

# Toetsing verkeerseducatie basisonderwijs

*Criteria voor hoge kwaliteit en een voorstel voor monitoring*

R-98-40

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-98-40  
Titel: Toetsing verkeerseducatie basisonderwijs  
Ondertitel: Criteria voor hoge kwaliteit en een voorstel voor monitoring  
Auteur(s): Drs. R.D. Wittink  
Onderzoeksmanager: Drs. D.A.M. Twisk  
Projectnummer SWOV: 52.111  
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.622  
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Traffic, education, school, evaluation (assessment), Netherlands.  
Projectinhoud: Deze rapportage levert een aanzet om de beleidsinspanningen voor verkeerseducatie in het basisonderwijs te toetsen. Een voorstudie is uitgevoerd naar de mogelijkheden om resultaten van verkeerseducatie te toetsen.

Aantal pagina's: 24 + 1 blz.  
Prijs: f 17,50  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1998

## Samenvatting

Instanties die betrokken zijn bij verkeerseducatie willen inzicht hebben in de betekenis van verkeerseducatie voor de verkeersveiligheid. Alleen dan kunnen zij bepalen welke inspanningen zij kunnen en moeten plegen - met name wanneer vernieuwing van onderwijs- of verkeersveiligheidsbeleid plaatsvindt.

De vraag die hierbij gesteld kan worden is wat de inspanningen van de actoren op het terrein van verkeerseducatie opleveren, oftewel: hoe kan worden getoetst of er verkeerseducatie van hoge kwaliteit wordt gegeven?

De SWOV is gevraagd een voorstudie uit te voeren naar de mogelijkheden om resultaten van verkeerseducatie te toetsen.

De eerste vraag luidt dan: welke inhoudelijke eisen mogen gesteld worden aan verkeerseducatie in het basisonderwijs? Hierbij dient enerzijds rekening gehouden te worden met de tijd en middelen die basisscholen hebben om aandacht te geven aan verkeer. Anderzijds zijn de effecten van verkeersonderwijs afhankelijk van de activiteiten van anderen, zoals ouders en verzorgers die kinderen verkeersopvoeding geven, en gemeenten die voor een veilige infrastructuur moeten zorgen.

Wanneer eenmaal is vastgesteld wat een goed en haalbaar verkeerseducatieprogramma is, kan de wijze van kwaliteitstoetsing bepaald worden. Deze dient in de eerste plaats inhoudelijk te zijn, op het niveau van de kinderen in termen van veilig gedrag en gedragsdeterminanten zoals kennis en vaardigheden. Toetsing dient daarnaast ook op procesniveau plaats te vinden. Het gaat dan om de wijze van onderwijs en instructie, de organisatie van verkeerseducatie in de school, afstemming van educatie door ouders en de school, ondersteuning van onderwijzers en school, afstemming van educatie op integraal gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid.

In dit project zijn, op basis van de expertise die in de afgelopen tijd in Nederland is ontwikkeld, kwaliteitscriteria geformuleerd voor verkeerseducatie aan kinderen. Voorts zijn mogelijkheden voor toetsing bepaald. Als vervolg op dit project zijn de aldus geformuleerde aangrijpingspunten voor toetsing om te zetten in een monitoringsysteem. Dit instrument moet geschikt zijn om met een bepaalde regelmaat te meten hoe kinderen zijn toegerust voor veilig verkeersgedrag en hoe inhoud wordt gegeven aan verkeerseducatie. Ook wordt monitoring voorgesteld van de activiteiten die de overheden op lokaal, regionaal en nationaal niveau nemen ter ondersteuning van verkeerseducatie en van de activiteiten van andere organisaties op dit gebied.

Uitwerking van het monitoringsysteem zal moeten plaatsvinden in samenwerking met de instanties die de monitoring (laten) uitvoeren, onder eindverantwoordelijkheid van de rijksoverheid.

Het is belangrijk dat de actief betrokkenen bij verkeerseducatie ervaringen kunnen uitwisselen en dat de expertise zich verder ontwikkelt. Uitwisseling kan bijvoorbeeld gebeuren aan de hand van 'best practices'. Onderzoek op onderdelen of aspecten van verkeerseducatie kan nodig zijn om meer te weten te komen over de voorwaarden voor resultaten. De nieuw verworven expertise en inzicht zal tot aanpassingen kunnen leiden van verkeersonderwijsprogramma's. Zodoende wordt een systematiek van feedback voor de leerkrachten gecreëerd.

## Summary

### **Testing traffic education in primary schools; Criteria for a high quality and a recommendation for monitoring**

Organisations involved in traffic education want insight in the relevance of traffic education for road safety. Only then can they determine how much effort they can and should make, especially when renewal of education or road safety policy takes place.

The question that can be asked here is what the yield is of the efforts of actors in traffic education; or rather, how can it be tested whether the traffic education that is given is of a high quality?

SWOV was asked to conduct a preliminary study of the possibilities of testing the results of traffic education.

The first question is as follows: which demands of substance may be made on traffic education in primary schools? We need to take into account two things. On the one hand, the time and resources that primary schools have for traffic. On the other hand, the effects of traffic education are dependent on the activities of others, such as parents and guardians who teach children traffic drill, and municipalities who should provide a safe infrastructure.

Once it has been established what a good and feasible traffic education programme is, the method of testing its quality can be determined. This should in the first place be the substance, at the childrens' level in terms of safe behaviour and behaviour determinants such as knowledge and skills. Apart from this, testing should also be carried out at the process level. This concerns the method of education and instruction, the organisation of traffic education at school, agreement between parents and school, support from teachers and school, and (finally) tuning the education to an integrated municipal road safety policy.

Based on the knowledge that has been developed in the Netherlands during the last few years, this project formulates quality criteria for traffic education of children. Testing possibilities have also been determined.

As a result of this project, the thus formulated points of application for testing have been developed into a monitoring system. This instrument should be suitable to regularly measure how children have been equipped for safe traffic behaviour and how substance is given to traffic education. It is also recommended to monitor those activities undertaken by a) governments at the local, regional, and national level to support traffic education in schools; and b) other relevant organisations.

Working out the monitoring system should take place in cooperation with the bodies that conduct (or commission) the monitoring. The final responsibility lies with the national government.

It is important that those actively involved with traffic education should exchange experiences, and that knowledge should be developed further. Exchange, for example, can occur using 'best practices'. Research into parts or aspects of traffic education can be necessary to learn more about the conditions for results. The newly acquired knowledge and insight can lead to changes in the traffic education programmes. In this way, a system of feedback for the pupils has been created.

