

1980-1981

1982

Driemaandelijks
tijdschrift
voor onderzoek
naar
etnische minderheden
en de
Nederlandse
samenleving

Verhaal van een migrant

Verkeersrelaties en de rol van
etnische minderheden in
Nederland

Verleijingsrecht en het
gebruik van collectieve
voorzieningen

Effecten van een voor-
lichtingscampagne over
vooroordelen naar
minderheden

Werkgemeenschap
Sociaal-culturele
Studies van
Etnische Minderheden

Binnenlandse Migratie

Mig
Mig
Migra
Migra
Migran
Migrant
Migrante
Migrante
Migranten
Migrantens
Migrantens
Migrantenst
Migrantenstu
Migrantenstu
Migrantenstud
Migrantenstud
Migrantenstudie
Migrantenstudie

- Jong, M.J. de, A. Molen P. Oirbans, *Zoveel talen, zoveel zinnen. De behoefte aan lessen eigen taal in het V.O.* Rotterdam: Erasmusuniversiteit, 1988.
- Jungbluth, P. en G. Driessen, *Onderwijs in Eigen Taal en Cultuur. Pretenties aanzienlijk, verwachtingen gering.* *Pedagogische Studiën*, 1989, 66, 52-60.
- Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, *Notitie over het Onderwijs in Eigen Taal en Cultuur* 's Gravenhage: Staatsuitgeverij, 1983.
- Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, *Concept-beleidsnotitie Onderwijs in de Eigen Taal* Zoetermeer: Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, 1989.
- Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, *Concept-beleidsnotitie Onderwijs in Eigen Taal als onderdeel van een geïntegreerd talenonderwijs.* Zoetermeer: Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, 1990.
- Otten, R., *Taalmoelijkheden bij Marokkanen.* In: A. Gailly en J. Leman (red.), *Onderwijs, taal- en leerproblemen in de immigratie.* Leuven: ACCO 1982, 93-114.
- Otten, R., *De stem van de Marokkaanse arbeiders.* In: E. de Moor (red.), *Arabisch en Turks op school. Discussies over eigen taal- en cultuuronderwijs.* Muiderberg: Coutinho, 1985, 109-126.
- Ruiter, J.J. de, *Young Moroccans in the Netherlands: an integral approach to their language situation and acquisition of Dutch.* Utrecht: Rijksuniversiteit, 1989.
- Ruiter, J.J., de, *De taalsituatie van jonge Marokkanen in Nederland.* *Migrantenstudies*, 1990, 1, 2-17.
- Schippers, A. en K. Versteegh, *Het Arabisch. Norm en realiteit.* Muiderberg: Coutinho, 1987.
- Verhoeven, L., *Geschreven taal en etnische minderheden.* In: E. de Moor (red.), *Arabisch en Turks op school. Discussies over eigen taal- en cultuuronderwijs.* Muiderberg: Coutinho, 1985, 45-58.
- Wagenaar, E. en E. Scholte, *Tweetalig onderwijs voor jonge Marokkaanse kinderen.* *Pedagogisch Tijdschrift*, 1989, 14, 231-244.
- Wetering, W. van de, *Onderwijs in eigen taal en cultuur aan Marokkaanse kinderen in Nederland. Het OETC als resultante van een maatschappelijk krachtenspel.* Utrecht: Rijksuniversiteit, 1990.

Verkeersongevallen bij kinderen uit etnische minderheden

Marianne Junger en Loes Steehouwer*

1 Vraagstelling

In dit artikel wordt onderzocht in welke mate kinderen uit verschillende etnische groepen betrokken raken bij verkeersongevallen en wat de mogelijke oorzaken hiervan kunnen zijn. De aanleiding voor het onderzoek was het vermoeden dat het aantal verkeersongevallen groter was onder allochtone kinderen dan onder autochtone kinderen. Dit bleek onder meer uit gesprekken met een straathoekwerker in Den Haag en uit een kleinschalig onderzoek van de Haagse politie. Kennis over verkeersongevallen kan vanuit verschillende standpunten van belang zijn. Vanzelfsprekend is deze informatie van belang voor ieder die zich met verkeer en verkeersveiligheid bezighoudt. Maar ook vanuit andere gezichtspunten kan informatie over verkeersongevallen van belang zijn. Het aantal verkeersongevallen levert bijvoorbeeld een ruwe indicatie op voor de mate waarin kinderen tijd op straat doorbrengen. De auteurs waren op zoek naar dat soort informatie en gegevens over verkeersongevallen leken een waardevolle graadmeter hiervan te zijn, omdat zij niet worden vertekend door tendenties tot sociaal wenselijke antwoorden, terwijl uit eerder onderzoek is gebleken dat dat met interviewgegevens wel het geval is (zie Junger, 1989; Junger en Zeilstra, 1989). Langs deze weg werden de auteurs geconfronteerd met het feit dat Turkse en Marokkaanse kinderen in vergelijking met andere groepen zo vaak het slachtoffer worden van verkeersongelukken. In dit artikel wordt verslag gedaan van de bevindingen hieromtrent en wordt een aanzet tot verklaring van de bevindingen gegeven.

2 Het onderzoek

2.1 Gegevens van de verkeerspolitie

Informatie over verkeersongevallen is afkomstig van de afdeling Verkeerspolitie van de Gemeentepolitie Den Haag. Er werd een selectie gemaakt van alle verkeersongevallen in Den Haag over de periode 1 juli 1985 tot en met 1 december 1989 waarbij kinderen van 2 t/m 12 jaar als voetganger of fietser waren betrokken. Gedurende deze tijd vonden er 753 verkeersongevallen plaats waarbij kinderen betrokken waren. Het ging totaal om 778 kinderen, want bij 25 ongevallen waren twee kinderen betrokken. Onder de betrokken kinderen bevonden zich 142 Marokkaanse, 130 Turkse, 53 Surinaamse, 4 Antilliaanse en 403 autochtoon Nederlandse kinderen. Er waren eveneens 46 kinderen van andere nationaliteiten. Deze laatste groep is samengevoegd met de autochtone kinderen, om vergelijking met de bevolkingsgegevens mogelijk te maken (totaal: 778; zie ook tabel 1 van de bijlagen). In zeven gevallen ontbrak informatie over de etnische groep van het slachtoffer

en in drie gevallen was het geslacht niet bekend. Het geanalyseerde ongeval-totaal komt daardoor op 768 uit.

