

Een sterkere positie voor verkeer in het onderwijs

Een voorstel voor de ondersteuning aan basisscholen voor het geven van verkeerseducatie

R-96-13

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-96-13
Titel:	Een sterkere positie voor verkeer in het onderwijs
Ondertitel:	Een voorstel voor de ondersteuning aan basisscholen voor het geven van verkeerseducatie
Auteur(s):	Drs. R.D. Wittink
Onderzoeksmanager:	Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV:	52.122
Projectcode opdrachtgever:	HVVL 95.123
Opdrachtgever:	De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.
Trefwoorden:	Education, traffic, child, school, Netherlands.
Projectinhoud:	Dit rapport doet verslag van onderzoek dat als doel heeft vast te stellen welke ondersteuning aan scholen gegeven moet worden voor het verzorgen van verkeerseducatie, en hoe (door welke instanties) deze ondersteuning kan worden georganiseerd. Ook de samenwerking tussen de drie overheidsniveaus (rijk, provincie en gemeente) ten aanzien van de voorwaarden en faciliteiten voor verkeerseducatie wordt behandeld. Het accent is gelegd op het basisonderwijs.
Aantal pagina's:	46 pp. + 7 pp.
Prijs:	f 22,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



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

Samenvatting

In dit rapport staat de vraag centraal hoe ondersteuning van scholen ten behoeve van verkeerseducatie kan worden georganiseerd. Deze onderzoeksvraag is uitgewerkt voor het basisonderwijs. Voor het voortgezet onderwijs worden in beperktere zin aanbevelingen gedaan.

De stand van zaken op dit moment is dat scholen uit zichzelf geen hoge prioriteit aan verkeerseducatie geven vanwege de taakbelasting die zij ervaren. Maar er is bereidheid om hieraan meer aandacht te geven. Waar het thans vooral aan ontbreekt is *praktische oefening* van kinderen in het verkeer. De scholen vragen om ondersteuning voor lessen die daadwerkelijk invloed hebben op het verkeersgedrag. De bestaande leermethoden blijken niet goed aan te sluiten bij wat de school wil. Een aantal scholen wordt in het kader van gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid ondersteund bij het gebruik van methoden en andere lesmaterialen; deze ondersteuning vindt evenwel lang niet overal plaats. Gebleken is dat het ter beschikking stellen van ondersteuning een belangrijke stimulans is voor scholen om actiever te worden. Verder biedt ook de decentralisatie van het onderwijsbeleid aangrijpingspunten om nieuwe impulsen aan verkeerseducatie te geven.

Voor de verkeersveiligheid van kinderen hebben ouders, de gemeente, de politie en de school allen een verantwoordelijkheid. Het is nodig de taken te verdelen en samen te werken. Het stimuleren van verkeerseducatie op school moet daarom gepaard gaan met het stimuleren van ouders om hun kinderen verkeersveilig gedrag te leren. En: verkeerseducatie moet afgestemd worden op infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen.

De ondersteuning van de scholen kan in de eerste plaats door Onderwijsbegeleidingsdiensten (OBD's) gebeuren. Met deze instanties is overleg nodig om de voorwaarden te creëren voor het vervullen van een actieve rol: scholen helpen, hen wijzen op mogelijkheden voor een adequate invulling van verkeerseducatie.

De conclusie is dat, om de ondersteuning te organiseren, er afspraken moeten worden gemaakt tussen:

- * de afdelingen Verkeer en Onderwijs van de gemeente over het inzetten van OBD's bij verkeerseducatie;
- * de secretariaten van Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's), Rijkswaterstaat (RWS) en gemeenten over de verdeling van kosten voor de OBD's;
- * de secretariaten van ROV's, RWS en VVN over de positie van verkeer in de opleiding van leerkrachten voor het basisonderwijs;
- * de secretariaten van ROV's en particuliere organisaties over de ondersteuning aan ouders;
- * de secretariaten van ROV's en de afdelingen Verkeer van de gemeenten voor het passend onderbrengen van verkeerseducatie in het verkeersveiligheidsbeleid of het vinden van aansluiting van verkeerseducatie in een wijk- en buurtgerichte aanpak en andere relevante beleidskaders in de gemeente;
- * de secretariaten van ROV's, de OBD's, RWS en het ministerie van OCW over de beschikbaarheid van leermiddelen voor verkeerseducatie;
- * RWS en het ministerie van OCW over de kerndoelen voor verkeer, de aansturing van Onderwijsbegeleidingsdiensten en van gemeenten.

Summary

A stronger position for traffic education

This report discusses how support of schools for the purposes of traffic education should be organised. The question relates specifically to primary education. For secondary education, recommendations are made in a more restricted sense.

The situation at present is that schools do not place a high priority on road safety education themselves, since they consider the task a burden. Nevertheless, they are prepared to devote more attention to the matter. The greatest deficiency at the moment is the lack of *practical exercises* for children in traffic. The schools request support for lessons that can actually influence behaviour in traffic. Current teaching methods do not seem to adequately meet the schools' requirements.

A number of schools receive support with their use of teaching methods and other aids, within the framework of municipal road safety policy; however, this support is not given everywhere. It has been shown that the availability of support represents an important stimulus for schools to become more active in the field of traffic education. In addition, the decentralisation of educational policy offers points of action to lend new impetus to traffic education.

Parents, the municipality, the police and the school each bear a responsibility for the road safety of children. It is necessary to share the tasks and to work together. Stimulating traffic education at school should therefore be linked to stimulating parents to teach their children safe behaviour in traffic. Furthermore, traffic education should be adapted to suit the infrastructural measures used to promote road safety.

The support of schools can be realised in the first place through the Education Support Services (OBDs). Consultation is needed with these organisations so that the preconditions that will allow them to fulfil an active role can be created: assisting schools and pointing out ways to adequately implement traffic education.

It was concluded that, in order to organise such support, agreements should be made between the following parties:

- * the municipal departments of Traffic and Education concerning the use of OBDs in traffic education;
- * the secretariats of the Regional Organs for Road Safety (ROVs), the Department of Public Works (RWS) and the municipalities concerning the distribution of costs associated with the OBDs;
- * the secretariats of the ROVs, RWS and the Dutch Road Safety Organisation (VVN) concerning the position of traffic education in the training of primary school teachers;
- * the secretariats of the ROVs and private organisations concerning support of the parents;
- * the secretariats of the ROVs and the municipal departments of Traffic and Education for the appropriate incorporation of traffic education into road safety policy, or by establishing a link with traffic education through a locally-oriented approach (district and neighbourhood) and other relevant policy areas within the municipality;
- * the secretariats of the ROVs, the OBDs, the RWS and the Ministry of OCW concerning the availability of teaching aids for traffic education;
- * the RWS and the ministry of Education, Culture and Science (OCW) concerning the key objectives for traffic education and the guidance of OBDs and municipalities.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	7
1. <i>Inleiding</i>	9
1.1. De noodzaak om te investeren	9
1.2. Stroomlijning van ondersteuning	9
1.3. Indeling rapport	10
2. <i>Opzet van het onderzoek</i>	11
2.1. Deelstudies eerste fase	11
2.2. Tweede fase	12
3. <i>Bewegingen in en rond de verkeerseducatie op school</i>	14
3.1. Educatie in relatie tot verkeersveiligheidsdoelen	14
3.2. Ontwikkelingen in het verkeersveiligheidsbeleid	16
3.3. Verkeerseducatie in relatie tot onderwijsdoelen	18
3.4. Ontwikkelingen in het onderwijsbeleid	19
3.4.1. Kwaliteitsbevordering	19
3.4.2. Nieuwe uitdagingen	20
3.5. Het perspectief van schooldirecties	21
3.5.1. Afstemming verantwoordelijkheden	22
3.6. Perspectief van ouders	23
3.7. Conclusies	24
4. <i>Het hoe en waarom van ondersteuning</i>	25
4.1. Mogelijkheden voor ondersteuning	25
4.1.1. Samenstellen van verkeerslessen	25
4.1.2. Toetsing	27
4.1.3. Samenwerking tussen school en ouders	27
4.1.4. Relatie educatie en andere maatregelen	29
4.2. Prioriteitenstelling	30
4.2.1. Praktijkgericht onderwijs	30
4.2.2. Ondersteuningsvormen	31
4.3. Wie kan de ondersteuning bieden?	32
4.3.1. De Onderwijsbegeleidingsdienst	32
4.3.2. Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen	33
4.3.3. De lerarenopleiding	33
4.3.4. Gemeente en politie	33
4.3.5. Ouders	33
4.4. Aanbevelingen	33
5. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	36
5.1. Inleiding	36
5.1.1. Doelstelling	36
5.1.2. Beleidskader	36
5.2. Inhoud van de ondersteuning	37
5.3. Directe steun aan scholen	37
5.4. Directe steun aan ouders	38
5.5. Rol van de gemeente	38
5.6. Rol van de secretariaten van ROV's	39
5.7. Rol van de rijksoverheid	40
5.8. Samenvatting van te maken afspraken	40

6.	<i>Aanbevelingen voor het voortgezet onderwijs</i>	42
6.1.	Aansluiting op basisonderwijs	42
6.2.	Kerdoelen	42
6.3.	Praktische lessen	43
6.4.	Ondersteunende instantie	43
6.5.	Coördinatoren	43
6.6.	Instrumenten	43
6.7.	Knelpunten op schoolroutes	43
6.8.	Rijopleiding	44
6.9.	Beroepsonderwijs	44
6.10.	Conclusies	44
	<i>Literatuur</i>	45
	<i>Bijlage 1 t/m 3</i>	47

Voorwoord

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat heeft de SWOV verzocht onderzoek te doen naar de vraag welke vormen van ondersteuning scholen nodig hebben om kwalitatief goede verkeerseducatie te geven.

Besloten is om het accent te leggen op het basisonderwijs; voor dit onderwijstype is een volledig onderzoek uitgevoerd. Daarnaast is zoveel mogelijk kennis vergaard over het voortgezet onderwijs.

Voor het basisonderwijs leidt het onderzoek tot conclusies over de ondersteuning. Voor het voortgezet onderwijs worden in beperktere zin aanbevelingen gedaan, gebaseerd op een analyse van een aantal verschillen en overeenkomsten met het basisonderwijs.

De vraagstelling betrof het opstellen van een *uitvoeringsstructuur* voor de ondersteuning ten behoeve van verkeerseducatie. Daartoe heeft het onderzoek niet geleid; het blijkt niet nodig een nieuwe structuur op te zetten buiten bestaande organisaties om.

Wel wordt aangegeven hoe de ondersteuning kan worden versterkt en gestroomlijnd. In het vervolg hierop dienen de instanties die ondersteuning moeten geven of moeten faciliteren, afspraken vast te leggen.

De aanleiding voor dit onderzoek vormden de ervaringen van Rijkswaterstaat met voorgaande projecten ter bevordering van verkeerseducatie in het onderwijs. De laatste daarvan was de 'Groene en Verkeersveilige School'. Dit project had tot doel scholen te ondersteunen bij het ontwikkelen en uitvoeren van een 'activiteitenplan Verkeer en Vervoer'.

Verkeersveiligheid en milieu waren aan elkaar gekoppeld, omdat verondersteld werd dat beide invalshoeken elkaar konden versterken.

