



foto: Tineke Dijkstra

Grootschalige evaluatie van educatieprojecten

De effecten van verkeers- educatie

Samenvatting

De SWOV heeft in het onderzoeksprogramma 2003-2006 een onderzoek opgenomen naar de effectiviteit van verkeerseducatie. Dit onderzoek, met de titel 'effectiviteit van verkeerseducatie', bestaat uit twee onderdelen: een literatuurstudie en een grootschalige evaluatie van educatieve projecten.

D.A.M. Twisk, SWOV

Er is weinig onderzoek gedaan naar educatieve activiteiten. Nu de belangstelling voor educatie toeneemt, wordt dit gebrek aan kennis steeds meer een gemis, omdat de vraag naar de effecten van educatie niet beantwoord kan worden. Om deze reden heeft de SWOV in het onderzoeksprogramma 2003-2006 een onderzoek opgenomen naar de effectiviteit van verkeerseducatie.

Traditioneel worden de maatregelen ter preventie van verkeersongevallen geschaard onder de drie E's. Deze staan voor Engineering, Enforcement en Educatie. Engineering staat voor alle maatregelen gericht op de weginfrastruc-

tuur. Enforcement omvat alle maatregelen die er op zijn gericht verkeersdeelnemers dusdanig af te schrikken dat zij in het vervolg geen overtreding meer zullen maken. De E van educatie ten slotte staat voor alle middelen die worden ingezet om verkeersdeelnemers voldoende toegerust veilig aan het verkeer te laten deelnemen. Het gaat dan om instructie, kennisoverdracht op scholen of bijvoorbeeld via brochures.

In het Engelse taalgebied worden onder deze derde E ook nog alle voorlichtingsactiviteiten geplaatst. In het Nederlandse taalgebied wordt met educatie vooral binnen- en buitenschoolse activiteiten bedoeld en niet de bood-

schappen die via de massamedia tot ons komen. In dit paper wordt uitgegaan van de Nederlandse betekenis van educatie. Een tweede keuze is de uitsluiting van rij-instructie. Technisch gezien valt deze activiteit ook onder Educatie, maar omwille van de overzichtelijkheid wordt de effectiviteit van rij-instructie niet behandeld. Bovendien is daar al relatief veel onderzoek naar gedaan.

Het onderzoek

Het onderzoek van de SWOV, met de titel 'effectiviteit van verkeerseducatie', bestaat uit twee onderdelen: een literatuurstudie en een grootschalige evaluatie van educatieve projecten. De literatuurstudie is bedoeld om de bestaande kennis over de effectiviteit van verkeerseducatie te inventariseren. De uitkomsten uit de literatuurstudie worden vervolgens gebruikt in het tweede onderdeel van het project: 'de grootschalige evaluatie in Nederland'. In dit onderdeel wordt een groot aantal educatieprojecten geëvalueerd volgens een standaardmethode.

Literatuurstudie

Wereldwijd zijn er legio projecten op het gebied van verkeerseducatie maar slechts enkele daarvan worden begeleid door evaluatieonderzoek. We hebben ervoor gekozen alleen die projecten te bestuderen waar ook een evaluatie aan verbonden was. Immers, voor dit project zijn we voornamelijk geïnteresseerd in de effecten van educatieprojecten. Daarbij zijn de antwoorden op de volgende vragen geïnventariseerd:

- wat was de doelgroep?
- wat probeerde men te veranderen?
- hoe werd die verandering bewerkstelligd?
- hoe groot was het effect?
- hoe lang duurde het effect?

Onze tweede vraag ging over de bijzondere positie van verkeerseducatie. Hoe vergelijkbaar zijn de ervaringen/effekten op het gebied van verkeerseducatie met bijvoorbeeld gezondheidseducatie? Is verkeerseducatie wel uniek in de problemen die wij tegenkomen bij evaluatiestudies, of heeft het meer met educatie in het algemeen te maken? Ten slotte hebben we gekeken naar de manier waarop de evaluatiestudie werd uitgevoerd. Om het gemakkelijk te maken zijn twee categorieën te onderscheiden: sterke evaluatiestudies en zwakke. Een sterke studie is zo opgezet dat je van de gevonden veranderingen vrij zeker kunt zijn dat deze echt het gevolg zijn van het educatiepakket, en waarvan je bovendien mag verwachten dat een toekomstige toepassing op een soortgelijke groep dezelfde resultaten oplevert.