Over deze verkeersongevallen was informatie beschikbaar over het ongeval zelf, te weten: datum, tijd, dag, en plaats. Van de betrokkenen waren gegevens aanwezig over de geboortedatum, geslacht en wijze van verkeersdeelname en voorts over de gevolgen van het ongeluk: verwonding, vervoer naar het ziekenhuis, behandeling, eventueel overlijden.

De meeste ongevallen met voetgangers van 0-6 jaar vinden dicht bij huis plaats (binnen 200 meter). Deze afstand neemt geleidelijk toe naarmate kinderen ouder zijn. Dit is gevonden in Nederland, maar ook in Engeland en Duitsland (Van der Molen en Tutert, 1980). In het huidige onderzoek is alleen de plaats van het ongeval bekend. Op basis van de bovenvermelde gegevens kan er dus vanuit worden gegaan dat deze plaats in het algemeen ook de woonbuurt is van de kinderen.

2.2 Bevolkingsstatistieken

Omdat de samenstelling van de bevolking van jaar tot jaar varieert, werden de cijfers van 1987 gebruikt als een soort gemiddelde. De ongevallen waren namelijk rond dat jaar gespreid (van juli 1985 tot december 1989).

Uit het bevolkingsregister kwam informatie over een aantal belangrijke groepen allochtonen, namelijk over Surinamers, Antillianen, Turken en Noord-Afrikanen welke laatste groep naast Marokkanen ook Tunesiërs omvatte. Omdat het aantal Tunesiërs zeer gering was, werd de groep Noord-Afrikanen opgevat als identiek met de Marokkanen. Evenzo werden Surinamers en Antillianen verder samengenomen. Aangezien het aantal Antillianen, hoewel veel kleiner dan het aantal Surinamers, toch niet onbeduidend was, wordt de groep in dit artikel wel steeds als 'Surinamers en Antillianen' aangeduid.

Uit de bevolkingsstatistiek bleek dat in 1987 de totale bevolking van kinderen van 2 tot en met 12 jaar in Den Haag 45.598 bedroeg. Ongeveer 28,5% daarvan behoorde tot een etnische minderheid. De grootste groep vormden Surinamers/Antillianen (te zamen 14,5%) gevolgd door Marokkanen (6,9%) en Turken (6,7%).

2.3 Bepaling nationaliteit

De etnische achtergrond van de betrokkenen werd vastgesteld aan de hand van de nationaliteit en/of de geboorteplaats. Beide gegevens stonden meestal vermeld op de registratieformulieren van de verkeerspolitie. Ter volledigheid werden alle gegevens ook nog gecontroleerd door een Marokkaanse en een Turkse medewerker van de Haagse gemeente die door analyse van namen de etnische achtergrond controleerden. Waar onduidelijkheden overbleven, werd de nationaliteit van betrokkenen in het bevolkingsregister opgezocht. De verkeersslachtoffers werden ingedeeld in vier categorieën: Turken, Marokkanen (incl. enkele Tunesiërs), Surinamers/Antillianen¹ en autochtone Nederlanders/overige nationaliteiten. Samenvoegingen waren zoals gezegd onvermijdelijk, omdat de bevolkingsgegevens op deze wijze waren ingedeeld en anders geen vergelijking mogelijk was tussen beide typen data, dat wil zeggen gegevens uit het bevolkingsregister en van het onderzochte ongevallenbestand.

Het is mogelijk dat het aantal Surinaamse/Antilliaanse kinderen dat betrokken was bij een verkeersongeval in deze studie is onderschat. Niet iedereen die in de bevolkingsstatistiek als Surinamer wordt beschouwd is als zodanig geassocieerd in de ongevallenregistratie. Bij Surinamers was het niet, zoals bij Turken en Marokkanen, mogelijk om op basis van de namen de politiegegevens op etnische identiteit te controleren. Surinamers hebben vaak Nederlandse namen. Als daardoor sommige Surinamers aan de groep van autochtone Nederlanders zijn toegerekend, geeft dat een onderschatting van het aantal Surinaamse/Antilliaanse kinderen en een overschatting van het aantal autochtone Nederlandse kinderen dat bij een ongeval betrokken was. Dit probleem heeft waarschijnlijk geen gevolgen voor de analyses die binnen de groep slachtoffers zijn uitgevoerd.²

3 Resultaten

3.1 Aantal verkeersongevallen per etnische groep, geslacht en leeftijd

Etnische groep

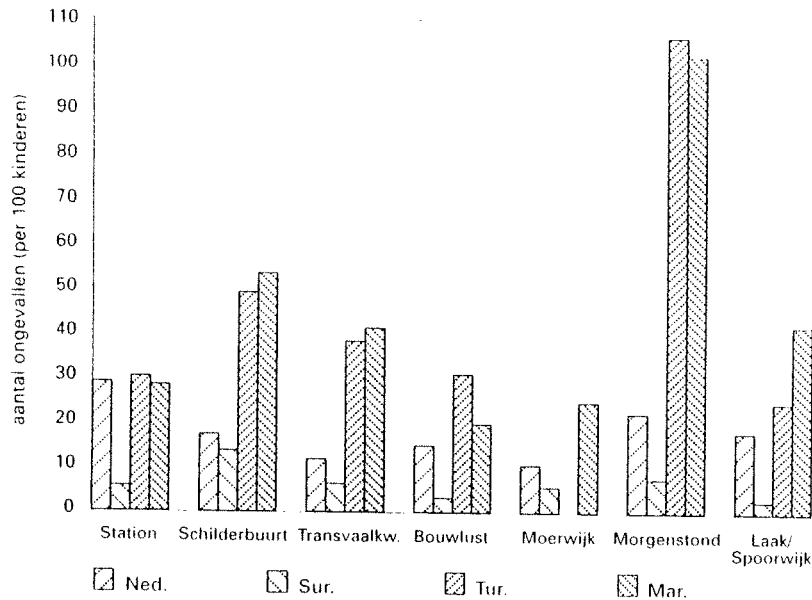
Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat in Den Haag in viereneenhalf jaar, onder de groep autochtoon Nederlandse/overige kinderen 14 pro mille betrokken was bij een verkeersongeval. Onder de Turkse kinderen was dat getal 43 pro mille, bij de Marokkaanse kinderen 44 pro mille, bij de Surinaamse/Antilliaanse kinderen 8 pro mille. Het is, zoals gezegd, mogelijk dat dit laatste cijfer een onderschatting vormt, aangezien het moeilijk was om Surinaamse/Antilliaanse kinderen te identificeren. Desondanks lijkt het onwaarschijnlijk dat de vertekening zo groot is dat de Surinaamse/Antilliaanse kinderen – wat betreft het aantal verkeersongevallen – in de buurt komen van de andere twee allochtone groepen. Het ongevallenpromillage bij Turken en Marokkanen was opmerkelijk hoog.

