

Verkeersonderwijs in een nieuw perspectief

Drs. R.D. Wittink & dr. P.B.M. Levelt



Verkeersonderwijs in een nieuw perspectief

*Bijdrage aan het Symposium 'Wij gaan (nog steeds) naar school', van Veilig Verkeer Nederland
Afdeling Middelburg, Zeeland, 16 februari 1995*

D-95-23

Drs. R.D. Wittink & dr. P.B.M. Levelt

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-95-23
Titel: Verkeersonderwijs in een nieuw perspectief
Ondertitel: Bijdrage aan het Symposium 'Wij gaan (nog steeds) naar school', van
Veilig Verkeer Nederland Afdeling Middelburg, Zeeland, 16 februari
1995
Auteur(s): Drs. R.D. Wittink & dr. P.B.M. Levelt
Opdrachtgever: Het onderzoek waarvan dit rapport verslag doet, werd uitgevoerd in
het kader van de jaarlijkse doelsubsidie van het Ministerie van
Verkeer en Waterstaat aan de SWOV.
Trefwoord(en): Traffic, education, method, child, adolescent, school, behaviour,
accident prevention, adult, skill (road user), Netherlands.
Projectinhoud: In dit rapport worden inzichten uit de wetenschap aangedragen om
mede richting te geven aan een nieuw perspectief voor het
verkeersonderwijs.
Aantal pagina's: 15
Prijs: f 15,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk
Onderzoek
Verkeersveiligheid
SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duidoord 32
telefoon 0 70 3209323
telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Wat draagt verkeersonderwijs bij?</i>	5
3.	<i>Educatie-doelen</i>	6
4.	<i>De effecten van educatieve methoden</i>	7
5.	<i>Gedragbeïnvloeding</i>	8
6.	<i>De vraag is ook wie wat kan doen</i>	10
7.	<i>Actoren</i>	11
8.	<i>Conclusies</i>	13
	<i>Literatuur</i>	14
	<i>Bijlage 1 Resultaten uit 'Gedrag in het Verkeer'</i>	15

1. Inleiding

De titel van het symposium roept onmiddellijk vragen op. VVN richt zich nog steeds op scholen om kinderen en jongeren te helpen zich veiliger in het verkeer te dragen. Dat is terecht. Maar ligt er een toontje onder van:... "wat anderen er ook van mogen zeggen?..." Als dat toontje er onder ligt, komt dat dan omdat het verkeersonderwijs kritisch aan de orde gesteld is in het rapport *Zicht op kwaliteit* (1993) dat concludeert dat het basisonderwijs meer moet doen aan lezen, rekenen en taal, ten koste van andere vakken?

In elk geval staat het verkeersonderwijs ter discussie. De onderwijsinspectie stelde in haar rapport *Gedrag in het verkeer* (1993) dat meer aandacht nodig is voor praktische verkeersoefeningen en dat ouders meer bij het verkeersonderwijs moeten worden betrokken. De vraag is wat van de scholen gevraagd mag worden. Maar het rapport kraakt ook harde noten over het beleid van scholen. Directies hebben in 80% van de gevallen geen actief beleid voor verkeersonderwijs, in het speciaal onderwijs is dat 55%. Op 45% van de bezochte scholen sluiten de verkeerslessen niet goed of op aanvaardbare wijze aan op de directe omgeving (het gaat hierbij dus niet om de straat opgaan, maar met verwijzingen of voorbeelden). Van de scholen krijgt 84% een negatief oordeel voor het informeren van ouders (laat staan het betrekken van ouders!).

In het advies van de Commissie heroverweging kerndoelen basisonderwijs, wordt handhaving van verkeersonderwijs bepleit, zij het in een meer beperkte opzet (zie brief 12 dec. 1994 van de directeur van VVN, Dhr. J. Goos aan het Overlegorgaan Verkeersveiligheid).