Nu zijn over de eisen die aan dit soort evaluatieonderzoek moeten worden gesteld handboeken vol geschreven. We hebben ons beperkt tot twee eisen die juist op het verkeersveiligheidsgebied belangrijk zijn, namelijk de 'controlegroep' en het verschijnsel 'zelfselectie'. Een controlegroep is een groep die in alles lijkt op de onderzoeksgroep, maar die geen educatie heeft gehad. Door de vergelijking te maken tussen een controlegroep en de educatiegroep is

vast te stellen of (onbedoelde) effecten zijn opgetreden door invloeden van buitenaf. Bijvoorbeeld, ten tijde van het onderzoek heeft de politie zijn handhavingsinspanningen flink opgevoerd. Als zowel de educatiegroep als de controlegroep met deze politiecontroles te maken heeft gehad, is het verschil tussen beide groepen aantoonbaar veroorzaakt door de verkeersveiligheidslessen. Deze controlegroep heeft alleen waarde als de onderzoeker bepaald heeft (liefst op basis van kans) welke personen in de controlegroep worden toegewezen en welke aan de educatiegroep.

Naast de invloeden van buitenaf speelt bij educatie ook nog de mogelijkheid dat de 'educatiegroep' sterk afwijkt van de totale groep. Normaal los je dat probleem op door op basis van kans personen te selecteren voor deelname. Echter, de meeste educatieonderzoeken gebeuren met personen die er zelf voor hebben gekozen om aan de proef mee te doen. Ook al worden ze op basis van kans geselecteerd, dan nog speelt zelfselectie een rol wanneer deelnemers op basis van vrijwilligheid meedoen aan het onderzoek. Immers, deze keuze is geen toevallige. Vaak zie je dat personen die geïnteresseerd zijn in veiligheid aan deze cursussen deelnemen, en zij die er de zin niet van inzien zich ook niet zomaar beschikbaar stellen.

Resultaten

Vrijwel elk land heeft vormen van verkeerseducatie. Maar zeer zelden zijn er evaluatieresultaten beschikbaar. Er schijnt een impliciete overtuiging te heersen dat het 'werkt'. Wij zijn nog in afwachting van de resultaten van de OECD-studie naar de veiligheid van kinderen om te bezien of ook dat rapport tot dezelfde conclusie komt. Op dit moment wordt ook een Europese studie uitgevoerd naar 'Best Practices' voor educatieprojecten op verkeersveiligheidsgebied. Ook de uitkomsten uit deze studie willen we in de eindrapportage verwerken.

Doelgroep

De meeste evaluatiestudies die we vonden hadden betrekking op kinderen in de lagere-school-leeftijd. We vonden bijna geen geëvalueerde programma's die zich richten op andere groepen zoals ouderen en adolescenten. Binnen de programma's die zich richten op kinderen zijn de 'traffic clubs' het vaakst geëvalueerd.

Gedrag

De educatie betreft vooral het beïnvloeden van kennis, inzicht en vaardigheden zoals oversteken. Deze programma's zijn voor een deel gebaseerd op ongevalanalyses. Opmerkelijk is wel dat de studies gericht zijn op het aanleren van de vaardigheid, terwijl het in het belang van veiligheid verstandiger kan zijn juist te vermijden dat kinderen de vaardigheden moeten toepassen. Vooral daar waar het gemotoriseerde verkeer snel rijdt, is het wenselijker dat kinderen daar niet oversteken, maar veiliger oversteeplekken zoeken.

Effect en omvang

We vonden een klasse van studies die een relatie met

ongevalsbetrokkenheid aantonen. Dit betroffen studies over 'vrijwillige' traffic-clubs. De resultaten bleken tegengesteld aan de bedoelingen van een traffic club, namelijk kinderen veiliger aan het verkeer te laten deelnemen. De uitkomst was echter dat deze kinderen vaker bij ongevallen betrokken raken dan kinderen die geen lid waren van de traffic-club. Dit is een illustratie van 'vertekening van de resultaten door selectieve deelname'.