De ervaringen met het project waren echter niet positief. Er werd te weinig gebruik gemaakt van bestaande organisaties die ondersteuning aan scholen verlenen, zoals de Onderwijsbegeleidingsdiensten en van beleidsinstanties, zoals de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid.

De koppeling van veiligheid en milieu bleek niet aan te slaan.

Rijkswaterstaat trok de conclusie dat de ondersteuning aan scholen zo moet worden georganiseerd, dat zij aansluit op behoeften van scholen en zoveel mogelijk gebruik maakt van bestaande instanties die verkeerseducatie stimuleren. Verkeerseducatie moet een eigen, vanzelfsprekend thema voor de scholen en ondersteunende organisaties worden. Op de vraag hoe dit bevorderd kan worden, is dit onderzoek gericht.

Schooldirecties van het basisonderwijs zijn in het onderzoek betrokken. Verder zijn ouders van leerlingen ondervraagd, alsmede gemeenten en Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid. Tevens is een analyse gemaakt van de onderwijsverzorgingsstructuur.

Ten behoeve van dit onderzoek is een projectgroep en een klankbordgroep ingesteld.

De projectgroep was samengesteld uit de organisaties die direct betrokken waren bij het project 'de Groene en Verkeersveilige School': Veilig

Verkeer Nederland, SME Milieuadviseurs en het Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen (ITS).

Namens deze organisaties namen respectievelijk de heer B. Lubbers, de heren B. Taverne en M. Daems en de heer W. Hegger deel aan de projectgroep. Verder nam mevr. M. Broens van ISOR aan de projectgroep deel vanwege haar werkzaamheden in het onderzoek.

De klankbordgroep bestond uit de heer J. van Uden van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat, de heer C. van de Watering van de Hoofdafdeling Veiligheid Rijkswaterstaat (die in de loop van het onderzoek de plaats innam van de heer R. Vrugt), mevrouw Y. Boersma van Directie Primair Onderwijs van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, de heer H. Trapman van de Onderwijsbegeleidsdienst Zuid-Holland-West, de heer A. van Velden van het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid Holland en de heer J. Wolters van de gemeente Amsterdam namens de Stedelijke Stuurgroep Verkeersveiligheid.

Zij worden samen met de onderzoeksinstituten die voor deze studie werk hebben verricht, hartelijk bedankt voor hun inbreng.

1. Inleiding

Dit onderzoek is er op gericht vast te stellen, welke ondersteuning aan scholen nodig is om op een zinvolle wijze verkeerseducatie te kunnen geven, passend bij de eigen mogelijkheden van de scholen en in overeenstemming met de doelen die aan het onderwijs zijn gesteld.

Het accent is gelegd op het basisonderwijs.

Het onderzoek is gericht op de volgende onderdelen:

- de behoefte bij scholen aan ondersteuning voor verkeerseducatie;
- de instanties die de gevraagde ondersteuning kunnen geven;
- de samenwerking tussen de drie overheidsniveaus: rijk, provincie en gemeente ten aanzien van de voorwaarden en faciliteiten.

1.1. De noodzaak om te investeren

Het onderwijsbeleid biedt de basis voor verkeerseducatie omdat verkeer één van de kerndoelen van het basisonderwijs is. Maar de tijd om hieraan invulling te geven is, gegeven alle taken en aandachtsgebieden die zich aan scholen opdringen, beperkt.

De Inspectie van het Onderwijs heeft behalve een aantal positieve zaken ook een aantal belangrijke tekortkomingen in het verkeersonderwijs op de basisschool vastgesteld (Inspectie van het Onderwijs, 1993). Er wordt weliswaar voldoende aandacht besteed aan de manier waarop kinderen hun veiligheid kunnen waarborgen en wordt hen geleerd rekening te houden met andere verkeersdeelnemers, maar het verkeersonderwijs sluit onvoldoende aan op de directe omgeving van de kinderen en praktische oefening ontbreekt vrijwel. Ook het betrekken van ouders bij het verkeersonderwijs is problematisch.

Een andere tekortkoming betreft de evaluatie van de resultaten van de leerlingen: deze is voor verbetering vatbaar. Ook de doelmatigheid van de gebruikte leer- en hulpmiddelen alsmede het schooldirectiebeleid vraagt om verbetering. Veel scholen werken nog met verouderd materiaal.

1.2. Stroomlijning van ondersteuning

Het rapport van de Inspectie laat zien dat er investeringen in het verkeersonderwijs nodig zijn.

Ondersteuning aan scholen gericht op verkeerseducatie gebeurt vooral in het kader van verkeersveiligheidsbeleid. Het ondersteuningsbeleid heeft naar de opvatting van de Hoofdafdeling Veiligheid van Rijkswaterstaat te veel een 'ad hoc'-karakter gehad en is teveel afhankelijk geweest van inspanningen die niet vanuit de school zelf werden georganiseerd. Het project 'De Groene en Verkeersveilige School' was daarvan een voorbeeld.

Rijkswaterstaat wil dat de ontwikkeling van verkeerseducatie aansluiting vindt bij verzoeken om ondersteuning die afkomstig zijn van de scholen zelf en van instanties die dichtbij de school staan. Op deze vraag wil Rijkswaterstaat haar eigen ondersteuningsbeleid baseren. Dit zou er toe moeten leiden dat ondersteuning een structurelere aandacht en invulling

krijgt, door afspraken voor een lange termijn en niet door middel van tijdelijke impulsen.

In dit kader werd de opdracht tot dit onderzoek gegeven. In het onderzoek moeten de rollen worden verduidelijkt van de instanties die scholen ondersteuning kunnen geven en van de instanties die daarvoor gunstige voorwaarden kunnen creëren. De ondersteuning aan scholen moet worden gestroomlijnd door afstemming van werkzaamheden en een duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden.

1.3. Indeling rapport

Na een korte beschrijving van de opzet van het onderzoek in hoofdstuk 2, wordt in hoofdstuk 3 aangegeven wat het belang is van verkeerseducatie en welke beleidsontwikkelingen van invloed zijn op de kansen voor verkeerseducatie in de toekomst. De stand van zaken wordt geschetst vanuit het perspectief van het verkeersveiligheidsbeleid en het onderwijsbeleid, alsmede vanuit het perspectief van schooldirecties en dat van ouders.

In hoofdstuk 4 wordt beschreven aan welke ondersteuning van scholen behoefte bestaat, gezien vanuit het overheidsbeleid en vanuit de scholen. Aangegeven wordt wie deze ondersteuning kan geven. De rollen van de ondersteunende instanties worden afzonderlijk en ten opzichte van elkaar beschreven.

Hoofdstuk 5 bevat de conclusies en aanbevelingen voor de toekomstige ondersteuning van basisscholen op het gebied van verkeerseducatie.

Hoofdstuk 6 geeft aanzetten voor een ondersteuningsstructuur voor het voortgezet onderwijs.

2. Opzet van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd in twee fasen. De eerste fase bestond in hoofdzaak uit een analyse van de behoefte van basisscholen ten aanzien van verkeerseducatie en een analyse van de rollen van ondersteunende organisaties. Daaruit werden uitgangspunten voor ondersteuning afgeleid. In de tweede fase is deze structuur in drie regio's getoetst aan ervaringen.

2.1. Deelstudies eerste fase

In de eerste fase van het onderzoek werden zes deelstudies uitgevoerd:

1. *Het ISOR*, de vakgroep Onderwijskunde van de Rijksuniversiteit van Utrecht, deed onderzoek naar de rol en positie van onderwijsondersteunende instanties zoals Onderwijsbegeleidingsdiensten en de PABO, in relatie tot andere instellingen zoals de politie, de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) en Veilig Verkeer Nederland (VVN). Het ISOR voerde telefonisch vraagesprekken met personen die werkzaam zijn in de onderwijsverzorging op landelijk en regionaal niveau. Tevens analyseerde zij relevante documenten.

2. *De gemeente Den Haag* voerde een studie uit naar de rol en positie van de gemeente ten aanzien van verkeerseducatie. Zij baseerde zich hierbij vooral op het verkeerseducatieproject van de gemeente Den Haag zelf, waarbij alle basisscholen begeleiding krijgen bij het werken met een leer methode, waarbij de gemeente ook nog andere faciliteiten aanbiedt. De visie zoals neergelegd in de Haagse aanpak werd met enkele andere gemeenten gesproken om de toepassingsmogelijkheden van de Haagse aanpak beter te kunnen generaliseren.

3. *De Kompakgroep* deed onderzoek naar de rol en positie die de ROV's vervullen ten aanzien van verkeerseducatie. Zij voerde gesprekken met de secretariaten van alle ROV's. De ervaringen met verkeerseducatie (zoals onder meer opgedaan met het project 'de Groene en Verkeersveilige School') en de strategie voor de toekomst werden besproken. Hieruit analyseerde de Kompakgroep wat de oriëntatie van de ROV's is inzake verkeerseducatie en wat de mogelijkheden van deze regionale organen zijn om steun aan verkeerseducatie te geven.

4. *De Stichting Milieu Educatie* stelde een mogelijke ondersteuningsstructuur samen met een schets van de rollen van de gemeentelijke, provinciale (ROV) en rijksoverheid ten opzichte van elkaar. Eerst voerde ze een telefonische enquête uit onder 32 schoolleiders, waarin gevraagd werd naar hun opstelling ten aanzien van verkeerseducatie. Daarna deed de stichting documentenonderzoek en een literatuuronderzoek naar organisatieontwerpen en naar innovaties in het onderwijs. Hierbij werden ook deskundigen geraadpleegd. Met de verzamelde gegevens werden randvoorwaarden en uitgangspunten voor ondersteuning geformuleerd. Voorts deed de stichting een studie naar mogelijk externe financieringsbronnen via sponsoring.

5. *Bureau Beke* werd ingeschakeld om een onderzoek te doen naar de rol die ouders voor zichzelf zien weggelegd als het gaat om verkeerseducatie, in relatie tot wat scholen doen. Deze onderzoeksvraag kwam voort uit het besef dat verkeerseducatie door scholen slechts in beperkte mate kan voorzien in de opleiding die kinderen eigenlijk nodig hebben. Er werden drie expert-meetings met ouders georganiseerd. Op de eerste twee gaven tien participanten hun mening over de problematiek rond verkeerseducatie van kinderen en mogelijke oplossingen daarvoor. Voor de eerste bijeenkomst waren daartoe vertegenwoordigers uit ouderraden uitgenodigd; de tweede bijeenkomst was georganiseerd voor willekeurig gekozen ouders. Op de derde bijeenkomst is met een groep ouders van gedachten gewisseld over de uitvoering van een aantal concrete activiteiten.

6. *Het Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen* van de Katholieke Universiteit Nijmegen werkte aan instrumenten waarmee een school een verkeersonderwijsprogramma kan samenstellen. De instrumenten waren reeds ontwikkeld in het kader van het project 'de Groene en Verkeersveilige School', maar ze waren nog niet zelfstandig door de school te gebruiken. De instrumenten moesten tevens worden aangepast aan de wijze van ondersteuning die op grond van de andere deelstudies nodig werd (en wordt) geacht.

De SWOV integreerde de resultaten van deze zes deelstudies.