De volgende vraag is of de titel van dit symposium pretendeert dat de huidige produkten voor het verkeersonderwijs nog steeds volstaan. Dat wordt allerwege bestreden, ook door VVN-Hilversum. Vandaar dat ik in de titel van mijn bijdrage wil beklemtonen dat we niet stil mogen staan bij verworvenheden, want dan is de kans groot dat het verkeersonderwijs binnen korte tijd onder de voet wordt gelopen. Ik wil in mijn bijdrage graag inzichten uit de wetenschap aandragen om mede richting te geven aan een nieuw perspectief voor het verkeersonderwijs.

2. Wat draagt verkeersonderwijs bij?

Om het mezelf meteen maar niet gemakkelijk te maken; een vraag die bij een kritische bezinning altijd voorop staat is wat we met verkeersonderwijs bereiken aan effecten. Onderzoek zou daar een antwoord op moeten geven.

Het zou mooi zijn als we konden zeggen: "met verkeersonderwijs worden per jaar zoveel doden, zwaargewonden en andere slachtoffers bespaard." Dat kunnen we echter niet.

Ik vind het ook niet per se nodig om een dergelijk antwoord te kunnen geven, ook al zou dat beleidskeuzes wel gemakkelijker maken. Een antwoord is in feite niet te geven, omdat er veel meer op het verkeersgedrag en risico's van invloed is dan alleen verkeerseducatie en die invloeden moeilijk van elkaar te scheiden zijn. Het zou in principe kunnen wanneer bepaalde groepen een tijd lang volstrekte onthouding van verkeerseducatie krijgen, maar dat is ethisch niet verantwoord.

Er zijn andere mogelijkheden om het belang van verkeersonderwijs aan te geven. Daarvoor wil ik eerst de legitimatie voor verkeerseducatie aangeven, om in § 5 terug te komen op de specifieke functie van verkeersonderwijs. De legitimatie voor verkeerseducatie is in de eerste plaats te halen uit ongevallencijfers die aantonen dat kinderen en jongeren op bepaalde leeftijd meer risico op een ongeval hebben wanneer zij zich in het verkeer begeven, dan op andere leeftijden. Er schort dus het een en ander aan kennis, vaardigheden, ervaring en/of motivatie, men is nog niet zover daarmee als andere leeftijdsgroepen. Verkeerseducatie heeft als doel daarin verbetering aan te brengen. Het is dus zaak aan te geven hoe educatie het leren dat mensen anders uit zichzelf doen, kan verbeteren. Op voorbeelden daarvan kom ik terug.

In vergelijking tot andere maatregelen voor de verkeersveiligheid is er legitimatie voor verkeerseducatie te vinden in de discussienota die Rijkswaterstaat hierover heeft opgesteld, gedateerd 2 december 1994. Kort samengevat staat in die nota: Verkeerseducatie sluit nauw aan bij de doelstellingen van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem, omdat het preventief is, zich richt op het toekomstige gedrag van de verkeersdeelnemer en omdat het een blijvende beïnvloeding van het gedrag beoogt: het werkt aan het internaliseren van vaardigheden, kennis, inzicht en een verantwoorde attitude.

3. Educatie-doelen

Voor een goede onderbouwing van verkeerseducatie is het nodig om educatieve doelstellingen en methoden uit te werken.

Onderzoeksinstituten hebben een bijdrage geleverd in het formuleren van educatiedoelstellingen. Die zijn gebaseerd op een analyse van de problemen van weggebruikers en van de beleidsdoelen. Zo zijn voor bijvoorbeeld kinderen van acht tot twaalf jaar de volgende doelen geformuleerd op het raakvlak van verkeer en vervoer en de milieu- en natuurbescherming (Hegger et al. 1993):