Deze studies betreffen vaak kleinschalige pilots. We hebben geen studies gevonden waarbij grootschalige toepassingen van educatieve programma's zijn geëvalueerd, of de ontwikkelingen worden gemonitord.

Uniek?

We hebben ook een antwoord proberen te vinden op de vraag of deze uitkomsten uniek zijn voor verkeersveiligheidseducatie, of dat dit een algemeen kenmerk is van alle educaties. Om hierop een antwoord te kunnen geven hebben we gekeken naar andere op preventie gerichte educaties, zoals 'gezondheidseducatie', 'goede voeding' en 'veilig vrijen'.

Een belangrijk verschil met de eerdergenoemde educaties is de discussie rond de vraag op welk niveau effecten aangetoond moeten worden. Op verkeersveiligheidsgebied is dat 'ongevallen, letsel, slachtoffers, doden'. In de praktijk betekent dit dat dit criterium ook voor verkeerseducatie wordt gehanteerd en dat tussenliggende doelen daaraan ondergeschikt worden gemaakt, ondanks het feit dat we weten dat ongevallen zeldzame gebeurtenissen zijn en veelal toevallige samenlopen van omstandigheden.

Het kenmerk daarentegen van de relatie tussen gezondheid en gedrag is dat de effecten pas vaak spelen op de langere termijn. Denk maar aan roken en kanker, te intensief zonnen en huidkanker, voeding en zwaarlijvigheid, diabetes, stress en hartkwalen. De mogelijkheid om effecten van educatie op het eindcriterium te evalueren is gering. Daarnaast speelt wellicht nog sterker dan bij verkeerseducatie het besef dat het eindcriterium beïnvloed wordt door veel andere factoren dan alleen het gezondheidsgerelateerde gedrag. Toch lijken het nut van gezondheidseducatie en de effecten daarvan niet ter discussie te staan. Dit komt mogelijk juist doordat het eindcriterium buiten het bereik van effectmetingen valt, en de waarde dus wel moet worden afgeleid uit de tussenliggende doelen. Neem het voorbeeld van verantwoord zonnen. Daarbij kan het succes niet worden afgemeten aan 'de ontwikkeling van het aantal huidkankergevallen', maar vooral aan de toegenomen kennis over gevaren en het opvolgen van de aanbevelingen.

Uitkomsten verwerken

De hier voorafgaand beschreven bevindingen zijn van invloed op de nog uit te voeren evaluaties. Daarin maken we de volgende keuzes met betrekking tot:

- gedrag en veiligheid;
- de doelgroep;
- het te veranderen gedrag en achtergronden van gedrag.

ad a. Gedrag waarvan een duidelijke relatie met onveiligheid is aangetoond.

Denk hierbij aan snelheid, alcohol/drugs, maar ook aan bumperkleven. Dit betekent dat wanneer dit gedrag verandert in de gewenste richting, de veiligheid zal verbeteren. Immers, de relatie was toch al aangetoond. Hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld oversteekgedrag.

ad b. Educatie moet zich dan wel richten op een groep die het probleemgedrag vertoont en die ook de psychische en fysieke mogelijkheden heeft om dat te veranderen. Deze beschrijving wijst er meteen op dat er lage verwachtingen moeten zijn voor de effectiviteit van verkeerslessen bij zeer jonge kinderen. Die kun je wel eindeloos trainen maar dan loop je snel tegen grenzen aan.

Ad c. Om het probleemgedrag te veranderen via educatie zul je informatie moeten hebben over de achtergronden van dit gedrag.

Hier zijn veel variabelen die je zou kunnen onderzoeken, maar grofweg zou moeten worden nagegaan of men:

- weet dat er een probleem is;
- weet wat het gewenste gedrag is;
- dat gedrag foutloos kan uitvoeren;
- barrières kan overwinnen om het gewenste gedrag toe te passen.

Grenzen

Ten slotte nog de vraag of educatie 'overal goed voor is'. Kan elk gedrag worden veranderd of aangeleerd door educatieve inspanningen?

Fouten blijven 'per ongeluk' optreden.

