deze taak aan te kunnen. Als ze dit wel geloven zullen ze geneigd zijn om op zoek naar aanvullende informatie te gaan.



Figuur 3

The Risk Information Seeking and Processing Model

Ouders die zelf geen actieve rol bij de verkeerseducatie innemen (handelingspatroon 4), leiden hun kinderen weinig of helemaal niet in het verkeer op en zoeken geen aanvullende informatie. De ouders geloven dat andere instanties deze taak van hun overnemen en richten hun vertrouwen hierop. Hardin (1999) noemt dit 'institutioneel vertrouwen'. Het institutionele vertrouwen is aanwezig als mensen geloven dat het instituut in hun interesse handelt. Het hangt af van het geloof erin dat het instituut genoeg actie onderneemt om in de interesse van de individuen te handelen en aan hun verwachtingen te voldoen (Hardin, 1999).

Toegepast op de ouders betekent dit dat ze ervan uit gaan dat er vanuit de overheid en de school genoeg bijdrage bij het aanleren van verkeersveilig gedrag wordt geleverd en dat ze zelf niets hoeven te doen. Te verwachten is ook dat bij deze groep ouders horen met een lage zelfeffectiviteit omtrent het bevorderen van verkeersveilig gedrag van hun kinderen, ze laten het aan andere instanties over omdat ze niet het gevoel hebben dat ze zelf in staat zijn hun kinderen voldoende op te leiden en de benodigde informatie voor het proces te zoeken. Het tegenovergestelde beeld vertonen ouders die aan handelingsperspectief 1 en 2 voldoen. Ze nemen zelf het initiatief om hun kinderen op te leiden. Ze vertrouwen zichzelf meer dan andere instanties.

1.5. Resultaten uit ander onderzoek

Over het onderwerp schijnt echter nog weinig bekend te zijn. Evaluatieve studies over de hulpmiddelen in verband met het gedrag van ouders ontbreken in de literatuur.

1.6. Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is informatie te verzamelen over het gedrag van ouders bij het opleiden van hun kinderen om aan het verkeer veilig deel te kunnen nemen. Het zal gekeken worden of de informatie die ouders krijgen aan de informatiebehoefte voldoet en aansluit; en of deze als hulpzaam wordt beschouwd.

In dit kader zal worden onderzocht in hoeverre ouders aanvullende informatie zoeken en of van de hulpmiddelen van de overheid van de ouders gebruik gemaakt wordt. Verder zal worden bepaald in welk verband de risicoperceptie, dus het waarnemen van de ouders van de vatbaarheid voor het risico in verband met hun gedrag staat. Het wordt gekeken of er een samenhang met het gevoel van zelfeffectiviteit over het uitvoeren van de verkeerseducatie en het uiteindelijke gedrag van de ouders bestaat. Het zal ook worden onderzocht welke rol het vertrouwen in instanties zoals de scholen met ondersteuning van de politie en verkeersbureaus speelt en of dit het gedrag van de ouders beïnvloed.

1.7. Onderzoeksvraag en Hypotheses

Op basis van het gebrek aan evaluerende literatuur over de boven genoemde beschikbare hulpmiddelen voor ouders voor het bevorderen van verkeersveilig gedrag bij kinderen komt

de vraag naar boven welk verkeersopleidend gedrag ouders vertonen, in hoeverre ze gebruik van deze hulpmiddelen maken en of deze bij hun informatiebehoefte aansluit.

Met ondersteuning van het theoretisch kader ter verklaring welke variabelen een rol bij het uitvoeren van verkeerseducatief en informatiezoekend gedrag spelen zijn verdere onderzoeksvragen over het samenspel van variabelen als zelfstandig gedrag aanleren, het informatie zoeken, de mening over de informatie, de risicoperceptie, het institutionele vertrouwen en de zelfeffectiviteit ontstaan.

Vanuit dit kader ontstaan meerdere deelvragen over:

1.7.1. Verkeerseducatief gedrag ouders

Deelvraag 1: Wat doen ouders voor de verkeerseducatie van hun kinderen?

Deze vraag zal in kaart brengen wat ouders zelf voor de verkeerseducatie van hun kinderen doen.

1.7.2. Gebruik ouders hulpmiddelen/informatie zoeken

Deelvraag 2: In hoeverre gaan ouders op zoek naar aanvullende informatie en ondersteunende hulpmiddelen?

Deelvraag 3: Sluit de gevonden informatie bij hun vragen en behoeftes aan?

Hier zal gekeken worden in hoeverre ouders gebruik maken van ondersteunende hulpmiddelen zoals internetsites en andere acties voor de verkeersopleiding van hun kinderen en welke mening ze erover hebben.

Voor een overzicht van deelvragen 1-3 zie tabel 1.

1.7.3. Risicoperceptie van de ouders

Deelvraag 4: Staat de risicoperceptie van ouders in verband met het zoeken van aanvullende informatie?

Vanuit de theorie kan ervan uit worden gegaan dat ouders die denken dat hun kinderen zeer vatbaar voor het risico zijn, zelf meer actie ondernemen om hun kinderen de benodigde vaardigheden te geven om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Deze ouders zullen

meer informatie zoeken en hoger op het zelfstandig aanleren van verkeersveilig gedrag scoren.

H: Hoe groter de risicoperceptie hoe meer informatie wordt gezocht.

Deelvraag 5: Staat de risicoperceptie van ouders in verband met het aanleren van verkeersveilig gedrag aan kinderen?

H: Hoe groter de risicoperceptie hoe meer wordt zelfstandig het gedrag aangeleerd.

1.7.4. Rol van vertrouwen/trust

Deelvraag 6: Staat het institutionele vertrouwen in verband met het zoeken van aanvullende informatie?

Des te hoger het institutionele vertrouwen is des te lager scoren ouders op het zoeken van informatie.

H: Institutioneel vertrouwen correleert negatief met het zoeken van informatie.

Deelvraag 7: Staat het institutionele vertrouwen in een verband met het aanleren van verkeersveilig gedrag?

Ouders met een hoog vertrouwen in de instanties voor de verkeersopleiding van hun kinderen zullen zelf minder actie ondernemen. Het is te verwachten dat deze ouders laag zullen scoren op het zoeken van aanvullende informatie en het zelf opleiden van hun kinderen.

H: Institutionele vertrouwen correleert negatief met het uitvoeren van verkeerseducatief gedrag door de ouders.

1.7.5. Zelfeffectiviteit

Deelvraag 8: Staat de zelfeffectiviteit van ouders over het aanleren van verkeersveilig gedrag bij hun kinderen in verband met het zoeken van aanvullende informatie?

H: Hoe groter de zelfeffectiviteit van ouders over het aanleren van verkeersveilig gedrag bij hun kinderen hoe meer informatie wordt gezocht.

Deelvraag 9: Staat de zelfeffectiviteit van ouders over het aanleren van verkeersveilig gedrag bij hun kinderen in verband met het aanleren van verkeersveilig gedrag aan kinderen?

H: Hoe groter de zelfeffectiviteit van ouders over het aanleren van verkeersveilig gedrag bij hun kinderen hoe meer wordt zelfstandig het gedrag aangeleerd.

Deelvraag 10: Staat de zelfeffectiviteit over het aanleren van verkeersveilig gedrag bij hun kinderen in verband met een institutionele trust?

Vanwege laag vertrouwen in de eigen vaardigheden vertrouwen ouders meer in andere instanties. Omdat ze zichzelf niet in staat voelen hun kinderen op te leiden gaan ze niet op zoek naar aanvullende informatie.

H: Lage zelfeffectiviteit van ouders correleert met institutionele vertrouwen.

Voor een overzicht over deelvragen 4-10 zie tabel 2.