- "Identificeert en beschrijft enkele milieuproblemen"
- "Geeft de betekenis aan van mobiliteit voor consumptie en tijdsbesteding"
- "Geeft voorbeelden van de verschillende manieren waarop hij zich verplaatst en noemt mogelijke alternatieven hiervoor"
- "Signaleert nadelige consequenties van de verkeers- en vervoersproblematiek voor individu, gemeenschap en samenleving"
- "Inventariseert eigen mobiliteitskeuzes en die van betekenisvolle anderen in termen van (reis)doelen en wijze van vervoer"
- "Onderkent kosten en baten van eventuele veranderingen in de eigen mobiliteitskeuzes"
- "Onderkent omvang en gevolgen van verkeersonveiligheid"

Uit deze doelstellingen is veel leer- en discussiestof te halen, gericht op kennis, inzicht en vorming van opinies, waarvoor met name onderwijs een goed instrument is. Dat is relatief minder het geval met de educatieve doelstellingen die in het eindrapport van het project Educatie voor het Masterplan Fiets (Wittink et al, 1992) zijn geformuleerd. Die vragen meer om een combinatie van theoretische uitleg en praktijkervaring, zoals:

- "Men weet hoe men zijn fietsgebruik moet plannen om op tijd zijn bestemming te bereiken, ook in combinatie met openbaar vervoer"
- Men geeft aan hoe men negatieve gevolgen van het fietsgebruik kan verminderen door routekeuze, tijdstip van vertrek en samen fietsen"

Anderen zijn nog duidelijker op de praktijk gericht, zoals:

- "Men weet hoe men zich voorspelbaar gedraagt voor anderen"
- "Men is in staat de fiets zo te beheersen dat men afdoende kan reageren op de eisen van het verkeer"
- "Men is in staat gevaarlijke situaties en ontmoetingen te herkennen, te vermijden en uit een gevaarlijke situatie te ontsnappen".

Er moet dus worden vastgesteld waaruit educatie moet bestaan en wie dat het beste kan doen. Op voorhand kan gesteld worden dat onderwijs niet meer dan een deel voor haar rekening kan nemen en dat het nodig is om theorie en praktijk, leren van concrete ervaringen en daar met het hoofd bij stilstaan, zoveel mogelijk op elkaar afgestemd moeten worden.

4. De effecten van educatieve methoden

Er is onderzoek gedaan naar de effectiviteit van verschillende educatieve methoden. Er is echter weinig evaluatie-onderzoek gedaan naar methoden binnen het onderwijs, het meeste onderzoek ging uit naar de aanpak van praktische training.

Het belang van dergelijk onderzoek is bijvoorbeeld te illustreren met resultaten uit het project *Taakanalyse Fietsers en Bromfieters*, uitgevoerd door het VSC in opdracht van de SWOV (Van Schagen et al, 1988).

"Basishandelingen zoals vaart minderen voor een kruising, uitkijken en richting aangeven is bij 9- en 10-jarige kinderen relatief eenvoudig te trainen en te verbeteren door praktische oefening met systematische terugkoppeling. Instructie met uitleg over de reden van het gedrag leidt niet tot een beter resultaat dan instructie waarbij de kinderen het gedrag moeten imiteren dat wordt voorgedaan door een model. Met beide instructiemethoden blijven de gedragsveranderingen langere tijd bestaan. Automatisering van de gehele gedragssequentie kan met een eenmalige, intensieve training niet worden bereikt".

Dat zijn resultaten die houvast opleveren over de aanpak.

Het is allerm minst zo dat verkeersonderwijs altijd nuttig is, ook als het naar beste 'educated guess' over aanpak en inhoud wordt gedaan. In hetzelfde project werden negatieve effecten van een - op zich goed doordacht - trainingsexperiment gevonden. Kinderen uit de middenbouw van het basisonderwijs bleken niet in staat om formele voorrangsregels goed toe te passen. Ze raakten in verwarring door die regels wanneer ze voorrang op een auto hadden en gevraagd werden die voorrang te nemen. Ze bleven wachten totdat de naderende auto stilstond. Ze hanteerden een eigen defensieve strategie die gezien het rijgedrag van veel automobilisten overigens beter is dan toepassing van de formele regels. De aanbeveling was dan ook om niet de formele regels te trainen maar de informele regels. Het is dus van belang om de educatieve aanpak goed te onderbouwen.