# Inhoud

<i>Voorwoord</i>	6
1. <i>Inleiding</i>	7
1.1. De onderzoeksvraag	7
2.2. Tekortkomingen huidige verkeerseducatie	12
2.3. Organisaties van belang voor verkeerseducatie	13
3. <i>De opzet van een monitoringsysteem</i>	15
3.1. Op inhoud	15
3.1.1. Uitwerking op inhoud van educatie	16
3.2. Toetsing op proces	18
3.2.1. Scholen	18
3.2.2. Ouders	19
3.2.3. Gemeenten	19
3.2.4. Ondersteunende instanties	19
4. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	20
4.1. Opzet van het project	20
4.2. Criteria voor kwaliteit	20
4.3. Het ontwerp voor toetsing	21
4.4. Uitwerking in een monitoringsysteem	22
<i>Literatuur</i>	24
<i>Bijlage Samenstelling expertgroep</i>	25

## Voorwoord

Verkeerseducatie is onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. De rol die educatie kan spelen om het verkeer veiliger te maken, in samenhang met andere maatregelen, is een voortdurend onderwerp van discussie. Dit geldt temeer wanneer nieuwe concepten voor de verkeersveiligheid worden ontwikkeld, zoals het concept 'duurzaam-veilig'.

Het onderwijsbeleid is eveneens voortdurend in ontwikkeling. Ook hier dringt zich telkens weer de vraag op, hoe resultaten zichtbaar gemaakt kunnen worden.

De vraag naar toetsing van resultaten van verkeerseducatie is in diverse sectoren aan de orde: het basisonderwijs, het voortgezet onderwijs, de rijopleiding en cursussen. Voor de bovenbouw van het voortgezet onderwijs bijvoorbeeld wordt thans een minimaal programma opgesteld, vergezeld van een gedetailleerde uitwerking van een toetsingsprogramma.

In het basisonderwijs is verkeerseducatie weliswaar stevig verankerd, maar toetsing vindt slechts beperkt plaats. Dit was aanleiding voor de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat, om de SWOV een voorstudie naar toetsing te laten doen, gericht op het basisonderwijs. Het doel van de voorstudie is de mogelijkheden om resultaten te toetsen te verkennen.

De SWOV heeft deze opdracht uitgevoerd met ondersteuning van een expertgroep en met actieve bijdragen van de leden van deze groep. De leden van de expertgroep zijn in de *Bijlage* vermeld.

# 1. Inleiding

## 1.1. De onderzoeksvraag

Deze studie naar de toetsing van resultaten van verkeerseducatie in het basisonderwijs, is een vooronderzoek. Eerst worden de mogelijkheden van toetsing verkend.

De vraag die daarbij als eerste aan de orde is, gaat over de inhoud van een kwalitatief goede verkeerseducatie. Met andere woorden, welke eisen mogen gesteld worden aan verkeerseducatie in het basisonderwijs. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de mogelijkheden van basisscholen. Zij moeten immers een onderwijsprogramma bieden dat voldoet aan de kern-doelen van het basisonderwijs. Daarbij komen er veel andere maatschappelijke vraagstukken op de school af, waar zij op in zouden kunnen spelen.

Nadat is vastgesteld wat een goed en haalbaar verkeerseducatieprogramma is, kan bepaald worden hoe verkeerseducatie getoetst kan worden.

De onderzoeksvraag luidt dan: *“Geef aan waar hoogwaardige verkeers-educatie aan voldoet en geef aan hoe getoetst kan worden wat de kwaliteit is van verkeerseducatie zoals die in de praktijk wordt gegeven.”*

Invulling van deze onderzoeksvraag gebeurt aan de hand van bestaande expertise over:

- het belang van verkeerseducatie voor de verkeersveiligheid;
- de elementen die noodzakelijk onderdeel zijn van verkeerseducatie om tot veilig gedrag te kunnen leiden;
- de wijze waarop educatie inhoud moet krijgen om tot de gewenste resultaten te leiden;
- de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen personen, functionarissen respectievelijk instanties die educatie geven, of die ondersteuning aan educatie geven.

## 1.2. Toetsingsniveaus

Toetsing vindt enerzijds inhoudelijk plaats op het niveau van de kinderen, in termen van veilig gedrag en gedragsdeterminanten zoals kennis en vaardigheden. De toetsing vindt anderzijds plaats op procesniveau: dus op het niveau van de wijze van onderwijs en instructie in termen van didactiek, organisatie van verkeerseducatie in de school, afstemming van educatie door ouders en de school, ondersteuning van onderwijzers en school, afstemming van educatie op andere maatregelen voor de verkeersveiligheid.

Er is weinig expertise over de kwantitatieve effecten van educatie op veilig gedrag en ongevalenkans. Hier wordt dan ook niet voorgesteld om middelen te concentreren op een betere beantwoording van die vraag, omdat meer invloedsfactoren het gedrag en de onveiligheid van kinderen beïnvloeden. Dergelijk onderzoek zal hoge kosten met zich meebrengen, terwijl de vooruitzichten op duidelijke resultaten onzeker zijn.

Kwalitatief gezien, is er echter veel expertise om op een goede en een veel efficiëntere manier te toetsen of verkeerseducatie voldoet aan de eisen die

vanuit verkeersveiligheidsbeleid worden gesteld. Dat zijn expertise om vast te stellen waar de praktijk aan moet voldoen en expertise over de noodzakelijke voorwaarden bij kinderen voor veilig gedrag. Deze expertise zal telkens vernieuwen en zal derhalve tesamen met het inzicht dat is verworven door toetsing, tot aanpassingen kunnen leiden van verkeersonderwijsprogramma's. Zodoende wordt een systematiek van feedback voor de leerkrachten gecreëerd.

### 1.3. Specifieke waarde van dit project

De waarde van dit project is gelegen in de volgende elementen:

1. Het voornaamste element is dat thans nauwelijks sprake is van toetsing van verkeersonderwijs. Momenteel vindt in de klas toetsing van kennis plaats en in groep 7 nemen veel kinderen deel aan de verkeersproef. De onderwijsinspectie heeft in 1996 een belangrijk rapport uitgebracht om de verkeersonderwijspraktijk in kaart te brengen. Dit alles geeft echter weinig houvast aan beleidsinstanties - en dan gaat het met name om instanties die verantwoordelijk zijn voor de verkeersveiligheid - om vast te kunnen stellen of verkeersonderwijs die bijdrage levert aan verkeersveiligheid die nodig is en verwacht mag worden. Dit project biedt hiervoor een houvast aan.
2. De bestaande expertise over kwalitatief goed verkeersonderwijs is bijeen gebracht en met een groep deskundigen zodanig besproken dat hier een consistente en onderbouwde aanpak wordt gepresenteerd. Wanneer deze aanpak tot uitgangspunt wordt genomen bij vernieuwing van methodes en modules, dan kan een eenduidig signaal worden afgegeven over de inrichting van praktisch verkeersonderwijs. Dit geeft dus houvast aan uitgevers en programma-ontwikkelaars.
3. De afstemming tussen verschillende actoren op het vlak van verkeerseducatie, zoals school, ouders, gemeente, laat nog steeds veel te wensen over. Dit rapport legt de verantwoordelijkheid voor verkeerseducatie niet eenzijdig bij het onderwijs, maar geeft de afhankelijkheidsrelaties aan met andere actoren en voor elk van hen, de beste wijze waarop zij invulling kunnen geven aan verkeerseducatie. Hiermee worden posities van actoren verhelderd.
4. Ten opzichte van de kerndoelen voor verkeersonderwijs, wordt veel concreter aangegeven aan welke eisen dit onderwijs moet voldoen.
5. De uiteindelijke waarde van dit rapport blijft afhankelijk van de uitwerking van nieuwe verkeersprogramma's, de uitwerking van de activiteiten door de verschillende actoren en van de organisatie van het voorgestelde monitoringsysteem.

