

Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie

Uitgangspunten voor beleid

Versie
16 mei 2002

Documentbeschrijving

Titel:	Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie
Subtitel:	Uitgangspunten voor beleid
Rapportnummer:	TT02-09
Status:	Eindrapport
Projectnummer:	E2001-085
Auteur(s):	Ir. A. van Betuw en drs. J.A.M.M. Vissers
Datum:	15 april 2002
Opdrachtgever:	Gezamenlijke Regionale respectievelijk Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid
Korte inhoud:	In opdracht van en in samenwerking met de gezamenlijke Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid (en meer in het bijzonder het Landelijk Overleg Verkeerseducatie – LOVE) zijn de uitgangspunten voor beleid beschreven om te komen tot een succesvolle invoering van permanente verkeers- educatie per doelgroep.
Vormgeving:	Alfred van Rossum
Illustratie omslag:	Marcel Jurriëns

Traffic Test is een onderzoeks- en adviesbureau, dat wil bijdragen aan effectief verkeers- en vervoersbeleid van overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Vanuit de invalshoeken 'gedrag', 'beleid' en 'verkeerskunde' staat de mens in het verkeer daarbij steeds centraal. Veel voorkomende werkzaamheden zijn enquête-onderzoek, beleidsevaluaties, praktijkexperimenten, literatuurstudies, methodiekontwikkeling, projectmanagement, detacheringen, panel-discussies en workshops.

Inhoudsopgave

Verantwoording en leeswijzer	5
Samenvatting	7
1. Inleiding	19
2. PVE: achtergrond, definitie en doelgroepen	21
2.1 Duurzaam Veilig	21
2.2 Definitie van Permanente Verkeerseducatie	22
2.3 Doelgroepen	23
3. Doelgroep 0-4 jarigen	25
4. Doelgroep 4-12 jarigen	27
4.1 PABO	28
4.2 Binnenschoolse verkeerseducatie	28
4.3 Buitenschoolse verkeerseducatie	30
5. Doelgroep 12-16 jarigen	31
6. Doelgroep beginnende bestuurders: 16-25 jarigen	33
6.1 Bromfietzers	34
6.2 Jonge beginnende automobilisten	35
7. Doelgroep rijbewijsbezitters: 25-60 jarigen	37
8. Doelgroep ouderen: vanaf circa 60 jaar	39
9. Conclusies en aanbevelingen	41
9.1 Doelgroep 0-4 jarigen	41
9.2 Doelgroep 4-12 jarigen	42
9.3 Doelgroep 12-16 jarigen	43
9.4 Doelgroep beginnende bestuurders 16-25 jaar	43
9.5 Doelgroep rijbewijsbezitters 25-60 jaar	44
9.6 Doelgroep ouderen vanaf circa 60 jaar	45
9.7 Centrale regie binnen PVE	46

Verantwoording en leeswijzer

Dit rapport begint met een samenvatting waarin de hoofdzaken uit het rapport zijn beschreven. Doordat in de samenvatting ook de belangrijkste conclusies en aanbevelingen terug zijn te vinden, geeft deze tekst in een notendop de uitgangspunten voor beleid ten aanzien van Permanente Verkeerseducatie (PVE) weer.

Lezers die meer in detail geïnformeerd willen worden over PVE, kunnen voor die detailinformatie terecht bij de verschillende hoofdstukken. Doordat voor een opzet is gekozen waarbij aan elk van de zes PVE-doelgroepen een apart hoofdstuk is gewijd, hoeft iemand met een specifieke interesse niet het complete rapport te lezen. De lezer die bijvoorbeeld met name is geïnteresseerd in de doelgroep 4-12 jarigen leest achtereenvolgens de hoofdstukken één (*inleiding*), twee (*algemene achtergrond*), vier (*doelgroep 4-12 jarigen*) en hoofdstuk negen (*conclusies en aanbevelingen voor de doelgroep 4-12 jarigen en de algemene conclusies*).

Het rapport is als volgt opgebouwd:
Hoofdstuk één geeft een korte inleiding op het onderwerp PVE.

Hoofdstuk twee staat kort stil bij de achtergrond van PVE, geeft een definitie van PVE en benoemt de PVE-doelgroepen.

In de hoofdstukken drie tot en met acht worden de diverse PVE-doelgroepen behandeld. Per doelgroep worden achtereenvolgens:

- de uitgangspunten voor PVE beschreven;
- de kerndoelen geformuleerd;
- de stand van zaken beschreven;
- voorbeelden van zinvolle¹ producten en projecten genoemd.

Hoofdstuk negen sluit het rapport af. Het geeft een samenvatting van de belangrijkste resultaten in de vorm van conclusies. Tevens bevat het hoofdstuk aanbevelingen om per doelgroep zowel op de korte als op de langere termijn PVE op een hoger kwaliteitsniveau te brengen.

¹ Er wordt een keuze gemaakt uit bestaande producten en projecten waarvan verwacht wordt dat zij een bijdrage kunnen leveren aan de realisatie van de gewenste educatie per doelgroep zoals geformuleerd in de kerndoelen. In het rapport wordt geen uitputtende beschrijving gegeven van alle producten/ projecten die een zinvolle bijdrage kunnen leveren. Dit betekent dat er buiten de opgesomde producten/ projecten mogelijk nog andere producten/ projecten zinvol in te zetten zijn.

Samenvatting

In dit rapport zijn de uitgangspunten terug te vinden voor een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie (PVE). PVE is daarbij gedefinieerd als:

”Het geheel van opeenvolgende en in doorlopend verband samenhangende (zowel op basis van de leeftijdsgebonden ontwikkeling als op basis van de vervoerswijze van verkeersdeelnemers) activiteiten die leiden tot geïnternaliseerde verandering van het verkeersgedrag of tot behoud van het gewenste verkeersveilige gedrag, door de voor het gewenste gedrag benodigde voorwaarden (van kennen, kunnen en willen) te creëren.

Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om de volgende zes groepen:

- 0 tot 4 jaar;
- 4 tot 12 jaar;
- 12 tot 16 jaar;
- beginnende bestuurders (16 tot circa 25 jaar);
- rijbewijsbezitters (circa 25 tot circa 60 jaar);
- ouderen vanaf circa 60 jaar.

Voor de uitgangspunten voor de succesvolle implementatie is in eerste instantie de huidige stand van zaken met betrekking tot PVE in kaart gebracht. Vervolgens is samen met vertegenwoordigers van alle Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's en POV's) nagegaan wat noodzakelijk is om per PVE-doelgroep zinvolle activiteiten te ontwikkelen. Dat heeft per doelgroep geresulteerd in een aantal kerndoelen. Vervolgens is geïnventariseerd welke bestaande PVE-producten en –projecten kunnen worden ingezet om op de korte termijn te beginnen met de realisering van de kerndoelen. Tevens is per doelgroep in kaart gebracht wat er op langere termijn aan aanvullende activiteiten moet worden ontplooid respectievelijk wat er aan flankerend beleid nodig is om te komen tot de gewenste kwaliteitsslag voor de betreffende PVE-doelgroep.

In deze samenvatting worden de belangrijkste bevindingen op een rij gezet. Dat gebeurt in eerste instantie voor iedere PVE-doelgroep afzonderlijk. Vervolgens wordt stilgestaan bij een aantal zaken die het belang van de afzonderlijke doelgroepen overstijgen, zoals het bewaken van de continue lijn binnen PVE en de centrale regie die nodig is als het gaat om het initiëren, uitvoeren en coördineren van de verschillende activiteiten voor de diverse doelgroepen. De samenvatting wordt afgesloten met een tabel waarin alle aanbevelingen schematisch zijn weergegeven.

Doelgroep 0 – 4 jarigen

Voor de doelgroep 0-4 jarigen zijn vijf kerndoelen geformuleerd. In de vijf kerndoelen staat de voorbeeldfunctie van ouders, verzorgers, andere vervoerders van kinderen en intermediaire organisaties centraal. Genoemde groepen moeten inzicht hebben in de ontwikkelingsstadia van 0-4 jarigen en moeten daar in hun verkeersgedrag rekening mee houden. Tevens moeten ouders, verzorgers en andere vervoerders van kinderen kennis hebben van de juiste kinderbeveiligingsmiddelen en moeten zij er op een juiste wijze gebruik van maken.

Voor de groep 0-4 jarigen is een aantal producten/ projecten op de markt waarmee de kerndoelen voor een deel gerealiseerd kunnen worden. Voor de korte termijn kunnen deze op een zinvolle wijze worden ingezet om een begin te maken met de realisatie van de kerndoelen. Wel behoeven de producten op een aantal punten verbetering. Voor de lange termijn is het met het oog op deze kwaliteitsslag dan ook noodzakelijk dat de algemene kerndoelen worden vertaald in specifieke, meer concrete leerdoelen. Deze leerdoelen zijn noodzakelijk om bestaande producten te beoordelen op kwaliteit, te bekijken waar hiaten zitten en om eventueel op basis daarvan nieuwe producten te ontwikkelen en bestaande producten aan te passen.

Voor de doelgroep 0-4 jarigen is inmiddels een quick scan² uitgevoerd. Belangrijke uitkomst van de quick scan is dat de gemeenten een spilfunctie moeten hebben als het gaat om het ontplooiën van PVE-activiteiten voor deze doelgroep. Gemeenten kunnen een doortastende regie voeren op de verschillende beleidskaders die voor deze doelgroep bestemd zijn. Een intersectorale samenwerking en afstemming tussen de beleidssectoren voor het realiseren van de kerndoelen is hierbij van groot belang. Denk met name aan het meeliften met initiatieven in het kader van het grote stedenbeleid, lokaal educatief beleid en integraal veiligheidsbeleid.

Doelgroep 4-12 jarigen

In de doelgroep 4-12 jarigen zijn drie subgroepen te onderscheiden: het PABO-onderwijs, de binnenschoolse verkeerseducatie en de buitenschoolse verkeerseducatie.

Bij de kerndoelen voor het PABO-onderwijs staat de ontwikkeling van een verplichte module “verkeer” centraal die ervoor moet zorgen dat PABO-studenten voldoende zijn toegerust om op een verantwoorde en praktijkgerichte wijze verkeerseducatie in te bouwen in het lesprogramma van het basisonderwijs.

Bij de kerndoelen voor de binnenschoolse verkeerseducatie staat de ontwikkeling van een integraal programma voor verkeerseducatie centraal dat aansluit bij de ontwikkelingsfasen van 4-12 jarigen. Het programma bevat veel praktischelementen en geeft aandacht aan kennen (*waaronder risicobewustzijn*), kunnen (*met name fietsvaardigheid*) en willen (*verkeersmentaliteit, rekening houden met anderen in het verkeer*). Ouders dienen een substantiële rol te spelen bij de verkeerseducatieve activiteiten van hun kinderen. De onderwijsinspectie dient tenslotte nauwgezet toe te zien op de wijze waarop verkeerseducatie in het onderwijsprogramma wordt geïntegreerd.

Bij de kerndoelen voor de buitenschoolse verkeerseducatie gaat het met name om het gedrag van vervoerders van 4-12 jarigen (*haal- en brenggedrag*) en de kennis van de ontwikkelingsstadia van de doelgroep bij ouders, verzorgers en intermediaire organisaties. In de opleiding Sociaal Pedagogisch Werk dient een verplichte module “verkeer” te zijn opgenomen.

Een recent door de Stichting Leerplan Ontwikkeling (SLO) uitgevoerd onderzoek heeft inmiddels geresulteerd in adviezen over de integratie van verkeerseducatie in het lesprogramma van de PABO's. Een nieuwe PABO-module “verkeer”, die meer gericht is op het geven van praktijkgerichte verkeerseducatie in het basisonderwijs, moet nog ontwikkeld worden. Bij de ontwikkeling van de module dient te worden aangesloten op de uitkomsten van het SLO-onderzoek. Zolang er nog geen nieuwe module “praktijkgerichte verkeerseducatie” voor de PABO beschikbaar is, zal voor ondersteuning in het geven van praktijkgerichte verkeerseducatie een beroep gedaan moeten worden op bestaande kennisinstituten als de Onderwijs- en Schoolbegeleidingsdiensten. Overigens zal ook daarna - wanneer er wel een module “verkeer” beschikbaar is - ondersteuning noodzakelijk blijven.

² De quick scan betreft een onderzoek dat erop is gericht op korte termijn inzicht te verkrijgen in de haalbaarheid van een product of project. Met behulp van interviews met centrale spelers in het veld waarvoor het product of project is bedoeld, worden kansen en bedreigingen c.q. succes- en faalfactoren in kaart gebracht.

Op dit moment zijn er voor het basisonderwijs diverse lespakketten op de markt. Voor de korte termijn is geïnventariseerd welke projecten en methoden het meest geschikt zijn om de kerndoelen te realiseren. Voor de langere termijn zal de gewenste kwaliteitsslag gemaakt moeten worden. Daarbij dient te worden nagegaan of de producten en/of projecten voldoen aan nog te ontwikkelen leerdoelen en of eventueel bijstelling en aanpassing van bestaande producten/ projecten gewenst zijn c.q. of nieuwe producten/ projecten moeten worden ontwikkeld.

Lokale en regionale netwerken kunnen basisscholen ondersteunen bij het vormgeven van hun verkeerseducatiebeleid. Een goed voorbeeld van die aanpak zijn de zogenaamde VEBO-projecten.

Wat betreft de buitenschoolse verkeerseducatie is bij de ROV's/ POV's een inventarisatie gemaakt van beschikbare producten en projecten. Daaruit kan worden geconcludeerd dat er voor de buitenschoolse verkeerseducatie nog nauwelijks geschikte producten of projecten beschikbaar zijn. Voor de ontwikkeling van deze producten en projecten dienen de kerndoelen eerst te worden vertaald in concrete leerdoelen. Op basis van de leerdoelen kunnen dan bijbehorende producten en projecten worden ontwikkeld.

Doelgroep 12-16 jarigen

Voor de doelgroep 12-16 jarigen zijn vijf kerndoelen geformuleerd. Centraal in de kerndoelen staat de ontwikkeling van een samenhangend lesprogramma waarin aandacht wordt besteed aan de vereiste kennis, vaardigheid en motivatie om veilig deel te nemen aan het verkeer en waarin wordt rekening gehouden met de ontwikkelingsstadia van deze leeftijdsgroep. Dit programma dient op alle scholen voor voortgezet onderwijs te worden uitgevoerd en het programma moet aansluiten op dat van het basisonderwijs.