Omdat de kans op ongevallen, naar zich laat denken, sterk afhangt van de wijk waar kinderen zich bevinden, werd het aantal ongevallen per duizend kinderen ook berekend voor afzonderlijke wijken (fig. 1, zie ook tabel 2 van de bijlagen). Uit deze berekening blijkt dat de gevonden relaties op stadsniveau, globaal ook voor afzonderlijke wijken golden. Het aantal verkeersongevallen onder Turken en Marokkanen per wijk was 1,5- tot 5-maal zo hoog als onder de groep autochtoon Nederlandse/overige buitenlandse kinderen.

Sterftecijfers van het CBS voor heel Nederland bevestigen dit beeld. Het aantal Turkse/Marokkaanse kleuters (1-4 jaar) dat sterft als gevolg van de betrokkenheid bij een ongeval met een motorvoertuig is verhoudingsgewijs 3 à 4 keer zo groot als het aantal Nederlandse kleuters. Onder oudere kinderen (5-14 jaar) is het aantal dodelijke ongevallen bij mannelijke Turken en Marokkanen twee tot drie keer zo hoog. Maar onder Turkse en Marokkaanse meisjes is de sterfte als gevolg van verkeersongevallen gelijk aan de sterfte onder Nederlandse meisjes (Hoogenboezem en Israëls, 1990; zie ook tabel 3 van de bijlagen).

Dit gegeven berust niet op plaatselijke factoren, want ook in Duitsland werden vergelijkbare resultaten geboekt. In een onderzoek dat Hohenadel, Porschen, Seliger (1984, 1985a, 1985b) in 15 Westduitse steden verrichtten, bleek even-

Figuur 1 Aantal verkeersongevallen per wijk en per etnische groep (periode 1 juli '85-1 dec. '89; betrokkenen 2-12 jaar)



eens dat buitenlandse kinderen in de leeftijd van 0-5 jaar die als voetganger of fietser aan het verkeer deelnamen, 2- à 3-maal zo vaak bij verkeersongevallen betrokken waren als Duitse kinderen. In de leeftijdsgroep 6-14 jaar waren buitenlandse kinderen ook vaker slachtoffer, maar het verschil met Duitse kinderen was dan kleiner. Vooral kinderen uit Turkse gezinnen bleken een bedreigde groep te zijn.

Meer gegevens over verschillen tussen etnische groepen kunnen worden ontleend aan een onderzoek van Kurokawa (1967). Hieruit bleek dat Amerikaanse kinderen van Aziatische oorsprong minder vaak bij ongevallen betrokken waren dan blanke en zwarte kinderen.

Geslacht

Jongens bleken aanzienlijk vaker betrokken te raken bij verkeersongevallen dan meisjes. Van het totaal aantal kinderen dat bij een ongeval is betrokken was 66,5 procent een jongen en 33,5 procent een meisje. Deze verhouding was binnen elke etnische groep ongeveer dezelfde en gold ook voor Marokkaanse en Turkse kinderen. Voor zover ons bekend is dat verschijnsel universeel (zie bijv. Marcusson en Oehmisch, 1977).

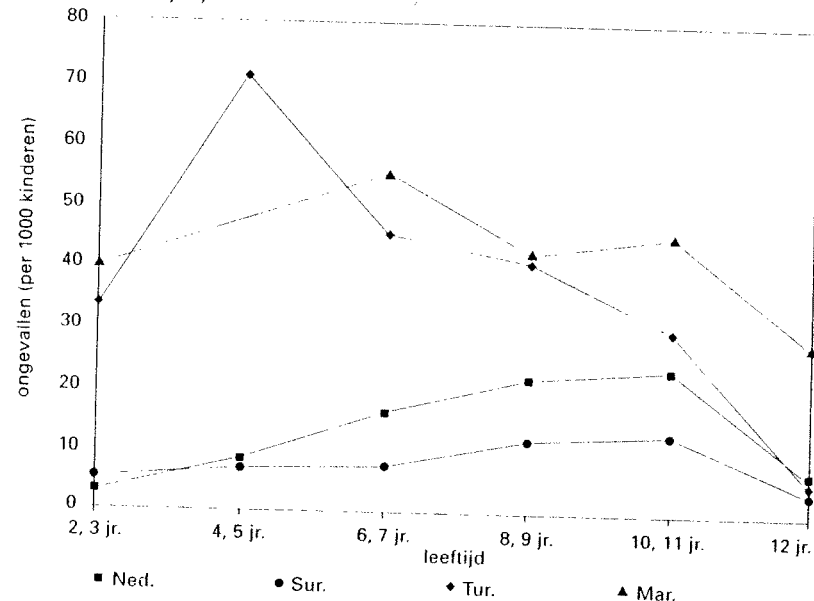
Leeftijd

Leeftijd is uiteraard een factor die van belang is voor het gedrag van kinderen in het verkeer. Jonge kinderen gedragen zich ondoordachter en onvoorzichter in het verkeer dan oudere kinderen. Jonge kinderen (4-5 jaar) zijn slechter in staat dan 6- tot 9-jarigen om te anticiperen op het gedrag van andere verkeers-

deelnemers. In het bijzonder ontbreekt het jonge kinderen aan besef dat autobestuurders een kind tussen geparkeerde auto's niet kunnen waarnemen (Limbourg en Gunther, 1977).