Op een conferentie werden zij besproken aan de hand van vier thema's:

- a. De positie van scholen en ouders ten aanzien van verkeerseducatie; wat geven scholen en ouders zelf aan te willen en te kunnen?
- b. Activering van de vraag naar ondersteuning en consequenties voor het aanbod; hoe kunnen de mogelijkheden van scholen en ouders optimaal gebruikt worden en hoe kan van hun interesses optimaal worden geprofiteerd?
- c. De organisatie van de ondersteuning. Dit thema werd opgezet met de gemeente als middelpunt; de gemeente moet uit haar verkeersveiligheidsbeleid verkeerseducatiebeleid afleiden en ondersteuning van scholen organiseren.
- d. De samenwerking tussen gemeente, ROV en rijksoverheid; de gemeente alleen heeft te weinig middelen om de ondersteuning te bieden die scholen nodig hebben en uit dit gegeven zijn taken voor ROV's en de rijksoverheid af te leiden.

2.2. Tweede fase

Op basis van de uitkomsten van de studies in de eerste fase heeft de SWOV de uitgangspunten vastgesteld voor de ondersteuning aan scholen, welke getoetst werden aan de ervaringen in drie gebieden. Geselecteerd werden: de gemeente Zoetermeer, de gemeente Leusden en de gemeenten Maastricht en Heuvelland.

Het ISOR voerde het onderzoek in de gebieden uit. Per gebied werd eerst een ronde-tafelbijeenkomst belegd met de belangrijkste instanties die te maken hebben met verkeerseducatie: (drie) scholen, de gemeente (de afdeling Verkeer en zo mogelijk de afdeling Onderwijs van de betreffende gemeente), het ROV en de Onderwijsbegeleidingsdienst (OBD).

De scholen waren geselecteerd op grond van het feit dat zij relatief veel ervaring hadden met verkeerseducatie. (De deelnemers staan vermeld in *Bijlage 3*).

De aanwezigen werden stellingen voorgelegd naar aanleiding van de eerste fase van het onderzoek. Hen werd gevraagd eerst apart te reageren en daarna op elkaar. De scholen kregen steeds als eerste het woord om hun vraag naar ondersteuning zoveel mogelijk centraal te stellen.

Vervolgens werden scenario's voor de ondersteuningsstructuur uitgewerkt en is telefonisch om reacties gevraagd. Tevens zijn nog enkele scholen die weinig ervaring met verkeerseducatie hadden, op locatie bezocht. Deze scholen behoorden tot het werkgebied van de OBD die in het onderzoek was betrokken.

SME Milieuadviseurs werd in de tweede fase gevraagd om de mogelijkheden en voorwaarden voor inschakeling van Onderwijsbegeleidingsdiensten nader te analyseren. Hiervoor werden enkele experts geïnterviewd.

De SWOV heeft al het onderzoek begeleid en participeerde in de tweede fase van het onderzoek door de ronde-tafelgesprekken te leiden. Ten slotte heeft de SWOV dit eindrapport geschreven dat de resultaten van alle deelstudies integreert. Er worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan voor instanties die de scholen (en ouders) ondersteuning kunnen bieden en voor de wijze waarop zij onderling kunnen samenwerken.

De deelstudies zijn afzonderlijk gepubliceerd; de titels zijn in de literatuurlijst achterin dit rapport opgenomen.

3. Bewegingen in en rond de verkeerseducatie op school

In dit hoofdstuk wordt beschreven welk beleid gevoerd is om verkeerseducatie op scholen te bevorderen en welke nieuwe beleidsontwikkelingen van invloed zijn op de toekomstige mogelijkheden voor verkeerseducatie. Verkeerseducatie wordt gezien vanuit het perspectief van het verkeersveiligheidsbeleid, van het onderwijsbeleid, van de scholen en ouders.

3.1. Educatie in relatie tot verkeersveiligheidsdoelen

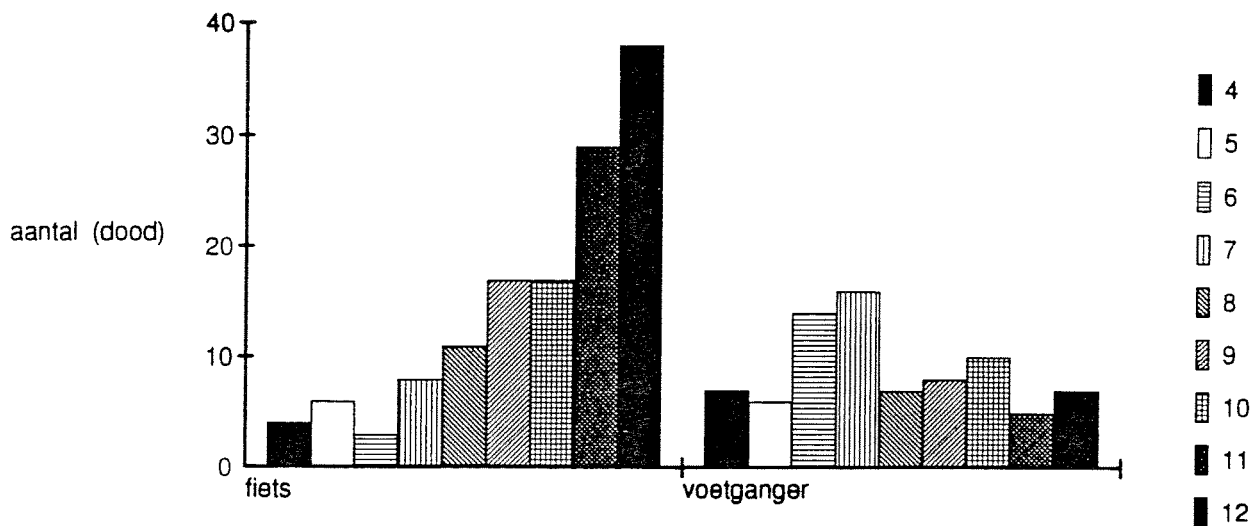
Verkeerseducatie vervult een onmisbare rol in de aanpak van verkeersonveiligheid. De kans op een verkeersongeval is afhankelijk van wegvoorzieningen, van voertuigkenmerken en van menselijke factoren. Het verkeersveiligheidsbeleid is er deels op gericht om de taken van de weggebruikers te vereenvoudigen en de infrastructuur zo in te richten dat zij aansluit op capaciteiten en motieven van weggebruikers. Daarnaast is het beleid gericht op educatie, die verkeersdeelnemers moet leren om een goed gebruik van de infrastructuur te maken. Zonder instructie vooraf, zal een goed gebruik van het verkeerssysteem niet vanzelfsprekend zijn. Gebleken is ook, dat jarenlange ervaring in het verkeer nodig is om alles wat geleerd kan worden, te oefenen (zie bijvoorbeeld Twisk, 1994).

In het derde *Meerjaren Plan Verkeersveiligheid* (MPV 3), is gesteld dat onderwijsactiviteiten op school, en ook daarbuiten, van zeer groot belang zijn om 'nieuwe' generaties verkeersdeelnemers te leren omgaan met hun positie in het verkeer. Educatie richt zich met name op de nieuwe verkeersdeelnemers (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1991).

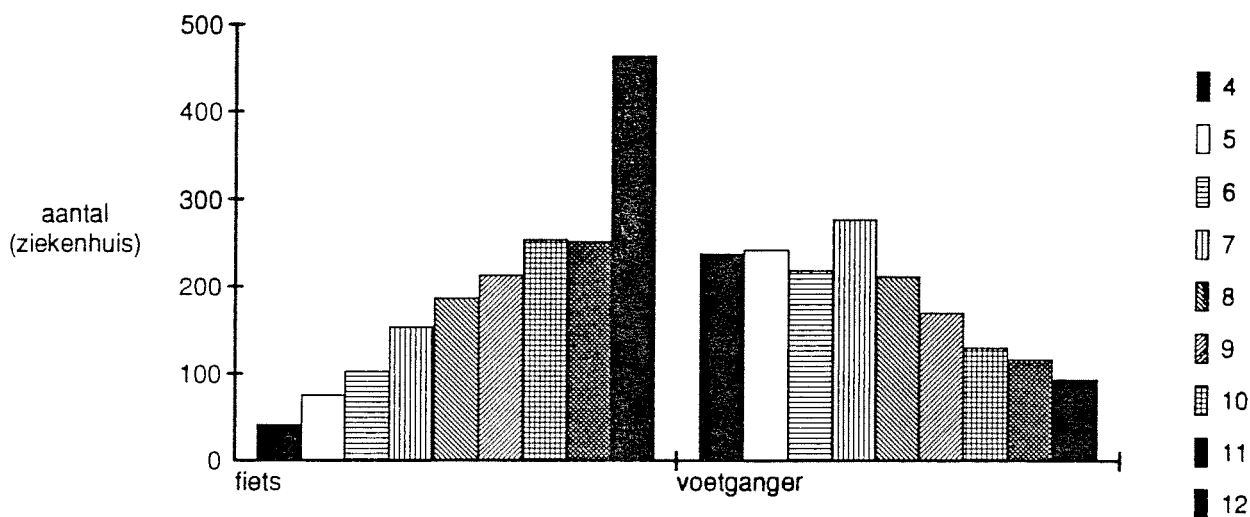
Uit de verkeersongevallenregistratie blijkt dat van 1990 tot en met 1994 er 213 kinderen van vier tot en met twaalf jaar in het verkeer zijn omgekomen als 'actieve' weggebruiker, voetganger of fietser, (dus niet als passagier). Er werden 3.444 kinderen in het ziekenhuis opgenomen en verder werden 8.881 licht gewonden geteld (AVV/BG/CBS).

Uit gegevens van ziekenhuizen blijkt bovendien dat het totaal aantal gewonde fietsende kinderen die vanwege een verkeersongeval behandeld moeten worden, ongeveer tien keer zo groot is als de verkeersongevalsstatistieken aangeven (Harris, 1989).

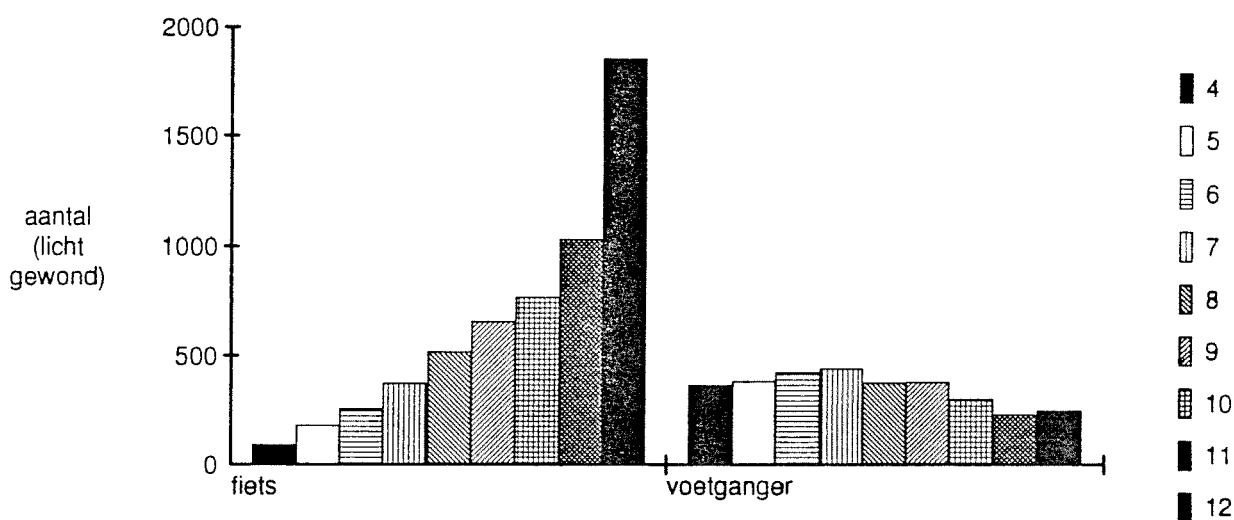
Uitgesplitst naar leeftijd is er op grond van de AVV/BG-cijfers een piek te zien bij voetgangers van zeven jaar. Bij fietsers neemt het aantal slachtoffers per leeftijd steeds toe. Die toename zal verband houden met een groei van de verkeersdeelname (zie *Figuur 1 t/m 3* en *Bijlage 2*).