In de “Kerndoelen Basisvorming” is de wettelijke verankering van de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs verwoord. Verkeerseducatie is daarbij slechts een vakoverstijgend thema dat is versnipperd over een aantal vakken, te weten: aardrijkskunde, verzorging, natuur- en scheikunde, biologie en lichamelijke opvoeding. Verkeerseducatie komt in het voortgezet onderwijs nog slechts mondjesmaat van de grond. Het wettelijk kader voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs moet worden versterkt.

De “Kerndoelen Basisvorming” zullen verder moeten worden uitgewerkt in meer specifieke, concrete leerdoelen.

Er is een tweetal quick scans gepland: één zal zich richten op de vorming van netwerken, één op de benodigde verkeerseducatieve materialen (*de zogenaamde “toolkit”*). Vooruitlopend op de quick scans is door de ROV's/ POV's een inventarisatie gemaakt van de voor 12-16 jarigen beschikbare producten en projecten. Hoewel een samenhangend lesprogramma waarin aandacht wordt besteed aan de vereiste kennis, vaardigheid en motivatie om veilig aan het verkeer deel te nemen voor het voortgezet onderwijs nog ontwikkeld moet worden, zijn er enkele zinvolle educatieve programma's beschikbaar. VO-scholen moeten worden gestimuleerd deze programma's in het lespakket te integreren. Verder moeten VO-scholen worden gestimuleerd om zonedig van buitenaf deskundigheid in te huren voor het geven van verkeerseducatie. Lokale en regionale netwerken kunnen VO-scholen ondersteunen bij het vormgeven van hun verkeerseducatiebeleid. Een goed voorbeeld van die aanpak zijn de zogenaamde VEVO-projecten.

Voor de langere termijn zal de gewenste kwaliteitsslag gemaakt moeten worden. Daarbij dient te worden nagegaan of de beschikbare producten en/of projecten voldoen aan nog te ontwikkelen leerdoelen, of eventueel bijstelling en aanpassing gewenst zijn en of nieuwe producten/ projecten moeten worden ontwikkeld.

Parallel aan de opleiding van docenten voor het basisonderwijs (PABO) moet in de opleiding van leraren voor het voortgezet onderwijs aandacht moeten worden besteed aan de verkeerseducatieve vaardigheden van docenten. In verband hiermee is het belangrijk dat verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs een apart vak wordt.

Doelgroep beginnende bestuurders: 16-25 jarigen

In deze doelgroep zijn twee subgroepen te onderscheiden: de bromfietzers en de jonge beginnende automobilisten.

Bij de subgroep bromfietzers richten de kerndoelen zich op een theoretische en praktische scholing van alle beginnende bromfietzers. De instructeurs die de bromfietscursus geven dienen WRM-bevoegd te zijn en dienen een speciale applicatie te hebben gevolgd.

Bij de subgroep jonge beginnende automobilisten zijn vier kerndoelen te onderscheiden. In de rijopleiding moeten alle "Leerdoelen voor het rijbewijs B" aan de orde komen, de Rijopleiding In Stappen (RIS) moet landelijk worden ingevoerd en een beginnende automobilist moet eerst ervaringskilometers opdoen voordat hij zelfstandig aan het verkeer gaat deelnemen.

Voor de subgroep bromfietzers is inmiddels een quick scan uitgevoerd om te inventariseren hoe in den lande bromfietscursussen worden gegeven. Duidelijk is dat er momenteel een aantal knelpunten met betrekking tot de (uitvoering van de) bromfietsopleiding bestaan: slechts een beperkt deel van alle bromfietzers heeft deelgenomen aan een bromfietscursus, de bromfietscursus wordt momenteel niet op uniforme wijze gegeven en niet alle instructeurs beschikken over de vereiste WRM-bevoegdheid.

Er is een goede bromfietscursus beschikbaar, waarin theorie en praktijk zijn opgenomen: de bromfietscursus met KNMV-praktijkmodule. Bij het samenstellen van deze cursus zijn impliciete, algemene leerdoelen gehanteerd. Deze moeten echter nog nader worden uitgewerkt in concrete leerdoelen. Mogelijk zijn op basis van de formulering van de leerdoelen nog aanpassingen van de cursus noodzakelijk. Inmiddels is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voornemens om een praktijkexamen voor de bromfiets in te voeren. Die wettelijke verplichting is nodig om ervoor te zorgen dat alle bromfietzers een cursus met zowel theorie als praktijk gaan volgen.

In 2000 zijn er "Leerdoelen voor het rijbewijs B" geformuleerd. Deze leerdoelen beschrijven het kennen, kunnen en willen wat van kandidaten voor het rijbewijs B worden verlangd. In 2000 is een opleidingsprogramma ontwikkeld dat een-op-een aansluit op de leerdoelen: de Rijopleiding In Stappen. In 2001 is een eerste proef met de RIS gehouden. De resultaten zijn erg positief en de verwachting is dat na een grootschalige vervolgprouf (te houden in 2002) in de loop van 2003 de RIS landelijk ingevoerd kan worden.

Ook voor de subgroep jonge beginnende automobilisten is als het gaat om de RIS inmiddels een quick scan uitgevoerd. Daarin wordt gesteld dat "de RIS een geslaagde manier is om de leerdoelen en de rijprocedure B te vertalen in een heldere, concrete taakstelling voor het stapsgewijs opleiden van leerlingen. Op basis van de quick scan wordt nu nadrukkelijk bekeken hoe de rij-schoolwereld kan inspelen op de voordelen van de RIS, zowel op inhoudelijke als op bedrijfseconomische aspecten.

Met betrekking tot de fase na het behalen van het rijbewijs hebben, naast een inventarisatie van mogelijke projecten, nog geen activiteiten plaatsgevonden. Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn inmiddels twee initiatieven ontplooid: voor beginnende bestuurders is een lager alcoholpromillage van kracht en voor dezelfde groep is een voorlopig rijbewijs ingevoerd. Verder

wordt er over de mogelijkheden van “begeleid rijden” nagedacht. Voor de ontwikkeling van nieuwe projecten en producten is het zinvol kennis te nemen van en aan te sluiten bij ontwikkelingen in andere Europese landen. Zo worden in Duitsland, Oostenrijk en Finland experimenten opgezet om te komen tot invulling van een 2-fasen opleiding en zijn met name in Zweden positieve ervaringen opgedaan met het rijden onder begeleiding.

Doelgroep rijbewijsbezitters: 25-60 jarigen

Voor de doelgroep rijbewijsbezitters zijn vijf kerndoelen geformuleerd. Essentie van de vijf kerndoelen is dat rijbewijsbezitters een zodanig niveau van kennis, risicobewustzijn en vaardigheid onderhouden dat dit faciliteert tot verkeersveilig gedrag. Om dit te verwezenlijken dienen alle rijbewijsbezitters verplicht te worden periodiek een toets af te leggen met zowel theorie- als praktijkonderdelen.

Wat betreft de doelgroep motorrijders is er een quick scan uitgevoerd voor de Regionale Motorvaardigheids Training (RMT). Uit voorlopige resultaten van deze nog niet afgeronde quick scan valt af te leiden dat het “product” RMT inhoudelijk goed in elkaar zit, maar dat motorrijders in de praktijk nog maar weinig gebruik maken van de training. Een groot knelpunt is de beschikbaarheid van instructeurs die de cursus kunnen en willen geven. Ook de benadering van motorrijders voor de RMT is een knelpunt. Op basis van de quick scan wordt nu een marketingplan opgezet.

In samenwerking met het bedrijfsleven wordt op dit moment onder de noemer “Safety Culture” als onderdeel van het NVVP gewerkt aan de verkeersveiligheid binnen bedrijven. Met behulp van dit project wil de overheid een veiligheidscultuur creëren bij transportondernemingen en bij het zakelijk personenverkeer door samen met brancheorganisaties, belangenorganisaties en verzekeraars de kwaliteit binnen de sector, waartoe ook verkeersveiligheidsinspanningen horen, zichtbaar te maken. Verder zijn er diverse verkeersveiligheidsstrainingen voor rijbewijsbezitters beschikbaar. Voor de doelgroep rijbewijsbezitters geldt dat eerst inzichtelijk gemaakt moet worden waar de diverse projecten en producten zich op dienen te richten alvorens een beredeneerde keuze kan worden gemaakt. Dit betekent dat ook voor deze doelgroep eerst specifieke, concrete leerdoelen moeten worden geformuleerd. Vervolgens dienen op basis van de vastgestelde leerdoelen bestaande producten en projecten te worden beoordeeld en aangepast en nieuwe producten en projecten te worden ontwikkeld.

Tenslotte is het van essentieel belang dat er een wettelijk kader komt waarmee periodieke toetsing van rijbewijsbezitters kan worden afgedwongen.

Doelgroep ouderen: vanaf circa 60 jaar

Voor de doelgroep ouderen zijn vijf kerndoelen opgesteld. Centraal in de kerndoelen staat dat ouderen moeten beschikken over up-to-date kennis van de verkeersregels, dat zij zich bewust moeten zijn van hun mogelijkheden en onmogelijkheden in het verkeer en dat zij hun gedrag kunnen en willen aanpassen aan hun eventuele fysieke beperkingen. Bij de verlenging van het rijbewijs moeten ouderen worden verplicht een periodieke toets (*theorie en praktijk*) af te leggen.

Momenteel wordt een instrument (Landelijke Systematische Voorlichting Ouderen en Mobiliteit) ontwikkeld waarmee op landelijk niveau inzicht kan worden gekregen in de wijze waarop ouderen (en daarnaast ook gehandicapten) optimaal kunnen worden geïnformeerd over: de verschillende vervoersmodaliteiten, de verschillende verkeerseducatieve producten, beschermingsmiddelen in het verkeer en preventief keuren/ testen in verband met het functioneren in het verkeer.

Voor de doelgroep ouderen is een aantal producten beschikbaar. Onduidelijk is echter of met deze producten zinvol kan worden gewerkt aan de realisatie van de kerndoelen. Voor een aantal geformuleerde kerndoelen zijn nog geen producten of projecten beschikbaar. Ook voor deze doelgroep moeten nog specifieke, concrete leerdoelen worden ontwikkeld. Op basis van deze leerdoelen moeten bestaande producten worden beoordeeld en vervolgens eventueel aangepast. Verder moeten op basis van de leerdoelen nieuwe producten en projecten worden ontwikkeld. Evenals bij de doelgroep 25-60 jarigen is het belangrijk dat er een wettelijk kader komt waarmee periodieke toetsing van oudere rijbewijsbezitters kan worden afgedwongen.

Projectbureau Permanente Verkeerseducatie

Tot op heden zijn de activiteiten met betrekking tot PVE gecoördineerd door het Landelijk Overleg Verkeers Educatie (LOVE), waarin elk ROV/ POV met een educatiedeskundige vertegenwoordigd is. Een eerste probleem van de huidige constructie is dat er bij geen van de betrokken experts structureel voldoende tijd vrijgemaakt kan worden voor PVE. In de tweede plaats moet worden vastgesteld dat het in het algemeen gaat om experts met een brede algemene kennis van PVE en dat de gewenste specialistische kennis niet altijd aanwezig is. Een derde probleem schuilt in het feit dat de ROV's/ POV's elkaars activiteiten en producten moeten beoordelen en dat er geen oordeel door een meer neutrale partij kan worden geveld.

Wanneer de centrale regie in de handen van een professioneel bemenst projectbureau wordt gelegd, kan aan elk van de drie bovengenoemde bezwaren tegemoet worden gekomen. Een bemsing met twee professionele krachten lijkt vooralsnog voldoende, ervan uitgaande dat het projectbureau op ad hoc basis specialistische kennis kan inhuren. Bij voorkeur dient het projectbureau gekoppeld te worden aan een bestaande organisatie die beschikt over een landelijk netwerk. Het projectbureau zou onder andere kunnen functioneren onder de vlag van het NVVB, opgericht door het Rijk en gekoppeld aan het kennisplatform Verdi.

Verdere voordelen van een onafhankelijk centrale regie door het Projectbureau PVE zijn een hoge mate van efficiency, zowel op financieel als op communicatief vlak.

Een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle implementatie van PVE is de inzet van kennismanagement en bijbehorende instrumenten. Noodzakelijk is dat voor PVE relevante kennis en informatie verzameld wordt, gemakkelijk toegankelijk is en actief wordt verspreid. Hiervoor is een essentiële stap dat er een centraal informatiepunt wordt ingesteld waarvan een kennisbank deel uitmaakt. Dit PVE-informatiepunt zou bij voorkeur moeten worden gekoppeld aan het projectbureau PVE. Van hieruit moeten kennismakelaars zich actief gaan bezighouden met het verzamelen en verspreiden van kennis en informatie op het terrein van PVE.

Het projectbureau speelt een belangrijke rol als het gaat om de aansturing en coördinatie van de uitvoering van PVE-activiteiten. Voor de korte termijn betekent dit dat het projectbureau ervoor moet zorgen dat per PVE-doelgroep de juiste bestaande producten en producten worden toegepast. Voor de langere termijn dient het projectbureau ervoor te zorgen dat er per PVE-doelgroep de gewenste kwaliteitsslag wordt uitgevoerd. Dit betekent onder andere dat de kerndoelen moeten worden vertaald in concrete leerdoelen. Deze leerdoelen zijn sturend voor de inhoud van PVE per doelgroep. De leerdoelen kunnen worden gebruikt om na te gaan of ontwikkelde producten en projecten aan de gestelde eisen voldoen. Zij geven daarmee de criteria waaraan de kwaliteit van producten en projecten kan worden getoetst. Het formuleren van de leerdoelen behoeft geen activiteit van het projectbureau te zijn. Gezien de benodigde specialistische kennis verdient het de voorkeur dat het projectbureau voor het opstellen van de leerdoelen externe experts inhuurt.

Het projectbureau heeft een belangrijke taak als het gaat om de bewaking van de doorgaande lijn en de uniformiteit binnen PVE. De leerdoelen en de daarvan afgeleide criteria zijn voor het projectbureau een belangrijk instrument om de bewaking van de uniforme lijn en de uniformiteit inhoud te geven.