De meeste onderzoekers constateren dat er voor kinderen die als voetganger zijn betrokken bij een ongeval, een piek ligt rond het 6e tot 7e jaar (Van der Molen en Tutert, 1980; Limbourg en Senckel, 1976; Schlag en Böcher, 1981; Limbourg en Gunther, 1977). In Den Haag bleek dat de gemiddelde leeftijd 7,4 jaar was. Dit gold voor jongens en meisjes. Er bleken echter wel grote verschillen te zijn naar etnische groep. Marokkaanse en Turkse kinderen die betrokken waren bij een verkeersongeval waren gemiddeld bijna anderhalf à twee jaar jonger dan autochtoon Nederlandse/overige en Surinaamse/Antilliaanse kinderen. Figuur 2 illustreert de gevonden resultaten. Afgebeeld is het aantal verkeersongevallen per etnische groep voor de verschillende leeftijdscategorieën.

Figuur 2 Aantal verkeersongevallen naar leeftijd en etnische groep (periode 1 juli '85-1 dec. '89; betrokkenen 2-12 jaar).



Opvallend was dat de curves voor Turkse en Marokkaanse kinderen een ander verloop hadden dan die voor Surinaamse/Antilliaanse en autochtoon Nederlandse/overige kinderen. Bij Surinaamse/Antilliaanse en autochtoon Nederlandse/overige kinderen was het aantal verkeersongevallen op jonge leeftijd laag en steeg het langzaam om een maximum te bereiken op 10- en 11-jarige leeftijd. Bij Turkse en Marokkaanse kinderen waren er relatief veel ongevallen op jonge leeftijd, met een maximum bij Turkse kinderen op de leeftijd van 4-5 jaar en bij Marokkaanse kinderen op de leeftijd van 6-7 jaar. Daarna nam het aantal ongevallen af. Ook uit Duits onderzoek kwam naar voren dat de oververtegenwoordiging van buitenlandse kinderen vooral voor de jonge kinderen opging (Hohenadel, Proschon, Seliger, 1984, 1985a, 1985b).

3.2 Kenmerken van de ongevallen naar etnische groep

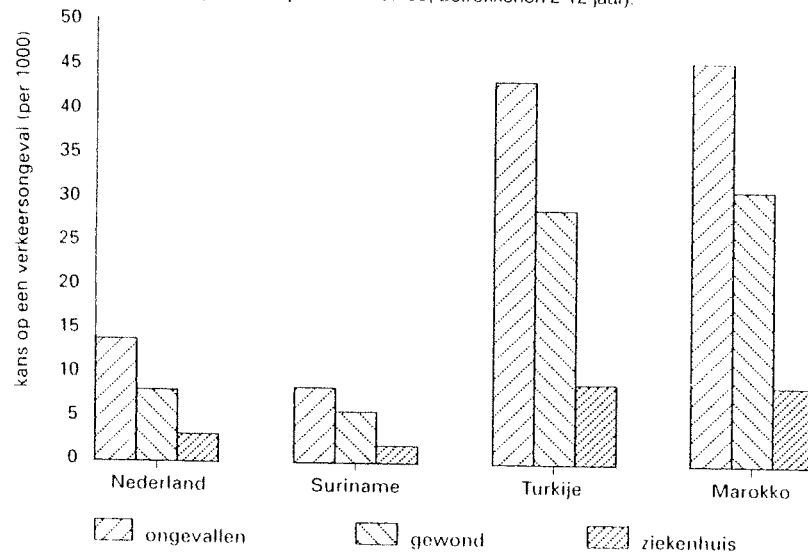
Type vervoer

Voor dit onderzoek werden alleen de ongevallen geselecteerd die kinderen troffen als voetganger of als fietser. Voor alle etnische groepen gold trouwens dat kinderen meestal als voetganger betrokken waren bij een verkeersongeval. Dit was het geval bij 53 procent van de autochtoon Nederlandse/overige, bij 77 procent van de Surinaamse/Antilliaanse, bij 82 procent van de Turkse en bij 84 procent van de Marokkaanse kinderen. Dit verschil tussen etnische groepen hangt waarschijnlijk samen met het feit dat zij ook jonger waren en dat jonge kinderen vaker als voetganger bij een verkeersongeval betrokken raken en oudere kinderen vaker als fietser.

Letsel

De verkeerspolitie noteert of er iemand gewond is geraakt bij het ongeval en of het slachtoffer naar het ziekenhuis is vervoerd. Uit de gegevens bleek dat bij een ongeval Marokkaanse, Turkse en Surinaamse/Antilliaanse kinderen vaker gewond raakten dan de autochtoon Nederlandse/overige kinderen. Van de autochtoon Nederlandse/overige kinderen raakte 57 procent gewond, van de Marokkaanse kinderen 68 procent, van de Turkse kinderen 67 procent en Surinaamse/Antilliaanse kinderen 74 procent. Ook uit Duitse gegevens kwam deze tendentie naar voren (Porschen, Seliger, 1984, 1985a, 1985b). Bij verwonding, was het aantal kinderen dat naar het ziekenhuis werd vervoerd in elke etnische groep even groot, namelijk 35 procent. Vermeld moet nog worden dat bij zes

Figuur 3 Aantal kinderen dat gewond is geraakt of is opgenomen in het ziekenhuis als gevolg van een verkeersongeval (periode 1 juli '85-1 dec. '89; betrokkenen 2-12 jaar).



kinderen het ongeluk een dodelijke afloop had (twee Marokkanen, een Surina-mer en drie Nederlanders).