Figuur 1. Overleden fietser- en voetganger-slachtoffers onder 4- t/m 12-jarigen in de periode 1990-1994, verdeeld naar leeftijdsklasse (bron: BIS-V: VOR).



Figuur 2. In ziekenhuis opgenomen fietser- en voetganger-slachtoffers onder 4- t/m 12-jarigen in de periode 1990-1994, verdeeld naar leeftijdsklasse (bron: BIS-V: VOR).



Figuur 3. Licht gewonde fietser- en voetganger-slachtoffers onder 4- t/m 12-jarigen in de periode 1990-1994, verdeeld naar leeftijdsklasse (bron: BIS-V: VOR).

Gegevens over de kans op letsel per afgelegde kilometer, zijn er alleen voor personen vanaf twaalf jaar. Fietsende kinderen van twaalf tot veertien jaar hebben per afgelegde kilometer een twee keer zo grote kans om licht gewond te raken, dan volwassenen van 40 tot 50 jaar (de groep met het geringste risico). Ten opzichte van kinderen van vijftien tot en met zeventien jaar, is het risico 20% hoger.

Onder fietsers met ernstig of dodelijk letsel, is de leeftijdsgroep van de 30- tot 40-jarigen de categorie met het geringste risico. Hiermee vergeleken is het risico van de 12- tot 14-jarigen om in het ziekenhuis terecht te komen is ruim twee keer zo groot; het risico op een dodelijk ongeval is drie keer zo groot (zie *Bijlage 2*).

Conclusie

Ten eerste kan geconstateerd worden dat het verkeer veel slachtoffers eist onder kinderen.

Ten tweede moet worden vastgesteld dat kinderen onvoldoende zijn voorbereid op hun toenemende actieradius.

Dit leidt tot de volgende conclusie: verkeerseducatie moet kinderen voldoende kennis, inzicht en vaardigheden bijbrengen om voorbereid te zijn op hun toenemend weggebruik en het moet hen motiveren om daarvan in het verkeer een goed gebruik te maken. De verkeersonveiligheid van kinderen vraagt nog steeds om versterking van verkeerseducatie.

3.2. Ontwikkelingen in het verkeersveiligheidsbeleid

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft veel inspanningen verricht om het verkeersonderwijs te verbeteren. Zo is in de jaren tachtig steun verleend aan de ontwikkeling van de eerste complete leermethode voor verkeer, 'Straatwerk', die door VVN is samengesteld en door een uitgever op de markt is gebracht. Deze methode geeft invulling aan verkeerseducatie voor de gehele basisschoolperiode van een kind.

Ook andere uitgeverijen hebben een dergelijke complete leermethode geproduceerd. Maar er wordt ook veel gewerkt met kleinere uitgaven, van diverse organisaties.

Met behulp van een ondersteuningsregeling voor gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid, hebben veel gemeenten een leermethode aan scholen ter beschikking gesteld.

Er kwamen echter veel signalen dat er van de leermethoden weinig gebruik wordt gemaakt en dit onderzoek bevestigt dit. De methoden zijn te omvangrijk en niet flexibel genoeg om in de eigen programmering in te passen. De methode 'Straatwerk' is overigens vanwege deze kritiek aangepast tot de uitgave 'Wijzer op weg'.

De materialen moeten mogelijkheden bieden voor afwisselende werkvormen en om meer projectmatig aan verkeersonderwijs te doen.

De Inspectie van het Onderwijs beveelt een modulaire opbouw van lesmateriaal aan. Materiaal moet bovendien aangevuld kunnen worden met gegevens over de eigen lokale verkeerssituatie.

verder is directe begeleiding van scholen nodig om aansluiting te vinden bij hun eigen mogelijkheden en wensen. Dit laatste is op gang gebracht door Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, waarin overheden en maatschappelijke organisaties samenwerken. De ROV's hebben met steun van de rijksoverheid projecten opgezet om het werken met een leer-

methode te begeleiden. Ook een beperkt aantal gemeenten biedt ondersteuning bij het gebruik er van. In hoofdstuk 4 wordt in het kort de aanpak van de gemeente Den Haag besproken.

Het verkeerseducatiebeleid van de ROV's is de laatste jaren steeds meer gericht op het scheppen van voorwaarden voor implementatie. Bolsius (1995) constateert een omslag in hun strategie van produktgerichtheid naar procesgerichtheid, van het stimuleren van de eigen verantwoordelijkheid van bij educatie betrokken partijen en van een visieontwikkeling ten aanzien van educatie die wordt doorvertaald naar een meerjarenaanpak en een organisatiestructuur.

De ROV's gaven aan dat hun beleid omgebogen moest worden, vanwege onder andere:

- het ontbreken van draagvlak bij betrokkenen;
- het te eenmalige karakter van een activiteit;
- het onvoldoende rekening houden met de 'cultuur' van de klant;
- investeringen zonder duidelijke afspraken, duidelijke uitkomsten en een duidelijke organisatiestructuur.

De ROV's hebben voor de ondersteuning aan scholen de Onderwijsbegeleidingsdiensten ingeschakeld. Zij proberen gemeenten hierin mee te trekken (Bolsius, 1995).

De ROV's bieden de ondersteuning soms in de vorm van projecten die enkele jaren duren. De ervaring in het onderwijs leert echter dat de invoering van nieuwe methoden een zaak van lange adem is. Ter illustratie: de vernieuwing van het reken- en wiskunde onderwijs heeft dertig jaar gekost.

De ROV's stimuleren bovendien gemeenten tot een meer integrale aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid, waarin infrastructurele maatregelen en educatie elkaar versterken. In Limburg is een samenhangende aanpak van infrastructurele maatregelen en educatie uitgewerkt in een model voor gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. De handleiding, opgesteld door het ROVL (1995), stelt dat de gemeente in het kader van verkeerseducatiebeleid, drie verantwoordelijkheden op zich moet nemen:

1. het in kaart brengen van de verkeersonveiligheid van doelgroepen;
2. het inventariseren van beleid of noodzakelijk te voeren beleid van organisaties;
3. het inventariseren waar de gemeente financieel dan wel organisatorisch moet inspringen om de gekozen doelstellingen te bereiken.

De verkeersveiligheidscoördinator is de spil in het gemeentelijk beleid en maakt gebruik van netwerken om activiteiten te stimuleren en te ondersteunen.

Deze aanpak is nog nieuw en allerminst op grote schaal ingevoerd.

De praktijk van gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid is veelal dat stimulering van verkeerseducatie geheel gescheiden plaatsvindt van infrastructureel en politiebeleid. Infrastructurele maatregelen laten echter altijd een bepaalde mate van eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker onverlet. Daarop moeten ook maatregelen worden gericht.

De problematiek en de oplossingen hebben in feite beide betrekking op een goede afstemming tussen wegvoorziening en weggebruiker. Het is aan te bevelen - en een groeiende praktijk - om weggebruikers bij de ontwikkeling van verkeersplannen te betrekken zodat zij hun wensen en problemen kunnen inbrengen. Dat overleg maakt tegelijk hun eigen

verantwoordelijkheid helder. Met belangenorganisaties en andere betrokkenen kunnen dan ook afspraken worden gemaakt over zowel wegvoorzieningen als educatie.

Een dergelijke integrale aanpak van verkeersveiligheid wordt inhoudelijk gestimuleerd door het streven naar een 'duurzaam-veilig' verkeers- en vervoerssysteem. Dit systeem is op preventie van onveiligheid gericht. Een goede opleiding en voorbereiding op de verkeerstaak is één van de pijlers van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem. De realisering van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem zal grote veranderingen in de verkeersinfrastructuur en de regelgeving met zich meebrengen. Die zullen consequenties moeten hebben voor de educatie. Op korte termijn is bijvoorbeeld te voorzien dat verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/uur, worden uitgebreid en dat voorrang per locatie gaat worden geregeld in plaats van de regel dat verkeer van rechts voorrang heeft. Weggebruikers moeten leren hun gedrag hierop aan te passen.

Het is aan te bevelen om scholen en andere instanties die voor of namens weggebruikers actief zijn, te betrekken bij de vormgeving van infrastructurele maatregelen en de invoering van nieuwe regelgeving. Daarbij kan tevens naar oplossingen worden gezocht voor knelpunten op (school)-routes.

Educatie behoort tot de elementen van een preventief veilig verkeerssysteem, maar krijgt op bovenbeschreven wijze ook een ondersteunende functie bij de preventieve infrastructurele maatregelen. Gemeenten doen er goed aan in de begroting voor infrastructurele maatregelen een post op te nemen voor de ondersteuning van die maatregelen door middel van educatie.

Een integrale aanpak kan ook voortkomen uit andere beleidskaders. In Emmen bijvoorbeeld, zijn in het kader van het sociale vernieuwingsbeleid in de wijken ronde-tafelgesprekken gehouden waarbij ook verkeersveiligheid ter sprake kwam. Problemen werden uitgewisseld, waarna de gemeente aangaf welke knelpunten zij kon verhelpen en wat zij als de eigen verantwoordelijkheid van burgers beschouwde. Er was veel aandacht voor knelpunten in de school- en woonomgeving.

Conclusie

De belangrijkste conclusie uit deze paragraaf is dat een zeer langdurig proces nodig is om een leermethode in het onderwijs ingevoerd te krijgen. Directe begeleiding van de scholen is nodig om goed in te kunnen spelen op hun wensen en mogelijkheden. De beleidsombuiging bij Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid in de richting van implementatiebevordering is hiervoor van wezenlijk belang.

In gemeenten kan de ondersteuning bovendien invulling krijgen in het kader van integraal verkeersveiligheidsbeleid of een ander gemeentelijk beleidskader.

3.3. Verkeerseducatie in relatie tot onderwijsdoelen

Vanuit het onderwijsbeleid wordt verkeerseducatie in het basisonderwijs getoetst aan de mate waarin wordt voldaan aan de kerndoelen. Het rapport van de Inspectie van het Onderwijs (1993) is hiervan een recente

evaluatie. Enkele resultaten zijn in het inleidende hoofdstuk reeds aangehaald.