5. Gedragsbeïnvloeding

Educatieve doelstellingen zijn meestal sterk gericht op kennis, inzicht en vaardigheden. Uitleg geven en oefenen zijn voor de handliggende methoden om dit soort educatieve doelstellingen te bereiken. Maar al jaren ligt er de nog immer actuele vraag welk effect we bereiken op het gedrag zelf.

Er moet rekening worden gehouden met de capaciteiten van kinderen. Het begripsvermogen van kleine kinderen is nog gering, zodat zij sterk afhankelijk zijn van simpele voorschriften. In de bovenbouw van het basisonderwijs zijn de leerlingen beter in staat om de samenhang van verschijnselen te onderkennen. Zij kunnen oplossingen aandragen, waarbij de mogelijkheden in de eigen sociale omgeving moeten worden benadrukt. Van leerlingen in het voortgezet onderwijs mag verwacht worden dat zij een mening kunnen vormen over de verantwoordelijkheid van individuele burgers enerzijds en de overheid anderzijds (Hegger et al. 1993).

Maar zelfs dan is het gewenste gedrag niet gegarandeerd. Motivatie is ook een belangrijke voorwaarde. Daarvoor is het op zijn minst nodig om aan te sluiten bij de eigen leef- en ervaringswereld van kinderen. Motivatie voor veilig gedrag is sterk afhankelijk van sociale voorbeelden, van socialisatie (Levelt, 1995). Leren door observeren begint al op zeer vroege leeftijd. Dus wanneer kinderen mee in het verkeer worden genomen, leren ze van wat hun ouders en van wat anderen doen, ze leiden daaruit regels af. Het is dan ook van groot belang voor - in de eerste plaats ouders - om het goede voorbeeld te geven, naast gerichte training. Attitudes ten opzichte van andere weggebruikers en echt 'jongetjesgedrag' zijn typisch zaken waarvoor de basis al jong gelegd wordt.

Sociaal leren blijft van belang met het klimmen der jaren. De referentiegroep verandert wel; kinderen ontwikkelen zich in een soort golfbeweging van enerzijds afzetten tegen ouders en andere gezaghebbende personen en anderzijds bij hen zekerheid zoeken (Kohlberg, 1963). Onder andere leeftijdsgenoten zijn andere belangrijke referentiepersonen. Maar ouders hebben een blijvende sterke invloed ook al ervaren ze dat zelf niet altijd zo. Ook anderen moeten bedacht zijn op hun voorbeeldfunctie. Wanneer een persoon een kind die voor een rood licht wacht, passeert en dit licht negeert, dan moet hij niet alleen verantwoordelijk gehouden worden voor het risico op een ongeval waar hij zelf bij betrokken is.

Motivatie hangt sterk samen met leefstijl. Leefstijl is een verzamelterm voor structurele activiteitenpatronen en daaraan verbonden normen. Een leefstijl ligt niet vast, er is op het gedrag en de normen invloed uit te oefenen, maar de invloed zal niet gemakkelijk uit meer kunnen bestaan dan uit aanpassingen. Wordt getracht om grote doorbraken te forceren, dan is de kans groot dat verzet ontstaat en dat de betrokkene zich juist gaat vastbijten in het ongewenste gedrag. Om er althans enige greep op te krijgen is het nodig ruimte te geven en naar een basis voor communicatie te zoeken. Ruimte geven betekent dat we een stap terug moeten doen ten aanzien van het voorschrijven van gedrag, waarmee we in de verkeersveiligheid traditioneel heel sterk zijn. Nodig is om eigen verantwoordelijkheid te stimuleren binnen bepaalde vrijheidsgrenzen. We

hoeven niet alles te pikken wat mensen in hun kop hebben maar we moeten ook niet al het verkeersgedrag strikt opleggen. Motivatie neemt toe wanneer mensen serieus worden genomen.