Om daadwerkelijk uitvoering te kunnen geven aan het lange termijn beleid met betrekking tot PVE, dienen per doelgroep concrete werkplannen te worden opgesteld met meetbare doelen (SMART geformuleerd³), planning van uit te voeren activiteiten en uitvoerders van die activiteiten. Vervolgens dient te worden gemonitord of de werkplannen volgens afspraak worden uitgevoerd. Opstellen en implementeren van de werkplannen en het vervolgens monitoren van de resultaten dienen bij voorkeur door het projectbureau te worden gecoördineerd.

³ SMART staat voor: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.

Aanbeveling	Wie?	Wanneer?
<p>Doelgroep 12-16 jarigen</p> <p>14. Scholen moeten worden gestimuleerd goede lesmethoden aan te schaffen en toe te passen.</p> <p>15. Scholen moeten worden gestimuleerd ten behoeve van verkeerseducatie externe ondersteuning in te huren c.q. intern ruimte vrij te maken voor een verkeerscoördinator. Ook opzetten van lokale en regionale netwerken verdient daarbij de aandacht.</p> <p>16. De kerndoelen met betrekking tot verkeerseducatie moeten worden uitgewerkt in concrete leerdoelen. Op basis van de nieuwe leerdoelen moeten bestaande lesprogramma's worden beoordeeld en omgevormd tot een samenhangend lesprogramma dat aansluit op dat van het basisonderwijs. Eventueel moeten nieuwe lesprogramma's worden ontwikkeld.</p> <p>17. Het wettelijk kader voor verkeerseducatie in het VO moet worden versterkt.</p> <p>18. Het samenhangende lesprogramma dient op alle VO-scholen te worden uitgevoerd.</p> <p>19. In de opleiding van leraren voor het voortgezet onderwijs moet aandacht besteed worden aan verkeerseducatieve vaardigheden van leraren.</p> <p>20. Verkeerseducatie moet een apart vak worden in het VO.</p>	<p>ROV's/ POV's</p> <p>ROV's/ POV's</p> <p>Projectbureau PVE</p> <p>Ministerie van OC&W</p> <p>Ministerie van OC&W</p> <p>Ministerie van OC&W</p> <p>Ministerie van OC&W</p>	<p>Korte termijn</p> <p>Korte termijn</p> <p>Langere termijn</p> <p>Langere termijn</p> <p>Langere termijn</p> <p>Langere termijn</p>
<p>Doelgroep beginnende bestuurders: 16-25 jaar</p> <p>21. Beginnende bromfietzers moeten worden gestimuleerd een opleiding te volgens met zowel theorie als praktijk. Voor de praktijk dient de KNMV-module de leidraad te zijn.</p> <p>22. Initiatieven met betrekking tot de basisopleiding van personenautobestuurders moeten worden gestroomlijnd met de activiteiten van de Rijopleiding In Stappen (RIS).</p> <p>23. De kerndoelen met betrekking tot de opleiding van bromfietzers moeten worden uitgewerkt in concrete leerdoelen.</p> <p>24. Er moet een wettelijke verplicht praktijkexamen voor de bromfiets komen.</p> <p>25. In 2002 krijgt de proef met de RIS een grootschalig vervolg.</p> <p>26. In de loop van 2003 wordt de RIS landelijk ingevoerd.</p> <p>27. Voor beginnende bestuurders is een voorlopig rijbewijs ingevoerd.</p> <p>28. Voor beginnende bestuurders is het wettelijk toegestane alcoholpromillage verlaagd naar 0,2.</p>	<p>ROV's/ POV's</p> <p>ROV's/ POV's</p> <p>Ministerie van V&W</p> <p>Ministerie van V&W</p> <p>ROVG</p> <p>Stuurgroep RIS</p> <p>Ministerie van V&W</p> <p>Ministerie van V&W</p>	<p>Korte termijn</p> <p>Korte termijn</p> <p>Langere termijn</p> <p>Langere termijn</p> <p>Korte termijn</p> <p>Langere termijn</p> <p>Per 30 maart 2002 van kracht</p> <p>Per 30 maart 2002 van kracht</p>

Aanbeveling	Wie?	Wanneer?
<p>Vervolg doelgroep beginnende bestuurders 16-25 jaar</p> <p>29. Er moet worden onderzocht of het zinvol is nieuwe producten/ projecten te ontwikkelen voor de fase na het behalen van het rijbewijs.</p>	Projectbureau PVE	Langere termijn
<p>Doelgroep rijbewijsbezitters: 25-circa 60 jaar</p> <p>30. Vrijwillige deelname aan cursussen en trainingen moet worden gestimuleerd. Daartoe kan worden aangehaakt bij projecten die onder de noemer “Safety Culture” door het Ministerie van V&W worden gestimuleerd. Tevens moet ondersteuning door bijdragen van verzekeringsmaatschappijen worden onderzocht.</p> <p>31. Er moet een marketingplan worden opgesteld voor de Regionale Motorvaardigheidstraining (RMT). Het knelpunt “beschikbaarheid van instructeurs” moet worden opgelost.</p> <p>32. De kerndoelen moeten worden vertaald in concrete leerdoelen. Op basis van geformuleerde leerdoelen moeten bestaande producten/ projecten worden beoordeeld en eventueel worden aangepast. Zonodig moeten nieuwe producten/ projecten worden ontwikkeld en geïmplementeerd.</p> <p>33. Alle rijbewijsbezitters dienen verplicht te worden een periodieke toets (<i>zowel theorie als praktijk</i>) af te leggen.</p>	<p>ROV's/ POV's (i.s.m. Ministerie van V&W en NVVA)</p> <p>ROV's/ POV's (i.s.m. KNMV)</p> <p>Projectbureau PVE</p> <p>Ministerie van V&W</p>	<p>Korte termijn</p> <p>Korte termijn</p> <p>Langere termijn</p> <p>Langere termijn</p>
<p>Doelgroep ouderen: vanaf circa 60 jaar</p> <p>34. Zolang er geen wettelijke verplichting tot toetsing c.q. scholing is moet vrijwillige deelname aan trainingen, cursussen en preventieve onderzoeken worden gestimuleerd. Ouderen dienen adequaat geïnformeerd te worden over de verschillende vervoersmodaliteiten, de verschillende verkeerseducatieve producten, beschermingsmiddelen in het verkeer en over het preventief testen met betrekking tot het functioneren in het verkeer.</p> <p>35. De kerndoelen moeten worden vertaald in concrete leerdoelen. Op basis van geformuleerde leerdoelen moeten bestaande producten/ projecten worden beoordeeld en eventueel worden aangepast. Zonodig moeten nieuwe producten/ projecten worden ontwikkeld en geïmplementeerd.</p>	<p>ROV's/ POV's</p> <p>Projectbureau PVE</p>	<p>Korte termijn</p> <p>Langere termijn</p>

Aanbeveling	Wie?	Wanneer?
<p>Regie van PVE-activiteiten</p> <p>36. Er moet een Projectbureau PVE worden ingesteld. Ter voorbereiding hierop dient een profielschets te worden gemaakt van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van het projectbureau.</p> <p>37. Om succesvolle implementatie van PVE te kunnen waarborgen moet de beschikbare kennis over PVE (<i>over bestaande producten/ projecten</i>) gemakkelijk toegankelijk worden gemaakt in de vorm van een “kennisbank”.</p>	<p>Ministerie van V&W (met ondersteuning van LOVE, LSOV)</p> <p>Projectbureau PVE</p>	<p>Korte termijn (met allerhoogste prioriteit)</p> <p>Langere termijn</p>

1. Inleiding

Naast infrastructuur en handhaving is verkeerseducatie de derde pijler waarop Duurzaam Veilig rust. Veel van de infrastructurele Duurzaam Veilig aanpassingen, zoals de 30 km-gebieden, zijn immers zinloos als de weggebruikers ze niet begrijpen of accepteren. Daarom zal de aanleg van de 30 km-gebieden bijvoorbeeld gepaard moeten gaan met zowel de aanpassing van de schoolomgeving en de schoolroutes als met de educatie van de schoolgaande jeugd.

Als gevolg van de regionalisatie van het verkeersveiligheidsbeleid en de versterkte autonomie van het onderwijsveld is binnenschoolse verkeerseducatie iets wat vooral lokaal en regionaal gestalte zal moeten krijgen. Ook voeren de regio's van oudsher de nodige, aan concrete projecten gekoppelde campagnes.

Om dergelijke initiatieven aaneen te voegen tot een integraal, duurzaam en praktisch uitvoerbaar beleid hebben de gezamenlijke Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's en POV's) de eerste stappen gezet in de richting gezet van Permanente Verkeerseducatie (PVE). Het streven is om de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer.

In 1999 is in de vorm van een aantal workshops voor de zes ten aanzien van PVE onderscheiden doelgroepen de koers afgesproken voor de periode 2000 tot en met 2010 (Vissers, 2000) en vastgelegd in zogenaamde koersdocumenten. Op basis van de koersdocumenten zijn tussen de POV's/ROV's afspraken gemaakt om tot een meer concrete invulling van de activiteiten per doelgroep te komen.

Gaandeweg is echter gebleken dat de koersdocumenten voor de POV's/ROV's onvoldoende concrete handvatten bieden om tot een gezamenlijke aanpak van PVE per doelgroep te komen. Daarvoor blijken de in de koersdocumenten opgenomen doelen te weinig specifiek geformuleerd te zijn.

Door de gezamenlijke Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid (en meer in het bijzonder het Landelijk Overleg Verkeerseducatie – LOVE) zijn in een aantal bijeenkomsten de uitgangspunten voor het toekomstige beleid ten aanzien van PVE geconcretiseerd. Als input voor de bijeenkomsten is door Traffic Test de huidige stand van zaken met betrekking tot PVE in kaart gebracht en is nagegaan wat noodzakelijk is om per PVE-doelgroep zinvolle activiteiten te ontwikkelen. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met alle “trekkers” van de diverse doelgroepen.

De resultaten van de diverse bijeenkomsten zijn door Traffic Test beschreven, gebundeld en geredigeerd. Dat heeft uiteindelijk geresulteerd in dit eindrapport, waarin per PVE-doelgroep achtereenvolgens aandacht wordt besteed aan:

1. **Formulering van kerndoelen:**
wat moet gezien de problematiek van de doelgroep aan PVE worden gerealiseerd?
2. **Aanbevelingen voor de korte termijn:**
welke bestaande PVE-producten en -projecten kunnen voor de betreffende doelgroep op een zinvolle wijze worden ingezet?
3. **Aanbevelingen voor de langere termijn:**
welke aanvullende activiteiten moeten worden ontplooid om op de langere termijn te komen tot de gewenste kwaliteitsslag voor de betreffende PVE-doelgroep?

Tezamen vormen de bovenstaande onderdelen de uitgangspunten voor het PVE-beleid voor de komende jaren en dienen zij als richtinggevend kader om de projecten die nu op het gebied van PVE worden uitgevoerd in rij en gelid te krijgen en ervoor zorg te dragen dat voor elke doelgroep de gewenste kwaliteitsslag wordt gerealiseerd.

2. PVE: achtergrond, definitie en doelgroepen

2.1 Duurzaam Veilig

In het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig hebben het Rijk, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) gezamenlijk afspraken gemaakt om het verkeer duurzaam veilig te maken. In het programma worden twee fasen onderscheiden.

De eerste fase loopt van 1997 tot en met 2001. In deze fase is uitvoering gegeven aan maatregelen uit het Startprogramma DV. Die maatregelen moeten in korte tijd en met een beperkt budget een duidelijke impuls geven aan Duurzaam Veilig en daarmee een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheidsdoelstelling voor het jaar 2000.

De tweede fase, de integrale invoering van Duurzaam Veilig, zal vanaf 2002 concreet worden ingevuld.

De ambitie is om uiteindelijk een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem te realiseren. 'Duurzaam' Veilig wil zeggen dat ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen. Preventie is dan ook het sleutelwoord waarbij de mens geldt 'als de maat der dingen'. Wegen moeten derhalve zodanig worden ingericht en voertuigen zodanig worden vormgegeven dat de kans op ongevallen tot een minimum wordt beperkt.

Daarnaast blijven echter regelgeving, handhaving en voorlichting noodzakelijk, evenals educatie: PVE heeft tot doel de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer.

Volgens het nieuwe Nationale Verkeers en Vervoers Plan (NVVP) "heeft meer aandacht voor de menselijke factor in het verkeer prioriteit". Het overgrote deel van de verkeersongevallen is het gevolg van menselijk falen. In het door het NVVP voorgestane gedragsbeleid zal dan ook meer aandacht uitgaan naar de component die betrekking heeft op de beïnvloeding van de kennis, de vaardigheid en de attitude van de individuele weggebruiker (*door middel van opleiding en training*).

Verkeersonveiligheid wordt uitgedrukt in harde cijfers: aantallen doden en gewonden. Maatregelen om de verkeersonveiligheid aan te pakken worden dan ook vaak beoordeeld op de mate waarin zij erin slagen doden en gewonden te besparen. Als die wijze van "afrekenen" wordt toegepast op PVE, zou dat ertoe kunnen leiden dat sommige PVE-doelgroepen onderbelicht worden. Zo vallen er bijvoorbeeld in de doelgroep 0-4 jarigen relatief weinig slachtoffers en is in die doelgroep bijgevolg weinig directe verkeersveiligheidswinst te halen. PVE moet echter worden gezien als een voorwaarde voor verkeersveilig gedrag. Het permanente karakter van PVE betekent dat activiteiten die voor een bepaalde leeftijdsfase of doelgroep worden ontplooid zich veelal pas in een latere leeftijdsfase of doelgroep terug verdienen. PVE mag dan ook niet uitsluitend op basis van de directe besparingen per doelgroep worden afgerekend.

2.2 Definitie van Permanente Verkeerseducatie

Bij verkeerseducatie gaat het om activiteiten die bijdragen tot het op enigerlei wijze internaliseren van voorwaarden voor verkeersveilig gedrag bij individuele weggebruikers. Die voorwaarden zijn: kennen (*kennis*), kunnen (*vaardigheid*) en willen (*motivatie*).

Bij verkeerseducatie volgens deze omschrijving wordt gedacht aan:

- Verkeersopvoeding door ouders (+ *faciliterende voorlichting en educatie aan ouders*);
- Schoolse verkeerseducatie;
- Buitenschoolse verkeerseducatie (*cursussen e.d.*);
- Ouderencursussen (*Broem e.d.*);
- Rijopleiding (*primair en voortgezet*);
- Educatieve maatregelen (*administratiefrechtelijk of strafrechtelijk*);
- Verkeerseducatie aan allochtonen en andere bijzondere doelgroepen;
- Bepaalde vormen van voorlichting (*als internalisatie wordt nagestreefd*);
- Handhaving (*als internalisatie wordt nagestreefd, zoals bij staandehoudingen, video-controles, anti-agressieteams, e.d.*).