De Inspectie van het Onderwijs vindt dat de bescherming van de eigen veiligheid in het verkeer en het leren rekening te houden met andere verkeersdeelnemers, in de scholen althans op kennisniveau, voldoende tot hun recht komen. Het onderwijs sluit aanvaardbaar aan op de ervaringen van de kinderen als verkeersdeelnemer.

De Inspectie is minder positief over de mate waarin aansluiting plaatsvindt op de directe omgeving van de kinderen en over de variatie in didactische werkvormen. Praktische oefening ontbreekt vrijwel.

Voorts vindt de Inspectie dat de informatie aan de ouders over het verkeersonderwijs duidelijk verbeterd kan worden.

Ook de evaluatie van de resultaten van de leerlingen is voor verbetering vatbaar. Tevens vraagt het doelmatig gebruik van leer- en hulpmiddelen alsmede het directiebeleid om verbetering.

Conclusie

Het vrijwel ontbreken van praktische oefeningen, de gebrekkige aansluiting van verkeerseducatie op de directe omgeving van de kinderen, alsmede de tekortschietende informatie aan ouders, duiden er op dat de scholen onvoldoende toekomen aan wat vanuit het verkeersveiligheidsbeleid gewenst is.

3.4. Ontwikkelingen in het onderwijsbeleid

Naar aanleiding van het rapport van de Onderwijsinspectie heeft de Minister van OC&W in een brief aan de Tweede Kamer (1994) laten weten dat het verkeersonderwijs in het algemeen voldoet aan de wettelijke eisen.

De minister constateert dat scholen het belang van praktische oefening in het verkeer onderschrijven en dat het de school vrij staat om gebruik te maken van diensten van anderen.

Ten aanzien van de aanbevelingen die de Onderwijsinspectie doet voor vernieuwing van leerpakketten en methoden, van bijscholing en van evaluatie, verwijst de minister naar de eigen verantwoordelijkheid van scholen en de rol die begeleidingsdiensten kunnen vervullen.

Wat de taken van ouders betreft verwijst de minister naar VVN en ouderorganisaties.

De minister ziet dan ook geen aanleiding tot specifieke beleidsmaatregelen.

3.4.1. Kwaliteitsbevordering

In het basisonderwijs vindt veel vernieuwing plaats. In deze subparagraaf wordt hiervan een korte schets gegeven, omdat het voor stimulering van verkeerseducatie van belang is na te gaan hoe op die vernieuwing kan worden ingespeeld.

"Het Nederlandse basisonderwijs is kwalitatief heel behoorlijk, maar kent enkele knelpunten die - gezien het grote belang van dit onderwijs - aangepakt moeten worden."

Dit is de boodschap van de ministeriële nota *Een impuls voor het basisonderwijs* (1995). De belangrijkste knelpunten die moeten worden aange-

pakt, hebben betrekking op het taalonderwijs, het onderwijs in de onderbouw van de basisschool en de wijze waarop wordt omgegaan met verschillen tussen leerlingen.

Behalve het aanpakken van deze knelpunten zijn de volgende activiteiten gepland (mededeling van het ministerie van OC&W):

- De kerndoelen basisonderwijs worden omstreeks 1998 herzien. Er vindt thans evaluatie plaats. Leidraad voor de herziening is de afstemming en samenhang tussen de kerndoelen basisonderwijs en basisvorming (de onderbouw van het voortgezet onderwijs). Voor het basisonderwijs wordt uitgegaan van een herordening en bundeling van de kerndoelen zoals voorgesteld in het advies 'Doelbewust leren' van de Commissie Van Eijndhoven.
- Het huidige onderwijsaanbod wordt gehandhaafd. Er wordt geen onderscheid gemaakt in verplichte kerndoelen en kerndoelen naar keuze. Handhaving van het aanbod draagt bij aan de noodzakelijk brede vorming en ontwikkeling van alle leerlingen.
- Methoden worden beoordeeld op de vraag in hoeverre zij bijdragen aan de doelen van het basisonderwijs zoals in de wet is vastgelegd. De resultaten van de beoordeling worden gepubliceerd in de vorm van een gids voor onderwijsmethoden.
- Verder wordt voorgesteld de planlast van de school te verminderen. In de nabije toekomst is sprake van drie documenten:
 1. het beleidsplan; een verantwoording van de school (getoetst door de Inspectie) over het onderwijs op de school.
 2. de onderwijsgids; een document van de overheid aan de ouders over rechten en plichten van de ouders en de school.
 3. de schoolgids; een verantwoording van de school aan de ouders over de gang van zaken van het onderwijs op de school.

Conclusie

Deze herordening en bundeling van kerndoelen zal consequenties kunnen hebben voor de formulering van de kerndoelen voor verkeer. Doelen op gedragsniveau zijn beter te bundelen met andere doelen dan doelen op het niveau van de verkeerstheorie. Bovendien zijn juist gedragsdoelen voor de verkeersveiligheid cruciaal.

Een betere afstemming tussen basisonderwijs en de basisvorming is ook voor verkeer van wezenlijk belang. Juist in de overgang naar het voortgezet onderwijs is de verkeersonveiligheid van kinderen erg groot. Verder is het van belang om in de drie genoemde schooldocumenten voldoende aandacht voor verkeer te verkrijgen. Hier liggen mogelijkheden, omdat verkeer vaak hoog op de agenda van ouders blijkt te staan bij schoolkeuze en ten aanzien van betrokkenheid bij de school.

3.4.2. *Nieuwe uitdagingen*

Intussen wordt scholen gevraagd nieuwe uitdagingen aan te gaan. Het ministerie stimuleert in het kader van haar decentralisatiebeleid dat scholen lokaal meer gaan samenwerken met anderen. De brochure *Lokaal onderwijsbeleid* (Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, 1995b) stelt:

"De school staat midden in de samenleving en vormt daar mede een afspiegeling van. Maatschappelijke ontwikkelingen gaan niet aan de school voorbij, zij komen 'elke

morgen op jonge voeten de schooldeur binnen'. (...) Van de school mag een pro-actieve houding worden verwacht bij de aanpak van de problemen en uitdagingen die zich in haar omgeving voordoen."

Lokaal onderwijsbeleid vereist samenwerking op lokaal niveau. De gemeente is bij uitstek in de positie om integraal belangen af te wegen, maatschappelijke actoren bij elkaar te brengen en daarmee een regierol op zich te nemen, aldus het ministerie.

Er wordt dus een integrale aanpak van maatschappelijke zaken voorgestaan, zodat vanuit verschillende invalshoeken waaronder het onderwijs, gewerkt wordt aan een goede samenleving.

SME (1996) meent dat een integrale aanpak van lokaal onderwijsbeleid niet snel van de grond zal komen vanwege de huidige verkokerde werkwijze van de gemiddelde gemeentelijke organisatie. Waar meer integraal gewerkt wordt, zal dat vooral gebeuren op de terreinen van (jeugd-)welzijn en vormingswerk, onderwijs en enkele werkgelegenheidsprojecten. De kans dat de ontkokering ook doorzet naar verkeersveiligheid wordt vooralsnog klein geacht. Waar gemeenten een meer wijk- en buurtgerichte benadering volgen met betrokkenheid van scholen, kan de ontkokering echter 'van onderaf' van de grond komen.

Conclusie

Het lokaal onderwijsbeleid is een nieuwe ontwikkeling die onder andere op verkeersveiligheid is toe te passen. Als zij een belangrijke rol gaat spelen in de prioriteiten van scholen, naast het voldoen aan de kern-doelen, dan kan het belangrijk zijn om de aanpak van verkeersveiligheid voor kinderen ook langs deze weg te bevorderen. Immers, ook hier is een integrale aanpak door gemeente, school en andere betrokkenen vereist. Het lokale onderwijsbeleid vraagt om samenwerking in de gemeente tussen de afdelingen Verkeer en Onderwijs.

3.5. Het perspectief van schooldirecties

Schooldirecties verstaan onder verkeersveiligheid zowel het verbeteren van de veiligheid van schoolroutes, als de begeleiding van leerlingen in het verkeer. Zij geven aan redelijk tevreden te zijn over hun eigen beleid maar zeggen desondanks geen prioriteit aan verkeersveiligheid te geven (SME, 1995).

Er kan hier gauw sprake zijn van misverstanden. De school vindt verkeer belangrijk maar doet er weinig aan. Hoe is dat te rijmen? Die lage prioriteit hangt ongetwijfeld samen met de taakbelasting die al is aangegeven bij de ontwikkelingen van het onderwijsbeleid. Maar het gaat ook om positiebepaling.

"Aanbieders die diensten en producten aan scholen aanbieden hebben in veel gevallen een boodschap, waar de school weinig behoefte aan heeft ('zendingsdrift'). Aanbieders menen vaak dat de school een grote medeverantwoordelijkheid draagt voor de verkeersopvoeding en veiligheid van kinderen. Scholen leggen die verantwoordelijkheid grotendeels bij ouders, de gemeente en de rijksoverheid. De scholen hebben praktische vragen en problemen, waar het diensten- en productenpakket van de aanbieders niet goed op aansluit" (SME, 1995).

Scholen denken dus anders over hun bijdrage aan verkeerseducatie dan aanbieders van producten.

Volgens het ISOR (1995) zijn er ondanks de gegeven beperkingen, vier aangrijpingspunten die het voor scholen interessant maken om aan verkeerseducatie te doen (ISOR, 1995):

1. knelpunten rondom de school of op schoolroutes;
2. voorbereiding op de verkeersproef;
3. aansluiting op de kerndoelen en toetsingskaders van het onderwijs;
4. aansluiting bij maatschappelijke onderwerpen en innovaties.

Waar het beste aangrijpingspunt ligt, verschilt per school. Volgens ISOR is het ook niet zo belangrijk waar de aanleiding voor versterking van verkeerseducatie wordt gevonden. Ondersteuning van een bepaalde activiteit, zal duidelijk maken waar eventueel verdere mogelijkheden liggen.

3.5.1. Afstemming verantwoordelijkheden

De schooldirecties geven volgens SME nadrukkelijk aan dat zij voor de veiligheid van het een en ander verwachten van onder meer gemeente en politie. De meeste scholen lopen echter vast in het overleg met de gemeente over oplossingen van knelpunten in de schoolomgeving. Uiteindelijk berusten zij hier vaak in.

Weeda (1995) voegt hier aan toe dat de wijze waarop een gemeente infrastructurele vragen afhandelt, voor scholen niet erg doorzichtig is. Er gaat veel tijd voorbij voor een maatregel wordt getroffen. Bovendien is er meestal geen geld voor klachten over problemen, want de gemeenten richten hun beleid primair op locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden.

De directies brengen ook naar voren dat zij het gedrag van ouders vaak onverantwoord vinden. Zij achten dit gedrag moeilijk te beïnvloeden. Men realiseert zich niet dat er een beroep gedaan kan worden op ondersteuning door bijvoorbeeld maatschappelijke organisaties zoals VVN om hierin verandering aan te brengen. Vanwege de tijd en andere prioriteiten blijft het vaak bij de zojuist aangehaalde constatering (SME, 1995).

Weeda (1995) voegt hier aan toe dat het gedrag van ouders voor scholen regelmatig een argument is om niet tijdens de verkeersles naar buiten te gaan: "Waarom zouden wij veel tijd in de organisatie van een buitenles steken, terwijl de ouders met de kinderen door rood licht lopen?".