Tabel 1

Overzicht over deelvragen 1-3

	Itemgemiddelden en totaalgemiddelde
Vraag 1	Zelfstandig gedrag aanleren
Vraag 2	Informatie zoeken
Vraag 3	Mening infoformatie zoeken

Tabel 2

Overzicht over deelvragen 4-10 en verwachte correlaties

	1	2	3	4	5	6
1 Zelfstandig gedrag aanleren	-					
2 Informatie zoeken		-				
3 Mening info. zoeken			-			
4 Risicoperceptie	Vraag 5 pos. corr.	Vraag 4 pos. corr.		-		
5 Institutionele vertrouwen	Vraag 7 neg. corr.	Vraag 6 neg. corr.			-	
6 Zelfeffectiviteit	Vraag 9 pos. corr.	Vraag 8 pos. corr.			Vraag 10 pos. corr.	-

2. Methode

2.1. Design/Procedure van het onderzoek

De data is verzameld via een enquête tussen de 31.10.2012 en 15.11.2012. De voor de enquête gekozen school bevindt zich in Düsseldorf, Duitsland. Er is voor deze school gekozen omdat ze zich in een grote stad met veel verkeer eromheen bevindt. Er bestaat geen mogelijkheid voor de kinderen om met een schoolbus opgehaald te worden. De school is goed met de auto, trein, bus, fiets en te voet bereikbaar. In de buurt van de school bevinden zich meerdere drukke straten.

De doelgroep van de enquête zijn ouders van kinderen tussen 5 en 8 jaar. Kinderen in deze leeftijdsgroep zijn net met school begonnen en moeten iedere ochtend en middag aan het verkeer deelnemen om van hun huis naar school en weer terug te komen. De ouders van deze kinderen hebben niet altijd de mogelijkheid om hun kinderen zelf naar school te brengen en op te halen. Vanwege dit probleem moeten ze een oplossing vinden om hun kinderen veilig aan het verkeer deel te laten nemen en hun kinderen daarin te vertrouwen.

De schoolhoofd werd via mail over het onderzoek geïnformeerd en van te voren om toestemming om het onderzoek bij de school uit te mogen voeren gevraagd. De enquête werd aan meerdere klassen van de Gemeinschaftsgrundschule Rolandstraße in Düsseldorf in geprinte vorm in een envelop door de docenten aan de kinderen uitgedeeld. Op de envelop van de vragenlijst was een uiterste inleverdatum vermeld. Na afloop van de datum werd nogmaals een brief aan de ouders uitgedeeld waarin erom gevraagd werd, dat de ouders die de vragenlijst nog niet hebben ingevuld het alsnog zouden doen. De gegevens van ouders van kinderen van een andere leeftijdsgroep werden niet gebruikt. De vragenlijst is opgesteld in het Duits.

2.2. Meetinstrument

Er werd gebruik gemaakt van al bestaande vragenlijsten over de te meten constructen die op verschillende punten gewijzigd en op het onderwerp verkeersveiligheid aangepast werden. Daarnaast werd er een aantal items toegevoegd. De demografische gegevens werden verzameld door te vragen naar: het geslacht, de leeftijd en de hoogste opleiding van de ouder, het aantal kinderen en de leeftijd van de kinderen. De constructen die werden gemeten waren het gedrag van het kind in het verkeer, de verkeerseducatie door de ouder, het gebruik van de

ouder van ondersteunende hulpmiddelen en het informatie zoeken, de mening van ouders over de gebruikte informatie en hulpmiddelen, de risicoperceptie van de ouder, de rol van vertrouwen in instituties en over de zelfeffectiviteit van de ouder of hij zich zelf in staat voelt een goede opleiding te kunnen geven.

De vragenlijst bevatte in zijn geheel 68 items. Vier items gingen over de demografische gegevens van de ouder, acht items over het gedrag van het kind in het verkeer, tien items over de verkeerseducatie door de ouder, 19 items over het gebruik van de ouder van hulpmiddelen en het informatie zoeken, 15 items over de risicoperceptie van de ouder, zeven items over de rol van vertrouwen in instituties en vijf items over de zelfeffectiviteit van de ouder. Aan het einde van de vragenlijst bestond de mogelijkheid voor de ouders opmerkingen op te schrijven.

De vragenlijst bestond voornamelijk uit uitspraken waar de ouders moesten aangeven in hoeverre ze ermee eens waren. Hiervoor werd een Likert-schaal {5 = ich stimme voll zu, 4 = ich stimme eher zu, 3 = ich stimme weder zu, noch nich zu, 2 = ich stimme eher nicht zu, 1 = ich stimme gar nicht zu} gebruikt. Voor een aantal items werden andere Likert-schaalen {5 = sehr hoch, 4 = relativ hoch, 3 = weder hoch, noch niedrig, 2 = relativ niedrig, 1 = sehr niedrig; 5 = sehr gefährlich, 4 = relativ gefährlich, 3 = weder gefährlich, noch sicher, 2 = relativ sicher, 1 = sehr sicher; 5 = sehr besorgt, 4 = relativ besorgt, 3 = weder besorgt, noch unbesorgt, 2 = relativ unbesorgt, 1 = sehr unbesorgt} gebruikt. Alle items werden op betrouwbaarheid met de Cornbach's Alpha getoetst.

2.2.1. Verkeerseducatief gedrag ouders

Met dit construct werd gemeten in hoeverre ouders iets voor de verkeersopleiding van hun kinderen doen. De vragen waren gebaseerd op de definitie van de eisen van de verkeerseducatie door ouders. Er werden 10 items gemeten. De items konden met een Likert-schaal (5 = ich stimme voll zu tot 1 = ich stimme gar nicht zu) beantwoord worden. De ouders moesten vragen beantwoorden zoals: 'Ich weise mein Kind täglich auf Verkehrsregeln hin.' De gevonden betrouwbaarheid voor dit construct is goed: $\alpha=.90$. Zie tabel 3.

2.2.2. Gebruik ouders hulpmiddelen/informatie zoeken

Dit construct bestond uit twee delen. Bij het eerste concept is onderzocht in hoeverre ouders

informatie zoeken en van hulpmiddelen gebruik maken. Er werden met 10 items gemeten. Deze konden met een Likertschaal (5 = ich stimme voll zu tot 1 = ich stimme gar nicht zu) beantwoord werden. Deze items waren gebaseerd op eerder onderzoek van (Kaat, te, 2008; Huurne, ter, 2008) en werden op het onderwerp toegepast. Dit zijn voorbeelden van de items: ‘Ich suche regelmäßig nach unterstützenden Informationen und/oder Materialien für die Verkehrserziehung meines Kindes.’ en ‘Ich versuche so viel wie möglich über die richtige Verkehrserziehung zu erfahren.’ Verder werden voor het onderzoek relevante items toegevoegd.’ Een voorbeeld hiervan is: ‘Ich habe mir bei der Verkehrserziehung meines Kindes mir Hilfe beim Verkehrsamt, aus dem Internet, bei der Polizei oder sonstigen Anlaufstellen besorgt.’ De betrouwbaarheid van dit construct is $\alpha = .89$ en dus goed, zie tabel 3.

Het tweede concept bestond uit 7 items en hierin werd naar de mening over de kwaliteit van de bronnen en de beschikbaarheid gevraagd. De stellingen konden met een Likertschaal (5 = ich stimme voll zu tot 1 = ich stimme gar nicht zu) beantwoord werden. De vragen zijn deels gebaseerd op eerder onderzoek (Calhoun, 2012) en op het onderwerp aangepast. Een voorbeeld item is: ‘Die gefundenen Informationen haben mir zu einem breiterem Verständnis der Verkehrserziehung bei Kindern verholfen.’ Bovendien zijn nog zelfgemaakte items toegevoegd. Een voorbeeld hiervan is: ‘Die gefundenen Informationen schlossen gut bei meinen Erwartungen an.’

Bij de analyse moesten item 8 en 9 omgeschaald worden omdat deze negatief geformuleerd waren. Item 4 werd uit de analyse weggelaten. Door veel aantekeningen van ouders in de vragenlijst werd duidelijk dat ouders het item in het geheel niet goed begrepen hadden. Door het weglaten van het item werd de Cronbachs alpha van $\alpha = .70$ naar $\alpha = .75$ verhoogd, zie tabel 3.