### 1.4. Verslaglegging

Dit rapport geeft geen uitgebreide beschrijving van de bestaande expertise. Vooral de beoogde producten, de criteria voor hoogwaardige educatie en mogelijkheden voor toetsing, worden beschreven. Een breed samengestelde expertgroep (voor samenstelling zie de *Bijlage*) heeft deze producten intensief besproken, om te waarborgen dat goed gebruik is gemaakt van de bestaande expertise.



In hoofdstuk 3 van dit rapport worden de criteria voor hoogwaardige verkeerseducatie voor kinderen van de basisschool behandeld. Verwezen wordt naar leerdoelen en naar instanties die voorwaarden kunnen scheppen voor de uitvoering.

In hoofdstuk 4 wordt een systeem voor monitoring gepresenteerd.

## 2. Hoogwaardige verkeerseducatie

In dit project zijn criteria opgesteld waaraan een hoogwaardig programma voor verkeerseducatie voor leerlingen van de basisschool moet voldoen. Die criteria hebben betrekking op de leerinhoud, de leerdoelen dus, en op de organisatie van verkeerseducatie binnen de school en de ondersteuning van buiten.

De criteria zijn tot stand gekomen door gebruik te maken van de bestaande expertise bij de auteur en de expertgroep, zonder de bestaande literatuur nog eens uitgebreid te analyseren.

Aan de hand van die criteria zijn de belangrijkste tekortkomingen van het huidige aanbod aan programma's en de huidige praktijk vastgesteld.

Het vaststellen van nieuwe leerdoelen en het schetsen van nieuwe programma's vallen niet binnen het kader van dit onderzoek.

Vrijwel parallel aan dit project ging echter een project van start, gericht op praktijkmodules voor school en ouders, onder leiding van mevr. D. Weeda, werkzaam bij de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer van de gemeente Amsterdam. In het project 'Praktijkmodules' wordt, behalve een verkenning van praktisch gerichte educatie, ook nadrukkelijk gekeken naar mogelijkheden voor samenwerking tussen scholen en ouders. De resultaten van beide projecten vullen elkaar goed aan.

Na deze inleiding van dit hoofdstuk, worden de criteria voor een hoogwaardig educatiepakket weergegeven. De volgorde is van inhoudelijk niveau naar procesniveau. Met andere woorden, eerst wordt aangegeven wat de criteria zijn voor verkeerseducatie van goed kwalitatief niveau en vervolgens wordt aangegeven wie welke verantwoordelijkheid zou moeten nemen om deze kwaliteit te realiseren.

### 2.1. Criteria

*1 De verkeersveiligheidsthema's in de verschillende groepen van het verkeersonderwijs zijn gericht op de (nieuwe) rollen en taken in het verkeer en de risico's die hieraan verbonden zijn*

Dit criterium gaat over relevantie. Kinderen krijgen educatie die betrekking heeft op hun eigen verkeerstakingen en niet op verkeerstakingen die ver in de toekomst liggen. Verkeersonderwijs zal dan ook eerst moeten gaan over lopen, en dan over fietsen. De verkeersomgeving is eerst nog de eigen woning en de school. Geleidelijk aan wordt toegewerkt naar zelfstandige verkeersdeelname.

*2 Verkeerseducatie omvat behalve het bijbrengen van kennis en inzicht, ook praktische oefeningen om handelingen uit te voeren*

Theorie en praktijk vinden in wisselwerking plaats, afhankelijk van de verkeerstaak en de leeftijd van het kind. Het doel is dat het kind de taken praktisch kan uitvoeren en gemotiveerd is tot het veilige gedrag. Dit criterium gaat over validiteit. Kennis, inzicht en vaardigheden zijn noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarden voor veilig gedrag. Ze moeten toegepast worden in de verkeerssituaties waar de kinderen in terecht komen. Handelingen moeten worden aangeleerd en de kinderen moeten leren op andere verkeersdeelnemers te reageren. De lessen moeten er toe

leiden dat de kinderen de uitvoering van verkeerstaken zodanig doorleefd en geoefend hebben, dat het toepassen ervan geen probleem meer is.

*3. De uitleg en het oefenen van verkeersgedrag in concrete situaties wordt afgestemd op het infrastructurele ontwerp van het verkeerssysteem*  
Structurering en programmering van verkeerseducatie worden vooral opgehangen aan de verkeersregels. Inzicht in gedragsvereisten wordt echter (vooral in een duurzaam-veilig ontworpen verkeerssysteem) eerst verkregen door inzicht in het infrastructurele ontwerp van het verkeerssysteem (type en functie van wegen en daarmee gekoppeld de vormgeving) en in relatie daarmee, regels en gedragsaanbevelingen. Het is dus beter om de structurering van verkeerseducatie op te hangen aan het infrastructurele ontwerp van het verkeerssysteem.

*4 In het verkeersonderwijs krijgt het individuele, sociale en maatschappelijke perspectief aandacht. Dit wordt op educatief gebied omgezet in handelingen*

Aan eigen behoeften, voorkeuren en leefstijl van verkeersdeelnemers wordt in de educatie niet voorbijgegaan. De eigen bescherming dient echter gecombineerd te worden met preventief gedrag. De inhoud van preventief gedrag wordt bepaald door het inzicht en de vaardigheden die het kind heeft ontwikkeld en de ervaring die al is opgedaan. Preventief gedrag is defensief gedrag, dat zal verschillen al naar gelang de ontwikkeling die het kind heeft doorgemaakt. Steeds moet het kind echter leren het gedrag van anderen te voorspellen, zelf veilig samenspel mogelijk te maken en bij te dragen aan een goed verkeersklimaat.

Dit criterium gaat over de verschillende belangen en verantwoordelijkheden van verkeersdeelnemers. Deze kunnen niet volledig afgedekt worden door de formele regels, politietoezicht en de infrastructuur. Verschillen in vaardigheden moeten en mogen bij gedragsaanbevelingen gerespecteerd worden.

*5 Leerkrachten moeten beschikken over voldoende ondersteuning bij het zoeken van de door hen gewenste vormgeving van verkeerslessen, maar tegelijkertijd moet verkeerseducatie afgerekend kunnen worden op de bijdrage aan veilig gedrag*

Instanties die de scholen ondersteunen of van lesmiddelen voorzien, dienen zoveel mogelijk rekening te houden met de behoeften en voorkeuren van leerkrachten ten aanzien van didactiek en organisatie, door bijvoorbeeld 'verkeer' als apart vak of geïntegreerd in andere vakken in het schoolprogramma op te nemen. Maar het doel 'veilig gedrag' moet bij ondersteuning ook voorop staan. Met andere woorden, de educatieve doelen zijn voor iedere school gelijk, maar de wijze waarop ze worden gerealiseerd zal tussen scholen en leerkrachten mogen verschillen.

Dit criterium gaat over een goede combinatie van effectiviteit en efficiëntie.