De schooldirecties zien een wisselwerking tussen het uitblijven van betere verkeersvoorzieningen en het gedrag van ouders en kinderen. Als de gemeente en politie volgens hen in gebreke blijven, nemen ouders en kinderen ook minder verantwoordelijkheid (SME, 1995).

Conclusie

De taakbelasting van scholen vormt een belangrijk gegeven bij het benaderen van scholen. Zonder gunstige voorwaarden voor de school te creëren, zal verkeerseducatie marginaal zijn. Belemmeringen zullen vanwege de taakbelasting snel als rechtvaardiging kunnen worden gebruikt om de activiteiten te minimaliseren.

Scholen moeten echter invulling geven aan verkeerseducatie. Er zijn diverse mogelijkheden om hen te stimuleren. Daar zal meestal een verzoek om ondersteuning op volgen. Daarop dient een aanbod te volgen. Het is

hierbij belangrijk aansluiting te vinden met het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente en politie en met activiteiten van ouders.

3.6. **Perspectief van ouders**

In één van de deelstudies van dit onderzoek (Van Keken en Ferwerda, 1995) is vastgesteld hoe ouders denken over hun eigen verantwoordelijkheid en die van de school.

Zij vinden dat de school de eerste verantwoordelijkheid heeft ten aanzien van:

- a. theoretische verkeersles;
- b. de veiligheid van zwem- en gymroutes;
- c. de parkeerproblematiek rond de school.

De ouders kennen zichzelf een eerste verantwoordelijkheid toe aangaande:

- a. het verkeersgedrag van hun kinderen;
- b. het geven van praktische verkeersles;
- c. de bescherming op de school/thuis-route;
- d. de technische uitrusting van de fiets;
- e. onnodig autogebruik.

School en ouders dienen volgens de ouders even veel verantwoordelijkheid te hebben voor verkeersbrigadiers.

Ouders geven tijdgebrek op als belangrijkste reden om zich weinig actief op te stellen ten aanzien van de school. Om aan verkeerseducatie te doen besteedt met zijn energie liever thuis aan eigen training en begeleiding van het kind.

Weeda (1995) stelt evenwel dat ouders vaak niet weten hoe ze hun kinderen kunnen leren om zich veilig te gedragen in het verkeer.

VVN en de landelijke ouderverenigingen hebben een project voor de 'verkeersouder' ontwikkeld (VVN, 1996). Zij willen vanuit de belangen van ouders verkeerseducatie stimuleren en daarbij een betere samenwerking tussen ouders en school bewerkstelligen. De verkeersouder heeft verschillende functies te vervullen:

- inventariseren van behoeften van ouders aan ondersteuning bij verkeersonderricht;
- vragen van ouders naar scholen over de verkeersveiligheid te bundelen;
- ouders te informeren over de aspecten waaraan de school aandacht besteedt.

VVN constateert dat ouders in het algemeen vinden dat er meer aan verkeerseducatie moet gebeuren en dat zij zelf daarin een belangrijke verantwoordelijkheid hebben. Maar ook zij hebben - net als scholen - informatie, ondersteuning en motivatie nodig. Wanneer ouders worden gestimuleerd, betekent dat volgens VVN tegelijkertijd een belangrijke prikkel voor scholen om actiever met verkeerseducatie bezig te gaan.

Om invulling te geven aan praktische oefeningen, opperen VVN (1996) en de Raad voor de Verkeersveiligheid (1995) de mogelijkheid van betaalde instructeurs. Zij vinden dat praktische verkeerslessen onderdeel zijn van de kerndoelen in het basisonderwijs en dat het ministerie van OC&W die instructeurs moet betalen.

Conclusie

Er zijn aangrijpingspunten om ook ouders meer te betrekken bij verkeerseducatie. Tijdgebrek en onwetendheid over hoe je als ouder aan je kind verkeerseducatie kunt geven, zijn remmende factoren.

3.7. Conclusies

- Kinderen zijn onvoldoende voorbereid op hun toenemende actieradius in het verkeer. De verkeersonveiligheid van kinderen vraagt nog steeds om versterking van verkeerseducatie.
- De Onderwijsinspectie heeft geconstateerd dat vooral de praktische verkeerseducatie op scholen tekort schiet. De problemen die de Inspectie constateert ten aanzien van praktische oefeningen, de aansluiting van verkeerseducatie op de directe omgeving van de kinderen, alsmede de informatie aan ouders, duiden er op dat de scholen onvoldoende toekomen aan wat vanuit het verkeersveiligheidsbeleid gewenst is.
- Om een leermethode in het onderwijs ingevoerd te krijgen is een zeer langdurig proces nodig. Zonder gunstige voorwaarden voor de school te creëren, zal verkeerseducatie marginaal zijn. Directe begeleiding van de scholen is nodig om goed in te kunnen spelen op hun wensen en mogelijkheden. Het is hierbij belangrijk aansluiting te vinden met het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente en politie en met activiteiten van ouders.
- Er zijn aangrijpingspunten om ook ouders meer te betrekken bij verkeerseducatie. Tijdgebrek en onwetendheid over hoe je als ouder aan je kind verkeerseducatie kunt geven, zijn remmende factoren. In gemeenten kan de ondersteuning van ouders invulling krijgen in het kader van integraal verkeersveiligheidsbeleid.
- Vanuit verkeersveiligheid moet ingespeeld worden op ontwikkelingen in het onderwijs die betrekking hebben op de herordening van kerndoelen, de afstemming tussen basisonderwijs en de basisvorming, de plannen inzake schooldocumenten en lokaal onderwijsbeleid.

4. Het hoe en waarom van ondersteuning

In het vorige hoofdstuk is beschreven wat het belang van verkeerseducatie is, welke tekortkomingen er bestaan in de uitvoering op scholen en welke ontwikkelingen van invloed zijn op de aandacht op school voor verkeerseducatie.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe een en ander vertaald kan worden in ondersteuning.

Scholen kunnen op grond van de kerndoelen voor het basisonderwijs aangesproken worden op hun eigen verantwoordelijkheid, maar hiermee is nog maar een beperkte invulling aan verkeerseducatie gegarandeerd. De scholen hebben interesse om meer te doen, maar of dat ook gebeurt hangt af van ondersteuning en van wat andere partijen doen die een verantwoordelijkheid hebben voor de veiligheid van kinderen. Gezocht moet worden naar ondersteuning die zoveel mogelijk de bij verkeerseducatie betrokken partijen aanspreekt op hun eigen verantwoordelijkheid. Bij het schetsen van mogelijkheden wordt dan ook onderscheid gemaakt tussen het aandeel dat de school kan leveren in verkeerseducatie, het aandeel van ouders daarin, en de afstemming van educatie op andere maatregelen die in het kader van de verkeersveiligheid worden getroffen.

Eerst wordt aangegeven waaruit ondersteuning dient te bestaan. Vervolgens wordt aangegeven wie ondersteuning kan geven.

4.1. Mogelijkheden voor ondersteuning

4.1.1. *Samenstellen van verkeerslessen*

Weeda (1995) stelt dat de uitvoering van verkeerseducatie vaak te wensen overlaat omdat het lesprogramma overladen is, de controle ontbreekt en er tussen school en ouders onduidelijkheid bestaat over de verdeling van verantwoordelijkheden. Meer aandacht voor verkeer vragen aan de school en het daar bij laten, lijkt dan ook niet zinvol.

Een belangrijke voorwaarde voor een stimulans is dat de leermiddelen passen bij de manier waarop scholen les willen geven: bij het pedagogische klimaat. Er moet flexibel gebruik kunnen worden gemaakt van leermethoden, er moet ruimte zijn voor afwisselende werkvormen, lessen moeten projectmatig gegeven kunnen worden.

Dit betekent dat scholen een selectie moeten maken uit bestaande leermethoden. Daarnaast kunnen ze behoefte hebben aan aanvullingen; dit vergt de nodige voorbereiding van een les. De taakbelasting die dat met zich meebrengt vormt een belemmering voor verkeerseducatie.

Ondersteuning is gewenst om die taakbelasting te verminderen. De wijze en de inhoud van de ondersteuning kan van school tot school variëren.

De ondersteuning van scholen moet vooral gericht zijn op het ontwikkelen van praktisch georiënteerde lessen. Kinderen hebben meer praktische oefeningen nodig. De school heeft daartoe mogelijkheden, ook al zijn die

beperkt. Observaties van het verkeer, het bespreken van het gedrag van anderen in het verkeer en hoe daarop te reageren, is een veel betere invalshoek dan het leren van verkeersborden. Bovendien heeft de oriëntatie op verkeerssituaties waarmee de kinderen zelf worden geconfronteerd, als consequentie dat naast de algemene leerstof aanvulling nodig is toegespitst op lokale verkeerssituaties.

Selectie uit de leermethoden voor verkeer moet zorgvuldig gebeuren. Programma's moeten afgestemd zijn op de educatieve doelstellingen die uit verkeersveiligheidsdoelen zijn afgeleid. Er zijn in het verleden enkele studies verricht naar educatieve doelstellingen voor verkeer (zie onder andere Hegger et al., 1993; Wittink et al., 1992). De kerndoelen van het basisonderwijs: de toepassing van kennis, inzicht en vaardigheden in de eigen verkeerssituaties, sluiten hierop aan maar zijn vanwege hun aard globaler.

De kerndoelen van het basisonderwijs worden binnen enkele jaren herzien. Vanuit de verkeersveiligheid zou moeten worden meegedacht over de wijze waarop bereikt kan worden (a) dat de kerndoelen voor verkeer beter aansluiten op andere kerndoelen van het basisonderwijs en (b) dat deze doelen tegelijkertijd zoveel mogelijk gericht zijn op veilig gedrag in de dagelijkse verkeerspraktijk. Hierop komen we in § 4.3 terug.

Tijdens de conferentie ter afsluiting van de eerste fase van het onderzoek wees de heer Van der Weijden van de Inspectie van het Onderwijs er op dat de Inspectie de opdracht heeft gekregen om na te gaan welke onderwijsmethoden aan de wet en de kerndoelen voldoen. Dat geldt ook voor verkeerseducatie.

De Inspectie van het Onderwijs is in het rapport *Gedrag in het verkeer* (1993) over de noodzaak van programmatische vernieuwing zeer duidelijk:

"Er is meer aandacht nodig voor het implementeren van huidige pedagogisch-didactische inzichten over het verkeersonderwijs. Dit betreft dan vooral die inzichten die nog niet voldoende aan bod blijken te komen: aansluiting aan de eigen bekende omgeving van het kind als uitgangspunt voor de verkeerslessen; het aanbrenge van variatie in didactische werkvormen waaronder voor leraren realiseerbare vormen van praktische oefening; het betrekken van ouders bij het verkeersonderwijs; het bevorderen van een positieve houding bij kinderen om verantwoord aan het verkeer deel te nemen; het ontwikkelen van materialen voor evaluatie op groepsniveau en op schoolniveau. Ook beveelt de Inspectie aan verouderde onderwijsleerpakketten (methoden) en hulpmiddelen niet meer te gebruiken. Nieuwe pakketten zouden meer afgestemd moeten worden op de wensen van de leraren."