Dat kinderen uit etnische minderheden vaker gewond raakten, hangt vermoedelijk samen met het feit dat zij jonger waren dan de autochtoon Nederlandse/overige kinderen en dat zij vaker als voetganger bij het ongeval betrokken waren in plaats van als fietser. Onder voetgangers was het aantal gewonden veel hoger (71%) dan onder fietsers (44%).

Onder jonge kinderen was het aantal gewonden eveneens groter dan onder oudere kinderen. Bij twee- en driejarigen werd 75 procent gewond, bij twaalfjarigen 55 procent.

Figuur 3 illustreert deze gegevens. Per etnische groep staan de drie kolommen voor het aantal bij een ongeval betrokken kinderen, het aantal gewonde kinderen en het aantal kinderen dat naar het ziekenhuis is vervoerd. Het aantal Marokkaanse en Turkse kinderen dat werd aangereden was respectievelijk 3,3 en 3,1-maal zo groot als het aantal autochtoon Nederlandse/overige kinderen. Het aantal gewonde kinderen was bij Marokkaanse kinderen 4-maal en bij Turkse kinderen 3,6-maal zo groot als het aantal autochtoon Nederlandse/overige kinderen.

De schoolroute

In hoeverre hangen ongevallen samen met de 'schoolroute'? Over het doel van de verkeersdeelname was in ons bestand geen informatie aanwezig, maar het tijdstip van het ongeval kan een indicatie hieromtrent opleveren. Hier is aangenomen dat een ongeval op de schoolroute is gebeurd tenzij het tijdstip van het ongeval was:

- op zaterdag en zondag;
- tijdens de vakanties;
- voor 7 uur 's ochtends en na half vijf 's middags

Op deze wijze werden de ongevallen die vrijwel zeker niet samenhangen met de schoolroute onderscheiden. Deze methode levert daarvan dan een minimum-schatting op.

De meerderheid van de ongevallen, namelijk 60 procent, was niet gebonden aan de schoolroute en 40 procent hing hier wel mee samen. Deze verhouding was voor jongens en meisjes gelijk. Ook hier werden verschillen gevonden tussen de vier etnische groepen (tabel 1). Onder autochtoon Nederlandse/overige kinderen was het aandeel van de ongevallen dat gerelateerd was aan de schoolroute relatief hoog, namelijk 46 procent; bij de andere drie etnische groepen was dat ongeveer een derde. Bij de etnische minderheden vonden verkeersongevallen dus vaker plaats tijdens het spelen op straat of bij andere activiteiten die niet met schoolroute samenhangen.

Tabel 1 Ongevallen gerelateerd aan de schoolroute naar etnische groep (periode 1 juli '85-1 dec. '89; betrokkenen 2-12 jaar), in procenten.

| | Nederlanders/ overige buitenl. | Surinamers/ Antillianen | Turken | Marokkanen |
|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------|--------|------------|
| N | 442 | 57 | 130 | 142 |
| Schoolroute | 46 | 35 | 30 | 34 |
| Spelen e.a. activiteiten | 54 | 65 | 70 | 66 |

$$\chi^2 = 15,6; df = 3; p = 0,001$$

Het doel van de verkeersdeelname hing niet samen met het type vervoer of met het geslacht van het betrokken kind. Er was wel een sterke relatie met leeftijd. Ongevallen die op weg van en naar school gebeurden, kwamen, zoals verwacht kan worden, vaker voor onder oudere kinderen dan onder jongere kinderen. Onder zeer jonge kinderen (2 tot 4 jaar) was het aantal ongevallen dat mogelijk samenhang met de schoolroute 30 procent; het steeg tot 69 procent bij 12-jarigen. Deze samenhang met leeftijd zou gedeeltelijk de hierboven beschreven relatie tussen schoolrouteongevallen en etnische groep kunnen verklaren. Aangezien de Marokkaanse en Turkse slachtoffers gemiddeld jonger waren dan de autochtoon Nederlandse/overige kinderen waren zij als gevolg hiervan waarschijnlijk vaker betrokken bij een ongeval dat niet samenhang met de schoolroute.³

De Werkgroep Verkeersveiligheid (1989) kwam eveneens (voor Den Haag) tot de conclusie dat voor de groep kinderen tot en met 12 jaar ca. 30 procent van de ongevallen plaatsvond op tijdstippen die doen denken aan schoolrouteverkeer. Dat is een wat lager percentage schoolroute-ongevallen dan in ons onderzoek, maar het verschil kan zeer wel gelegen zijn in de bredere definitie die wij hebben gekozen van een schoolrouteongeval.

4 Poging tot Interpretatie van de resultaten

Vóór we ons verdiepen in de mogelijke verklaringen van de gevonden resultaten worden de belangrijkste bevindingen van dit artikel samengevat.

1. Er blijken vrij grote verschillen te bestaan tussen etnische groepen wat betreft de betrokkenheid van kinderen bij verkeersongevallen. Marokkaanse en Turkse kinderen worden vaker dan autochtoon Nederlandse/overige en Surinaamse/Antilliaanse kinderen het slachtoffer van een verkeersongeval. Onder autochtoon Nederlandse/overige kinderen is 14 pro mille betrokken geweest bij een verkeersongeval binnen viereneenhalf jaar. Onder Turkse en Marokkaanse kinderen is dit aantal driemaal zo hoog (respectievelijk 43 en 44 pro mille). Surinaamse/Antilliaanse kinderen worden minder vaak (of wellicht: even vaak) als autochtone Nederlandse/overige kinderen betrokken bij een ongeval (namelijk 8 pro mille). Globaal blijven deze verschillen bestaan wanneer men naar de wijken afzonderlijk kijkt.
2. Er zijn ook andere verschillen tussen etnische groepen als men kijkt naar de bij een ongeval betrokken kinderen. Zo blijkt dat Turkse en Marokkaanse kinderen gemiddeld jonger zijn als hen een ongeval overkomt. Marokkaanse, Turkse en Surinaamse/Antilliaanse kinderen zijn ook vaker als voetganger betrokken bij het ongeval, het ongeval gebeurt frequenter tijdens het spelen en zij raken ook vaker gewond in vergelijking met autochtoon Nederlandse/overige kinderen. De Haagse gegevens komen overeen met het landelijke beeld dat het CBS presenteerde over sterfte naar aanleiding van een verkeersongeval en met eerder Duits onderzoek.

