

Effectmeting Streetwise

Verkeerseducatie wordt ingezet om uiteindelijk het gedrag van de cursisten veiliger te maken. Het is dan ook belangrijk om via wetenschappelijk onderzoek vast te stellen of die doelstelling wordt behaald. Uit de resultaten van drie jaar toetsen is gebleken dat op de stap van de checklist die dit beoordeelt, stap 10, het slechtst gescoord wordt. Een effectmeting is voor de meeste programma's niet uitgevoerd. Nu producenten steeds serieuzer bezig zijn met kwaliteitsverbetering ontstaat er echter meer interesse in het meten van de effecten van programma's op het te beïnvloeden gedrag.

Een voorbeeld van een programma waarvoor recentelijk [een effectmeting](#) is uitgevoerd, is Streetwise van de ANWB. Streetwise richt zich, door middel van praktische oefeningen, op het vergroten van veilig verkeersgedrag van jonge kinderen. De onderdelen richten zich op verschillende leeftijdscategorieën op de basisschool en daarmee op verschillende onderwerpen met betrekking tot verkeersdeelname. Op de checklist behaalde Streetwise bij toetsing in 2013 goede scores. Alleen stap 10 was onvoldoende.

Beoordeling

1. Keuze van te beïnvloeden gedrag	★★★★
2. Keuze van de doelgroep	★★★★★
3. Het formuleren van leerdoelen	★★★★
4. Didactische uitgangspunten	★★★★★
5. Inhoud en vormgeving	★★★★★
6. Toetsing en evaluatie in programma	★★★★★
7. Handleiding en draaiboek	★★★★
8. Implementatie van het programma	★★★★★
9. Procesevaluatie / gebruikerservaringen	★★★★★
10. Effectmeting	★

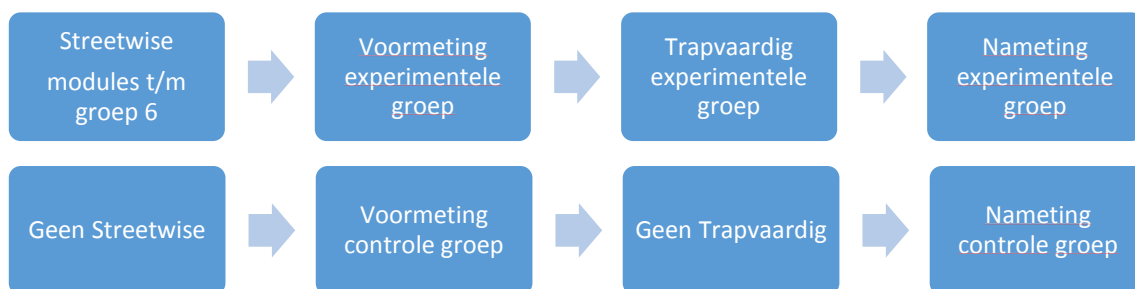
De ANWB heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om de leerdoelen van het programma scherper te stellen en een effectmeting uit te voeren. Door een onafhankelijke partij in te schakelen is aan een belangrijke voorwaarde voor stap 10 voldaan. Het algemene doel van het onderzoek was het effect van Streetwise op verkeersveiligheid van de doelgroep te bepalen, met als centrale vraag: 'Wat is het effect van Streetwise op de kennis, de houding en de vaardigheden van de leerlingen die het programma volgen?'

Om deze eerste effectmeting behapbaar te houden is ervoor gekozen om dit onderzoek alleen uit te voeren in de groepen 7 en 8. Kinderen van

deze leeftijd hebben een goede leesvaardigheid en zijn goed in staat om een vragenlijst in te vullen. De ANWB gaat uit van een doorlopende leerlijn, dus door te meten bij kinderen die alle modules gevolgd hebben, komt er meer zicht op het effect van het volledige programma.

De effectmeting is opgezet volgens een quasi-experimenteel design, waarbij de prestaties van twee groepen (in dit geval twee scholen) zo gecontroleerd mogelijk met elkaar vergeleken zijn op een voor- en nameting. Er is gekozen voor één controle school (school zonder Streetwise) en één experimentele school (school met Streetwise). Beide groepen deden een voormeting om het beginniveau van de leerlingen op het gebied van verkeersveiligheid te bepalen. Vervolgens volgde alleen de experimentele groep de module voor leerlingen uit groep 7 en 8: Trapvaardig.

Ongeveer een maand later deden beide groepen een nameting, vergelijkbaar met de voormeting. De opzet van het onderzoek is in Figuur 3 schematisch weergegeven.



Figuur 3 Opzet effectmeting Streetwise

Voor het doen van een effectmeting zijn goede leerdoelen noodzakelijk, omdat gemeten wordt in hoeverre deze leerdoelen bereikt worden. Daartoe zijn de bestaande leerdoelen van Streetwise eerst verder aangescherpt, en is vervolgens een vragenlijst over verkeer opgesteld die toetst of de gestelde doelen zijn behaald. De vragenlijst is in de klas afgenomen. Aangezien een groot deel van 'Trapvaardig' uit praktische oefeningen op de fiets bestaat, is er tijdens dit programma ook een observatie gedaan waarbij leerlingen beoordeeld werden op hun fietsvaardigheden.

De verzamelende data is geanalyseerd en statisch getoetst, wat leidde tot onder andere de volgende bevindingen over de effectiviteit van Streetwise:

- Het vragenlijstonderzoek toont enige effecten van Streetwise in eerdere groepen aan. Leerlingen die de modules in eerdere jaren volgden, weten significant meer over gebruik gordel en zitverhoging, de begrippen remweg en reactietijd, de effecten van snelheid, gewicht en profiel op remweg en veilig oversteken. Kanttekening: Het hogere niveau kan ook deels zijn veroorzaakt door algemeen hoger niveau of meer aandacht voor verkeerseducatie op deze school.
- De observatie van Trapvaardig laat zien dat leerlingen beter scoren op een aantal technische fietsvaardigheden direct na het volgen van het programma.
- Leerlingen die tussen voor- en nameting Trapvaardig hebben gevolgd scoren op de vragenlijst beter op verschillende thema's, zoals: veilig op de stoep en onderscheid begrippen remweg, reactietijden en stopafstand.
- Gemiddeld ging de gemeten kennis van leerlingen met en zonder Trapvaardig net zoveel vooruit tussen voor- en nameting. Dit is het onderzoeksartefact: als gevolg van meting neemt kennis toe.

Conclusies over de onderzoeksmethode

De effectmeting van Streetwise was leerzaam, ook op het gebied van onderzoek doen. Een aantal conclusies over de onderzoeksmethode zijn:

- Per item (vraag) kan het resultaat fluctueren, het is beter om naar de overall conclusies per thema te kijken.
- Klassikaal de vragenlijst afnemen heeft niet de voorkeur, want dit veroorzaakt ruis. Leerlingen kunnen erg druk zijn wat de meting minder betrouwbaar maakt. De omstandigheden kunnen beter gecontroleerd worden door de vragenlijsten individueel op een pc te laten maken.
- Bij vragen met plaatjes kan de manier van antwoorden het beste ook zoveel mogelijk visueel en toegepast zijn (in plaats van verbaal). De respons moet dicht bij de praktijk liggen.
- Deze eerste effectmeting heeft plaatsgevonden bij een beperkt aantal scholen. Beter is nog om bij het onderzoek meer leerlingen en meer scholen te betrekken.

De inzichten van de effectmeting neemt de ANWB mee in de ontwikkeling van hun verkeerseducatieproducten.

[Klik hier voor het onderzoeksrapport](#)