*6. Praktische oefeningen vinden binnen en buiten schoolverband plaats. Het kind moet in zijn sociale omgeving een eenduidige boodschap aangereikt krijgen*

Ouders moeten zich er van bewust zijn dat hun kinderen hen als voorbeeld zien en dat zij daarmee hun kinderen al verkeersgedrag aanleren. Zij moeten dus weten hoe ze het beste instructie kunnen geven wanneer ze met hun kinderen het verkeer ingaan. Zij hebben ook een taak om verkeersinstructie te geven; veel praktische oefeningen zijn immers nodig. Naar de ouders toe is dus een apart beleidstraject nodig. Dit traject is momenteel in

ontwikkeling, bijvoorbeeld in het project dat al in dit hoofdstuk is genoemd. Net zoals het nodig is bij leerkrachten, moet hierbij worden ingespeeld op hun eigen behoeften en voorkeuren om inhoud te geven aan educatie. Aansluiting van hun activiteiten op die van de school heeft de voorkeur, zodat de school en de ouders elkaar kunnen aanvullen en versterken. Dit criterium gaat over de beperkte tijd die de school heeft, en over de eigen verantwoordelijkheid die ouders en anderen hebben. Verder gaat dit criterium over de noodzaak te voorkomen dat het kind tegenstrijdige informatie of instructie krijgt van verschillende personen. Ter aanvulling kunnen kinderen ook les krijgen binnen of buiten schoolverband van experts, zoals instructeurs, politie, wegontwerpers en beroepschauffeurs. Betaalde instructeurs kunnen ook worden ingezet om ouders te ondersteunen en leiding te geven aan trainingen voor kinderen.

*7. De school ontvangt inhoudelijke ondersteuning, met name van de onderwijsbegeleidingsdienst ten aanzien van bijscholing en programma-ontwikkeling of -samenstelling. Hierbij worden de ondersteunende instanties op hun beurt gefaciliteerd door gemeenten (afdeling onderwijs en/of verkeer) en het ROV*

Dit criterium gaat over de noodzakelijk geachte steun aan leerkrachten om verkeerseducatie van goede kwaliteit te geven. Dat wil niet zeggen dat zonder die steun een leerkracht niet in staat is om goede kwaliteit te leveren. Maar het kost tijd om programma's samen te stellen die praktische oefeningen behelzen, gericht zijn op de eigen verkeerssituaties van de kinderen, inspelen op veranderingen in het verkeers(systeem) en inspelen op veranderingen in het onderwijs.

*8 De gemeente voert een integraal verkeersveiligheidsbeleid en betreft scholen hierbij.*

Dit criterium gaat over de noodzakelijke afstemming van verkeerseducatie op andere maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen, en over de ondersteuning die scholen nodig hebben van gemeenten. In de eerste plaats is het van belang dat scholen worden betrokken bij infrastructurele maatregelen op de schoolroute, zodat educatie op die maatregelen kan worden afgestemd. Maar er is meer. De gemeente moet openstaan voor knelpunten die de school, ouders en leerlingen aandragen, en met hen overleggen welke oplossingen mogelijk zijn via educatie en infrastructurele ingrepen. Het is ook gewenst dat de gemeente verkeers(onveiligheids)-gegevens aandraagt die de school in staat stelt om de lessen te richten op de verkeerssituaties en veiligheidsproblemen op hun eigen schoolroute en in hun woonomgeving. Verder dient de gemeente 'verkeer' op de agenda te zetten in haar overleg met scholen over de inzet van onderwijsbegeleidingsdiensten.

## **2.2. Tekortkomingen huidige verkeerseducatie**

Met de expertgroep en in bilaterale gesprekken met leden van de expertgroep is besproken wat de belangrijkste tekortkomingen zijn van de verkeerseducatie die leerlingen van de basisschool nu krijgen. Een beoordeling van de praktijk in het basisonderwijs is eerder gegeven door de Inspectie in het Onderwijs (1993).

In deze paragraaf worden alleen de belangrijkste tekortkomingen weergegeven. Deze zijn samen met de criteria richtinggevend voor vernieuwing.

Als wordt gekeken naar de inhoud van verkeerseducatie, dan geven de volgende drie tekortkomingen in de huidige verkeerseducatieprogramma's goed weer welk soort vernieuwing nodig is.

1. De programma's zijn te weinig uitvoeringsgericht. Met andere woorden, ze zijn gericht op kennisoverdracht, maar onvoldoende gericht op de toepassing van kennis in gedrag en de gedragsonderdelen 'waarnemen', 'beslissen' en 'handelen'.
2. De programma's zijn te weinig gericht op de eigen praktijk, dus de eigen schoolroutes en woonomgeving. Op dit punt is plaatselijke invulling van verkeerseducatieprogramma's nodig.
3. De programma's zijn te weinig gericht op het aanleren van defensief gedrag. Kinderen moet worden geleerd welke gedragskeuzes verstandig zijn, gegeven hun kennis- en vaardighedeniveau en ervaringen. Het toepassen van formele verkeersregels is niet meer dan een onderdeel van beslissingen nemen.

Als we kijken naar organisatie en voorwaarden voor de scholen om invulling aan verkeerseducatie te kunnen geven in het licht van al hun taken, dan geven de volgende twee belangrijke tekortkomingen goed weer waar procesmatig prioriteit aan moet worden gegeven.

1. Ouders geven op grote schaal verkeerde voorbeelden en nemen te weinig de taak op zich om met kinderen verkeersvaardigheden en -gedrag te oefenen.
2. Er is weinig samenwerking tussen gemeenten en scholen om verkeersveiligheid te bevorderen, in de zin van afstemming tussen infrastructurele maatregelen en educatie, en in de zin van steun aan scholen met gegevensvoorziening en inzet van onderwijsbegeleidingsdiensten.

Het lijkt alsof er ook weinig besef is wat nu een goede verdeling van taken en verantwoordelijkheden is tussen ouders, scholen en gemeente. In verband daarmee wordt in de volgende paragraaf aangegeven welke actoren een rol zouden moeten vervullen ten aanzien van verkeerseducatie en hoe zij zich tot elkaar zouden moeten verhouden.

### 2.3. **Organisaties van belang voor verkeerseducatie**

In een eerder project (Wittink, 1996) is na consultatie van talrijke instanties, een voorstel gedaan voor een taakverdeling tussen uitvoerende en ondersteunende organisaties om verkeerseducatie een sterkere positie te geven. Dit voorstel is de basis voor de opstelling van deze paragraaf.

Voor het opstellen van een soort organigram voor verkeerseducatie, wordt het kind als uitgangspunt genomen. Het kind krijgt verkeerseducatie op school en van ouders. Afstemming tussen ouders en school is wenselijk, maar het is gebleken dat ouders het liefste volgens hun eigen agenda te werk willen gaan (Keken & Ferwerda, 1995). De conclusie die hieruit kan worden getrokken, is dat mogelijkheden voor afstemming moeten worden aangegrepen, maar dat geen energie moet worden gestopt in het opdringen van afstemming.