Hoe zouden deze verschillen in de betrokkenheid bij verkeersongevallen tussen Nederlanders en allochtone groepen verklaard kunnen worden? Uit de lite-

raluur komt een aantal factoren tevoorschijn dat in dit verband aandacht verdient.

4.1 Wijk- en buurtkenmerken

Stads wijken verschillen naar hun verkeerssituatie en de aanwezigheid van speelplaatsen. Uit de literatuur blijkt bijvoorbeeld dat in de wijken met een hoge kans op verkeersongevallen minder speelplaatsen zijn. Ook in ons onderzoek blijkt de kans op een verkeersongeval inderdaad te verschillen naar wijk. De verschillen tussen wijken bieden echter geen verklaring voor de verschillen tussen etnische groepen. Ook binnen de wijken blijven deze verschillen namelijk bestaan. Het is echter niet onmogelijk dat er binnen de wijken, dus op buurt- en woonblokniveau verschillen zijn in verkeerssituatie en dat de kans op een verkeersongeval samenhangt met de spreiding van etnische groepen op dit lagere niveau. Dat zou echter impliceren dat in alle wijken bepaalde etnische groepen juist geconcentreerd zouden moeten zijn op verhoudingsgewijs gevaarlijke locaties. Erg waarschijnlijk is dat niet.

4.2 Sociaal-economische achterstand

Volgens Schlag en Böcher (1981) blijkt uit een vijftal onderzoeken dat:

- de sociale status en het inkomen van door kinderongevallen getroffen gezinnen relatief laag is;
- ondanks het hoge kinderaantal de betreffende gezinnen gemiddeld over een kleine woonruimte beschikken en er derhalve weinig speelruimte is (zie ook Read e.a., 1963).

Langley, Silva en Williams (1987a) vonden echter in de literatuur geen eenduidige relatie tussen sociaal-economische achtergrond en de kans op een verkeersongeval (Langley, Silva en Williams, 1987a).

Het is de vraag of de in dit artikel geconstateerde verschillen tussen etnische groepen te verklaren zijn uit de relatief slechte sociaal-economische omstandigheden waarin de allochtonen in ons land verkeren. De sociaal-economische situatie van Surinaamse/Antilliaanse gezinnen is vermoedelijk de minst rooskleurige (zie bijv. Van Praag, 1989). Toch zijn de Surinaamse/Antilliaanse kinderen in Den Haag minder vaak (of hooguit even vaak) slachtoffer van een verkeersongeval als de autochtoon Nederlandse/overige kinderen.

Indien er een effect is van achterstandsfactoren dan is deze invloed waarschijnlijk slechts indirect, bijvoorbeeld via het functioneren van het gezin. Ook Hohenadel e.a. (1985a, 1985b) menen dat de invloed van sociaal-economische omstandigheden slechts indirect kan verlopen.

4.3 Kennis van verkeersregels

Kennis van verkeersregels is volgens onderzoek niet gerelateerd aan de kans op een verkeersongeval. Kinderen met meer kennis en begrip van verkeersregels gedragen zich niet aangepaster aan het verkeer als ze de straat oversteken dan kinderen die de regels minder goed kennen (Limbourg en Gunther, 1977; Langley, Silva en Williams, 1987b).

Trouwens, zoals eerder bleek zijn de verschillen tussen etnische groepen het grootst onder jonge kinderen waarbij de kennis, indien al gevormd, nog moeilijk tot uiting kan komen in een beredeneerd verkeersgedrag. Het lijkt daarom niet aannemelijk dat verschillen tussen etnische groepen, wat betreft de kans op een verkeersongeval, samenhangen met dit aspect.

Het gebrek aan vertrouwdheid met het verkeer in Nederland zou echter bij nog niet lang in Nederland verblijvende allochtone kinderen een factor kunnen zijn die de kans op een ongeval verhoogt. Over de verblijfsduur van de slachtoffers hadden wij geen informatie.

4.4 Gezinskenmerken

Kinderen die bij een verkeersongeval betrokken zijn, bevinden zich – uiteraard – op de openbare weg. Het relatief grote aantal Turkse en Marokkaanse kinderen dat bij een ongeval betrokken is, doet vermoeden dat zij zich meer dan de andere groepen op de openbare weg bevinden. Het is mogelijk dat de wijze waarop ouders hun kinderen opvoeden gevolgen heeft voor de mate waarin deze kinderen zich buitenshuis ophouden en daarbij riskant gedrag vertonen. Uit de literatuur blijkt dat gezinnen van kinderen die bij een verkeersongeval betrokken zijn zich onderscheiden van gezinnen waarbij dit niet het geval is. De eerste groep stopt eerder met het houden van toezicht, doet minder aan verkeersopvoeding en laat haar kinderen vaker op straat spelen. Kinderen die bij een ongeval betrokken raken, komen relatief vaak uit onvolledige gezinnen en zijn vaak zwaarder belast door bijvoorbeeld ziekte of afwezigheid van de opvoeders (zie onder meer Read e.a., 1963; Schlag en Böcher, 1981; Van der Molen en Tutert, 1980; Langley, Silva en Williams, 1983).

Ten slotte is het onderzoek van Kurokawa (1977) vermeldenswaard, ook al gaat het in dat onderzoek om ongevallen in het algemeen en niet uitsluitend om verkeersongevallen. Hij vindt dat opvoedingsstijlen van de moeder sterk samenhangen met de kans op een ongeval. Wanneer de moeder erg toegevend is, zij haar kind relatief veel autonomie geeft en 'mannelijk' gedrag bevordert, neemt de kans op een ongeval sterk toe.