2.2.3. Risicoperceptie

Bij de vragen over de risicoperceptie ging het over in hoeverre ouders de vatbaarheid van hun eigen kind voor verkeersongelukken inschatten. Deze stellingen konden ook met hulp van de Likertschaal (5 = sehr hoch tot 1 = sehr klein) beantwoord worden. Het concept werd met 15 items gemeten. Een voorbeeld van items was: ‘Geben Sie bitte an, wie hoch Sie die Wahrscheinlichkeit einschätzen, dass Ihr Kind in den folgenden Bereichen einen

Verkehrsunfall haben könnte.’ De gevonden betrouwbaarheid voor dit construct is goed: $\alpha = .93$, zie tabel 3.

2.2.4. Rol van vertrouwen

Het vertrouwen in instanties werd door de aangepaste vragenlijst van ter Huurne en Gutteling (2009) voor institutioneel vertrouwen gemeten. Deze vragenlijst werd op het onderwerp vertrouwen in instanties bij de verkeersopleiding van kinderen toegepast. In totaal waren het 7 items. Als antwoordmogelijkheden werd een Likertschaal (5 = ich stimme voll zu tot 1 = ich stimme gar nicht zu) gebruikt. Dit zijn voorbeelden van de items: ‘Die Instanzen beschützen mein Kind vor Gefahren im Verkehr.’ of ‘Ich verlasse mich auf die Verkehrserziehung der Instanzen.’. De betrouwbaarheid van dit construct is $\alpha = .90$ en dus goed, zie tabel 3.

2.2.5. Zelfeffectiviteit omtrent het opleiden van het kind

Bij de zelfeffectiviteit gaat het in dit onderzoek om de inschatting van de ouders in hoeverre ze zelf in staat te zijn om een goede verkeersopleiding aan hun kinderen te kunnen geven. Dit wordt gemeten door vijf vragen met een Likertschaal (5 = ich stimme voll zu tot 1 = ich stimme gar nicht zu) als mogelijke antwoorden. De items zijn op eerder onderzoek gebaseerd (Huurne, ter et al, 2009; te Kaat, 2008). Als ouders de stelling ‘Ich vertraue darauf, dass ich über genug Fähigkeiten verfüge um meinem Kind eine gute Verkehrserziehung zu geben.’ met ‘ich stimme voll zu’ beantwoorden dan kan ervan uit worden gegaan dat ze een hoge zelf effectiviteit omtrent het vaardig zijn hun kinderen een goede verkeersopleiding te kunnen geven hebben. De gevonden betrouwbaarheid van dit construct is $\alpha = .87$ en dus goed, zie tabel 3.

Tabel 3
Betrouwbaarheidsanalyse van de gemeten concepten

Concept	Aantal Items	Cronbach's alpha
<u>Gedrag Kind Verkeer:</u> Hoe ouders het gedrag van hun kind in het verkeer inschatten	8	.82
<u>Verkeerseducatie door ouders:</u> Wat ouders voor de verkeerseducatie van hun kinderen doen	10	.90
<u>Informatie zoeken ouders:</u> In hoeverre ouders informatie zoeken en gebruik maken van ondersteunende hulpmiddelen	10	.89
<u>Mening informatie zoeken:</u> Mening van ouders over de aangeboden ondersteunende hulpmiddelen	7	.75
<u>Risicoperceptie:</u> Waarneming van de vatbaarheid voor de verkeersrisico's van hun kinderen	15	.93
<u>Institutionele vertrouwen:</u> Het vertrouwen van ouders in de instanties omtrent het opleiden van hun kinderen in het verkeer	7	.90
<u>Zelfeffectiviteit:</u> Zich in staat voelen om kinderen verkeersveilig gedrag aan te kunnen leren	5	.87

2.3. Participanten

In totaal zijn er 87 enquêtes afgenomen. Bij 83 daarvan zijn alle vragen beantwoord. De respondenten waren ouders van kinderen tussen de 5 en 8 jaar. Alle kinderen bezoeken de GGS Rolandstraße. Alle volledig ingevulde vragenlijsten zijn in de resultaten opgenomen. Hiervan waren 23 mannen, 28-60 jaar (leeftijd: $M=42$ jaar, $SD = 7.50$) en 60 vrouwen, 24-47

jaar (leeftijd: $M=39$ jaar, $SD = 5.44$). Van alle respondenten gaven 4 lager dan ‘Havo’ aan, 12 ‘Havo’, 14 ‘Vwo’, 19 ‘Hbo’, 31 ‘Universiteit’ en 3 ‘Andere’ als hun opleidingsniveau aan (voor meer beschrijvende statistieken zie Tabel 4 en 5).

Tabel 4

Verdeling van geslachten over opleidingsniveaus

		Hoogste opleiding						Totaal
		lager dan Havo	Havo	Vwo	Hbo	Universiteit	Andere	
geslacht respondent	mannen	9%	9%	22%	17%	39%	4%	100%
	vrouwen	3%	17%	15%	25%	37%	3%	100%
	‘mannen’ van het totaal	2%	2%	6%	5%	11%	1%	28%
	‘vrouwen’ van het totaal	2%	12%	11%	18%	27%	2%	72%
	Totaal	4%	14%	17%	23%	38%	3%	100%

Tabel 5

Demografische gegevens van de ouders

	N	M	SD
Leeftijd	83	39.73	6.26
Gemiddeld aantal kinderen	83	1.67	.73

2.4 Analysestrategieën

Om een indeling van de ouders in handelingspatronen te maken is ervoor gekozen om naar de gemiddelden van de totaalscore op informatie zoeken en verkeerseducatie door de ouder te kijken. Hierdoor wordt een indeling in groepen mogelijk.

Om de onderzoeksvragen 1 tot 3 te beantwoorden zijn de bijhorende gemeten constructen (verkeerseducatie door ouders, informatie zoeken en mening over de informatie)

op een descriptieve manier geanalyseerd. Door het berekenen van gemiddelde waarden per item kan gekeken worden op welke items ouders het hoogste scores. Door een totaal gemiddelde voor het hele construct te berekenen kan een overzicht voor het construct gegeven worden.

Voor de relaties tussen constructen zoals in onderzoeksvraag 4 tot 10 is een correlatiematrix gemaakt. De te onderzoeken constructen waren het zelfstandig gedrag aanleren, het informatie zoeken, de mening over de informatie, de risicoperceptie, het institutionele vertrouwen en de zelfeffectiviteit. Deze correlaties zijn met de correlatiecoëfficiënt van Pearson berekend.

3. Resultaten

3.1. Verdeling over handelingspatronen

Om een overzicht over de verdeling van de handelingspatronen te krijgen is voor een indeling in groepen gekozen. Als ouders gemiddeld hoger dan 3 op de items over informatie zoeken scoren komen ze in de groep ‘wel’ informatie zoeken terecht, omdat scores hoger dan 3 betekenen dat ze meer toestemmend antwoord geven op het ‘wel’ zoeken van informatie. Ouders die gelijk of kleiner dan 3 op deze items scoren komen in de ‘niet’ informatie zoeken groep terecht, omdat ouders in dit geval meer negatieve antwoorden op het onderwerp geven. Hetzelfde geldt voor de indeling van het zelfstandig verkeersveilig gedrag bevorderen door de ouders. Scoren ouders gemiddeld hoger dan 3 op de items over het zelfstandig verkeersveilig gedrag bevorderen komen ze in de groep die ‘wel’ zelfstandig verkeersveilig gedrag bevorderen terecht. Ouders die gelijk of kleiner dan 3 op deze items scoren komen in de ‘niet’ zelfstandig verkeersveilig gedrag bevorderen groep terecht. (Voor een overzicht zie tabel 6)

Tabel 6
Verdeling handelingspatronen van ouders, n=83

gedrag ouders	zelf informatie zoeken			
		wel	niet	totaal
zelf verkeersveilig gedrag bevorderen	wel	18 ouders 22% (van alle ouders)	49 ouders 59% (van alle ouders)	67 ouders 81% (bevorderen gedrag)
	niet	4 ouders 5% (van alle ouders)	12 ouders 14% (van alle ouders)	16 ouders 19% (bevorderen gedrag weinig/niet)
	totaal	22 ouders 27% (zoeken info)	61 ouders 73% (zoeken weinig/geen info)	83 ouders 100%

3.2. Welk verkeersopleidend- en informatiezoekend gedrag vertonen ouders en wat is hun mening over de informatie?

Om deelvraag 1 tot 3 te kunnen beantwoorden is er naar de hoogste scores en gemiddelden gekeken.