Permanente Verkeerseducatie betekent dat verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht kan worden of geconstateerd wordt dat de bestaande voorwaarden van kennen, kunnen en willen niet meer toereikend zijn voor veilig gedrag en niet door 'zelfinstructie' alleen (tijdig) toereikend zullen worden. Het permanente karakter zit hem behalve in het feit dat de educatie anticipeert op ontoereikende gedragsvoorwaarden ook in het feit dat permanente educatie telkens voortbouwt op eerdere verkeerseducatie en een fundament legt voor latere verkeerseducatie.

Bij de momenten waar verwacht kan worden dat de 'oude' gedragsvoorwaarden niet meer voldoen, wordt gedacht aan situaties waarin:

- De verkeersomgeving verandert;
- De verkeerstaak verandert;
- De verkeersregels veranderen;
- Personen met nieuwe soorten belangen te maken krijgen (denk aan iemand die opeens zijn geld gaat verdienen met verkeersdeelname, bijvoorbeeld als taxichauffeur);
- Mensen in andere ontwikkelingspsychologische fasen komen;
- Kennis, vaardigheden en/of motivaties zijn weggezakt.

Definitie Permanente Verkeerseducatie

Kortom, onder Permanente Verkeerseducatie wordt verstaan:

"Het geheel van opeenvolgende en in doorlopend verband samenhangende (zowel op basis van de leeftijdsgebonden ontwikkeling als op basis van de vervoerswijze van verkeersdeelnemers) activiteiten die leiden tot geïnternaliseerde verandering van het verkeersgedrag of tot behoud van het gewenste verkeersveilige gedrag, door de voor het gewenste gedrag benodigde voorwaarden (van kennen, kunnen en willen) te creëren.

2.3 Doelgroepen

Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden⁴. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit.

Het gaat om de volgende zes groepen:

- 0 tot 4 jaar;
- 4 tot 12 jaar;
- 12 tot 16 jaar;
- beginnende bestuurders (*16 tot circa 25 jaar*);
- rijbewijsbezitters (*circa 25 tot circa 60 jaar*);
- ouderen vanaf circa 60 jaar.

In de hoofdstukken 3 tot en met 8 worden de zes doelgroepen meer in detail beschreven.

Achtereenvolgens wordt per doelgroep aandacht besteed aan:

- de uitgangspunten voor PVE;
- de kerndoelen;
- de stand van zaken;
- voorbeelden van zinvolle bestaande producten en projecten.

⁴ Ten aanzien van PVE kunnen in principe nog meer specifieke subgroepen worden onderscheiden. Te denken valt aan gehandicapten en chauffeurs die werkzaam zijn in het beroepsgoederenvervoer of het openbaar vervoer. Dit rapport besteedt aan deze specifieke subgroepen echter geen aandacht.

3. Doelgroep 0–4 jarigen

Uitgangspunten voor PVE

In de doelgroep 0- tot 4-jarigen zijn door het verkeer jaarlijks circa 15 dodelijke slachtoffers te betreuen. Bij bijna 150 kinderen is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 1.000 gevallen worden verleend. Ruim de helft van alle ongevallen met kinderen in deze leeftijd vindt in de auto plaats, ongeveer een kwart op de fiets en circa een vijfde te voet.

Kinderen in de leeftijd van 0 tot 4 jaar maken voor het eerst kennis met het fenomeen verkeer. Vaak gebeurt dit - letterlijk en figuurlijk - spelenderwijs. Tot circa vierjarige leeftijd blijft de ‘verkeersomgeving’ - voor zover daar al sprake van is - van het kind beperkt tot de directe woonomgeving. Buiten die directe woonomgeving is zelfstandige deelname aan het verkeer eigenlijk uit den boze. Binnen de directe woonomgeving is, afhankelijk van de concrete situatie, toezicht en begeleiding van ouders/verzorgers of oudere kinderen gewenst of noodzakelijk. Belangrijkste reden daarvoor is dat kinderen in deze leeftijd nog niet over de vereiste motorische, sensorische en cognitieve vaardigheden beschikken. Die zijn in deze fase nog volop in ontwikkeling. Kortom, aan zelfstandige deelname aan het verkeer zouden kinderen tot vier jaar in het algemeen niet of slechts in zeer beperkte mate mogen toekomen. Wel wordt in deze fase al de basis gelegd voor verdere verkeerseducatie.

Voor zover er binnen deze doelgroep sprake is van Permanente Verkeerseducatie, zal deze dus niet alleen op de kinderen zélf gericht moeten zijn, maar met name op de ouders en/of verzorgers. Ouders/ verzorgers dienen zich bewust te zijn van het belang van goed voorbeeldgedrag. Op zeer jonge leeftijd is begeleiding van het kind belangrijker dan het bijbrengen van verkeerstaken. Het wat oudere kind kan erop attent gemaakt worden, dat het verkeer onderscheiden dient te worden van de directe leef- en speelomgeving. Daarbij is aandacht voor het verkeer van belang (het verkeer is iets waar je bij uit moet kijken) en kan bij de wat oudere kinderen een begin gemaakt worden met het bijbrengen van - het onder begeleiding uit te voeren! - eenvoudige verkeerstaken (bijvoorbeeld in een rustige straat oversteken).

Kerdoelen

1. Alle ouders/ verzorgers en andere verkeersdeelnemers zijn zich bewust van hun voorbeeldfunctie richting kinderen en handelen daarnaar⁵.
2. Alle ouders/ verzorgers en andere verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de kwetsbaarheid van kinderen in het verkeer en handelen daarnaar (*bescherming*).
3. Alle ouders/ verzorgers/ vervoerders⁶ van kinderen hebben kennis ten aanzien van de juiste (en juist gebruik van) kinderbeveiligingsmiddelen (*bijvoorbeeld autozitjes en fietszitjes*) bij het vervoer van kinderen en handelen daarnaar.
4. Alle ouders/ verzorgers en intermediairen⁷ zijn op de hoogte van de ontwikkelingsstadia (*motorisch, zintuiglijk, cognitief*) van 0-4 jarigen en weten daar in hun “verkeersopvoeding en verkeersbegeleiding” bij aan te sluiten. Bijvoorbeeld:

⁵ Bijvoorbeeld door bij verkeerslichten niet rood licht te negeren.

⁶ Wat betreft de vervoerders van kinderen betekent dit dat bij in principe alle volgende PVE-doelgroepen aandacht besteed dient te worden aan het veilige vervoer van jonge kinderen en aan de mogelijkheden en beperkingen van de groep 0-4 jarigen.

⁷ Met het oog op de groep intermediairen is in de opleiding Sociaal Pedagogisch Werk (SPW) een verplichte module “verkeer” opgenomen.

- Weten wanneer een kind toe is aan het aanleren van bepaalde praktische verkeersgerelateerde vaardigheden en passen deze kennis ook toe door met de kinderen in de praktijk te oefenen⁸.
 - Weten hoe ze een bijdrage kunnen leveren aan de voor die fase haalbare vorm van zelfredzaamheid.
5. Alle verkeersdeelnemers zijn op de hoogte van de ontwikkelingsstadia (*motorisch, zintuiglijk, cognitief*) van 0-4 jarigen en houden daar in hun verkeersgedrag rekening mee (*bijvoorbeeld in geval van spelende kinderen*).

Stand van zaken

De “o-situatie” met betrekking tot de doelgroep 0-4 jarigen is verkend door middel van een tweetal onderzoeken:

1. Een inventarisatie-onderzoek naar de mogelijkheden tot samenwerking en invulling van verkeerseducatie voor 0-4 jarigen⁹;
2. Een onderzoek naar de verkeersopvoeding van ouders¹⁰.

Ook is een quick scan¹¹ uitgevoerd voor verkeerseducatie voor 0-4 jarigen¹².

Op basis van het bovenstaande blijkt dat met name het “kennen” en “kunnen” van de groep ouders/ verzorgers van jonge kinderen op niveau dient te worden gebracht. Om de geformuleerde kerndoelen te bereiken moet er vooral op het voorlichtingsvlak blijvend veel gebeuren om ouders/ verzorgers duidelijk te maken hoe ze op verantwoorde wijze hun kinderen verkeersopvoeding kunnen geven die aansluit bij de ontwikkelingsfase van het kind en hoe ze hun kinderen op een veilige wijze kunnen vervoeren. De groep ouders/ verzorgers is in het algemeen goed gemotiveerd om verkeerseducatieve activiteiten met hun kinderen te ondernemen. Er hoeft dus minder prioriteit te worden gegeven aan het bevorderen van de motivatie (*het “willen”*) van deze doelgroep.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- Duurzaam Veilig folder “Kids in het verkeer” (*kerndoelen 1 tot en met 5*);
- Module verkeer voor ouders/ intermediairen (*kerndoelen 1 tot en met 4*);
- Stap stoep fiets (*kerndoelen 1, 2 en 4*);
- Hart(d) voor je kind (*kerndoel 3*);
- Vroegvoorschoolse educatie (*Piramide, Caleidoscoop, Startblokken; kerndoel 4*);
- Veiligheidskaarten consultatiebureaus (*kerndoel 4*);
- Kinderen hebben eigen spelregels (*kerndoelen 4 en 5*).

⁸ Bijvoorbeeld het aanleren van oversteekvaardigheden aan kinderen van 2 tot 4 jaar.

⁹ F. Schurer. “Verkeerseducatie voor 0-4 jarigen: inventariserend onderzoek.” PBW, Maastricht, 2001.

¹⁰ J. Ritzema. “Voorbeeld (ig) gedrag: onderzoek naar verkeersopvoeding van ouders en hun informatiebehoefte” ROV Utrecht, 2000.

¹¹ De quick scan betreft een onderzoek dat erop is gericht op korte termijn inzicht te verkrijgen in de haalbaarheid van een product of project. Met behulp van interviews met centrale spelers in het veld waarvoor het product of project bedoeld is, worden kansen en bedreigingen c.q. succes- en faalfactoren in kaart gebracht.

¹² W. Vriethoff. “Permanente verkeerseducatie voor 0-4 jarigen. Opstellen en realiseren van een samenhangend programma. Vaststellen van haalbaarheid en begrenzing.” PNS Proctor Systems, Breda, 2001.

4. Doelgroep 4-12 jarigen

Uitgangspunten voor PVE

In de doelgroep 4- tot 12-jarigen zijn door het verkeer jaarlijks circa 25 dodelijke slachtoffers te betreuen. Bij bijna 500 kinderen is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 4.000 gevallen worden verleend. Bijna twee derde van alle ongevallen met kinderen in deze leeftijd vindt plaats op de fiets, ongeveer één zesde in de auto en opnieuw ongeveer één zesde te voet.

Vanaf hun vierde jaar gaan kinderen - meestal onder begeleiding - naar school. Wanneer kinderen een jaar of zes, zeven zijn, gaan zij vaak zelfstandig naar school - lopend of met de fiets. De fiets vormt een belangrijke uitbreiding van de actieradius van het kind. Als het om het spelen gaat, wordt er vaak geskeelerd, ge-skelterd, gestept en geskateboard. De meest voorkomende wijzen van verkeersdeelname in deze leeftijdsgroep zijn dan ook:

- Lopen (*de route van en naar school, oversteken*);
- Fietsen;
- Skeelers, skelters, steppen en skateboarden;
- Passagier (*met name in de auto en op de fiets*);

Welke aspecten van genoemde verkeersrollen van belang zijn, verschilt per leeftijd. Voor het lopen en in het bijzonder het oversteken van de weg geldt dat de basisbeginselen voor deze verkeersrol reeds in de vorige fase (0 - 4 jaar) zijn gelegd. Het afleggen van de route naar school is voor jonge kinderen in deze leeftijdsgroep een nieuwe uitbreiding van de verkeersrol lopen. Tot het 7e levensjaar vindt het afleggen van de route naar school meestal onder begeleiding van een ouder/verzorger plaats.

Het fietsen is een geheel nieuwe verkeersrol. In eerste instantie zal de aandacht met name uitgaan naar het fietsen als taak op zich. Pas wanneer men deze vaardigheid enigszins beheerst, is er ook weer ruimte om de aandacht te richten op het verkeer. Er treedt dan minder interferentie op in het verwerken van de verschillende informatie die het fietsen op zich en deelname aan het verkeer in het algemeen genereert.

Een fenomeen dat in snel tempo zijn intrede heeft gedaan, zijn de skeelers of skates. Deze 'verkeers'-rol kan grote risico's met zich meebrengen voor de verkeersveiligheid. Deelname aan het verkeer en het spelen (dus ook skelters, steppen en skateboarden) zijn zo nauw met elkaar verbonden, dat het voor een kind lastig is beide taken uit elkaar te houden.

Ten aanzien van de doelgroep 4-12 jarigen worden de volgende subgroepen onderscheiden:

- PABO;
- Binnenschoolse verkeerseducatie;
- Buitenschoolse verkeerseducatie.

4.1 PABO

Kerdoelen

1. Verkeerseducatie is door middel van een verplichte module “verkeer” geïntegreerd in de opleiding tot docent basisonderwijs¹³. Dientengevolge zijn alle PABO studenten in staat:
 - een werkplan praktijkgerichte, permanente verkeerseducatie voor 4-12 jarigen op te stellen;
 - in dat werkplan rekening te houden met de ontwikkelingsstadia van de kinderen;
 - praktische invulling te geven aan het werkplan en het te integreren in het totale onderwijspakket.
2. Alle huidige docenten op de basisscholen zijn bijgeschoold in het geven van (*praktijkgerichte*) verkeerseducatie en zij zijn in staat:
 - een werkplan praktijkgerichte, permanente verkeerseducatie voor 4-12 jarigen op te stellen;
 - in dat werkplan rekening te houden met de ontwikkelingsstadia van de kinderen;
 - praktische invulling te geven aan het werkplan en het te integreren in het totale onderwijspakket.
3. De inspectie ziet toe op de wijze waarop deze integratie van verkeerseducatie (*kwalitatief/kwantitatief*) plaatsvindt in de lerarenopleiding (en biedt daar een wettelijk kader voor).