Het feit dat jongens meer verkeersongevallen hebben in vergelijking met meisjes wordt vaak gerelateerd aan de verschillende accenten die in de opvoeding worden gelegd. Het lijkt aannemelijk dat jongens meer autonomie hebben en dat ouders vaker risicovol gedrag gedogen van jongens dan van meisjes.

Het is mogelijk dat opvoedingsstijlen per etnische groep verschillen, waarbij Marokkaanse en Turkse ouders in een aantal opzichten tolerant zijn en/of minder direct toezicht uitoefenen op hun kinderen, dit komt overeen met ervaringen van sommige maatschappelijk werkers en leraren in de praktijk. In wijken waar veel allochtonen wonen ziet men veel – ook kleine – kinderen op straat spelen. Het komt voor dat kleuters door hun oudere broertje of zusje van zeven of acht jaar van school worden opgehaald. Het is mogelijk dat Turkse en Marokkaanse ouders hun kinderen vaker dan Nederlandse ouders op straat laten spelen en/of boodschappen laten doen. Wellicht hangen deze verschijnselen op hun beurt weer samen met de grote gezinsomvang, die het uitoefenen van toezicht op de kinderen door de ouders bemoeilijkt. Daarbij komt nog dat in sommige traditionele Turkse en Marokkaanse gezinnen de vrouw niet zonder haar man

buitenshuis mag komen (zie bijv. van de Berg-Eldering, 1981; Risvanoglu-Bilgin, Brouwer en Priester, 1986). Als gevolg hiervan heeft zij relatief weinig mogelijkheden om toezicht te houden op zich buitenshuis bevindende kinderen. Ook kan het voorkomen dat kinderen als gevolg hiervan vaker boodschappen voor het gezin moeten doen.

Voor de Surinaamse/Antilliaanse groep in Den Haag zouden al deze factoren dan niet mogen spelen, want in deze groep was de ongevallenkans niet hoger dan bij de autochtone Nederlanders. Het is in dat verband vermeldenswaardig dat in Den Haag de meerderheid van de Surinamers van Hindostaanse afkomst is (Reubsat, Kropman en Van Mulier, 1982). Er wordt wel gezegd (maar werkelijke onderzocht is het niet) dat in deze gezinnen relatief veel toezicht wordt uitgeoefend. Hierdoor komen deze kinderen minder vaak op straat waardoor de kans op een verkeersongeval afneemt. Zoals hierboven werd vermeld vond Kurokawa (1977) in de Verenigde Staten dat Aziatische kinderen minder vaak bij verkeersongevallen betrokken zijn dan blanke en zwarte kinderen en hij bracht dit in verband met de traditionele strakke opvoeding in de Aziatische gezinnen waarbij veel toezicht wordt uitgeoefend op kinderen.

4.5 Persoonlijkheidskenmerken

Door een aantal onderzoekers is bekeken of kinderen op grond van persoonlijkheidskenmerken verschillende kansen hebben om slachtoffer te worden van een ongeval. Dit blijkt inderdaad het geval te zijn. Kinderen die betrokken raken bij een ongeval zijn vaker exploratief, (hyper)actief, uitdagend, energiek, roekeloos en impulsief (Limbourg en Gunther, 1977; Limbourg en Senckel, 1976; Van der Molen en Tutert, 1980; Read e.a., 1963; Schlag en Böcher, 1981; Langley, Silva en Williams, 1983). Uit het literatuuroverzicht van Van der Molen en Tutert (1980) blijkt dat bij ongevallen betrokken kinderen minder vaak hun best doen op school, meer psychosomatische kwalen vertonen, minder verplichtingen voelen, de regels ontwijken en meer emotionele en gedragsproblemen vertonen dan andere kinderen.

Limbourg en Senckel (1976) concluderen dat in het bijzonder de manier waarop een kind omgaat met psychische moeilijkheden, van invloed is op het ongevalsrisico: kinderen die uiting geven aan psychische spanningen door deze om te zetten in handelingen, brengen zichzelf vaker in gevaarlijke situaties dan kinderen die dit op een andere manier uiten.

Er zijn aanwijzingen dat kinderen met leermoeilijkheden een grotere ongevals-betrokkenheid hebben (Limbourg en Senckel, 1976; Van der Molen en Tutert, 1980; Read e.a., 1963). Volgens Read, e.a. (1963) wordt door kinderen die een ongeval krijgen meer gespijeld en zijn zij vaker afwezig van school vanwege familiale verplichtingen.

Het lijkt niet onmogelijk dat een aantal van de hierboven genoemde persoonlijkheidskenmerken samenhangt met etnisch specifieke opvoedingspatronen.

5 Conclusie

Het is een hoogst curieus feit dat Turkse en Marokkaanse kinderen een zoveel

hogere kans op verkeersongevallen lopen dan kinderen uit andere bevolkingsgroepen. Dit verschil is niet een toevallig resultaat van ons eigen onderzoek in Den Haag; het blijkt ook uit nationaal Nederlands en buitenlands materiaal. In een overzicht van mogelijke verklaringen voor het verschil dienen gezins- en opvoedingskenmerken zich aan als de meest voor de hand liggende oorzaken. Verder dan vrij algemene speculaties hieromtrent komen wij echter in dit onderzoek niet. Verdere ontwikkeling van hypothesen en toetsing daarvan zijn geboden. Het zou bijvoorbeeld interessant zijn om na te gaan of Turkse en Marokkaanse kinderen ook een grotere kans lopen op ongevallen binnenshuis. Voorts zou onderzocht moeten worden of de door ongevallen getroffen Turkse en Marokkaanse kinderen afkomstig zijn uit gezinnen die op relevant geachte aspecten aantoonbaar verschillen van andere gezinnen. Eenvoudig onderzoek is dat niet.