Deelvraag 1 was bedoeld om in kaart te brengen wat ouders voor de verkeerseducatie van hun kinderen doen. De mogelijke scores voor de verkeerseducatie van de ouders liggen tussen 1 en 5, waarbij 1 ‘helemaal mee oneens zijn’ betekent en 5 ‘helemaal mee eens zijn’ betekend. De ouders scoren gemiddeld $M = 3.60$ ($SD = .80$). Het meeste stemmen ouders toe bij het item dat ze zich zelf ervan bewust maken dat ze een voorbeeldfunctie voor hun kinderen moeten innemen ($M = 4.51$; $SD = .89$) en dat ze regelmatig in het verkeer met hun kind oefenen $M = 4.07$ ($SD = 1.03$). Het meest oneens zijn ouders het met de stelling over het oefenen van verkeersveilig gedrag in het openbaar vervoer $M = 2,67$ ($SD = 1.14$). Voor meer gemiddelden zie tabel 7. Bij de inschatting van de ouders van de zelfeffectiviteit omtrent het zelfstandig bevorderen van verkeersveilig gedrag valt op dat de ouders gemiddeld hoog scoren, $M = 4.10$ ($SD = .73$).

Tabel 7

Gemiddelden en Standaarddeviaties van de scores van de ouders op stellingen wat ze zelf voor de verkeerseducatie van hun kinderen doen

Stelling	Gemiddelde Score	Standaarddeviatie
Ich übe mit meinem Kind täglich das Einschätzen von komplexen Situationen im Straßenverkehr.	2.22	1.04
Ich übe mit meinem Kind täglich das richtige Verhalten beim Benutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln.	2.67	1.14
Ich übe mit meinem Kind täglich das richtige Verhalten als Radfahrer im Straßenverkehr.	2.99	1.24
Ich habe mit meinem Kind die Bedeutung von den wichtigsten Verkehrsschildern gründlich geübt.	3.18	1.24
Ich nehme die Verkehrserziehung von meinem Kind komplett eigenverantwortlich in die Hand.	3.57	1.33
Ich weise mein Kind täglich auf Verkehrsregeln hin.	3.88	1.06
Ich übe mit meinem Kind täglich das richtige Verhalten als Fußgänger im Straßenverkehr.	3.95	.82
Ich weise mein Kind täglich auf das richtige Benutzen von Ampelanlagen hin.	4.06	1.00
Ich habe mit meinem Kind regelmäßig Verkehrserziehung gemacht.	4.07	1.03
Ich mache mir täglich bewusst, dass ich im Straßenverkehr eine aktive Vorbildfunktion einnehmen muss.	4.51	.89
Totaalscore	3.61	.80

Bij deelvraag 2 wordt ernaar gekeken in hoeverre ouders op zoek gaan naar aanvullende informatie voor de verkeerseducatie (zie tabel 7) en deelvraag 3 gaat over de mening van de ouders over de gebruiken hulpmiddelen en de gevonden informatie (zie tabel 9). De mogelijke scores liggen ook hier tussen 1 en 5, waarbij 1 'helemaal mee oneens zijn'

betekend en 5 'helemaal mee eens zijn' betekend. Het gemiddelde van de items over het zoeken van aanvullende informatie ligt bij $M = 2.63$ ($SD = .94$). Gemiddeld zijn ouders het minst eens met de items dat ze aan 'Verkerssicherheitstagen' ($M = 1.76$; $SD = 1.14$) en 'Elternveranstaltungen' ($M = 2.02$; $SD = 1.32$) deelnemen. Het meest positief scoren ouders op het item over het opmerkzaam doorlezen van Flyers ($M = 3.45$; $SD = 1.42$).

Tabel 8

Gemiddelden en Standaarddeviaties van de scores op informatie zoeken van de ouders

Stelling	Gemiddelde Score	Standaarddeviatie
Ich gehe regelmäßig zu Verkehrssicherheitstagen der Stadt Düsseldorf.	1.76	1.14
Ich habe an Elternveranstaltungen wie z.B. ‚Kind und Verkehr‘ zur Verkehrserziehung von Kindern teilgenommen.	2.02	1.32
Ich habe mir für die Verkehrserziehung meines Kindes Hilfe beim Verkehrsamt, aus dem Internet, bei der Polizei oder sonstigen Anlaufstellen Informationen besorgt.	2.22	1.18
Ich höre mir Radiobeiträge über die Verkehrssicherheit aufmerksam an.	2.63	1.36
Ich suche regelmäßig nach unterstützenden Informationen und/oder Materialien für die Verkehrserziehung meines Kindes.	2.64	1.08
Ich achte in der Tageszeitung besonders auf Artikel über Verkehrssicherheit.	2.74	1.40
Ich sehe mir Fernsehprogramme über die Verkehrssicherheit aufmerksam an.	2.87	1.41
Ich tausche mich regelmäßig mit anderen Eltern über die Verkehrserziehung aus.	2.88	1.24
Ich versuche so viel wie möglich über die richtige Verkehrserziehung von Kindern zu erfahren.	3.07	1.15
Ich schaue mir Flyer/ Broschüren mit Informationen über die Verkehrserziehung von Kindern gründlich an.	3.45	1.42
Totaal	2.63	.94

De gemiddelde scores over de mening van de ouders over de gebruikte hulpmiddelen en de gevonden informatie liggen op $M = 3.59$ ($SD = .63$). Opvallend is dat veel ouders toestemmen op het item dat erover gaat of de ouders weten waar ze aanvullende informatie kunnen vinden ($M = 4.18$; $SD = 1.04$), maar bij het zoeken van informatie meer gemiddeld dan hoog scoren. Voor alle andere items geldt dat de ouders er een meer neutrale zichtwijze hebben.

Tabel 9

Gemiddelden en Standaarddeviaties van de scores op de mening over het informatie zoeken van de ouders

Stelling	Gemiddelde Score	Standaarddeviatie
Ich finde, dass es zu viele Informationsmöglichkeiten gibt. (omgeschaald)	3.23	1.15
Die gefundenen Informationen haben meine Fragen beantwortet.	3.42	.94
Die gefundenen Informationen schlossen gut bei meinen Erwartungen an.	3.45	.98
Ich finde, dass Hilfe sehr einfach zu finden ist.	3.52	.99
Ich finde, dass das Suchen nach extra Informationen Zeitverschwendung ist. (omgeschaald)	3.59	1.16
Ich finde, dass die Hilfe, die ich bekomme, leicht umzusetzen ist.	3.60	.91
Ich finde, dass zusätzliche Informationen zur Verkehrserziehung von Kindern sehr wichtig sind.	3.72	1.18
Ich weiß wo ich mir Informationen besorgen kann, wenn ich diese benötige.	4.18	1.04
Totaal	3.59	.63

3.3. Correlatieanalyse voor de veronderstelde relaties tussen de constructen

Om de deelvragen 4 tot 10 en de bijhorende hypothesen te kunnen toetsen worden Pearson correlaties met hulp van SPSS berekend om te testen of de samenhang tussen de constructen overeen komt met de aannames uit de theorieën. Alle correlaties van de constructen zijn in tabel 10 te vinden.