Het is bovendien inmiddels echt een open deur wanneer ik zeg dat we verkeersdeelnemers niet kunnen vastpinnen op de formele verkeersregels. "Geef je verstand eens voorrang" was een terechte slogan bij de invoering van het nieuwe RVV.

Ook dit is echter nog maar een deel van het verhaal. Het andere deel wordt gevormd door emoties, beleving. Dit is in het verkeersbeleid en het -onderzoek nog een onontgonnen terrein. Alsof we daar maar niet aan willen. Het gaat om positieve en negatieve gevoelens ten aanzien van consequenties van onze keuzes, om gevoelens ten aanzien van het belang van anderen en de anticipatie van de gevolgen van eigen gedrag voor de gevoelens van anderen, het gaat om tegenstrijdige gevoelens (Wittink & Levelt, 1994). Maar het is een verschrikkelijk rationeel wereldje waar we in zitten. Zolang we met een grote boog om de gevoelens en emoties van mensen heen lopen, hebben we niet zoveel recht om ons beklag te doen over de motivatie of attituden, laat staan de 'mentaliteit' van de weggebruiker. Educatie moet communicatie inhouden om gevoelens in te kunnen schatten en er rekening mee te houden en op in te spelen. Dit is een aanbeveling voor alle actoren in het veld van verkeerseducatie. De positie van verkeersonderwijs kan er meer reliëf door krijgen, wanneer uitleg over het verkeer wordt verbonden aan de eigen ervaringen van de leerlingen en ze gelegenheid krijgen hun eigen beleving en behoeften in te brengen.

6. De vraag is ook wie wat kan doen

Bezinning over de bijdrage van scholen aan verkeerseducatie is niet nieuw. VVN heeft in het verleden al nadrukkelijk ingespeeld op het belang van het aanleren van vaardigheden door met Straatwerk een op de concrete praktijk gerichte methode af te leveren. Een schoolpleinpakket illustreert dat nog eens extra. De methode Straatwerk bleek echter wel voor de meeste leerkrachten te omvangrijk te zijn.

Er is bovendien veel geprobeerd om ouders bij het verkeersonderwijs te betrekken, want een schoolplein is in feite maar een slap aftreksel van het werkelijke verkeer. Het betrekken van ouders door de school vraagt echter ook veel van de leerkrachten.

Praktische verkeerseducatie vraagt veel tijd en organisatie. De school is hier feitelijk niet voor toegerust en bovendien is er van de scholen in de afgelopen jaren op zeer veel gebieden zeer veel meer gevraagd om te doen. De constatering is nu allerwege dat we van de school een bovenmatige inspanning hebben gevraagd op het gebied van verkeersonderwijs.

Toch heeft de school voor verkeerseducatie enkele sterke kanten. Er moet verkeertheorie worden bijgebracht en het is erg efficiënt om dat klassikaal te doen, ook al zullen de effecten ervan zullen toenemen als de theorie-onderdeel is van ervaringsuitwisseling en aansluit bij praktijklessen.

We zullen dus moeten aangeven in wat voor vorm verkeerseducatie de beste effecten oplevert en wie hiervoor verantwoordelijkheden op zich moeten nemen. Vervolgens kan de school worden gevraagd datgene te doen waarmee zij de beste bijdrage levert aan het geheel. Op basis daarvan moet worden doorgegaan met de scholen zoveel mogelijk te ondersteunen met programma's op maat en wat zo mooi 'deskundigheidsbevordering' wordt genoemd. Er lijkt niet zozeer een gebrek aan motivatie bij onderwijzers om verkeerseducatie te geven. Ten aanzien van vervoerseducatie in relatie tot het milieu bleek er wel behoefte aan lesmaterialen die aansluiten bij de belevingswereld van de leerlingen (Smeets, 1992).