Noten

* Dr. M. Junger is medewerkster van het Wetenschappelijk onderzoeks- en documentatiecentrum (WODC) van het Ministerie van Justitie. Loes Steehouwer is studente psychologie aan de Rijksuniversiteit Leiden.
Wij willen Rob Brocken, Rob van Eekeren en Ton Bockern danken voor hun hulp en hun adviezen bij het vergaren en het analyseren van de gegevens. Wij zijn tevens veel dank verschuldigd aan Latifa Bakrimi en Gunduz Sevilimis en Monique Bhoelan die tijd hebben uitgetrokken om ons te helpen bij het bepalen van de etnische achtergrond van verkeersslachtoffers. Ten slotte danken wij Sanda Junger, Carlo van Praag en Gert Jan Terlouw voor hun commentaar op dit artikel.

1. Het gaat om kinderen die in Suriname geboren zijn of van Surinaamse afkomst zijn (minstens één van de ouders is in Suriname geboren) of de Surinaamse nationaliteit hebben. Hier zijn de Antillianen bij opgeteld (d.w.z. kinderen die op de Antillen zijn geboren of van wie minstens één van de ouders op de Antillen is geboren).
2. Voor meer informatie over de gegevensverzameling wordt verwezen naar Junger en Steehouwer (1990).
3. In het rapport van de Werkgroep Verkeersveiligheid (1989) wordt geconstateerd dat voor de groep kinderen van 5 tot en met 12 jaar (de schoolgaande kinderen) circa 47 procent van alle ongevallen gerelateerd kunnen zijn aan de schoolroute. In Den Haag hebben voor dezelfde leeftijdsgroep 43 procent van de ongevallen waarschijnlijk te maken met de schoolroute.

Literatuur

- Berg-Eldering, L. van den, *Marokkaanse gezinnen in Nederland*. Alphen aan den Rijn: Samsom, 1981.
- Brocken, R.F.J. en F.W. Warnar, *Aanrijdingen onderzoek kinderen t/m 12 jaar oud*. Den Haag: Gemeentepolitie 's-Gravenhage, 1985.
- CBS, *Maandstatistiek van de bevolking, oktober 1987*. Den Haag: Staatsuitgeverij, 1987.
- Erf, R.F., van der, Beleidsrelevante migranten demografisch gezien. *Migrantenstudies*, 1989, 3, 11-24.
- Hohenadel, D., K.M. Porschen en A. Seliger, Unfallbeteiligungen ausländischer Kinder im Strassenverkehr in 15 westdeutschen Städten. *Polizei Verkehr und Technik*, 1984, 11, 398-401.
- Hohenadel, D., K.M. Porschen en A. Seliger, *Ausländische Kinder im Strassenverkehr*. Stuttgart: Bundesminister für Verkehr, 1985a.
- Hohenadel, D., K.M. Porschen en A. Seliger, Verkehrssicherheit ausländischer Kinder. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 1985b, 3.
- Hoogenboezem, J. en A.Z. Israël, Sterfte naar doodsoorzaken onder Turkse en Marokkaanse ingezetenen in Nederland, 1979-1988. *Maandbericht gezondheidsstatistiek*, 1990, 5-20.
- Junger, M., Discrepancies between police and self-report data for Dutch racial minorities. *British Journal of Criminology*, 1989, 29, 273-283.

- Junger, M. en L. Steehouwer, *Verkeersongevallen bij kinderen uit etnische minderheden*. Den Haag: Ministerie van Justitie, WODC, 1990.
- Junger, M. en M. Zeilstra, *Deviant gedrag en slachtofferschap onder jongens uit etnische minderheden*. Arnhem: Gouda Quint, WODC nr. 90, 1989.
- Kurokawa, M., Childhood accident as a measure of social integration. *Canadian Review of Sociology and Anthropology*, 1967, 3, 99-107.
- Langley, J., B. McGee, P. Silva en S. Williams, Child behaviour and accidents. *Journal of Pediatric Psychology*, 1983, 8, 181-189.
- Langley, J.D., P.A. Silva en S.M. Williams, Psychosocial factors in unintentional childhood injuries: results from a longitudinal study. *Journal of Safety Research*, 1987a, 18, 73-89.
- Langley, J.D., P.A. Silva en S.M. Williams, Cycling experience and knowledge of the road code of nine years old. *Accident Analysis & Prevention*, 1987b, 19, 141-145.
- Limbourg, M. en B. Senckel, *Verhalten von Kindern als Fußgänger im Strassenverkehr*. Psychologisches Institut der Universität Tübingen, 1976.
- Limbourg, M. en R. Gunther, Erleben und Verhalten von 4 bis 9 jährigen Kindern im Strassenverkehr. *Zeitschrift für Verkehrserziehung*, 1, März 1977.
- Marcusson, H. en W. Oehmisch, *Accident mortality in childhood in selected countries of different continents*. World Health Statistics, 1977, 57-92.
- Molen, H.H. van der en R.A.S.M. Tutert, *De omstandigheden waaronder verkeersongevallen met kinderen plaatsvinden*. Haren: Verkeerskundig Studiecentrum Rijksuniversiteit Groningen, 1980.
- Praag, C.S. van, *Werkloosheid en inkomens bij etnische minderheden: een analyse op basis van het woningbehoeltonderzoek 1985/86*. 's-Gravenhage: WRR 1989 (Werkdocument nr. 44).
- Read, J.H., E.J. Bradley, J.D. Morison, D. Lewall en D.A. Clarke, The epidemiology and prevention of traffic accidents involving child pedestrians. *Canadian Medical Association Journal*, 1963, 89, 687-701.
- Reubsael, T.J.M., J.A. Kropman en L.M. van Mulier, *Surinaamse migranten in Nederland, de positie van Surinamers in de Nederlandse samenleving*. Nijmegen: Instituut voor Toegepaste Sociologie, 1982.
- Risvanoglu-Bilgin, S., L. Brouwer en M. Priester, *Verschillend als de vingers van één hand*. Leiden: COMT, 1986.
- Schlag, B. en W. Böcher, *Kinderunfälle im Strassenverkehr*. Bonn: Deutschen Verkehrswacht e.V., 1981.
- Werkgroep Verkeersveiligheid, *Verkeersveiligheidsplan schoolroutes 1989*. Gemeente 's-Gravenhage, 1989.