Stand van zaken

Door de Stichting Leerplan Ontwikkeling (SLO) is een onderzoek¹⁴ uitgevoerd dat heeft geresulteerd in adviezen over de integratie van verkeerseducatie in het lesprogramma van de PABO's. SLO adviseert om nieuw lesmateriaal te ontwikkelen voor verkeerseducatie voor Pabo-2 en Pabo-3 en dit nieuwe materiaal te voorzien van een uitgebreide handleiding voor studenten. Men gaat daarbij uit van een studiebelasting van 20 à 40 uur voor de studenten.

In Drenthe is de afgelopen drie jaar in Emmen ervaring opgedaan met het integreren van verkeerseducatie als module in het PABO-onderwijs. Op basis van deze leerervaringen is in 2000 een pilot in Meppel opgestart. De leerdoelen van dit PABO-project zijn:

- studenten bewust maken van hun eigen rol als verkeersdeelnemer;
- studenten confronteren met de kwetsbaarheid van het kind in het verkeer;
- studenten kennis te laten maken met het onderwerp verkeersouders;
- studenten globaal informeren over de plaats van verkeerseductie binnen de basisschool.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

Een nieuwe PABO-module “verkeer”, die meer gericht is op het geven van praktijkgerichte verkeerseducatie in het basisonderwijs, moet nog ontwikkeld worden. Bij de ontwikkeling van de module dient te worden aangesloten op het SLO-onderzoek en kan gebruik gemaakt worden van de ervaringen van het Drentse project.

4.2 Binnenschoolse verkeerseducatie

Kerdoelen

1. Er is een doorgaand programma opgesteld (*op basis van de leerlijnen BO*), gerelateerd aan de fasen van de motorische en de zintuiglijke ontwikkeling van 4-12 jarigen en aan de eigen (*huidige en toekomstige*) verkeersrol en de interactie daarvan met andere weggebruikers.

¹³ Binnen deze module wordt aandacht besteed aan: pedagogiek, didactiek, inhoud en methodiek.

¹⁴ H. Wiegman, G. van der Linde. Verkeerseducatie op de lerarenopleiding primair onderwijs. Rapportage van een onderzoek naar de huidige stand van zaken van verkeerseducatie en de wensen/behoefte voor de toekomst. SLO, Enschede 2001.

let op: haakje!

2. Alle basisscholen sluiten in hun verkeerseducatie aan bij de methode en thema's die in het begin van het VO aan de orde komen¹⁵.
3. Op alle basisscholen bevat de verkeerseducatie praktischelementen en wordt tenminste aandacht gegeven aan:
 - Kennis/ risicobewustzijn (gevolgen onveilig verkeersgedrag voor eigen welzijn en met betrekking tot sancties (*kennen*));
 - Oversteekvaardigheid en fietsvaardigheid (*kunnen*);
 - Verkeersmentaliteit (*willen; eigen gedrag in interactie met aanwezigheid/ gedrag andere verkeersdeelnemers*).
4. Er zijn lokale en regionale netwerken beschikbaar om basisscholen te ondersteunen bij het vormgeven van hun verkeerseducatiebeleid.
5. Er zijn geactualiseerde verkeersmethoden beschikbaar die eenvoudig toetsbaar zijn en die beter afgestemd zijn op kinderen uit de groepen 1 en 2 en op allochtone kinderen.
6. Er zijn lokale en regionale netwerken beschikbaar om scholen te ondersteunen bij het vormgeven van hun verkeerseducatiebeleid.
7. Alle basisscholen hebben een analyse gemaakt van de veiligheid van de school-thuisroute en schoolomgeving en hebben naar aanleiding daarvan actie ondernomen.
8. Ouders spelen op alle basisscholen een substantiële rol binnen de uitvoering van verkeerseducatieve activiteiten in het basisonderwijs.
9. De onderwijsinspectie ziet nauwgezet toe op de wijze waarop de integratie van verkeerseducatie plaatsvindt in de scholen voor het basisonderwijs.

Stand van zaken

De oorspronkelijk geplande quick scan is niet uitgevoerd. Reden daarvoor is dat er nu reeds voldoende inzichten bestaan over de wijze waarop gestalte kan worden gegeven aan verkeerseducatie in het primaire onderwijs. In Drenthe en Noord-Holland is een inventarisatieonderzoek uitgevoerd naar het gebruik van leermiddelen voor verkeerseducatie op scholen voor het primair onderwijs. Het is de bedoeling dat er nog een landelijke inventarisatie wordt uitgevoerd onder een steekproef van basisscholen.

Op dit moment zijn er voor het basisonderwijs diverse lespakketten op de markt. Voor de korte termijn is geïnventariseerd welke projecten en methoden het meest geschikt zijn. Voor de langere termijn zal de gewenste kwaliteitsslag gemaakt moeten worden. Daarbij dient te worden nagegaan of de producten en/of projecten voldoen aan nog te ontwikkelen leerdoelen en of eventueel bijstelling en aanpassing gewenst zijn.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- Lesmethoden "Wijzer door het verkeer" (*kerndoelen 1, 2 en 3*).
- Verkeersveiligheidslabel en VEBO-projecten (*kerndoel 4 en 6*).
- Project "Verkeersouders" (*kerndoel 8*).

¹⁵ Een mogelijke uitwerking zou kunnen zijn dat deze continuïteit wordt bewerkstelligd door het ontwikkelen van een methode/materiaal voor zowel BO als VO. De methode als verbindende factor: herkenbare methodiek door alle groepen heen, met als sluitstuk een opstap naar de rijopleiding.

4.3 Buitenschoolse verkeerseducatie

Kerdoelen

1. Alle vervoerders van 4-12 jarigen zijn zich bewust van hun haal- en brenggedrag en passen hun gedrag zodanig aan dat er geen kindonveilige situaties ontstaan bij het halen en brengen van de kinderen naar buitenschoolse activiteiten.
2. Alle vervoerders van 4-12 jarigen zijn op de hoogte van de regels voor een goed gebruik van de (juiste) beveiligingsmiddelen en handelen daarnaar.
3. Alle vervoerders van 4-12 jarigen zijn zich bewust van hun voorbeeldfunctie en handelen daarnaar.
4. Alle ouders/ verzorgers/ intermediairen zijn op de hoogte van de ontwikkelingsstadia (*motorisch, zintuiglijk, cognitief*) van de kinderen en weten daar in hun “verkeersopvoeding /-begeleiding” bij aan te sluiten. Bijvoorbeeld:
 - Weten wanneer het kind toe is aan het aanleren van bepaalde praktische verkeersgerelateerde vaardigheden en deze kennis ook kunnen toepassen door met de kinderen in de praktijk te oefenen (activiteiten van de ouders/ verzorgers/ intermediairen sluiten aan bij datgene wat op school is behandeld);
 - Weten hoe ze een bijdrage kunnen leveren aan de voor die fase haalbare vorm van zelfredzaamheid (*zelfstandige mobiliteit*).
5. In de opleiding Sociaal Pedagogisch Werk (SPW) is een verplichte module “verkeer” opgenomen.
6. Alle verkeersdeelnemers zijn op de hoogte van de ontwikkelingsstadia (*motorisch, zintuiglijk, cognitief*) van 4-12 jarigen en houden daar in hun verkeersgedrag rekening mee (bijvoorbeeld in het geval van spelende kinderen).

Stand van zaken

Bij de ROV's/ POV's is een inventarisatie van beschikbare producten en projecten gemaakt.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- “Veilig halen en brengen” (*kerndoel 1*).
- “Van de achterbank op de fiets” (*kerndoel 4*).

5. Doelgroep 12-16 jarigen

Uitgangspunten voor PVE

In de doelgroep 12- tot 16-jarigen zijn door het verkeer jaarlijks circa 80 dodelijke slachtoffers te betreuren. Bij ongeveer 1.500 kinderen is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 5.000 gevallen worden verleend. Bijna twee derde van alle ongevallen met kinderen in deze leeftijd vindt plaats op de fiets, ongeveer één zesde in de auto en opnieuw ongeveer één zesde te voet.

De overstap van het basisonderwijs naar het voortgezette onderwijs brengt in het algemeen een belangrijke uitbreiding in de actieradius met zich mee. Veel jongeren gaan dan vaker (en over verdere afstand) op de fiets naar school. Dit brengt met zich mee dat zij zich voor ingewikkelder verkeerssituaties gesteld zien. De rijsnelheden van het overige verkeer liggen hoger. Men ziet zich regelmatig geconfronteerd met conflictsituaties tussen langzaam en snelverkeer. Wanneer men het fietsen als taak beter beheerst, wordt deze verbeterde fietsbeheersing vaak negatief gecompenseerd door ‘roekeloos’ verkeersgedrag.

De psychomotorische en intellectuele ontwikkeling vindt in deze leeftijdsfase een afronding. Jongeren zijn steeds meer in staat op abstracte wijze over zaken na te denken. Belangrijk binnen deze leeftijdsgroep is de sociale en emotionele ontwikkeling. Verder zijn jongeren steeds meer in staat zichzelf te redden en rekening te houden met anderen. Tegelijkertijd vormen deze ‘anderen’ (met name de ‘peer group’) vaak ook een druk om zich verkeersonveilig te gedragen.

Het nemen van eigen verantwoordelijkheid vormt een belangrijk thema voor deze leeftijdsgroep. Enerzijds biedt deze eigenschap aanknopingspunten voor het ontwikkelen van verkeersveilig gedrag; anderzijds kan deze eigenschap ook belemmerend werken. Risicovol gedrag kan een belangrijke belemmerende factor zijn. Het is dus van belang dat kinderen een juiste risicoperceptie ontwikkelen

Kerdoelen

1. Jongeren van 12 tot 16 jaar beschikken over de vereiste kennis, vaardigheid en motivatie om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Speciale aandacht dient daarbij uit te gaan naar:
 - Risicobewustzijn;
 - Verzwaring school-thuis route;
 - Gebruik van beveiligingsmiddelen (*autogordels*);
 - Roodlicht discipline;
 - Gebruik van alcohol, drugs en medicijnen in het verkeer;
 - Risico's van hoge rijsnelheden (*reactietijd, remweg en stopafstand*);
 - Gebruik van de valhelm (*bromfietsen*¹⁶).
2. Op alle scholen voor voortgezet onderwijs wordt verkeerseducatie gegeven. De verkeerseducatie in het VO sluit aan bij die in het BO en speelt in op specifieke behoeften, noden en kenmerken van 12-16 jarigen en op hun verplaatsingsgedrag en verkeersdeelname.
3. In de verkeerseducatie op VO-scholen wordt aangesloten bij de ontwikkelingsstadia (*motorisch, zintuiglijk, cognitief en emotioneel*) die voor 12-16 jarigen relevant zijn (*bijvoorbeeld aandacht voor puberaal gedrag en aandacht voor invloed van de “peer-group”*).

¹⁶ De opleiding van bromfietzers is onderdeel van de doelgroep 16-25 jarigen. Zie hoofdstuk 6.

4. Er zijn lokale en regionale netwerken beschikbaar om VO-scholen te ondersteunen bij het vormgeven van hun verkeerseducatiebeleid.
5. Alle verkeersdeelnemers zijn op de hoogte van de ontwikkelingsstadia (*motorisch, zintuiglijk, cognitief*) van 12-16 jarigen en houden daar in hun verkeersgedrag rekening mee (*bijvoorbeeld bravouregedrag van groepen jongeren*).

Stand van zaken

In de “Kerndoelen Basisvorming” is de wettelijke verankering van de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs verwoord. Verkeerseducatie is daarbij slechts een vakoverstijgend thema dat is versnipperd over een aantal vakken, te weten: aardrijkskunde, verzorging, natuur- en scheikunde, biologie en lichamelijke opvoeding. Verkeerseducatie komt in het voortgezet onderwijs nog slechts mondjesmaat van de grond.

Er is een tweetal quick scans gepland: één zal zich richten op de vorming van netwerken, één op de benodigde verkeerseducatieve materialen (de zogenaamde “toolkit”). Vooruitlopend op de quick scans is door de ROV's/ POV's een inventarisatie gemaakt van de voor 12-16 jarigen beschikbare producten en projecten.

Parallel aan de opleiding van docenten voor het basisonderwijs (PABO) zou in de opleiding van leraren voor het voortgezet onderwijs aandacht moeten worden besteed aan de verkeerseducatieve vaardigheden van leraren. Een probleem dat daarbij speelt is echter dat in het voortgezet onderwijs er niet een specifieke leraar is aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de uitvoering van verkeerseducatie. De functie van “vakdocent verkeer” in het voortgezet onderwijs wordt vooralsnog niet als kansrijk beschouwd¹⁷.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- “Veilig naar school in...” van CTV (*kerndoelen 1 en 2*).
- “Onder invloed onderweg” (*kerndoel 1 en 3*).
- VEVO-projecten (*kerndoel 4*).

¹⁷ Wel kansrijk lijkt de mogelijkheid om deskundigheid van buitenaf in te huren. Gedacht kan worden aan de inzet van bijgeschoolde rij-instructeurs.

6. Doelgroep beginnende bestuurders: 16-25 jarigen

Uitgangspunten voor PVE

In de doelgroep 16- tot 25-jarigen zijn door het verkeer jaarlijks ruim 200 dodelijke slachtoffers te betreuren. Bij ongeveer 2.300 personen uit deze groep is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 5.000 gevallen worden verleend. Bij de 16- en 17-jarigen hebben de verkeersongevallen vooral met het fietsen en brom- en snorfietsen te maken (ruim één derde van de verkeersongevallen van 16- en 17-jarigen vindt als inzittende van een auto plaats. Voor de groep van 18 tot en met 24 jaar is het vooral de auto die voor de onveiligheid zorgt (ruim twee derde van alle slachtoffers). Ook op de motor (circa één zesde) en in mindere mate op de brom- en snorfiets (circa 6%) zijn bij deze groep relatief vaak slachtoffers te betreuren.

Vanaf 16 jaar wordt voor veel jongeren de actieradius met een nieuwe modaliteit uitgebreid: de snor- of bromfiets. Deelname aan het verkeer met een bromfiets vormt een meer complexe verkeers-taak dan verkeersdeelname met de fiets. Dit komt onder andere tot uitdrukking in de vele ongevallen waarbij bromfietzers betrokken zijn. De bromfiets is een van de gevaarlijkste vervoermiddelen, zeker voor jongeren.