Een andere vraag is of modules voor de school en ouders dan ook onafhankelijk van elkaar moeten worden ontwikkeld. Dat lijkt ongewenst.

Voor ouders kunnen 'verkeersouders' een rol vervullen om hen te informeren en van modules te voorzien. In de praktijk houden verkeersouders zich echter vooral bezig met overleg met de school en gemeente.

Betaalde instructeurs zouden ouders kunnen aanvullen of versterken. Het beste is wanneer instructeurs ouders begeleiden en coachen wanneer ze hun kinderen instructie geven. Dat legt beslag op de agenda van ouders, maar niet meer dan bijvoorbeeld zwemlessen. Wijk- en dorporganisaties kunnen een organiserende rol vervullen.

Dit is de eerste cirkel van in te schakelen functionarissen en instanties.

Voor de school is de schoolbegeleidingsdienst de ondersteunende instantie die inhoud kan geven aan modules. De dienst kan tevens scholing verzorgen. Scholing van leerkrachten gebeurt in de eerste plaats op de PABO. Voorts heeft de school behoefte aan gegevens van de gemeente over probleemsituaties in de school- en woonomgeving en over nieuwe maatregelen. Verder kan de gemeente kaartmateriaal ter beschikking stellen. De gemeente kan bovendien een belangrijke rol vervullen in de tweede cirkel, door bij de werkprogrammering van de schoolbegeleidingsdienst ook op 'verkeer' aan te sturen. ROV's kunnen hier een adviserende rol voor de gemeenten vervullen.

VVN stimuleert en faciliteert verkeersouders samen met de ouderenorganisaties.

De gemeente is verder van belang als wegbeheerder, en als contactpersoon om te reageren op vragen en problemen van de school en van ouders. Overleg en onderhandeling zijn nodig om na te gaan wat de beste mix is van infrastructurele en educatieve maatregelen. Met dit soort communicatie wordt steeds meer ervaring opgedaan, maar het staat nog in de kinderschoenen. ROV's kunnen ook hier een adviserende rol vervullen.

De rijksoverheid heeft enkele taken te vervullen.

De eerste is dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de verkeersveiligheid taakstellingen opstelt en normen stelt voor vermindering van de problematiek en in relatie daarmee, voor het verkeersgedrag. Van hieruit kan de vertaalslag worden gemaakt naar verkeerseducatieve doelen.

Bij vernieuwing van kerndoelen voor het basisonderwijs is het belangrijk dat de kerndoelen voor verkeerseducatie worden opgesteld in overleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Onderwijs. V&W kan een vertaling maken van verkeersveiligheidsdoelen naar verkeerseducatieve doelen.

Voorts is de rijksoverheid de eerst aangewezen actor om verantwoordelijkheid te nemen voor de opzet en uitvoering van een monitoringsysteem voor toetsing. Uitwerking hiervan is te geven in samenwerking met de Regionale Organen voor de Verkeersonveiligheid.

### 3. De opzet van een monitoringsysteem

‘Verkeerseducatie’ dient getoetst te worden op inhoud en op het proces. In dit rapport wordt volstaan met een globale uitwerking. Bij de toetsing op inhoud is het van belang om te weten hoe de ontwikkeling van het aantal ongevallen en letsels is, alsmede de ernst er van, wat het verkeersgedrag is, en hoe de ontwikkeling is van de belangrijkste gedragsdeterminanten zoals vaardigheden, kennis, inzicht en houding. Het is niet nodig om de onderlinge relaties te kennen. In deze studie wordt niet onderzocht hoeveel meer kennis bijdraagt aan het aantal ongevallen, alhoewel dat nuttig is om te weten. De relatie is zozeer afhankelijk van andere factoren, dat het beter is om op grond van normstelling (bijvoorbeeld aan de hand van wettelijke regels) en expertise, concrete doelen te stellen waaraan de resultaten kunnen worden getoetst. Op procesniveau is het van belang om te weten in welke mate en op welke wijze de personen en instanties die van belang zijn om verkeerseducatie te geven of te ondersteunen, hun functie vervullen.

#### 3.1. Op inhoud

Ongevalgegevens laten zien dat de risico's van lopende en fietsende kinderen in het verkeer, uitgedrukt in de kans om per afgelegde kilometer letsel op te lopen, hoger is dan van de gemiddelde voetganger en fietser. Niet alleen via educatie kan getracht worden deze risico's te verminderen. Dit kan ook door de infrastructuur en regelgeving beter af te stemmen op groepen met relatief hoge risico's. Voor kinderen is vereenvoudiging van het oversteken bijvoorbeeld van groot belang. De maatregelen moeten er ook op gericht zijn om defensief gedrag van kinderen te belonen, bijvoorbeeld door wachttijden bij een verkeerslicht kort te houden.

‘Educatie’ blijft echter nodig als voorbereiding op veilig gedrag. Het draagt daarom ook bij aan het verkleinen van de risicoverschillen met oudere en meer ervaren verkeersdeelnemers.

De ontwikkeling van de verkeersrisico's van kinderen en de vergelijking met andere leeftijdsgroepen, zijn belangrijk toetsingskaders voor het beleid.

Het doel van verkeerseducatie is om kinderen beter toe te rusten met kennis, inzicht en vaardigheden, zodat zij zich zo snel mogelijk zelfstandig en veilig in het verkeer kunnen gedragen. Belangrijk is dat zij hun gedrag aanpassen aan de nog beperkte mogelijkheden en nog gebrekkige ervaring.

Voor toetsing van gedrag, vaardigheden, kennis en inzicht en houding, zijn leerdoelen richting- en maatgevend. Diverse instanties, waaronder de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en VVN, bereiden nieuwe modules voor verkeerseducatie voor. Voor deze modules zal de uitkomst van het project ‘Praktijkmodules’ voor school en ouders richtinggevend zijn, dat onder leiding staat van mw. Weeda van de gemeente Amsterdam. Hierin worden leerdoelen geformuleerd, waarvoor de Regionale Onderwijsbegeleidingsdienst Zuid-Holland-West is ingeschakeld. Deze leerdoelen zullen aangeven waarop door de school en door ouders getoetst kan worden. Wellicht kunnen deze leerdoelen maatgevend worden voor alle toekomstige verkeerseducatieprogramma's. Het te ontwikkelen monitoringsysteem kan zich dan op toetsing van deze leerdoelen richten.

Het is ook belangrijk om ouders te leren hoe ze de eisen van hun kind kunnen toetsen. Daarmee kunnen ze niet alleen zien of de eisen voldoende zijn, de ouders kunnen daarmee ook beter bepalen hoe defensief hun kind zich nog zou moeten gedragen en in welke mate hun kind in staat is zelfstandig aan het verkeer deel te nemen.

Om het monitoringsysteem te voeden met de toetsingsresultaten van scholen en ouders, zal op zijn minst een representatieve steekproef moeten worden genomen om tot een goed oordeel over de stand van zaken en trends te kunnen komen. De organisatie hiervan moet plaatsvinden vanuit de organisatie die het monitoringsysteem beheert. Voor afspraken met scholen en ouders zullen de organisaties verenigd in ROV's kunnen bemiddelen.