Tabel 10

Correlaties, gemiddelden en standaarddeviaties van de constructen

	1	2	3	4	5	6
1 Zelfstandig gedrag aanleren	-					
2 Informatie zoeken	.18	-				
3 Mening informatie zoeken	.34**	.57**	-			
4 Risicoperceptie	-.04	.30**	.17	-		
5 Institutionele vertrouwen	-.30**	.00	-.23*	.14	-	
6 Zelfeffectiviteit	.70**	.00	.32**	-.12	-.20	-
<i>M</i>	3.61	2.63	3.59	3.22	3.05	4.10
<i>SD</i>	.80	.94	.63	.79	.89	.73

Notes: $n = 83$.

Significance levels: * $p \leq 0.05$ (1-tailed); ** $p \leq 0.01$ (1-tailed).

Schaalniveau van 1 tot 5; hogere scores staan voor hogere toestemming op item

De hypothese van deelvraag 4 stelt dat er een positieve correlatie tussen de risicoperceptie en het informatie zoeken van de ouder bestaat. Op basis van de steekproef blijkt dat dit het geval is, $r = .30$, $p < .05$. Dit resultaat duidt erop dat mensen met een grotere risicoperceptie meer aanvullende informatie zoeken in verband met het opleiden van hun kinderen in het verkeer, dus de risicoperceptie heeft voorspellende waarde voor het informatie zoeken van de ouders.

Bij deelvraag 5 werd verwacht dat de risicoperceptie positief correleert met het zelfstandig aanleren van ouders van verkeersveilig gedrag aan hun kinderen. Op basis van de steekproef gegevens kan dit niet bevestigd worden, $r = -.04$, $p > .05$. Het is statistisch niet aangetoond dat de risicoperceptie van ouders in verband staat met het zelfstandig aanleren van verkeersveilig gedrag.

Bij de bijhorende hypothese van deelvraag 6 werd verwacht dat ouders met een hoger institutioneel vertrouwen minder aanvullende informatie gaan zoeken. Er zou een negatieve correlatie tussen de twee variabelen moeten zijn. Uit de statistische analyse blijkt dat dit niet het geval is. Tussen de twee variabelen is geen correlatie gevonden, $r = .00$, $p > .05$. De hypothese wordt verworpen.

Bij de hypothese van deelvraag 7 werd verwacht dat het institutionele vertrouwen van de ouders negatief samenhangt met het uitvoeren van de verkeerseducatie. Uit de statistische analyse blijkt hier een zoals verwacht statistisch significant negatief verband te bestaan, $r = -.30$, $p < .01$.

Voor deelvraag 8, 9 en 10 werd getoetst of er een samenhang bestaat tussen de zelfeffectiviteit enerzijds en het zoeken van aanvullende informatie, het zelfstandig aanleren van verkeersveilig gedrag en het institutionele vertrouwen anderzijds. Met betrekking tot de samenhang tussen zelfeffectiviteit en het zoeken van aanvullende informatie blijkt geen verband te bestaan, $r = .00$, $p > .05$. De hypothese van vraag 8 wordt verworpen. Voor de hypothese van vraag 9 blijkt dat zelfeffectiviteit statistisch hoog significant met het aanleren van verkeersveilig gedrag samenhangt, het is statistisch aangetoond dat de zelfeffectiviteit van de ouder voorspellende waarde heeft voor het zelfstandig aanleren van verkeersveilig gedrag door de ouder, $r = .70$, $p < .01$. Dat zou kunnen betekenen dat ouders die ervan overtuigd zijn dat ze in staat zijn om hun kinderen zelfstandig op te leiden mogelijk ook daadwerkelijk zelfstandig actie ondernemen. Voor de hypothese van deelvraag 10 blijkt geen statistische samenhang tussen zelfeffectiviteit en het institutionele vertrouwen te bestaan, $r = -.20$, $p > .05$. De uitkomst neigt wel naar een verband, met een grotere significantieniveau of meer onderzoek zou misschien wel een verband aangetoond kunnen worden.

3.4. Aanvullende resultaten

De mening van de ouders over de informatiemogelijkheden bleek met verschillende concepten te correleren. Er is een positieve correlatie met het zelfstandig aanleren van gedrag gevonden, $r = .34$, $p < .01$. De mening en het zoeken van aanvullende informatie correleerden, $r = .57$, $p < .01$. De mening van de ouder en zelfeffectiviteit correleerden, $r = .32$, $p < 0.01$. Het institutionele vertrouwen van de ouders en de mening correleerden significant negatief, $r = -.23$, $p < .05$. (zie tabel 10)

4. Discussie

Doel van het onderzoek was de rol die ouders bij de verkeerseducatie van hun kinderen innemen te bepalen en te onderzoeken hoe deze met verschillende ondersteunde hulpmiddelen omgaan. De ouders kregen veel mogelijkheden geboden om meer te weten te komen over de verkeersopleiding bij jonge kinderen. Echter is nog niet duidelijk of ouders van deze informatie gebruik maken. Verder moest in dit onderzoek duidelijk worden welke mening ouders over deze informatiemogelijkheden hebben. Op basis van deze vraagstelling zijn verschillende deelvragen en hypothesen gevormd.

Ten eerste werd onderzocht wat ouders voor de verkeerseducatie van hun kinderen doen. Bij de items over het zelf bevorderen van verkeersveilig gedrag werden de hoogste scores behaald bij voor iedereen geldige concepten zoals het zichzelf bewust maken van de eigen voorbeeldfunctie, het regelmatig oefenen in het verkeer en het gedrag bevorderen in verband met stoplichten. Minder hoge scores werden gehaald op items over het dagelijks oefenen in het openbare vervoer of het inschatten van complexe verkeerssituaties. De lagere scores op deze items hadden deels verwacht kunnen worden omdat niet iedereen dezelfde voertuigen gebruikt of niet dagelijks met speciale situaties te maken krijgt (zie tabel 7).

In het volgende onderdeel werd gekeken in hoeverre ouders informatie zoeken en welke mening ze over de informatiemogelijkheden hebben. Hier kwam naar voren dat slechts een kwart (27%) van de ondervraagde ouders naar aanvullende informatie zoekt. Oftewel ze gaven aan dat ze weten waar ze aanvullende informatie en hulpmiddelen kunnen vinden en dat deze makkelijk te vinden zijn (zie tabel 6 & 9). Een verklaring dat er maar weinig ouders aangaven naar aanvullende informatie te zoeken gaven Griffin et al. (1999) in het 'Risk Information Seeking And Processing Model'. De gemiddelde scores op de risicoperceptie wezen erop dat (bij Griffin de perceived hazard characteristics) ouders het gevaar niet bijzonder hoog inschatten, wat weer van invloed was op de 'affectieve respons' van de ouders. Gemiddelde scores op items over de mening van de ouders over de informatiemogelijkheden waren boven gemiddeld (tabel 9). De scores op items over bijvoorbeeld de hoeveelheid van informatiemogelijkheden en of het zoeken van informatie zinvol is lieten zien dat de ouders geen sterke emotionele reactie vertoonden en wezen erop dat de meeste ouders het gevoel hadden over voldoende informatie te beschikken. De scores op de twee boven genoemde variabelen hadden invloed op het oordeel van de ouders of ze over genoeg informatie beschikten ('information (in)sufficiency') en of ze op zoek naar meer informatie wilden gaan. In het geval van dit onderzoek is dit bij ongeveer driekwart van de

ouders wel het geval en vonden ze het niet nodig om op zoek te gaan naar aanvullende informatie. Een toevoegende verklaring zou kunnen zijn dat er te weinig aanmoediging uit omgeving (bij Griffin de informational subjective norms) van de ouders was om informatie te zoeken. Ouders vonden het misschien niet passend om op zoek naar aanvullende informatie te gaan omdat bijvoorbeeld uit hun omgeving de mening naar voren kwam dat de verkeerseducatie voor kinderen een wel bekend onderwerp moet zijn en iedereen dat wel kan. Misschien zouden de informatiemogelijkheden voor ouders opvallender en aantrekkelijker gemaakt moeten worden zodat ouders vaker met de informatie in contact komen. Een ondersteuning voor deze idee was de hoge score van de ouders op het doorlezen van informatiebrochures en flyers (zie tabel 8). Het kan ervan uit worden gegaan dat als ouders de informatie eenvoudig in hun handen krijgen ze deze ook aandachtig doorlezen.