Belangrijk onderwerp is verder om de verkeersprogramma's zoveel mogelijk te laten aansluiten bij of in te bedden in andere programma's. Op deze wijze is verkeer toch ook nog op het programma van het voortgezet onderwijs terecht gekomen. Voor het basisonderwijs dient zich de noodzaak van vakintegratie ook nog sterker dan tevoren aan.

7. Actoren

Tot slot wil ik enkele conclusies trekken over de instrumenten die we nodig hebben voor verkeerseducatie en de actoren, organisaties en personen, die daarbij horen.

Het onderwijs heeft zijn sterke punten ten aanzien van theoretische instructie en het uitwisselen van ervaringen en beleving. Maar ze moet verbonden zijn met praktische training. Daarvoor zijn bijvoorbeeld ouders nodig. Die moeten op hun beurt weten wat ze moeten doen. Hiervoor zijn weer anderen nodig om hen te helpen (Twisk, 1992). VVN werkt hieraan met de 'thuislijn'. Verder gaat zij, in overleg met de landelijke ouderverenigingen, na of in medezeggenschapsraden of ouderraden 'verkeersouders' kunnen worden geïntroduceerd. De bedoeling is dat verkeersouders vragen en behoeftes inventariseren over de verkeersveiligheid in de woonwijk en op de schoolroute. Vervolgens wordt nagegaan welke activiteiten zijn te ontwikkelen van ouders, het schoolteam en maatschappelijke organisaties.

Behalve ouders kan ook gedacht worden aan instructeurs. Om in termen van Bedo Lubbers (persoonlijke mededeling) van VVN te spreken: ouders brengen hun kinderen naar het zwembad om van een instructeur zwemles te krijgen en ze betalen daarvoor. Denk eens na over een vertaalslag naar het leren van verkeersgedrag. Het inschakelen van instructeurs zou bijvoorbeeld in buurthuizen en op scholen kunnen plaatsvinden, in de woon- en schoolomgeving. Op een discussiedag over de extra problemen die allochtone kinderen in het verkeer hebben is de noodzaak hiervan ook al onderstreept. In de Verenigde Staten waar weinig ouders fietservaring hebben, worden instructeurs ingezet in zogenaamde 'Community Programmes'.

Van jongsaf aan leren mensen verkeersgedrag aan door voorbeelden uit hun omgeving, door socialisatie. De mensen die als voorbeeld dienen moeten weten welke invloed zij hiermee uitoefenen en kunnen uitoefenen. Hiervoor is voorlichting nodig. Ook televisieprogramma's kunnen in dit opzicht een goede rol vervullen. Zij zijn ook in staat in te spelen op de eigen beleving van de verkeersdeelnemers. Een voorbeeld voor wat betreft kleine kinderen is Sesamstraat.

Tussen de diverse actoren is samenwerking en afstemming nodig. Het is bijvoorbeeld gewenst dat ouders en scholen hun verkeerseducatie meer op elkaar afstemmen. VVN heeft zelf voor ouders programma's ontwikkeld. Onlangs is in een project van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een programma ontwikkeld voor instructie aan ouders om hun kinderen in het verkeer te laten fietsen en daaraan is gekoppeld een programma op maat voor de school.

Ouders kunnen benaderd worden via consultatiebureaus en andere gezondheidscentra, peuterspeelzalen, het onderwijs, instanties in de woonomgeving en de massa-media.

De politie kan laten merken wat zij voor opvattingen heeft, door handhaving, door samen te werken met scholen en door te vertellen hoe ze werkt en waarom ze dat doet.

De wegbeheerder heeft een grote verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid en zal zich hierop ook door instanties die verkeerseducatie

geven, moeten laten aanspreken.

Het is een grote verdienste van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid dat deze vormen van samenwerking in de afgelopen tien jaar een grote vlucht hebben genomen. Veilig Verkeer Nederland speelt een belangrijke rol in deze organen en ik wens haar veel succes met haar activiteiten voor inhoudelijke verbetering van het verkeersveiligheidsbeleid en voor vergroting van de betrokkenheid van de samenleving hierbij.