In Den Haag maakt 80% van de basisscholen afspraken met de gemeente over de wijze waarop een verkeersmethode wordt gebruikt. In een cursus wordt geleerd om selecties te maken uit de verkeersmethode. Die selectie wordt onder andere bepaald door de verkeersproblemen in de omgeving van de school. De gemeente levert hiervoor ongevallengegevens. Ouders worden geïnformeerd hoe zij met educatie kunnen aansluiten op het schoolprogramma. De gemeente stelt bovendien een klein budget beschikbaar voor infrastructurele maatregelen om problemen te verhelpen, die de kinderen, school en ouders ervaren.

Conclusie

Er zijn directe werkcontacten met scholen nodig om steun te geven bij het samenstellen van verkeerslessen die aansluit bij de eigen onderwijspraktijk. Het gebruik van de leermethoden voor verkeer moeten worden

afgestemd op schoolspecifieke eisen. De methoden moeten lokaal-specifiek worden aangevuld.

De lesprogramma's moeten sterker gericht worden op de verkeerspraktijk van de kinderen.

4.1.2. Toetsing

In het onderwijs wordt in het algemeen aan evaluatie veel belang gehecht. De Inspectie vindt echter dat bij verkeerseducatie te weinig evaluatie plaatsvindt.

Toetsing van verkeersonderwijs gebeurt nu vooral door middel van de verkeersproef. De deelname, ofschoon op vrijwillige basis, is vrij groot. De proef lijkt een belangrijke invloed te hebben op de aandacht die scholen geven aan verkeerseducatie.

Door Onderwijsbegeleidingsdiensten wordt gesteld dat als gevolg van de verkeersproef het accent op educatie sterk ligt bij groep 7, het leerjaar waarin de proef wordt afgenomen. Het laatste schooljaar verslapt de aandacht, terwijl de overgang naar een school voor voortgezet onderwijs juist een enorme stijging van het aantal ongevallen te zien geeft.

In de lagere groepen zouden ook toetsen moeten worden afgenomen om de aanpak van verkeerseducatie te verbeteren.

In Limburg zijn hiertoe door de OBD en VVN toetsen ontwikkeld (VVN, 1995), voor alle leerjaren, voor het gedrag van kinderen in het verkeer. Het betreft hier praktische verkeersobservaties. Aan de hand van een leerlingvolgsysteem is de ontwikkeling van een kind van jaar tot jaar te beschrijven. Er is tevens een ouderblad waarop is aangegeven wat geoefend is en hoe het kind gedrag uitvoert. Hierop kunnen ouders met begeleiding en oefening op aansluiten. Afstemming van programma's voor ouders en voorlichting aan ouders is hierbij nodig.

In ontwikkeling is een 'leerlingvolgsysteem' voor de verkeertheorie.

Conclusie

Het is aan te bevelen om het gebruik van toetsen voor verkeersgedrag en de verkeertheorie, op grote schaal te stimuleren.

4.1.3. Samenwerking tussen school en ouders

De school kan de veiligheidsdoelen niet uitsluitend op eigen kracht bereiken. Regels bijbrengen heeft weinig effect als anderen, waaronder de ouders, zich niet aan regels houden of als verkeerssituaties ondanks educatie te gevaarlijk zijn. Schooldirecties stellen op dit moment dan ook veel vragen bij het nut van lessen in de klas.

De Inspectie van het Onderwijs wees er op dat ouders te weinig worden geïnformeerd over de verkeerseducatie op scholen, waar zij met eigen activiteiten op kunnen aansluiten. Schooldirecties toonden zich echter in dit onderzoek erg sceptisch wanneer het gedrag van ouders ter sprake kwam. Dat belemmert de samenwerking.

Aan de andere kant geven ouders toe dat zij zelf een belangrijke verantwoordelijkheid hebben. Ouders zeggen behoefte aan informatie over hun eigen educatieve taak te hebben, al verwachten ze die ook van andere organisaties dan de school.

Het meest pragmatisch komt het hen voor om zelf hun kinderen te instrueren en te begeleiden in het verkeer. Zij hebben hierbij behoefte aan

ondersteuning. Ouders vinden dat de overheid en VVN die moeten geven; ouders in ouderraden vinden dat de ondersteuning via de school moet worden georganiseerd (Van Keken en Ferwerda, 1995). Ouders zullen ook moeten leren het goede voorbeeld in verkeersgedrag te geven, omdat hiervan een grote invloed op de kinderen uitgaat.

Taakverdeling en samenwerking tussen ouders en school is nodig. Maar dan moet duidelijk zijn aan welke gedragsvoorwaarden de school en aan welke ouders het beste kunnen werken. De samenwerking tussen school en ouders zou vastgelegd kunnen worden in schooldocumenten, zoals de onderwijsgids (zie § 3.4.1).

Een voorbeeld van samenwerking is een project in Zevenaar Gelderland dat een programma heeft opgeleverd waarmee ouders hun kinderen kunnen trainen. Het programma bevat een draaiboek, een video en brochures voor ouders en lesmaterialen voor de leerkrachten. Het geheel is gespecificeerd naar drie leeftijdsgroepen. De school heeft een verkeersprogramma opgesteld dat op het ouderprogramma is afgestemd. Het project is tot stand gekomen door samenwerking tussen de school en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland, dat de produkten uitgeeft. Financiering vond plaats in het kader van een programma van Rijkswaterstaat.

In het project 'de Groene en Verkeersveilige School' is door ITS een instrument ontwikkeld waarmee school en ouders samen een actieprogramma kunnen samenstellen, onder begeleiding van een externe instantie. Dit instrument is in dit onderzoek voor scholen en ouders gebruiksklaar gemaakt zodanig dat externe ondersteuning niet meer nodig is, en wordt verder met steun van het POV Noord-Holland voltooid. Het instrument bestaat uit een handleiding om tot een actieplan te komen. Eerst worden wensen en opvattingen geïnventariseerd. Gebruik kan worden gemaakt van een draaiboek om knelpunten in kaart te brengen. Daarna wordt onderhandeld over actiepunten die de verschillende betrokken groeperingen - schooldirectie, leerkrachten en ouders - belangrijk vinden. Voor de discussieleider is hiervoor een draaiboek opgesteld. Nadat is vastgesteld welke punten worden aangepakt, kan gebruik worden gemaakt van een software-pakket met materialen en diensten. Ook hiervoor is een draaiboek opgesteld.

Toepassing van dit instrument is alleen aan de orde wanneer er een basis voor goede samenwerking tussen de school en de ouders is. Samenwerking kan niet door middel van een instrument worden opgedrongen. Bovendien moet er behoefte zijn om een actieplan op te stellen. Het is ook mogelijk dat een school voor zichzelf een keus wil maken om een bepaalde invulling aan verkeerseducatie te geven. Er moet worden gewaakt voor over-bevraging van een school. De OBD zou als discussieleider kunnen fungeren.

Conclusie

Ouders hebben ook ondersteuning nodig. Met praktijkgerichte lessen op school nemen de mogelijkheden tot samenwerking tussen school en ouders toe. Er kan gebruik gemaakt worden van een instrument om een gezamenlijk actieplan op te stellen. Concrete afspraken kunnen belangrijk zijn om vrijblijvendheid en het afschuiven van verantwoordelijkheden tegen te gaan.

4.1.4. *Relatie educatie en andere maatregelen*

Knelpunten in de schoolomgeving of op schoolroutes kunnen tot gevolg hebben dat verkeerseducatie op school tijdelijk een hogere prioriteit krijgt. Dit is één van de aangrijpingspunten voor stimulering van verkeerseducatie. De prioriteit is tijdelijk, want er moet uitzicht worden geboden op verbeteringen. Die verbeteringen moeten voor een deel van de wegbeheerder, dat wil zeggen, van de gemeente komen.

Veel scholen zijn in dit opzicht gefrustreerd en hun wantrouwen tegen de gemeente moet niet onderschat worden. De infrastructurele maatregelen waarom gevraagd wordt, moeten aangepast zijn aan de mogelijkheden van de verkeersdeelnemers. Dat moet samen met het bijbrengen van kennis, inzicht en vaardigheden aan kinderen, voldoende voorwaarde zijn voor hun veiligheid. Overleg met de school over de vormgeving van wegvoorzieningen op schoolroutes is dan ook aan te bevelen.

De gemeente hoeft bovendien niet af te wachten totdat scholen of ouders knelpunten komen aandragen. Zij kan actief scholen en anderen betrekken bij het oplossen van problemen en de ontwikkeling van maatregelen.

In het voorgaande hoofdstuk is al ingegaan op toekomstige veranderingen in het verkeerssysteem, waaraan educatie een belangrijke ondersteuning kan geven. Het is daarom ook voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid van belang dat de gemeente investeert in ondersteuning van de scholen.

Daarnaast wordt door scholen en ouders ook gevraagd om ondersteuning van de politie. Dit betreft dan in de eerste plaats het bestrijden van gevaarlijk verkeersgedrag in de nabijheid van de school en op schoolroutes. In belangrijke mate betreft dit gedrag van ouders zelf. Een geringe inzet kan al een belangrijke steun zijn voor school en ouders om hun eigen verantwoordelijkheid voor educatie te nemen en ook onderling corrigerend te zijn.

Mede aangestuurd door de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, wordt in gemeenten een start gemaakt om de verkeersveiligheid integraal aan te pakken, waarbij op grotere schaal bewoners en groepen weggebruikers en verder instanties bij de beleidsontwikkeling worden betrokken.

De vorming van een werkgroep verkeer met diverse belanghebbenden kan de betrokkenheid vergroten en de afstemming van activiteiten vergemakkelijken. Namens scholen zou de OBD deel kunnen uitmaken van een dergelijke werkgroep.

Lokaal onderwijsbeleid gericht op verkeersproblemen sluit hier op aan.

Conclusie

Gemeenten moeten in verkeersveiligheidsplannen laten zien wat zij doen voor de veiligheid van kinderen en wat zij verwachten van educatie. Verbeteringen aan de schoolomgeving en op schoolroutes mogen niet zonder betrokkenheid van de scholen worden ontwikkeld. De opvattingen en ervaringen van de scholen moeten benut worden en zijn tevens aangrijpingspunt voor overleg over (ondersteuning van) educatie.

4.2. Prioriteitenstelling

De belangrijkste redenen om verkeerseducatie 'een lift te geven', zijn hierboven aangeduid. De vraag is dan, of prioriteiten in de aanpak gesteld kunnen worden.

De tweede fase van het onderzoek is hierbij erg belangrijk geweest. De conclusies uit de eerste fase zijn voorgelegd aan betrokkenen in drie gebieden: de gemeente Leusden, de gemeente Zoetermeer en de gemeenten Maastricht en Heuvelland. Hun is onder meer gevraagd wat de beste aangrijpingspunten zijn of wat het beste aangrijpingspunt is om verkeerseducatie op een hoger plan te brengen. Die vraag werd zowel voorgelegd aan scholen die al veel hebben geïnvesteerd in verkeerseducatie als aan scholen die dat nog niet hebben gedaan.

De vragen werden gesteld aan de hand van de ervaringen van scholen, de gemeente, de Onderwijsbegeleidingsdienst en het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid.