Er werd verwacht dat verschillende variabelen het gedrag van ouders beïnvloeden. Er werd onderzocht of de risicoperceptie van de ouder een positieve invloed heeft op het zoeken van aanvullende informatie. Deze hypothese kon door een correlatieanalyse worden bevestigd. Zoals boven genoemd is het waargenomen risico (bij Griffin de perceived hazard characteristics) ook van invloed op het uiteindelijke zoeken van informatie. Het model kon met deze hypothese worden bevestigd, hoe meer ouders zich zorgen maken over de risico's die hun kind loopt des te positiever waren deze ouders ingesteld ten opzichte van het bezorgen van informatie.

Verder werd verwacht op basis van een aangepast model van Ajzen (1991) dat des te hoger de risicoperceptie van de ouders is des te meer ouders doen om hun kinderen verkeersveilig gedrag aan te leren. Dit verband kon door een statistische analyse niet aangetoond worden. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de rol die de risicoperceptie bij het wel of niet uitvoeren van het uiteindelijke gedrag een minder grote rol speelt dan verwacht en andere variabelen een grotere invloed hebben. Bijvoorbeeld is er een sterke correlatie tussen de zelfeffectiviteit van de ouder en het uitvoeren van verkeerseducatief gedrag gevonden. Een andere mogelijke verklaring zou het niet geschikt zijn van het meetinstrument voor de 'verkeersveilig gedrag aanleren'-variabele kunnen zijn. Het ging bij de items om een eigen inschatting van de ouders hoe vaak en sterk ze de gedraging uitvoeren. Dat tussen de risicoperceptie en het aanleren van verkeersveilig gedrag geen statistisch verband te vinden was zou erop kunnen duiden dat de ouders, die een hoge risicoperceptie hebben en bij wie meer uitvoeren van het aanleren van verkeersveilig gedrag verwacht werd, zelf hun verkeerseducatie niet extremer schatten dan ouders met een lagere

risicoperceptie. Deze ouders nemen hun gedrag niet als hoger dan normaal waar, ze beschouwen hun gedrag als normaal. Hier zou met hulp van een specifiek meetinstrument meer zicht op verkregen kunnen worden. Dit meetinstrument zou bijvoorbeeld naar de frequentie en de tijdsduur van de handelingen bij de verkeersopleiding van de ouder kunnen vragen en de frequentie van het uitvoeren zou dan in relatie met de risicoperceptie getoetst kunnen worden.

Er werd verwacht dat het niveau van vertrouwen in het goed en voldoende uitvoeren van de verkeerseducatie door instanties zoals de school met ondersteuning van de politie en andere organisaties negatief samenhangt met het informatie zoekend gedrag en het zelfstandig bevorderen van verkeersveilig gedrag door de ouder. Het is gebleken dat er geen statistisch significante correlatie tussen het vertrouwen in instanties bestaat. Om er een directe relatie tussen deze twee variabelen aan te tonen is het geschetste en aangepaste model van Hardin (1999) misschien iets te simpel. Er zijn nog veel andere factoren van invloed op het proces zoals Griffin (1999) het in zijn model omschrijft. Er bestond wel zoals verwacht een negatieve samenhang tussen het vertrouwen in instanties en het zelfstandig bevorderen van verkeersveilig gedrag. Ouders die meer in de instanties vertrouwen voeren minder zelfstandig de verkeerseducatie uit, volgens Hardin (1999). Dit betekent dat ouders geloven dat het instituut in hun interesse handelt en de genomen hulpmiddelen aan hun verwachtingen voldoen. Dit zou kunnen betekenen dat ouders die meer in de instanties vertrouwen tevreden met de opleiding van de instanties zijn en er zelf minder de noodzaak van inzien om zelf actie te ondernemen.

Er kon geen statistisch verband tussen het vertrouwen in instanties en de zelfeffectiviteit van de ouder omtrent het zelfstandig bevorderen van verkeersveilig gedrag gevonden worden. De aanname bij de modellen dat zelfeffectiviteit een rol bij het institutionele vertrouwen speelt kan door het onderzoek niet worden bevestigd. Ook kon geen statistisch verband tussen de zelfeffectiviteit van de ouder en het zoeken van informatie gevonden worden. In dit geval lag het probleem minder bij het model dat niet passend was maar bij het feit dat de vragen over zelfeffectiviteit over het zelfstandig opleiden van het kind gingen en minder over de zelfeffectiviteit van de ouder bij het informatie zoeken zelf. Misschien was het resultaat anders geweest met items expliciet over de zelfeffectiviteit bij het informatie zoeken. Wel bleek de samenhang tussen de zelfeffectiviteit van de ouder en het aanleren van verkeersveilig gedrag statistisch significant te zijn. Dit bevestigde het aangepaste model van Ajzen (1991).

Bij de indeling in handelingspatronen was te zien dat slechts ongeveer een kwart (27%) van de ouders aangaven dat ze zelf op zoek naar aanvullende informatie gaan. Het zou interessant zijn deze groepen nader te onderzoeken. Het zou kunnen dat mensen met een lager institutioneel vertrouwen alleen op zoek naar aanvullende informatie gaan omdat ze ervan overtuigd zijn dat er niet genoeg voor de verkeersopleiding van hun kinderen gedaan wordt of dat deze niet op de juiste manier uitgevoerd wordt. Met de aanvullende informatie zouden ouders een soort van controle op de instanties uit kunnen oefenen. Een ander reden zou het opleidingsniveau van de ouder kunnen zijn. Het is mogelijk dat de ouders denken dat ze de aanvullende informatie niet begrijpen en door deze reden niet op zoek gaan. Een ander mogelijk verband zou met de woonsituatie van de ouder kunnen bestaan. Ouders die in een rustige wijk wonen hebben misschien minder behoefte aan informatie dan ouders die een huis in de buurt van drukke straten hebben. Hierdoor kan meer te weten gekomen worden over de groep die informatie nodig heeft. De informatie kan voor deze groep door nader onderzoek beter toegankelijk en begrijpelijk gemaakt worden.

Het viel op dat de vragenlijst vooral door ouders met een hoge opleiding werd ingevuld, zie tabel 4. Hierdoor komt de vraag naar boven of dit de resultaten van het onderzoek heeft beïnvloed. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat vooral ouders die zich wel met de verkeerseducatie van hun kinderen hebben bezig gehouden een hogere motivatie hadden om de vragenlijst in te vullen. 81% van de ouders gaven aan zelf het verkeersveilig gedrag te bevorderen (zie tabel 6). Ouders die zich nog niet of weinig met de verkeerseducatie bezig gehouden hebben waren misschien minder geneigd om de vragenlijst in te vullen ondanks het feit dat hun zienswijze voor dit onderzoek bijzonder interessant was. Een andere verklaring zou kunnen zijn dat de vragen te moeilijk geformuleerd waren en ouders met een lagere opleiding sneller besloten de vragenlijst niet volledig in te vullen. Dit zou bij aanvullend onderzoek door interviews of een verplichte deelname met de ouders opgelost kunnen worden. Het zou de relatie tussen de opleiding van de ouder, het zelf opleiden van het kind en het informatie zoekend gedrag kunnen onderzoeken. Ook zouden bij aanvullend onderzoek omgevingsvariabelen zoals bijvoorbeeld de boven besproken wijken waarin ouders leven erbij kunnen betrekken om dit onderzoek generaliseerbaar te kunnen maken.