Educatie wordt wel eens gezien als een willekeurige mogelijkheid om verkeersveiligheidsproblemen op te lossen. Een belangrijk gegeven daarbij is de constatering dat het overgrote deel van de ongevallen op een of andere manier is terug te voeren op menselijke fouten. Educatie is een goede maatregel als deze fouten worden gemaakt doordat er leemten zijn in kennis, inzicht en vaardigheden. Daar staat wel tegenover dat de redenen van de fouten gelegen kunnen zijn in de complexiteit van en het gebrek aan logica in de taak. Het gedachtegoed van Duurzaam Veilig zou hier leidend moeten zijn: eerst de taak aanpassen aan de menselijke mogelijkheden en vervolgens verkeersdeelnemers leren ermee om te gaan.

Ondanks trainingen blijken sommige mensen meer fouten te maken dan anderen.

Dit kan er op wijzen dat deze mensen niet 'geschikt' zijn, dat zij (nog) niet of niet meer in staat zijn de taak goed uit te voeren. Educatie kan dan nog wel een rol spelen door deze mensen op hun beperkingen te wijzen en daardoor stimuleren dat zij de voor hen meest gevaarlijke situaties leren vermijden.

Personen zijn niet gemotiveerd.

Tot zover gaan we ervan uit dat indien mensen 'weten en kunnen', zij dit ook toepassen en ernaar streven zich veilig

te gedragen. We weten echter allemaal dat dat niet altijd het geval is.

Zou educatie hier ook een rol kunnen spelen? Kan educatie mensen overtuigen? Ja, dat kan, zolang het betrekking heeft op kennis en vaardigheden. Bijvoorbeeld: de hoofdstauncampagne werkte omdat mensen onvoldoende kennis bleken te hebben. Bovendien is het gewenste gedrag 'gemakkelijk' uit te voeren.

Het wordt al moeilijker wanneer het oud gedrag betreft. Bijvoorbeeld, je hebt altijd zonder gordel gereden en de persoonlijke ervaringen hebben je geleerd dat dat best kan. Dit gedrag is bovendien een automatisme geworden. Een automatisme veranderen vraagt veel 'inzet' van de persoon. Hij zal er steeds bij na moeten denken en er bewust voor moeten kiezen om de gordel te dragen. Educatie op zich, zal in dit soort situaties naar verwachting onvoldoende uithalen.

Van de invloed van educatie blijft nog minder over wanneer wij als collectief het 'gevaarlijke gedrag' vertonen, terwijl dat bovendien individueel voordeel oplevert. Denk daarbij aan te snel rijden. Stel dat ik besluit om me aan de snelheid te houden, dan wordt het er voor mij niet veiliger op, wellicht eerder onveiliger. Alleen als we dat allemaal doen wordt het ook veiliger. Kennis is dan wel een ondersteuner, maar zeker niet op zichzelf effectief.

Educatie is in deze situatie wel een noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarde om personen te bewegen zich veilig te gedragen. Daarvoor is het nodig het voordeel van het gewenste gedrag en de nadelen van het ongewenste gedrag groter te maken. In dit opzicht is verkeerseducatie in een voordeliger positie dan andere vormen van 'op preventie gerichte educatie'. Omdat veilig gedrag in de wet is vastgelegd kan er immers ook toezicht op worden gehouden. Daar waar motivatie een probleem is, is het door politietoezicht mogelijk om de basis die door educatie is gelegd, ook in het gedrag tot uiting te laten komen.

Conclusies

Wat is een goed project?

- het gedrag dat men wil veranderen ligt in het domein van educatie: kennis en kunde;
- het aan te leren of het te veranderen gedrag heeft een aantoonbare relatie met 'veiligheid';
- de persoon is geschikt om dit gedrag uit te voeren. Is dat niet het geval, dan weet hij de 'gevaarlijke' omstandigheden te vermijden;
- als het uitvoeren van het gewenste gedrag vooral afhankelijk is van motivatie, worden middelen ingezet om deze motivatie op te roepen/te versterken.

Wat is een goede evaluatie?

- de leerdoelen in termen van kennis en kunde worden geëvalueerd;
- vergelijkingen worden gemaakt met een controle groep;
- zelfselectie wordt geminimaliseerd.