### 3.1.1. *Uitwerking op inhoud van educatie*

In het voorgaande hoofdstuk zijn vier criteria opgenomen over de inhoud van hoogwaardige verkeerseducatie. Hierop dient educatie door de school, ouders en anderen te worden getoetst. Die vier criteria waren:

1. De verkeersveiligheidsthema's in de verschillende groepen van het verkeersonderwijs zijn gericht op de (nieuwe) rollen en taken in het verkeer en de risico's die hieraan verbonden zijn.
2. Verkeerseducatie omvat behalve het bijbrengen van kennis en inzicht, praktische oefeningen om handelingen uit te voeren.
3. De uitleg en het oefenen van verkeersgedrag in concrete situaties wordt afgestemd op het infrastructurele ontwerp van het verkeerssysteem.
4. In het verkeersonderwijs krijgt het individuele, sociale en maatschappelijke perspectief aandacht. Dit wordt educatief omgezet in handelingen.

Op de scholen vindt binnen het onderwijssysteem toetsing door de onderwijsinspectie plaats van alle vakken waarvoor kerndoelen zijn geformuleerd. Dit is een toetsing op het verkeersonderwijsaanbod en op inhoud en didactiek. De Inspectie licht dus door hoe invulling wordt gegeven aan deze kerndoelen. Overleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap zou het eerstgenoemde ministerie moeten leren of zij via de Inspectie voldoende (vaak) informatie krijgt over verkeerseducatie die door scholen wordt gegeven.

De hier geformuleerde criteria zijn te beschouwen als een uitwerking van de kerndoelen. De leerdoelen die ontwikkeld worden in het project en die gericht zijn op de praktijkmodules, kunnen gezien worden als een concretisering. Hiermee krijgt de onderwijsinspectie handvaten om standaarden te ontwikkelen waarmee zij scholen kunnen beoordelen op verkeersonderwijs.

Voorts is het gewenst een leerlijn te schetsen op leerlingniveau, die nadere uitwerking krijgt in modules. De leerlijn geeft operationeel aan welk verkeersgedrag kinderen moeten uitvoeren, welke vaardigheden hiervoor ontwikkeld moeten zijn, welke kennis en inzicht hiervoor vereist zijn en of kinderen de eisen voor de verkeerstaak voldoende doorleefd hebben.



Toetsing van vaardigheden en het gedrag van kinderen zal plaats moeten vinden in het verkeer. Kan een kind bijvoorbeeld rechttuit fietsen en intussen om zich heen kijken, kan een kind een noodremprocedure uitvoeren, kan een kind koers houden en afslaan manoeuvres uitvoeren, kijkt een kind naar verkeer waarmee het in botsing kan komen?

Deze toetsing kan zowel door de school als de ouders worden uitgevoerd.

Toetsen in de klas zullen vooral betrekking hebben op kennis en inzicht en op attitudes. Deze toetsen zijn waardevol om na te gaan waar tekortkomingen zitten en waar de educatie voldoende of onvoldoende vruchten heeft afgeworpen. Deze toetsing dient gerelateerd te zijn aan de toets in de verkeerspraktijk.

Met betrekking tot toetsing van kennis wordt hier nog eens benadrukt dat kennis van regels alleen, volstrekt onvoldoende is. Allereerst moeten regels in relatie worden gebracht met het ontwerp van het verkeerssysteem.

De functie van wegen en herkenning daarvan en de hieraan verbonden voorspelling van gedrag, maken regels begrijpelijker.

Maar ook na die aanpassing is nog echt een omslag in benadering nodig. Even belangrijk als regels is bijvoorbeeld risico-herkenning: wat zie je, welke gevaren kunnen zich voordoen en wat doe je in dat geval. Op die manier kan tevens op de attitudes worden ingegaan en kan worden getoetst of een kind een verkeerssituatie echt bewust heeft onderkend en doorleefd. Voor de toetsing kan gebruik worden gemaakt van een computer: een kind rijdt of loopt in het verkeer en wordt met situaties geconfronteerd waarover vragen worden gesteld. Het zou nog beter zijn wanneer de eigen school- en woonomgeving in beeld wordt gebracht of op zijn minst wanneer taken en situaties worden behandeld uit de eigen praktijksituatie. De toets sluit dan het beste aan op de praktijklessen.

Met het ouder worden van het kind, wordt in de klas meer inzicht gevraagd, in het beoordelen van het perspectief van anderen (wat zien zij, wat kunnen zij, wat zijn hun belangen of intenties, hoe maken ze dit duidelijk), en in de mogelijke gevolgen van omstandigheden als ze zelf moe of kwaad zijn of als anderen dat zijn, of in het geval van regen, mist, gladheid of verkeersdrukte. Bepaalde onderwerpen zullen bij het ouder worden terug moeten komen, om ze dan breder te benaderen dan op lagere leeftijd. Een linksaf-manoeuvere zou voor een klein kind bijvoorbeeld bestaan uit twee keer een weg oversteken terwijl een ouder kind een voorsorteer-manoeuvere kan uitvoeren. Bij kleine kinderen liggen de aanbevelingen veel meer op het vlak van gedrag alleen, bij oudere kinderen op inzicht en gedrag.

De toetsing die hierboven is beschreven, gebeurt door de personen die zelf educatie geven. Dit is dus een toetsing in de leersituatie.

Aanbevolen wordt om verkeersgedrag van kinderen af en toe ook te toetsen buiten deze leersituaties, omdat dit gedrag afwijkt, al was het alleen maar omdat de 'toezichthouder' er niet is en er meestal minder concentratie op de verkeerstaak zal zijn. Deze vorm van toetsing kan invulling krijgen via gedragsobservaties door onderzoekers. De rijksoverheid zou hier met een bepaalde regelmaat landelijk representatief onderzoek naar kunnen laten verrichten.

Samengevat levert dit een toetsing op van:

- kennis, inzicht, vaardigheden en de toepassing daarvan in praktijk-situaties door de school en ouders;
- de praktijk van verkeersonderwijs door de onderwijsinspectie;
- de ongevallen en letsels en het gedrag van kinderen door onderzoek.

Door analyse van deze toetsingen, kan worden vastgesteld of verkeers-  
onderwijs voldoet respectievelijk waar tekortkomingen liggen. De opdracht-  
verlening voor een dergelijke analyse lijkt vooral een taak voor de rijks-  
overheid.

### 3.2. Toetsing op proces

De proces-evaluatie is gericht op activiteiten die verkeerseducatie mogelijk maken.

In het voorgaande hoofdstuk is aan de hand van vier criteria aangegeven welke personen en instanties een functie hebben te vervullen in 'verkeers-  
educatie'. Die criteria waren:

5. Leerkrachten dienen zoveel mogelijk ondersteund te worden bij het zoeken van de door hen gewenste vormgeving van verkeerslessen. Verkeerseducatie moet echter afgerekend kunnen worden op de bijdrage die het levert aan veilig gedrag.
6. Praktische oefeningen vinden binnen en buiten schoolverband plaats. Het kind moet daarom in zijn sociale omgeving dezelfde soort boodschap aangereikt krijgen.
7. De school ontvangt inhoudelijke ondersteuning, met name van de onderwijsbegeleidingsdienst, ten aanzien van bijscholing en programma-ontwikkeling of -samenstelling. Hierbij worden de ondersteunende instanties op hun beurt gefaciliteerd door gemeenten (afdeling onderwijs en/of verkeer) en het ROV.
8. De gemeente voert een integraal verkeersveiligheidsbeleid en betreft scholen hierbij.