Een ander belangrijk punt is dat voor het onderzoek een vijf-punt Likert schaal werd gebruikt. De ouder moest een subjectieve inschatting voor de items geven. Het was niet mogelijk dat de ouders hun motivatie of aanvullende dingen voor de items uitlegden. Ook is

hieruit niet te zien hoe de ouders de vragen hebben begrepen of geïnterpreteerd. Om een betere uitspraak over de statistische resultaten te kunnen doen was het voordelig geweest om naast de vragenlijsten aanvullende interviews uit te voeren om er een nauwkeuriger zicht op te krijgen.

Tot slot kan worden gezegd dat maar weinig ouders op zoek gaan naar aanvullende informatie maar dat ze wel aangeven dat ze gebruik van de informatie maken die er is als deze makkelijk toegankelijk gemaakt wordt (bijv. flyer, tv programma). Ouders zijn over het algemeen tevreden met de aangeboden hulpmiddelen en het kan worden gezegd dat deze bij hun informatiebehoefte aansluiten. Het schijnt dat ouders er wel van overtuigd zijn dat ze hun kinderen een goede verkeersopleiding kunnen geven. Om een uitspraak over mogelijke veranderingen in de ter beschikking stelling van informatie te kunnen maken is aanvullend onderzoek noodzakelijk. Verder is het noodzakelijk in een bredere zin naar de stijgende verkeersongevalcijfers bij kinderen te kijken. In het verkeer spelen veel andere factoren zoals bijv. de snelheidslimiet of de nieuw ontwikkelde elektrische auto's die voor kinderen moeilijker waar te nemen zijn een rol. Op dit gebied zou uit onderzoek mogelijke oplossingen kunnen volgen om het verkeer zelf (niet alleen voor kinderen) veiliger te maken. Al met al is het informeren van ouders maar een klein deel van het grote beeld. Het is zinvol en van belang om ook in toekomst de ouders te informeren en deze informatie zichtbaarder en toegankelijker te maken.

5. Bronnen

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.

Ajzen, I. & Fishbein, M. (1977). Attitude-behavior relations: a theoretical analysis and review of empirical research. *Psychological Bulletin*, 84, 888-918.

Bandura, A. (1977). *Social learning theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action: A social-cognitive view*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.

Bandura, A. (1997). *Self efficacy. The exercise of control*. New York: Freeman and Company.

Calhoun, G.J. (2012). "Seeking Safety? Applying the Risk Information Seeking and Processing Model to Sexual Aggression on a College Campus" Master's Theses (2009). Paper 152.
http://epublications.marquette.edu/theses_open/152

Gist, M.E. & Mitchell, T.R. (1992). Self-efficacy: A theoretical analysis of its determinants and malleability. *The Academy of Management Review*, 17(2), 183-211.

Griffin, Robert J./Dunwoody, Sharon/Neuwirth, Kurt (1999). Proposed model of the relationship of risk information seeking and processing to the development of preventive behaviors. *Environmental Research*, vol. 80, no. 2, pp. 230–245.

Hardin, R. (1999). Do we want trust in government? In M. E. Warren (Ed.), *Democracy & trust* (pp. 22-41). Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Huurne, ter, E.F.J. (2008) Information Seeking In A Risky World. *The Theoretical and Empirical Development of FRIS: A Framework of Risk Information Seeking*. Thesis, University of Twente, Enschede.

Huurne, ter, E.F.J. ter & Gutteling, J.M. (2009). How to Trust? The importance of self-efficacy and social trust in public responses to risks. *Journal of Risk Research*, 12(6), 809-824.

Kaat, te, T., (2008). De invloed van risicoperceptie, self-efficacy en involvement op informatiezoekend gedrag: toetsing van het Framework of Risk Information Seeking. Scriptie Universiteit Twente, Enschede.

Statistisches Bundesamt, (2011). Todesursachen in Deutschland. *Sterbefälle nach ausgewählten Todesursachen, Altersgruppen und Geschlecht; Gestorbene in Deutschland*. Fachserie 12, Reihe 4. Wiesbaden.
(https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Gesundheit/Todesursachen/Todesursachen2120400117004.pdf?__blob=publicationFile)

6. Bijlage

Bijlage 1 Vragenlijst

Alexandra Menz
Bachelorstudentin an der Universität Twente

Enschede, 30.10.2012

Sehr geehrte Eltern,
im Rahmen meiner Bachelorarbeit befasse ich mich mit der Verkehrserziehung von Kindern im Alter zwischen 5 und 8 Jahren. Ich möchte herausfinden wie Sie Ihre Kinder zu einem verkehrstüchtigen Menschen erziehen und welche Meinung Sie zu diesem Thema vertreten. Des Weiteren interessiert mich inwiefern die unterstützenden Informationen, die vom Verkehrsamt, von der Polizei oder durch das Internet zur Verfügung gestellt werden, von Ihnen benutzt werden und ob diese Ihre Fragen zu diesem Thema beantworten.

Ich wende mich an Sie, da die GGS Rolandstraße, die Ihr Kind besucht, inmitten in der Stadt liegt und Ihr Kind täglich in Kontakt mit dem Straßenverkehr kommt. Des Weiteren habe ich Ihre Schule ausgewählt, da ich sie durch meine Mutter (Frau Kathmann) näher kennengelernt habe. Sie hat selbst an der Schule unterrichtet, mittlerweile ist sie in den Ruhestand gegangen.

Die oben genannte Untersuchung gehört zu meiner Abschlussarbeit für den Bachelor in Psychologie. Bei dieser Aufgabe werde ich von den Dozenten der Universität Twente Dr. M. Kuttchreuter und Dr. C. Bode begleitet. Ihre Teilnahme an der Erhebung ist freiwillig, dennoch ist sie für ein aussagekräftiges Ergebnis dieser Untersuchung sehr wichtig. Das Ausfüllen des Fragebogens wird ca. 10 bis 15 Minuten dauern. Das Beantworten der Fragen geschieht anonym und Ihre Antworten werden vertraulich behandelt.

Ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mich bei meiner Arbeit unterstützen würden und bedanke mich im Voraus ganz herzlich für Ihre Mithilfe!

Wenn Sie möchten, kann ich Ihnen nach Abschluss meiner Arbeit eine Zusammenfassung der Untersuchung und der Ergebnisse per eMail zusenden. Senden Sie mir dafür bitte nach dem Beantworten der Fragen eine eMail an:
a.menz@student.utwente.nl

*Mit freundlichem Gruß,
Alexandra Menz*

(Rückseiten bitte beachten)

Ich bitte Sie, die Fragenliste durch den Elternteil ausfüllen zu lassen, der sich am meisten mit der Verkehrserziehung Ihres Kindes beschäftigt.

Persönliche Angaben

Sind Sie männlich oder weiblich?	männlich	<input type="checkbox"/>
	weiblich	<input type="checkbox"/>

Wie alt sind Sie?	
-------------------	--

Was ist Ihr höchster Abschluss?	kein Abschluss	<input type="checkbox"/>
	Hauptschule	<input type="checkbox"/>
	Realschule	<input type="checkbox"/>
	Gymnasium	<input type="checkbox"/>
	Fachhochschule	<input type="checkbox"/>
	Universität	<input type="checkbox"/>
	Andere	<input type="checkbox"/> nämlich: _____

Wie viele Kinder haben Sie?	
-----------------------------	--

Was ist das Alter Ihrer Kinder?

Was ist das Geschlecht Ihres Kindes?

	männlich	weiblich
Kind 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kind 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kind 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kind 4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kind 5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kind 6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wenn Sie mehrere Kinder haben, berücksichtigen Sie bitte beim Ausfüllen der Fragenliste nur das Kind/die Kinder in der gefragten Altersgruppe (5 bis 8 Jahre).