Vanaf het 18e jaar vindt er nog verdere uitbreiding in de actieradius plaats: men kan vanaf die leeftijd het rijbewijs halen en zich daarmee ook in de auto of op de motor in het verkeer begeven. De statistieken laten zien dat onder jonge, beginnende bestuurders verhoudingsgewijs veel ongevallen plaatsvinden. Na twee tot drie jaar rijervaring vlakt het risico af en daalt het risico van jongeren naar dat van meer ervaren bestuurders.

Zoals gezegd zijn jongeren vooral in de eerste drie jaar na het behalen van het rijbewijs als bestuurder van een auto of motor bij een ongeval betrokken. Daarbij blijkt niet alleen gebrek aan ervaring een rol te spelen. Beginnende bestuurders, die al wat ouder zijn, hebben een duidelijk lager ongevalsrisico dan jongere, beginnende bestuurders. Bovendien hebben jonge, ervaren bestuurders een hogere ongevalskans, dan oudere ervaren bestuurders. Het gaat dus om een combinatie van leeftijdsspecifieke factoren én rij-ervaring.

De kennis gaat bij deze leeftijdsgroep (in tegenstelling tot in de voorgaande fase: jongeren van 12 tot 16 jaar) weer een belangrijke rol spelen. Men moet weten hoe men zich op de brommer, in de auto of op de motor in het verkeer dient te gedragen. De rijopleiding heeft hier een belangrijke functie in. Kennis van en inzicht in ongevalsrisico's en risicofactoren (*alcohol, snelheid, rijden onder moeilijke omstandigheden*) en een reële inschatting van de eigen rijvaardigheid zijn daarbij belangrijke aandachtspunten. De zogenaamde 'illusie van beheersbaarheid' draagt ertoe bij dat jongeren geneigd zijn de risico's op en consequenties van een ongeval te onderschatten.

Ook vaardigheid gaat weer een belangrijke rol spelen. Nieuwe verkeerstakingen dienen door intensieve oefening eigen gemaakt te worden. Automatisering en transfer¹⁸ gaan weer een belangrijke rol spelen. Nieuwe taken leiden ertoe dat snel interferentie plaatsvindt. De jonge automobilist of motorrijder is snel afgeleid, zeker in combinatie met alcoholgebruik. Na verloop van tijd ontwikkelt men na het behalen van het rijbewijs een eigen rijstijl. Men ervaart dat risicovol en roekeloos rijgedrag vaak toch goed afloopt. Dit heeft tot gevolg dat men zich verkeerde (*lees verkeersonveilige*) rijgewoonten gemakkelijk eigen maakt.

¹⁸ Met transfer wordt bedoeld dat wanneer iemand heeft geleerd iets toe te passen in een bepaalde situatie, hij het geleerde ook weet toe te passen in een vergelijkbare andere situatie.

Verantwoordelijkheidsbesef, voor zichzelf maar ook voor anderen, is een belangrijk aandachtspunt in de educatie. Hierbij dient aansluiting gezocht te worden met de basis die reeds in de voorgaande fase is gelegd. Het besturen van een motorvoertuig kan binnen deze doelgroep als een soort katalysator werken voor 'oneigenlijke' behoeften of motieven. Men kan het gevoel van innerlijke autonomie versterken door - agressief - verzet ('acting out'); het gevoel van veiligheid en erkenning kan door - kinderlijk - competitiegedrag en indruk willen maken, versterkt worden. Het is van belang bij de verkeerseducatie, gericht op de doelgroep beginnende bestuurders, rekening te houden met deze - op het eerste gezicht - irrationele motieven. Deze motieven kunnen een belangrijke barrière vormen voor het 'willen', het vertonen van het gewenste gedrag.

Binnen de doelgroep beginnende bestuurders worden de volgende twee subgroepen onderscheiden:

- bromfietzers;
- jonge beginnende automobilisten.

6.1 Bromfietzers

Kerdoelen

1. Iedereen die brommer wil rijden heeft een bromfietscursus gevolgd waarin zowel aandacht wordt besteed aan theorie als aan praktijk (voertuigbeheersing en verkeersdeelname), waarbij met name het anticiperen op gedrag van andere verkeersdeelnemers aan de orde komt (dus: kennen, kunnen, willen). Zowel de wijze waarop de bromfietscursus wordt gegeven, als de inhoud van de cursus dient aan landelijk vastgestelde, uniforme eisen te voldoen. Voor de praktijkmodule dient de door de KNMV ontwikkelde module als leidraad.
2. Alle instructeurs die de bromfietscursus geven dienen te beschikken over een WRM-bevoegdheid en geapliceerd te zijn voor het geven van de KNMV-praktijkmodule.
3. Alle verkeersdeelnemers zijn op de hoogte van de mogelijkheden en beperkingen van bromfietzers en houden daar in hun verkeersgedrag rekening mee.

Stand van zaken

Er is een quick scan uitgevoerd om te inventariseren hoe in den lande bromfietscursussen worden gegeven. Duidelijk is dat er momenteel een aantal knelpunten met betrekking tot de (uitvoering van de) bromfietsopleiding bestaan:

- slechts een beperkt deel van alle bromfietzers heeft deelgenomen aan een bromfietscursus;
- de bromfietscursus wordt momenteel niet op uniforme wijze gegeven;
- niet alle instructeurs beschikken over de vereiste WRM-bevoegdheid.

Onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in de provincie Friesland¹⁹ heeft uitgewezen dat een praktijkmodule (het ging om toepassing van de KNMV-praktijkmodule) leidt tot een aanzienlijke verbetering van de voertuigbeheersing en het verkeersgedrag. Inmiddels is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voornemens om naast het theorie-examen voor bromfietzers een praktijkexamen verplicht te stellen.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- Bromfietscursus met KNMV-praktijkmodule (*kerndoelen 1 en 2*).

¹⁹ Zie Goldenbeld, Ch. en Houwing, S. (2001) "De rijvaardigheid en trainbaarheid van jonge verkeersdeelnemers." Leidschendam, SWOV.

6.2 Jonge beginnende automobilisten

Kerdoelen

1. In de rijopleiding wordt aandacht besteed aan alle “Leerdoelen voor het rijbewijs B”²⁰. Dit betekent onder meer dat in de rijopleiding aandacht wordt besteed aan de GRASH²¹-speerpunten (*gebruik van autogordels, roodlicht discipline, rijden onder invloed, snelheid en gebruik van valhelmen*), het rijden onder specifieke omstandigheden en de interactie met andere verkeersdeelnemers (*in eigen rijgedrag rekening houden met andere verkeersdeelnemers*).
2. De Rijopleiding In Stappen (RIS) is landelijk ingevoerd.
3. Na het behalen van het rijbewijs volgt voor alle beginnende bestuurders een fase waarin zij begeleid worden in hun deelname aan het verkeer als zelfstandig bestuurder.
4. Alle verkeersdeelnemers zijn op de hoogte van de mogelijkheden en beperkingen van jonge beginnende automobilisten en houden daar in hun verkeersgedrag rekening mee.

Stand van zaken

In 2000 zijn er “leerdoelen voor het rijbewijs B” geformuleerd. Deze leerdoelen beschrijven het kennen, kunnen en willen wat van kandidaten voor het rijbewijs B worden verlangd. In 2000 is een opleidingsprogramma ontwikkeld dat een-op-een aansluit op de leerdoelen: de Rijopleiding In Stappen (RIS). In 2001 is een eerste proef met de RIS gehouden. De resultaten zijn erg positief en de verwachting is dat na een grootschalige vervolgproef (te houden in 2002) in de loop van 2003 de RIS landelijk ingevoerd kan worden.

Voor de RIS is inmiddels een quick scan uitgevoerd. Daarin wordt gesteld dat “de RIS een geslaagde manier is om de leerdoelen en de rijprocedure B te vertalen in een heldere, concrete taakstelling voor het stapsgewijs opleiden van leerlingen”. Op basis van de quick scan wordt nu nadrukkelijk bekeken hoe de rijschoolwereld kan inspelen op de voordelen van de RIS, zowel op inhoudelijke als op bedrijfseconomische aspecten.

Met betrekking tot de fase na het behalen van het rijbewijs hebben, naast een inventarisatie van mogelijke projecten, nog geen activiteiten plaatsgevonden. Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn twee initiatieven ontplooid: voor beginnende bestuurders is een lager alcoholpromillage van kracht en voor dezelfde groep is een voorlopig rijbewijs ingevoerd. Verder wordt er over de mogelijkheden van “begeleid rijden” nagedacht. Voor de ontwikkeling van nieuwe projecten en producten is het zinvol kennis te nemen van en aan te sluiten bij ontwikkelingen in andere Europese landen. Zo worden in Duitsland, Oostenrijk en Finland experimenten opgezet om te komen tot invulling van een 2-fasen opleiding en zijn met name in Zweden positieve ervaringen opgedaan met het rijden onder begeleiding.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- Rijopleiding In Stappen (*kerndoelen 1 en 2*).
- Project Jonge Automobilisten (*gedeeltelijk kerndoel 3*).

²⁰ Zie Vlakveld, W.P. (2000) “Leerdoelen voor het rijbewijs B” Rotterdam, AVV.

²¹ “GRASH” staat voor: Gordel, Rood licht, Alcohol, Snelheid en Helm.

7. Doelgroep rijbewijsbezitters: 25-60 jarigen

Uitgangspunten voor PVE

In de doelgroep 25- tot 60-jarigen zijn door het verkeer jaarlijks circa 500 dodelijke slachtoffers te betreuren. Bij ruim 5.500 personen uit deze groep is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 30.000 gevallen worden verleend. Bij deze leeftijdsgroep hangen verkeersongevallen vooral samen met het gebruik van de auto (ongeveer twee derde) en de motorfiets (bijna één vijfde).

Van de groep rijbewijsbezitters zou moeten worden verwacht dat zij in de regel de verkeerstaken die nodig zijn voor een veilige verkeersdeelname beheerst. Onder andere uit betrokkenheid bij ongevallen en het veelvuldig overtreden van de verkeersregels, moet men echter concluderen dat deze verwachting lang niet altijd gerechtvaardigd is. Zo is het rijden onder invloed een probleem dat met name in de leeftijdsgroep van 30 à 35 tot 45 à 50 jaar speelt. In Nederland wordt circa 9,8 miljard omgezet aan alcoholische dranken. Hiervan wordt circa 5,5 miljard in de thuissituatie genuttigd en dat gebeurt met name door personen uit de leeftijdsgroep 25 tot 60 jaar. Met andere woorden verantwoord gastheerschap in de thuissituatie, maar ook een verantwoord eigen gebruik in de thuissituatie is voor deze groep belangrijk.

Ook snelheidsovertredingen komen voor een belangrijk deel voor rekening van de rijbewijsbezitters in deze leeftijdsgroep (*en dan met name de mannen die de auto zakelijk gebruiken*). Een belangrijke achtergrond van de problemen bij deze groep ervaren bestuurders is de overschatting van de eigen capaciteiten (“Ik heb zoveel ervaring, dat ik best te hard kan rijden, dat ik best wat glazen alcohol kan drinken...”).

Na het behalen van het rijbewijs volgt er (in feite tot de leeftijd van 70 jaar) geen enkel toetsmoment meer, waarin wordt nagegaan of men nog over de benodigde kennis van verkeersregels beschikt en of men de geleerde vaardigheden nog steeds juist toepast²². Door het ontbreken van een toetsmoment in deze, relatief lange fase in de ‘verkeerscarrière’, ontstaat steeds weer routinematig gedrag. In feite is er dan sprake van over-automatisering van de verkeerstaken, waardoor men niet adequaat reageert op plotselinge confrontaties.

Kerdoelen

1. Alle rijbewijsbezitters²³ hebben een zodanig niveau van kennis, vaardigheid (*voertuigbeheersing en rijstijl*) en motivatie dat dit faciliteert tot verkeersveilig gedrag²⁴.
2. Voor alle rijbewijsbezitters is een periodieke toets (*zowel theorie als praktijk*) verplicht. Deze toets wordt gekoppeld aan de verlenging van het rijbewijs. Bij de toets wordt het niveau van kennis, vaardigheden (*o.a. voertuigbeheersing*) en attitude getoetst. De uitkomst van de toets kan de consequentie hebben dat bijscholing of een herhalingscursus verplicht wordt gesteld.
3. De hiervoor genoemde periodieke toets kan ook los van de verlenging van het rijbewijs worden opgelegd aan “negatief in het verkeer opvallende” bestuurders.
4. Er is een laagdrempelige herhalingscursus beschikbaar, waarin tenminste aandacht wordt besteed aan nieuwe inzichten met betrekking tot autorijden/ motorrijden en (de kwetsbaarheid) van andere verkeersdeelnemers. Deze cursus kan op vrijwillige basis worden gevolgd, onafhankelijk van de verplichte periodieke toets.

²² Terwijl men ervan uit mag gaan dat er gedurende de periode van rijbewijsbezit (gemiddeld zo’n halve eeuw tussen het behalen van het rijbewijs en het bereiken van de 70-jarige leeftijd) in het verkeer heel wat kan/ zal veranderen.

²³ Bedoeld worden bestuurders die in het bezit zijn van een of meer van de rijbewijscategorieën A tot en met E.

²⁴ Dit geldt niet alleen voor de particuliere rijders, maar zeker ook voor de zakelijke rijders.

5. Alle verkeersdeelnemers zijn op de hoogte van de mogelijkheden en beperkingen van 25-60 jarige weggebruikers en houden daar in hun verkeersgedrag rekening mee.

Stand van zaken

Specifiek met betrekking tot automobilisten zijn er in het kader van PVE voor zover bekend de afgelopen periode geen andere activiteiten ontplooid dan die welke te maken hebben met het ontwikkelen van de Rijopleiding In Stappen. Omdat er sprake is van een kennisleemte inzake de doelgroep 25-60 jarigen, zal de SWOV in de loop van 2002 een onderzoek uitvoeren naar de educatiebehoeften van deze doelgroep. Bij dit onderzoek wordt een analyse gemaakt van het absolute en het relatieve risico in deze groep. Tevens wordt onderzocht welke maatregelen en projecten het beste passen bij de gesignaleerde problematiek en hoe deze maatregelen en projecten op een succesvolle wijze kunnen worden geïmplementeerd.