8. Conclusies

1. Tekortkomingen van weggebruikers alsmede beleidsuitgangspunten geven aan dat verkeerseducatie een groot belang vertegenwoordigt.
2. Educatieve doelstellingen moeten richting-bepalend zijn voor de taakverdeling tussen de educatieve instrumenten .
3. Experimenten zijn vruchtbaar en gewenst om beter zicht te krijgen op de effecten van verschillende educatieve methoden
4. Educatie vereist dat de behoeften en beleving van de weggebruikers serieus worden genomen
5. Er is een toekomst voor verkeersonderwijs weggelegd wanneer zij gericht wordt op educatieve methoden waar zij sterker in is dan andere instrumenten
6. In de regio zal het stimuleren van verschillende actoren, binnen- en buitenschools, verder beslag moeten krijgen

Literatuur

- Hegger, W.G., Schagen, I.N.L.G. van & Wittink, R.D. (1993). *Educatie-doelstellingen verkeer en milieu voor 4- tot 18-jarigen. Studie in het kader van het SVV-Educatieproject*. ITS, Nijmegen.
- Kohlberg, L. (1963). *The development of children's orientations towards a moral order: Sequence in the development in moral thought*. *Vita Humana* 6: 11-33.
- Levelt, P.B.M. (1995). *"Exposure starts at birth"; lezing gehouden op het seminar "Behavioural Research in Road Safety"*. In: G.B. Grayson (ed.). *Proc. Behavioural Research in Road Safety*. Nottingham University, 6-7 september 1994. TRL, Berkshire 1995, pp. 14-22.
- Schagen, I.N.L.G. van, Brookhuis, K.A. & Wierda, M. (1988). *Ontwikkeling en evaluatie van twee instructiemethoden voor jonge fietsers*. VK 88-18. VSC, Haren.
- Twisk, D.A.M. (1992). *Verstandelijke ontwikkeling; Bouwstenen voor educatie en verkeersdeelname*. R-92-49. SWOV, Leidschendam.
- Wittink, R.D. & Levelt, P.B.M. (1994). *Snelheidsbeïnvloeding door voorlichting*. R-94-84. SWOV, Leidschendam.
- Wittink, R.D., Lindeijer J.E. & Twisk, D.A.M. (1992). *Educatie ter bevordering van de veiligheid en het gebruik van fietsen; Eindrapport van onderzoek in het kader van het project 'Educatie' van het Masterplan Fiets*. R-92-52. SWOV, Leidschendam.

Inspectierapport over de kwaliteit van het verkeersonderwijs. oktober 1993.

45% van de bezochte scholen laat de verkeerslessen niet op aanvaardbare wijze tot goed aansluiten op de directe omgeving. (het gaat hierbij dus niet om de straat opgaan, maar verwijzingen, voorbeelden, of uitgangspunt)

32% sluiten de verkeerslessen niet aan op de ervaringen van het kind als verkeersdeelnemer.

84% van de scholen krijgt een negatief oordeel voor het informeren van ouders (laat staan het betrekken van ouders!).

31% voldoet niet in het vormgeven aan inhouden: aanspreken op hun rol als verkeersdeelnemer; kennis en vaardigheden die daarvoor nodig zijn; kennis van infrastructuur, verkeersdeelnemers en -stromen en -moraal.

45% geeft geen voldoende variatie in didactische werkvormen en leeractiviteiten (praktische oefening ontbreekt).

In 13% komt verkeersonderwijs niet regelmatig aan de orde.

In 16% is onvoldoende deskundigheid aanwezig.

Op gewone scholen is in 56% geen sprake van doelmatig gebruik van middelen. In het speciaal onderwijs in 40%.

In 67% is er onvoldoende vorderingenregistratie.

In 75% vindt geen voldoende evaluatie plaats van leerlingen en op schoolniveau.

Directies hebben in 80% van de gevallen geen actief beleid voor verkeersonderwijs. In het speciaal onderwijs in 55%.