1. Zunächst folgen einige Fragen wie sicher Sie das Verhalten Ihres Kindes im Straßenverkehr einschätzen.

Geben Sie bitte an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	ich stimme voll zu	ich stimme eher zu	ich stimme weder zu, noch nicht zu	ich stimme eher nicht zu	ich stimme gar nicht zu
Mein Kind passt im Verkehr immer gut auf.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Kind kann Verkehrssituationen richtig einschätzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Kind kann angemessen auf Situationen im Verkehr reagieren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Kind kann die wichtigsten Verkehrsschilder richtig deuten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Kind betritt nie die Straße ohne nach links und rechts zu schauen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Kind würde nie bei einer roten Ampel die Straße überqueren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Kind achtet auf den Verkehr, wenn es draußen spielt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Kind lässt sich bei der Teilnahme am Verkehr nicht ablenken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf Ihre Verkehrserziehung Ihres Kindes.

Geben Sie bitte an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	ich stimme voll zu	ich stimme eher zu	ich stimme weder zu, noch nicht zu	ich stimme eher nicht zu	ich stimme gar nicht zu
Ich mache mir täglich bewusst, dass ich im Straßenverkehr eine aktive Vorbildfunktion einnehmen muss.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe mit meinem Kind regelmäßig Verkehrserziehung gemacht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich nehme die Verkehrserziehung von meinem Kind komplett eigenverantwortlich in die Hand.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich weise mein Kind täglich auf Verkehrsregeln hin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich weise mein Kind täglich auf das richtige Benutzen von Ampelanlagen hin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe mit meinem Kind die Bedeutung von den wichtigsten Verkehrsschildern gründlich geübt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich übe mit meinem Kind täglich das Einschätzen von komplexen Situationen im Straßenverkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich übe mit meinem Kind täglich das richtige Verhalten als Fußgänger im Straßenverkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich übe mit meinem Kind täglich das richtige Verhalten als Radfahrer im Straßenverkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich übe mit meinem Kind täglich das richtige Verhalten beim Benutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.1 Die folgenden Aussagen beziehen sich auf Ihre Suche nach zusätzlichen Informationen zur Verkehrserziehung.

Geben Sie bitte an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	ich stimme voll zu	ich stimme eher zu	ich stimme weder zu, noch nicht zu	ich stimme eher nicht zu	ich stimme gar nicht zu
Ich versuche so viel wie möglich über die richtige Verkehrserziehung von Kindern zu erfahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich suche regelmäßig nach unterstützenden Informationen und/oder Materialien für die Verkehrserziehung meines Kindes.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe mir für die Verkehrserziehung meines Kindes Hilfe beim Verkehrsamt, aus dem Internet, bei der Polizei oder sonstigen Anlaufstellen Informationen besorgt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich tausche mich regelmäßig mit anderen Eltern über die Verkehrserziehung aus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich gehe regelmäßig zu Verkehrssicherheitstagen der Stadt Düsseldorf.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe an Elternveranstaltungen wie z.B. ‚Kind und Verkehr‘ zur Verkehrserziehung von Kindern teilgenommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich schaue mir Flyer/ Broschüren mit Informationen über die Verkehrserziehung von Kindern gründlich an.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich achte in der Tageszeitung besonders auf Artikel über Verkehrssicherheit.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich höre mir Radiobeiträge über die Verkehrssicherheit aufmerksam an.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich sehe mir Fernsehprogramme über die Verkehrssicherheit aufmerksam an.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3.2 Die folgenden Aussagen beziehen sich auf Ihre Meinung zur Informationssuche.

Geben Sie bitte an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	ich stimme voll zu	ich stimme eher zu	ich stimme weder zu, noch nicht zu	ich stimme eher nicht zu	ich stimme gar nicht zu
Ich weiß wo ich mir Informationen besorgen kann, wenn ich diese benötige.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die gefundenen Informationen schlossen gut bei meinen Erwartungen an.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die gefundenen Informationen haben meine Fragen beantwortet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die gefundenen Informationen haben mir zu einem breiterem Verständnis der Verkehrserziehung bei meinem Kind verholfen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde, dass zusätzliche Informationen zur Verkehrserziehung von Kindern sehr wichtig sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde, dass Hilfe sehr einfach zu finden ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde, dass die Hilfe, die ich bekomme, leicht umzusetzen ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde, dass es zu viele Informationsmöglichkeiten gibt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde, dass das Suchen nach extra Informationen Zeitverschwendung ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf Ihre Wahrnehmung der Verkehrsrisiken Ihres Kindes.

Geben Sie bitte an, wie hoch Sie die Wahrscheinlichkeit einschätzen, dass Ihr Kind in den folgenden Bereichen einen Verkehrsunfall haben könnte

	sehr hoch	relativ hoch	weder hoch, noch niedrig	relativ niedrig	sehr niedrig
Die Straße in der wir wohnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die nächste größere Straße bei unserem Wohnsitz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die nächste stark befahrene Hauptverkehrsstraße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Orte/Straßen wo mein Kind spielt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Schulweg meines Kindes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Geben Sie bitte an, wie hoch Sie die Gefährlichkeit der folgenden Bereiche bezogen auf den Verkehr einschätzen.

	sehr gefährlich	relativ gefährlich	weder gefährlich, noch sicher	relativ sicher	sehr sicher
Die Straße in der wir wohnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die nächste größere Straße bei unserem Wohnsitz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die nächste stark befahrene Hauptverkehrsstraße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Orte/Straßen wo mein Kind spielt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Schulweg meines Kindes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Geben Sie bitte an, wie besorgt Sie sind, dass Ihr Kind in den folgenden Bereichen einen Verkehrsunfall haben könnte.

	sehr besorgt	relativ besorgt	weder besorgt, noch unbesorgt	relativ unbesorgt	sehr unbesorgt
Die Straße in der wir wohnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die nächste größere Straße bei unserem Wohnsitz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die nächste stark befahrene Hauptverkehrsstraße	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Orte/Straßen wo mein Kind spielt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Schulweg meines Kindes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf Instanzen (Schule mit Hilfe von Polizei und externen Partnern) die einen Teil der Verkehrserziehung übernehmen.

Geben Sie bitte an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	ich stimme voll zu	ich stimme eher zu	ich stimme weder zu, noch nicht zu	ich stimme eher nicht zu	ich stimme gar nicht zu
Die Instanzen setzen sich ausreichend dafür ein, dass mein Kind eine gute Verkehrserziehung erhält.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Instanzen kommunizieren offen mit mir über Gefahren für mein Kind im Verkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Instanzen üben zufriedenstellend mit meinem Kind den richtigen Umgang mit Gefahren im Verkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Instanzen beschützen mein Kind vor Gefahren im Verkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn Instanzen angeben, dass sie genug für die Verkehrserziehung tun, glaube ich das.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe das Gefühl, dass durch die Instanzen eine ausreichende Verkehrsausbildung stattfindet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich verlasse mich auf die Verkehrserziehung der Instanzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Die folgenden Aussagen betreffen Ihre Selbsteinschätzung.

Geben Sie bitte an, inwiefern Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	ich stimme voll zu	ich stimme eher zu	ich stimme weder zu, noch nicht zu	ich stimme eher nicht zu	ich stimme gar nicht zu
Ich vertraue darauf, dass ich...					
...beurteilen kann, was für die Verkehrserziehung meines Kindes wichtig ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...über genug Fähigkeiten verfüge, um meinem Kind eine gute Verkehrserziehung zu geben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...in Situationen im Verkehr meinem Kind angepasstes Verhalten beibringen kann.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...weiß, was zu tun ist, wenn ich falsches Verhalten bei meinem Kind im Verkehr beobachte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...mein Kind vor möglichen Folgen eines Verkehrsunfalls durch meine Verkehrserziehung beschützen kann.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Haben Sie noch Anmerkungen?

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Ich bitte Sie, den ausgefüllten Fragebogen so schnell wie möglich an den/die Klassenlehrer/in Ihres Kindes zurückzugeben.