Achtereenvolgens worden in § 3.2.1 t/m § 3.2.3 voorstellen gedaan voor leerkrachten, ouders, en gemeenten. In § 3.2.3 worden voorstellen gedaan voor de ondersteunende instanties zoals de ROV's en de rijksoverheid. Waar actoren van elkaar onderling afhankelijk zijn, wordt een toetsings-  
element meer dan eens genoemd, zodat per actor het beeld volledig is. Volstaan wordt met een opsomming van indicatoren.

#### 3.2.1. Scholen

Toetsingsindicatoren:

- tijd besteed aan verkeersonderwijs;
- toegang tot en gebruik van gegevens van gemeentelijke wegbeheerder;
- toegang tot en gebruik van onderwijsbegeleidingsdienst of andere ondersteunende instanties;
- gebruik van (nieuwe) materialen, methoden en modules;
- afstemming op educatie door ouders (en instructeurs);
- mate waarin en wijze waarop vorderingen worden getoetst.

### 3.2.2. Ouders

Toetsingsindicatoren:

- tijd besteed aan verkeersinstructie;
- toegang tot en gebruik van verkeersouders of andere ondersteunende instanties;
- gebruik van (nieuwe) materialen, methoden en modules;
- afstemming op educatie door de school;
- inschakeling van instructeurs;
- mate waarin en wijze waarop vorderingen worden getoetst.

### 3.2.3. Gemeenten

Toetsingsindicatoren:

- mate waarin gemeenten de scholen informeren over nieuwe infrastructurele maatregelen op schoolroutes;
- mate waarin gemeenten schoolbegeleidingsdiensten aansturen op verkeerseducatie;
- mate waarin gemeenten scholen gegevens sturen ten behoeve van verkeerslessen;
- de wijze waarop gemeenten reageren op knelpunten in het verkeer die scholen en ouders aanwijzen;
- mate waarin gemeenten de scholen faciliteren met materialen;
- mate waarin gemeenten scholen en ouders ondersteunen bij instructie in het verkeer.

### 3.2.4. Ondersteunende instanties

Bij alle ondersteuning geldt de voorwaarde dat ingespeeld wordt op de eigen behoeften en voorkeuren voor ondersteuning.

Toetsingsindicatoren:

- voor belangenorganisaties die verkeersdeelnemers vertegenwoordigen geldt: welke en hoeveel ondersteuning geven zij?
- voor VVN geldt: welke activiteiten verrichten verkeersouders en welke steun geven zij hieraan?
- voor onderwijsbegeleidingsdiensten geldt: welke ondersteuning geven ze aan scholen en hoe zijn ze hier voor toegerust?
- voor ROV's geldt: welke ondersteunende en faciliterende rol vervullen zij voor scholen, ouders, verkeersouders, instructeurs, gemeentes en onderwijsbegeleidingsdiensten
- voor de PABO's geldt: opname van verkeer in de opleiding?
- voor de rijksoverheid geldt: welke ondersteuning wordt gegeven door doelformulering, monitoring, onderzoek en kennisuitwisseling?

Samengevat vanuit de invalshoek van verschillende overheidsniveaus, betekent dit dat:

- op lokaal niveau, scholen en ouders worden getoetst op de mate van door hen ontplooid activiteiten en de ondersteuning hierbij van gemeente, belangenorganisaties en onderwijsbegeleidingsdiensten;
- op regionaal niveau wordt getoetst of lokale actoren voldoende ondersteund en gefaciliteerd worden;
- op nationaal niveau wordt getoetst of voldoende wordt bijgedragen aan nationale taakstellingen voor de verkeersveiligheid, en of het monitoringsysteem voldoende is.

## 4. Conclusies en aanbevelingen

### 4.1. Opzet van het project

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat heeft de SWOV gevraagd een voorstudie naar toetsing van verkeerseducatie te doen, gericht op het basisonderwijs. Het doel van de voorstudie is de mogelijkheden om resultaten te toetsen, te verkennen.

De onderzoeksvraag is: *Geef aan waar hoogwaardige verkeerseducatie aan voldoet en geef aan hoe getoetst kan worden dat deze kwaliteit van verkeerseducatie wordt gegeven.*

De onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van bestaande expertise over:

- het belang van verkeerseducatie voor de verkeersveiligheid;
- de elementen die noodzakelijk onderdeel zijn voor verkeerseducatie om tot veilig gedrag te kunnen leiden;
- de wijze waarop educatie inhoud moet krijgen om tot de gewenste resultaten te leiden;
- de verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen personen, functionarissen respectievelijk instanties die educatie geven of die ondersteuning aan educatie geven.

### 4.2. Criteria voor kwaliteit

Er zijn acht kwaliteitscriteria ontwikkeld voor verkeerseducatie:

1. 'De verkeersveiligheidsthema's in de verschillende groepen van het verkeersonderwijs zijn gericht op de (nieuwe) rollen en taken in het verkeer en de risico's die hieraan verbonden zijn.
2. Verkeerseducatie omvat behalve het bijbrengen van kennis en inzicht, ook praktische oefeningen om handelingen uit te voeren.
3. De uitleg en het oefenen van verkeersgedrag in concrete situaties wordt afgestemd op het infrastructurele ontwerp van het verkeerssysteem.
4. In het verkeersonderwijs krijgt het individuele, sociale en maatschappelijke perspectief aandacht. Dit wordt educatief omgezet in handelingen.
5. Leerkrachten dienen zoveel mogelijk ondersteund te worden bij het zoeken van de door hen gewenste vormgeving van verkeerslessen. Verkeerseducatie moet echter afgerekend kunnen worden op de bijdrage aan veilig gedrag.
6. Praktische oefeningen vinden binnen en buiten schoolverband plaats. Daarom moet het kind in zijn sociale omgeving dezelfde soort boodschap aangereikt krijgen.

7. De school ontvangt inhoudelijke ondersteuning, met name van de Onderwijsbegeleidingsdienst ten aanzien van bijscholing en programmaontwikkeling of -samenstelling. Hierbij worden de ondersteunende instanties op hun beurt gefaciliteerd door gemeenten (afdeling onderwijs en/of verkeer) en het ROV.
8. De gemeente voert een integraal verkeersveiligheidsbeleid en betreft scholen hierbij.

#### 4.3. Het ontwerp voor toetsing

Aanbevolen wordt om de toetsing te richten op verkeersveiligheidsfactoren en op de organisatie van verkeerseducatie. Enerzijds is het dus nodig de ontwikkeling van de onveiligheid van kinderen en hun gedrag en onderliggende factoren te toetsen. Anderzijds is het nodig te toetsen of actoren die samen zorg moeten dragen voor goede verkeerseducatie, deze taak uitoefenen.