Wat betreft de doelgroep motorrijders is er een quick scan uitgevoerd voor de Regionale Motorvaardigheids Training (RMT). Deze quick scan was nog niet afgerond bij het opstellen van deze notitie. Het blijkt dat het "product" RMT inhoudelijk goed in elkaar zit, maar dat motorrijders in de praktijk nog maar weinig gebruik maken van de training. Een groot knelpunt is de beschikbaarheid van instructeurs die de cursus kunnen en willen geven. Ook de benadering van motorrijders voor de RMT is een knelpunt. Op basis van de quick scan wordt nu een marketingplan opgezet.

In samenwerking met het bedrijfsleven wordt op dit moment onder de noemer "Safety Culture" (zie ook NVVP) gewerkt aan verkeersveiligheid binnen bedrijven. Met behulp van het project Safety Culture wil de overheid een veiligheidscultuur creëren bij transportondernemingen en bij het zakelijk personenverkeer door samen met brancheorganisaties, belangenorganisaties en verzekeraars de kwaliteit binnen de sector, waartoe ook veiligheidsinspanningen horen, zichtbaar te maken.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- Regionale Motorvaardigheids Training (*kerndoelen 1 en 4*).
- Periodieke Verkeersveiligheids Toets van 3VO (*1 en gedeeltelijk 2*).
- Diverse verkeersveiligheids trainingen (*onder andere VVCR, NIV, ANWB, IRV; kerndoel 4*).
- Project Safety Culture (*kerndoelen 1 en 4*).

8. Doelgroep ouderen: vanaf circa 60 jaar

Uitgangspunten voor PVE

In de doelgroep ouderen vanaf circa 60-jaar zijn door het verkeer jaarlijks circa 275 dodelijke slachtoffers te betreuen. Bij ruim 1.700 personen uit deze groep is na een verkeersongeval een ziekenhuisopname nodig. Spoedeisende poliklinische hulp moet jaarlijks in circa 5.000 gevallen worden verleend. Bij deze leeftijdsgroep hangen verkeersongevallen voor ongeveer een derde deel samen met het gebruik van de auto. Ongeveer een derde deel van de verkeersongevallen vindt plaats op de fiets en circa een vijfde deel te voet.

In de doelgroep ouderen speelt de afname van functionele capaciteiten (*ogen, gehoor, reactievermogen, conditie*) een belangrijke rol. Het ouder worden is overigens een gradueel verlopend proces, dat van individu tot individu nogal kan verschillen. De ene persoon krijgt vroeger te maken met de beperkingen van de ‘ouderdom’ dan de andere. Ook kunnen eventuele functiebeperkingen zeer divers van aard zijn.

Ouderen blijven tot op steeds latere leeftijd deel uitmaken van het sociale proces waarvan het verkeer een onderdeel is. De groep ouderen maakt een steeds groter deel uit van onze maatschappij (vergrijzing). Vanuit de overheid wordt ernaar gestreefd ouderen zolang mogelijk zelfstandig te laten functioneren. Mobiliteit maakt een belangrijk deel uit van deze zelfstandigheid. Als gevolg van het feit dat ouderen over meer geld en vrije tijd beschikken dan vroeger het geval was, is ook de mobiliteit onder ouderen toegenomen. Er zijn veel ouderen die op relatief late leeftijd nog een rijbewijs hebben gehaald. Ook zijn er ouderen die na lange tijd het autorijden weer oppakken (denk aan vrouwen van wie de man is overleden). Maar er zijn ook relatief veel ouderen die weer teruggrijpen op het fietsen en lopen en gaan snorfietsen. Dit betekent dat verkeerseducatie voor ouderen zich niet alleen moet richten op het autorijden, maar met name ook op andere vervoerwijzen als het fietsen, snorfietsen en lopen.

Kerdoelen

1. Alle oudere verkeersdeelnemers zijn zich bewust van hun (on)mogelijkheden (*zintuiglijk en motorisch*) ten aanzien van verkeersdeelname. Zij beschikken over een up-to-date kennis van de verkeersregels. Zij kunnen en willen hun gedrag aanpassen en zij zijn bereid hun vervoermiddel keuze afstemmen op hun eventuele fysieke beperkingen (en kennen de mogelijkheden daartoe).
2. Bij verlenging van het rijbewijs zijn alle oudere rijbewijsbezitters verplicht een periodieke toets (*theorie en praktijk*) af te leggen en als daartoe aanleiding is, kan de verplichting worden opgelegd een bijscholingscursus te volgen. Bij de toets wordt tenminste aandacht besteed aan de (vermindering van de) motorische en zintuiglijke vaardigheden en aan de combinatie van medicijngebruik en verkeersdeelname.
3. De hiervoor genoemde periodieke toets kan ook los van de verlenging van het rijbewijs worden opgelegd aan “negatief in het verkeer opvallende” of “onzekere” bestuurders.
4. Er zijn laagdrempelige verkeerscursussen voor de diverse vervoerwijzen beschikbaar, waarin tenminste aandacht wordt besteed aan het voor de betreffende vervoerwijze benodigde kennen, kunnen en willen en waarin wordt stilgestaan bij de problematiek van oudere verkeersdeelnemers.

Deze cursussen kunnen op vrijwillige basis worden gevolgd.

5. Alle verkeersdeelnemers zijn op de hoogte van de mogelijkheden en beperkingen van oudere weggebruikers (60 jaar en ouder) en houden daar in hun verkeersgedrag rekening mee.

Stand van zaken

Momenteel wordt een instrument (Landelijke Systematische Voorlichting Ouderen en Mobiliteit) ontwikkeld waarmee op landelijk niveau inzicht kan worden gekregen in de wijze waarop ouderen (en daarnaast ook gehandicapten) optimaal kunnen worden geïnformeerd over:

- de verschillende vervoersmodaliteiten;
- de verschillende verkeerseducatieve producten;
- beschermingsmiddelen in het verkeer;
- preventief keuren/ testen in verband met het functioneren in het verkeer.

Voorbeelden van huidige producten/ projecten ter realisatie van kerndoelen

- BROEM (kerndoel 4).
- Fietsvaardigheidstraining (kerndoel 4).
- Ouderenvoorlichting 3VO (kerndoelen 1 en 4).

9. Conclusies en aanbevelingen

In dit afsluitende hoofdstuk worden per PVE-doelgroep de belangrijkste bevindingen samengevat in de vorm van conclusies. Tevens worden per doelgroep aanbevelingen gedaan voor de op korte termijn respectievelijk lange termijn gewenste activiteiten en voor het flankerende beleid dat nodig is om voor de betreffende doelgroep te komen tot de gewenste kwaliteitsslag.

Aan het einde van dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de bewaking van de permanente lijn in het educatietraject en bij de onderlinge afstemming (zowel inhoudelijk als conceptueel) van de diverse activiteiten die bij de verschillende PVE-doelgroepen plaatsvinden.

9.1 Doelgroep 0-4 jarigen

Conclusies

Om voor de doelgroep 0-4 jarigen de geformuleerde kerndoelen te bereiken moet er vooral op het voorlichtingsvlak nog veel gebeuren om ouders/ verzorgers duidelijk te maken hoe ze op een verantwoorde wijze verkeersopvoeding kunnen geven en hoe ze hun kinderen op een veilige wijze kunnen vervoeren. Met name het “kennen” en het “kunnen” moet op niveau worden gebracht. De groep ouders/ verzorgers is in het algemeen goed gemotiveerd om verkeerseducatieve activiteiten uit te voeren voor hun kinderen. Er hoeft dus minder prioriteit te worden gegeven aan het bevorderen van de motivatie (*het “willen”*) van de doelgroep.

Aanbevelingen voor de korte termijn

In principe zijn voor elk van de geformuleerde kerndoelen producten en projecten beschikbaar die min of meer direct op een zinvolle wijze kunnen worden ingezet. Inspanningen moeten erop zijn gericht dat deze producten en projecten daadwerkelijk worden toegepast. ROV's en POV's hebben een belangrijke rol als het gaat om stimulering, procesbegeleiding en deskundigheidsbevordering. Verder hebben gemeenten een spilfunctie als het gaat om het ontplooiën van PVE-activiteiten voor de doelgroep 0-4 jarigen. Gemeenten kunnen een doortastende regie voeren op de verschillende beleidskaders die voor deze doelgroep relevant zijn. Bestaande netwerken moeten hiervoor worden benut. De belangrijkste aanspreekpunten daarbinnen zijn de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren.

Aanbevelingen voor de lange termijn

Voor de lange termijn is het met het oog op de gewenste kwaliteitsslag noodzakelijk dat de vijf kerndoelen worden uitgewerkt in concrete leerdoelen. Deze op detailniveau beschreven leerdoelen zijn noodzakelijk om achtereenvolgens:

- bestaande producten en projecten te beoordelen op kwaliteit;
- te inventariseren welke hiaten bestaande producten en projecten vertonen;
- bestaande producten en projecten aan te passen;
- nieuwe producten en projecten te ontwikkelen.

9.2 Doelgroep 4-12 jarigen

Conclusies

Ten aanzien van de doelgroep 4-12 jarigen worden drie subgroepen onderscheiden: de opleiding van de basisschooldocenten (PABO), de binnenschoolse verkeerseducatie en de buitenschoolse verkeerseducatie.

PABO

Leerkrachten in het basisonderwijs moeten goed zijn toegerust om op een praktijkgerichte wijze verkeerseducatie te kunnen geven. Op de PABO's moet een module "verkeer" een integraal onderdeel van de opleiding zijn. Onderzoek heeft inmiddels duidelijk gemaakt hoe verkeerseducatie in het lesprogramma van de PABO's kan worden geïntegreerd. De module zelf moet nog worden ontwikkeld.

Binnenschoolse verkeerseducatie

Voor verkeerseducatie in het basisonderwijs bestaat een stevige wettelijke basis. Het probleem is echter dat de huidige wijze van verkeerseducatie te weinig praktijkgericht is (zie ook hiervoor). Ouders zijn nog te weinig betrokken bij de verkeerseducatieve activiteiten die voor hun kinderen binnen het basisonderwijs worden uitgevoerd.

Buitenschoolse verkeerseducatie

Om de kerndoelen te realiseren die ten aanzien van de buitenschoolse verkeerseducatie zijn geformuleerd moet nog een lange weg worden afgelegd. Er zijn relatief weinig goede producten en projecten op de markt.

Aanbevelingen voor de korte termijn

Voor het basisonderwijs zijn, als het gaat om de binnenschoolse educatie, diverse goede lespakketten op de markt. Scholen moeten worden gestimuleerd deze lesmethoden aan te schaffen en toe te passen. Zolang er nog geen nieuwe module "praktijkgerichte verkeerseducatie" voor de PABO beschikbaar is, zal voor ondersteuning in het geven van praktijkgerichte verkeerseducatie een beroep gedaan moeten worden op bestaande kennisinstellingen als de Onderwijs- en Schoolbegeleidingsdiensten²⁵. Voor ondersteuning bij het vormgeven van hun verkeerseducatiebeleid kunnen lokale en regionale netwerken (denk aan de VEBO-projecten) worden ontwikkeld. Om de betrokkenheid van ouders bij de verkeerseducatie van hun kind te vergroten, moet de opzet van verkeersouderprojecten verder worden gestimuleerd.

Aanbevelingen voor de lange termijn

Van de wettelijke leerdoelen die met betrekking tot de verkeerseducatie in het basisonderwijs zijn geformuleerd moet worden nagegaan of zij voldoende duidelijk zijn beschreven ten einde een praktijkgerichte verkeerseducatie te kunnen garanderen. Zo nodig moeten bestaande leerdoelen worden uitgewerkt in meer gedetailleerde leerdoelen en moeten aanvullend geheel nieuwe leerdoelen worden geformuleerd. Deze verkeerseducatieve leerdoelen voor het basisonderwijs zijn sturend voor de inhoud van de module "verkeer" van de PABO. Op basis van de nieuwe leerdoelen moeten bestaande lespakketten worden beoordeeld op inhoudelijke kwaliteit, waar nodig dienen op basis hiervan bestaande pakketten te worden aangepast en dienen geheel nieuwe producten en projecten te worden ontwikkeld.

Ten aanzien van de buitenschoolse verkeerseducatie moeten de geformuleerde kerndoelen worden vertaald in leerdoelen. Vervolgens moeten bijbehorende producten en projecten worden ontwikkeld.

²⁵ Overigens zal ook in de toekomst – wanneer er wel een module "verkeer" voor de PABO beschikbaar is – ondersteuning noodzakelijk blijven.

Met het oog op de noodzakelijke buitenschoolse educatie dient in de opleiding Sociaal Pedagogisch Werk (SPW) een verplichte module “verkeer” te worden opgenomen.

9.3 Doelgroep 12-16 jarigen

Conclusies

In de “Kerndoelen Basisvorming” is de wettelijke verankering van de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs verwoord. Verkeerseducatie is daarbij slechts een vakoverstijgend thema dat is versnipperd over een aantal vakken, te weten: aardrijkskunde, verzorging, natuur- en scheikunde, biologie en lichamelijke opvoeding. Verkeerseducatie komt in het voortgezet onderwijs nog slechts mondjesmaat van de grond.

Aanbevelingen voor de korte termijn

Hoewel een samenhangend lesprogramma waarin aandacht wordt besteed aan de vereiste kennis, vaardigheid en motivatie om veilig aan het verkeer deel te nemen voor het voortgezet onderwijs nog ontwikkeld moet worden, zijn er enkele zinvolle educatieve programma’s beschikbaar. VO-scholen moeten worden gestimuleerd deze programma’s in het lespakket te integreren. Verder moeten VO-scholen worden gestimuleerd om zonodig van buitenaf deskundigheid in te huren voor het geven van verkeerseducatie. Een andere mogelijkheid is om binnen de scholen een docent als verkeerscoördinator aan te stellen en via die functie invulling te geven aan de deskundigheidsbevordering. Hiervoor kunnen lokale en regionale netwerken (denk aan de VEVO-projecten) worden ontwikkeld die de VO-scholen kunnen ondersteunen bij het vormgeven van hun verkeerseducatiebeleid.

Aanbevelingen voor de lange termijn

Het wettelijk kader voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs moet worden versterkt.

De kerndoelen moeten worden uitgewerkt in specifieke leerdoelen. Op basis van deze leerdoelen:

- dienen bestaande producten en projecten op kwaliteit te worden beoordeeld;
- dienen hiaten in de bestaande producten en projecten te worden opgespoord;
- dienen bestaande producten en projecten te worden aangepast;
- dient een samenhangend lesprogramma te worden ontwikkeld (eventueel met gebruikmaking van bijgestelde “oude” producten en projecten) dat aansluit op het lesprogramma van de basisscholen.