Gerelateerd aan de criteria, zijn verschillende toetsingsniveaus aan te geven. Zij zijn aanvullend en niet onderling vervangbaar. Ze geven aan of:

1. De taakstellingen voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid van de kinderen, worden gehaald.
2. Kinderen zich in voldoende mate veilig en defensief gedragen in hun eigen verkeerssituaties.
3. Kinderen over de vereiste vaardigheden, kennis en inzicht beschikken die als voorwaarde gelden voor veilig en defensief gedrag.
4. Kinderen gemotiveerd zijn tot veilig gedrag en dit gedrag voldoende doorleven.
5. Scholen in voldoende mate aandacht besteden aan verkeer en daaraan inhoud geven door een kwalitatief goede combinatie van theorie en praktijk.
6. Ouders - en anderen die instructie geven - in voldoende mate kwalitatief goed onderricht aan de kinderen geven.
7. Instanties die scholen en ouders direct ondersteunen, in voldoende mate voorzien in de vraag naar ondersteuning.
8. Overheden, scholen, ouders en de instanties die scholen en ouders bij verkeer ondersteunen, in voldoende mate faciliteren.

Op alle niveaus van toetsing zijn normen of kwaliteitseisen te stellen. De opstelling van die normen en eisen geeft in kwalitatieve zin de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende toetsingsniveaus aan. In kwantitatieve zin is die afhankelijkheid niet aan te geven en het zal ook zeer veel inspanning vergen om die relaties te kwantificeren, voorzover het al mogelijk is. Dit wordt dan ook niet aanbevolen.

De waarborg dat de hier voorgestelde toetsing relevant is voor de verkeersveiligheid, komt voort uit:

- bundeling van expertise, zoals in dit project met de expertgroep plaats vond;
- uitwisseling van praktijkervaringen;
- niet in de laatste plaats, analyse van de resultaten van de toetsing die hier wordt voorgesteld;
- onderzoek en analyses op onderdelen van verkeerseducatie.

Door de resultaten op de acht toetsingsniveaus te beoordelen, is te zien waar de tekortkomingen in de verkeerseducatiepraktijk liggen en waar nieuwe stimulansen nodig zijn. Conform de afspraken in het 'Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer' kunnen de overheden gezamenlijk vaststellen wie er verantwoordelijk is voor deze impulsen en op wat voor wijze voor deze impulsen wordt gezorgd.

Voor toetsing op inhoudelijke aspecten van verkeerseducatie worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- kennis, inzicht, vaardigheden en de toepassing daarvan laten toetsen in praktijksituaties door de school en ouders;
- de praktijk van verkeersonderwijs laten toetsen door de onderwijsinspectie;
- de ongevallen en letsels en het gedrag van kinderen laten toetsen door onderzoek.

Door analyse van deze toetsingen kan worden vastgesteld of verkeersonderwijs voldoet respectievelijk waar tekortkomingen liggen. De opdrachtverlening voor een dergelijke analyse lijkt vooral een taak voor de rijksoverheid.

Voor toetsing op proces worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Op lokaal niveau worden scholen en ouders getoetst op de mate van hun ontplooiende activiteiten en de ondersteuning hierbij van gemeente, belangenorganisaties en onderwijsbegeleidingsdiensten; de scholen worden door de onderwijsinspectie getoetst op de inhoud van verkeerseducatie, de toetsing van de ouders en van ondersteuning zou direct vanuit het monitoringsysteem of via ROV's kunnen plaatsvinden.
- Op regionaal niveau wordt vanuit het monitoringsysteem getoetst of lokale actoren voldoende ondersteund en gefaciliteerd worden.
- Op nationaal niveau wordt getoetst of voldoende wordt bijgedragen aan nationale taakstellingen voor de verkeersveiligheid; ook wordt hier vastgesteld of het monitoringsysteem voldoende is. Dit betreft een onafhankelijk onderzoek.

#### 4.4. **Uitwerking in een monitoringsysteem**

De resultaten van dit project kunnen nu omgezet worden in een monitoringsysteem. Globaal is aangegeven hoe op de verschillende toetsingsniveaus gemonitord kan worden. Bij de definitieve vaststelling van de monitoring kan aansluiting worden gezocht bij bestaande systemen, zoals van inspecties door de Onderwijsinspectie, de Regionale Monitor van Rijkswaterstaat, BIS van de SWOV en de monitor verkeersveiligheid van het ROF.

Het vervolgtraject zou er als volgt uit kunnen zien:

- Thans wordt gewerkt aan nieuwe modules voor verkeersonderwijs, gericht op de school en op ouders. Hierin worden leerdoelen geformuleerd. De kwaliteitscriteria voor educatie die in dit project zijn geformuleerd, kunnen als uitgangspunt gelden voor de formulering van leerdoelen. De leerdoelen geven concreet invulling aan de toetsing van de vorderingen van de leerlingen op school en door ouders.
- Het ministerie van Verkeer en Waterstaat overlegt hoe de onderwijsinspectie op basis van haar algemene werkwijze en de kwaliteitscriteria voor verkeerseducatie, een beoordeling geeft van het verkeersonderwijs.
- Het ministerie van Verkeer en Waterstaat overlegt met de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid hoe de ontwikkeling van het aantal ongevallen en letsels van kinderen wordt gemonitord. Ook overlegt zij in hoeverre de toetsing op school en door ouders wordt gevolgd, en in hoeverre het periodiek verkeersgedrag van kinderen wordt gevolgd.
- Het ministerie van Verkeer en Waterstaat overlegt met de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid hoe toetsing plaats vindt van de organisatie van verkeerseducatie. Hieronder vallen ook de afstemming van educatie op school en door ouders, en de samenwerking met gemeenten.
- Het ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt zorg voor een periodieke totaal-analyse van de resultaten van de monitoring.

## Literatuur

Keken, G.E. van & Ferwerda, H.B. (1995). *Ouders aan het woord over verkeersveiligheidszorg*. Advies- en onderzoeksgroep Beke, Arnhem.

Inspectie van het Onderwijs (1993). *Gedrag in het verkeer, Inspectierapport over de kwaliteit van het verkeersonderwijs*. Inspectierapport nr. 1993-6.

Wittink, R.D. (1996). *Een sterkere positie voor verkeer in het onderwijs* R-96-13. SWOV, Leidschendam.



De expertgroep die dit onderzoek heeft begeleid, bestond uit de volgende personen:

- Frouke de Vries, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Friesland;
- Dina Weeda, coördinator verkeerseducatie gemeente Amsterdam;
- Hans Trapman, Regionale Onderwijsbegeleidingsdienst Zuid-Holland West;
- Robert van Alfen de Veer, Regionale Onderwijsbegeleidingsdienst Zuid-Holland-West;
- Josef Kok, Procesmanagement Basisonderwijs;
- Bedo Lubbers, Veilig Verkeer Nederland;
- Erik Roelofs, Vakgroep onderwijskunde Rijks Universiteit Utrecht.
- Wiel Hegger, Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen ITS, Katholieke Universiteit Nijmegen;
- Ruud Bolsius, Kompaktgroep.