Parallel aan de opleiding van docenten voor het basisonderwijs (PABO) dient in de opleiding voor het voortgezet onderwijs aandacht te worden besteed aan de verkeerseducatieve vaardigheden van docenten. In verband hiermee is het belangrijk dat verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs een apart vak wordt.

9.4 Doelgroep beginnende bestuurders 16-25 jaar

Conclusies

Ten aanzien van de doelgroep bestuurders van 16-25 jaar worden twee subgroepen onderscheiden: bromfietzers en jonge beginnende automobilisten.

Bromfietzers

Bij de bromfietzers staat de theoretische en praktische scholing van alle beginnende bromfietzers

centraal. Voor deze groep is inmiddels een goede bromfietscursus beschikbaar waarin theorie en praktijk zijn geïntegreerd: de bromfietscursus met KNMV-praktijkmodule. Er is wetgeving in voorbereiding die naast een theorie-examen een praktijkexamen verplicht stelt.

Jonge beginnende automobilisten

Wat een automobilist moet kennen, kunnen en willen is reeds uitgewerkt in concrete leerdoelen. Op basis van deze leerdoelen is een experimenteel opleidingsprogramma ontwikkeld: de Rijopleiding In Stappen (RIS). De verwachting is dat de RIS na een grootschalige, in 2002 uit te voeren proef in 2003 landelijk ingevoerd kan worden.

Sinds het voorjaar van 2002 is voor beginnende bestuurders een voorlopig rijbewijs van kracht. Tevens geldt vanaf die datum voor beginnende bestuurders een lagere alcohollimiet: het toegestane alcoholpromillage is verlaagd naar 0,2 promille.

Aanbevelingen voor de korte termijn

Jonge bromfietzers moeten worden gestimuleerd een opleiding te volgen die zowel theorie als praktijk bevat. Hiertoe moet de bromfietsopleiding met KNMV-praktijkmodule worden ingezet. Zolang er geen wettelijke verplichting is tot het afleggen van een praktijkexamen bromfiets, moet het vrijwillig volgen van de bromfietsopleiding met praktijk aantrekkelijk worden gemaakt door bijvoorbeeld subsidiëring van de cursuskosten.

De RIS moet inhoudelijk verder worden ontwikkeld, zodat in de loop van 2003 de RIS landelijk kan worden ingevoerd.

Aanbevelingen voor de lange termijn

De kerndoelen voor de bromfietzers moeten worden vertaald in concrete leerdoelen. Op basis van deze leerdoelen dient de bestaande bromfietscursus te worden beoordeeld op inhoudelijke kwaliteit. Op basis van de vastgestelde leerdoelen zal de bromfietscursus eventueel moeten worden aangepast. Om ervoor te zorgen dat alle beginnende bromfietzers een cursus met zowel theorie als praktijk volgen, dient de wettelijke verplichting tot het afleggen van een praktijkexamen inhoud te krijgen.

De RIS richt zich in de huidige vorm nog uitsluitend op het traject voor het behalen van het rijbewijs. Mogelijkheden om de RIS uit te breiden met een ervaringsmodule of een module begeleid rijden worden echter reeds onderzocht.

Met betrekking tot de fase na het behalen van het rijbewijs moeten de initiatieven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de invoering van het voorlopig rijbewijs en een lagere alcohollimiet voor beginnende bestuurders nader worden uitgewerkt. Voor de ontwikkeling van nieuwe projecten en producten voor de fase na het behalen van het rijbewijs is het zinvol kennis te nemen van en aan te sluiten bij ontwikkelingen in andere Europese landen. Zo worden in Duitsland, Oostenrijk en Finland experimenten opgezet om te komen tot invulling van een 2-fasen opleiding en zijn met name in Zweden positieve ervaringen opgedaan met het rijden onder begeleiding.

9.5 Doelgroep rijbewijsbezitters 25-60 jaar

Conclusies

Essentie van de aanpak van de problematiek van de groep rijbewijsbezitters van 25-60 jaar is dat zij een zodanig niveau van kennen, kunnen en willen onderhouden dat zij zich veilig door het verkeer kunnen (blijven) bewegen.

Momenteel wordt door de SWOV onderzocht welke tekortkomingen in kennis, vaardigheid en motivatie bij deze doelgroep aan de orde zijn. Tevens wordt onderzocht welke benadering het beste past bij de gevonden problematiek.

De producten (*cursussen, trainingen*) die nu op de markt zijn, worden slechts door een beperkte groep op vrijwillige basis gevolgd. De selectieve deelname (de bestuurders die het al relatief goed doen) aan vrijwillige cursussen is een probleem. Er zal dan ook een wettelijke verplichting moeten komen, die periodieke toetsing van de gewenste kennis, vaardigheid en motivatie regelt.

Aanbevelingen voor de korte termijn

Zolang er nog geen wettelijke verplichting tot toetsing c.q. scholing is moet vrijwillige deelname aan trainingen en cursussen worden gestimuleerd. Geprobeerd moet worden zoveel mogelijk te komen aan het probleem van selectieve deelname. Dat kan door aan te haken bij projecten die zich onder de noemer "Safety Culture" richten op het bedrijfsleven. Ook moeten de mogelijkheden van kortingen op autoverzekeringen na vrijwillige scholing worden onderzocht.

In het bijzonder voor de Regionale Motorvaardigheidstraining (RMT) geldt dat de beschikbaarheid van deskundige trainers moet worden gegarandeerd. De RMT moet beter in de markt gezet worden. Hiervoor moet een marketingplan worden opgezet.

Aanbevelingen voor de lange termijn

Er dient een wettelijk kader te komen, waarin de verplichte periodieke toetsing van zowel theorie als praktijk is vastgelegd.

De kerndoelen moeten worden vertaald in concrete leerdoelen. Die leerdoelen zijn nodig om:

- bestaande producten en projecten te beoordelen op kwaliteit;
- te inventariseren welke hiaten bestaande producten en projecten vertonen;
- bestaande producten en projecten aan te passen;
- nieuwe producten en projecten te ontwikkelen (*waaronder de vorm en de inhoud van de periodieke verkeerstoets*).

9.6 Doelgroep ouderen vanaf circa 60 jaar

Conclusies

Ook voor de doelgroep ouderen vanaf circa 60 jaar geldt dat zij moet beschikken over adequate kennis, vaardigheid en motivatie voor een veilige verkeersdeelname. In die zin is de problematiek niet veel anders dan die van de doelgroep rijbewijsbezitters. Bijkomend probleem voor de doelgroep ouderen is dat afname van functionele capaciteiten (*ogen, gehoor, reactievermogen en conditie*) een toenemende rol gaat spelen. Hoewel dit proces van individu tot individu nogal kan verschillen, krijgt elke persoon vroeger of later te maken met de beperkingen van de ouderdom.

Verkeerseducatie bij ouderen moet zich naast het autorijden nadrukkelijk richten op andere vervoerwijzen zoals het fietsen, snorfietsen en lopen.

Aanbevelingen voor de korte termijn

Zolang er nog geen wettelijke verplichting tot toetsing c.q. scholing is moet vrijwillige deelname aan trainingen, cursussen en preventieve onderzoeken worden gestimuleerd. Daarbij moet gebruik gemaakt worden van de netwerken die zich speciaal op ouderen richten.

Aanbevelingen voor de lange termijn

Er dient een wettelijk kader te komen waarmee periodieke toetsing van oudere verkeersdeelnemers kan worden afgedwongen.

De kerndoelen moeten worden vertaald in concrete leerdoelen. Die leerdoelen zijn nodig om:

- bestaande producten en projecten te beoordelen op kwaliteit;
- te inventariseren welke hiaten bestaande producten en projecten vertonen;
- bestaande producten en projecten aan te passen;
- nieuwe producten en projecten te ontwikkelen (waaronder een samenhangend pakket met behulp waarvan ouderen geïnformeerd kunnen worden over de verschillende vervoerwijzen, de verschillende verkeerseducatieve producten, de beschermingsmiddelen in het verkeer en de mogelijkheden ten aanzien van het preventief keuren/ testen van hun mogelijkheden om in het verkeer te functioneren).

9.7 Centrale regie binnen PVE

Projectbureau Permanente Verkeerseducatie

Als we naar de hiervoor per doelgroep beschreven beschikbare PVE-producten en –projecten kijken, kunnen we enerzijds concluderen dat er relatief veel producten “op de markt” zijn. Anderzijds moeten we vaststellen dat er aan producten en projecten nog weinig structureel operationeel is en dat het vaak onduidelijk is of de ontwikkelde producten en projecten effectief zijn. Om ervoor te zorgen dat er zinvolle producten worden toegepast en zinvolle projecten worden uitgevoerd, zal er een strakke, bijna dagelijkse regie moeten worden gevoerd. Het verdient daarom aanbeveling voor deze regiefunctie een speciaal Projectbureau PVE in het leven te roepen. In feite moet de instelling van dit projectbureau worden gezien als een essentiële voorwaarde om daadwerkelijk te kunnen komen tot invoering en vervolgens bestendiging van het hier beschreven concept van Permanente Verkeerseducatie. Als de centrale regie in de vorm van het projectbureau er niet komt, zal PVE in de hier beschreven vorm niet van de grond kunnen komen.

Zonder hier al een precieze profielschets te willen geven van het Projectbureau PVE, zijn op voorhand wel een aantal taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor het projectbureau op te sommen. Die taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden worden hier behandeld onder volgende vier clusters:

- Centrale regie en landelijk en onafhankelijk aanspreekpunt;
- Centrale beschikbaarheid van informatie over PVE;
- Inhoudelijke ontwikkeling van PVE-concept en vervolgens bewaking van continuïteit en uniformiteit;
- Opstellen van PVE-werkplannen, implementatie van PVE-activiteiten en monitoring van de voortgang;

Centrale regie en landelijk en onafhankelijk aanspreekpunt

Tot op heden zijn de activiteiten met betrekking tot PVE gecoördineerd door het Landelijk Overleg Verkeers Educatie (LOVE), waarin elk ROV/ POV met een educatiedeskundige vertegenwoordigd is. Een eerste probleem van de huidige constructie is dat er bij geen van de betrokken experts structureel voldoende tijd vrijgemaakt kan worden voor PVE. In de tweede plaats moet worden vastgesteld dat het in het algemeen gaat om experts met een brede algemene kennis van PVE en dat de gewenste specialistische kennis niet altijd aanwezig is. Een derde probleem schuilt in het feit dat de ROV's/ POV's elkaars activiteiten en producten moeten beoordelen en dat er geen oordeel door een meer neutrale partij kan worden geveld.

Wanneer de centrale regie in de handen van een professioneel bemenst projectbureau wordt

gelegd, kan aan elk van de drie bovengenoemde bezwaren tegemoet worden gekomen. Een bemensing met twee professionele krachten lijkt vooralsnog voldoende, ervan uitgaande dat het projectbureau op ad hoc basis specialistische kennis kan inhuren. Bij voorkeur dient het projectbureau gekoppeld te worden aan een bestaande organisatie die beschikt over een landelijk netwerk. Het projectbureau zou onder andere kunnen functioneren onder de vlag van het NVVB, opgericht door het Rijk en gekoppeld aan het kennisplatform Verdi.

Verdere voordelen van een onafhankelijke centrale regie door het Projectbureau PVE zijn een hoge mate van efficiency, zowel op financieel als op communicatief vlak.

Centraal informatiepunt over PVE

Een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle implementatie van PVE is de inzet van kennismanagement en bijbehorende instrumenten. Noodzakelijk is dat voor PVE relevante kennis en informatie verzameld wordt, gemakkelijk toegankelijk is en actief wordt verspreid. Hiervoor is een essentiële stap dat er een centraal informatiepunt wordt ingesteld waarvan een kennisbank deel uitmaakt. Dit PVE-informatiepunt zou bij voorkeur moeten worden gekoppeld aan het projectbureau PVE. Van hieruit moeten kennismakelaars zich actief gaan bezighouden met het verzamelen en verspreiden van kennis en informatie op het terrein van PVE.

Bewaking van PVE-concept, van continuïteit en van uniformiteit

Het projectbureau is de centrale aansturende en coördinerende organisatie als het gaat om de uitvoering van PVE. Voor de korte termijn betekent dit dat het projectbureau ervoor moet zorgen dat per PVE-doelgroep de juiste bestaande projecten en producten worden toegepast. Voor de langere termijn dient het projectbureau ervoor te zorgen dat er per PVE-doelgroep de gewenste kwaliteitsslag wordt uitgevoerd. Dit betekent onder andere dat de kerndoelen moeten worden vertaald in concrete leerdoelen. Deze leerdoelen zijn sturend voor de inhoud van PVE per doelgroep. De leerdoelen kunnen worden gebruikt om na te gaan of ontwikkelde producten en projecten aan de gestelde eisen voldoen. Zij geven daarmee de criteria waaraan de kwaliteit van producten en projecten kan worden getoetst. Het formuleren van de leerdoelen behoeft geen activiteit van het projectbureau zelf te zijn. Gezien de benodigde specialistische kennis verdient het de voorkeur dat het projectbureau voor het opstellen van de leerdoelen externe experts inhuurt.

Het projectbureau heeft een belangrijke taak als het gaat om de bewaking van de doorgaande lijn en de uniformiteit binnen PVE. De leerdoelen en de daarvan afgeleide criteria zijn voor het projectbureau een belangrijk instrument om de bewaking van de uniforme lijn en de uniformiteit inhoud te geven.

Opstellen van werkplannen, implementatie van PVE en monitoren van de voortgang

Om daadwerkelijk uitvoering te kunnen geven aan het lange termijn beleid met betrekking tot PVE, dienen per doelgroep concrete werkplannen te worden opgesteld met meetbare doelen (*SMART²⁶ geformuleerd*), planning van uit te voeren activiteiten en uitvoerders van die activiteiten. Vervolgens dient te worden gemonitord of de werkplannen volgens afspraak worden uitgevoerd. Opstellen en implementeren van de werkplannen en het vervolgens monitoren van de resultaten dienen bij voorkeur door het projectbureau te worden gecoördineerd.

²⁶ SMART staat voor: Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.

Colofon