Dit onderzoek, uitgevoerd door het ISOR (Broens, 1996), vond in elk gebied plaats door middel van een ronde-tafelgesprek. Daarna zijn nog afzonderlijke gesprekken gevoerd. Van de gemeente was de verkeersveiligheidscoördinator aanwezig en soms ook een ambtenaar van de afdeling Onderwijs. De scholen die bij het ronde tafelgesprek aanwezig waren, waren geselecteerd op grond van hun relatief grote activiteit op het terrein van verkeerseducatie. De scholen die nog minder actief zijn, zijn alleen apart benaderd.

De gesprekken laten aan de ene kant zien dat er veel variatie is in de aanpak van verkeerseducatie. Desondanks konden uit de ervaringen, met inbegrip van zowel de positieve als de negatieve, conclusies worden getrokken van algemene aard.

4.2.1. *Praktijkgericht onderwijs*

Scholen willen les geven die op de verkeerspraktijk is gericht. Dat is een zinvolle manier van lesgeven. Vele schooldirecteuren en leerkrachten geven aan dat zij weinig zien in het bijbrengen van de verkeersregels alleen. In het verkeer gaat het anders toe.

Praktische lessen vragen echter eerder en meer ondersteuning van de school dan theoretische lessen. Tegelijk bevestigen de scholen dat ze overvoerd zijn met beleid en dat ze zoveel mogelijk de boot afhouden. Bovendien hebben velen wanneer het om verkeer gaat, teveel frustrerende ervaringen met de gemeente en met ouders gehad, om aan te haken op initiatieven van hun kant. De afwerende houding waartoe dit kan leiden, laat zich illustreren door de volgende uitspraak van een schooldirecteur: "De gemeente en ouders zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van kinderen buiten de rooilijn van het schoolplein."

De vraag naar de school gaat dus uit naar een sterke ondersteuning om inhoud te kunnen geven aan *praktische* verkeerseducatie.

Dit is een investering waard. Immers, praktische lessen hebben veel meer invloed op gedrag en leveren dus de beste bijdrage aan de verkeersveiligheid. De Inspectie van het Onderwijs heeft aangetoond dat op dit gebied de belangrijkste tekortkoming van verkeerseducatie ligt.

De uitvoeringsproblemen moeten echter niet onderschat worden. Oefenen in oversteken is eerder te realiseren dan oefenen met de fiets. Bij oversteken zijn reeds hulpkrachten nodig.

Een andere invulling is bijvoorbeeld om verkeer te observeren. Soms moet echt naar een goede oefensituatie worden gezocht, omdat de schoolomgeving te onveilig is of juist in tegenstelling daarmee, erg beschermd is.

De voorstellen voor betaalde verkeersinstructeurs zouden bij de invulling van ondersteuning betrokken kunnen worden.

4.2.2. *Ondersteuningsvormen*

Vanwege de overbelasting van de school en de frustrerende ervaringen met ondersteuning uit het verleden, is maatwerk in de ondersteuning nodig.

Er moet dan ook per school worden nagegaan hoe invulling gegeven kan worden, passend bij de eigen mogelijkheden en interesses.

Scholen worden bij praktische lessen gestimuleerd als de gemeente en de ouders hun bijdrage aan de veiligheid ook leveren.

Wanneer de gemeente steun geeft aan praktische lessen, bijvoorbeeld door het uitzetten van een route voor de verkeersproef, door met de politie daadwerkelijk steun te geven aan de lessen, door informatie te geven over de (on)veiligheid van situaties enzovoort, komen al snel knelpunten aan de orde. Dit opent het overleg over een gezamenlijke oplossing daarvan, door infrastructurele aanpassingen en politie-inzet aan de ene kant en educatie aan de andere kant.

Inzet bij praktische oefeningen kan ook geleverd worden door particuliere organisaties. Er is al gewezen op het nieuwe project van de 'verkeersouder' van VVN en de landelijke ouderverenigingen (zie § 3.6). Ook de pressiegroep Kinderen Voorrang en de Fietzersbond ENFB hebben projecten ontwikkeld (ENFB, 1996; Kinderen Voorrang, 1996).

De samenwerking tussen school, ouders en maatschappelijke organisaties kan versterkt worden juist door de aandacht centraal te richten op praktische educatie.

Er zijn voorbeelden van scholen die in belangrijke mate praktische lessen geven.

In Leusden heeft een school de verhouding tussen theorie en praktijk verschoven van 90:10 naar 60:40. Vier dagen per jaar worden door de gehele school aan verkeer besteed. Voor de onderbouw is bijvoorbeeld een thema: spelen in je buurt onderweg van school naar huis. De midden- en bovenbouw gaan dezelfde dag knelpunten in de schoolomgeving fotograferen met behulp van ouders. Die knelpunten worden met de wijkagent besproken en de kinderen dragen oplossingen aan.

In dit geval was er sprake van goed op elkaar inspelen van de aanranding die de school voelde om praktische verkeerseducatie te geven en van de ondersteuning door de begeleidingsdienst. De aanleiding voor de school was de toekomstige school/thuis-route voor het vervolgonderwijs.

De school vond dat zij tekortschoot in de praktische voorbereiding van de kinderen op die routes. De ouders maakten zich hierover ook zorgen en wilden dat de kinderen hierop tijdens de basisschool goed worden voorbereid. De leerlingen gaan echter naar zoveel verschillende scholen dat voorbereiding op die routes door de basisschool niet haalbaar is.

Niettemin was het een aangrijpingspunt om de kinderen beter te leren met praktische verkeerssituaties om te gaan.

Conclusie

Scholen willen verkeerslessen geven die op de praktijk gericht is. Zij hebben hiervoor echter ondersteuning nodig. Op vragen hieromtrent moet een aanbod worden gedaan. Hier ligt het grootste belang uit oogpunt van verkeersveiligheidsbeleid. Praktische educatie is de meest effectieve invulling van verkeerseducatie. Gebleken is dat lessen in praktijksituaties mogelijk zijn. Hierop kunnen de lessen in de klas afgestemd worden. Er is op dit punt sprake van een grote leemte. De onderwijsinspectie wijst er op dat het aan praktische lessen nagenoeg ontbreekt. Praktische lessen bieden bovendien de grootste kans tot samenwerking met ouders.

4.3. Wie kan de ondersteuning bieden?

De vraag is wie in aanmerking komt om de ondersteuning te bieden waaraan behoefte is.

4.3.1. De Onderwijsbegeleidingsdienst

De scholen hebben sterke behoefte aan één aanspreekpunt voor ondersteuning. In de eerste plaats dient te worden nagegaan welke ondersteuning de Onderwijsbegeleidingsdienst (OBD) kan leveren. Zij komt het meest in aanmerking om in te spelen op die eigen mogelijkheden en interesses van de school. De scholen zijn met de dienst vertrouwd, de dienst geeft de meeste directe ondersteuning aan wat de scholen nodig hebben, zij is hiervoor in principe toegerust en zij is een permanent aanwezige factor (Broens 1995, 1996).

In het onderzoek is geconstateerd dat de OBD zich richt op vragen van scholen voor ondersteuning. Omdat het thema 'verkeer' op scholen een vrij marginaal bestaan leidt, is het echter mogelijk dat vragen om ondersteuning niet worden gesteld. Een actieve rol van de OBD is daarom nodig. Vanwege de beperkte aandacht voor verkeer zijn de diensten bovendien niet allemaal goed toegerust om hierover ondersteuning te verlenen. De OBD zal haar mogelijke rol dus wel waar moeten maken.

De OBD kan in principe als bemiddelaar fungeren voor ondersteuning bij lessen in het verkeer, van de gemeente, politie en maatschappelijke organisaties. De OBD heeft echter te weinig basis in de reguliere taken om dit te realiseren. Zij moet hiertoe in staat worden gesteld door de overheden. In de huidige situatie gebeurt dit meestal rechtstreeks door de ROV's. In de toekomst worden de diensten niet meer door het rijk maar door de gemeente gefinancierd; zij zullen ook door de gemeenten in zekere zin worden aangestuurd. Het is daarom van belang dat de faciliteiten vanuit het verkeersveiligheidsbeleid worden aangeboden door het ROV en de gemeenten gezamenlijk. Binnen de gemeente is het daarvoor van belang dat de afdeling Verkeer en de afdeling Onderwijs hun beleid op elkaar afstemmen.

De afdeling Verkeer van de gemeente zal een duidelijke bijdrage moeten leveren om de OBD voor verkeerseducatie in voldoende mate in te huren. Er zijn afspraken nodig voor een lange termijn. Op dit moment is niet sprake van een ingevoerde verkeersmethode. In feite wordt per school gezocht naar een selectie van lessen uit een methode aangevuld met

andere materialen. Een bepaald lespakket geïmplementeerd krijgen vraagt om introductie en begeleiding gedurende vele jaren.

4.3.2. *Het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen*

Er moet ook gewezen worden op de beleidsontwikkeling van het ministerie van OC&W. Op 29 januari 1996 is het 'Procesmanagement Primair Onderwijs' geïnstalleerd. Dit procesmanagement heeft tot taak binnen door de rijksoverheid gestelde kaders de ontwikkeling van het basisonderwijs te regisseren en de verscheidene aspecten van deze ontwikkeling op elkaar af te stemmen. Ook kan het als landelijke vraagbaak dienen voor scholen. Verder zal het procesmanagement - binnen door de rijksoverheid gestelde kaders - zorgdragen voor de aansturing en coördinatie van de ondersteunende activiteiten van Onderwijsbegeleidingsdiensten op thema's en problemen die tot het landelijke innovatiebeleid gerekend worden.

Overleg tussen het ministerie van V&W en het ministerie van OC&W over de wijze waarop aan de kerndoelen voor verkeer moet worden voldaan, lijkt dan ook vereist.

4.3.3. *De lerarenopleiding*

Een betere invulling van verkeerseducatie moet ook consequenties hebben voor de opleiding van leerkrachten. Daar heeft verkeer net als bij de meeste scholen en Onderwijsbegeleidingsdiensten uit zichzelf geen prioriteit (Broens, 1995). De ROV's moeten hiervoor in overleg met het rijk en met VVN dat veel ervaringen heeft, de lerarenopleiding benaderen.

De Onderwijsinspectie stelt dat er bij leraren geen behoefte blijkt te bestaan aan langdurige nascholing en/of begeleiding. Daarom meent ze dat deze implementatie moet geschieden via kortlopende bijscholing, conferenties, workshops of seminars.

4.3.4. *Gemeente en politie*

De gemeente en de politie kunnen aan scholen verschillende aanvullende diensten aanbieden om praktische lessen gemakkelijker mogelijk te maken. De OBD kan namens scholen met de gemeente het overleg over ondersteunende dienstverlening voeren. Dat vereenvoudigt ook het overleg vanuit de gemeente met de scholen.

4.3.5. *Ouders*

De betrokkenheid van ouders bij verkeerseducatie wordt vergroot door de ouderverenigingen en maatschappelijke organisaties. Inhoudelijke afstemming van wat ouders en de school doen is het beste te organiseren via de OBD, wanneer die de school ondersteunt bij de vormgeving van de lessen. De ouderraad en medezeggenschapsraad en ouderavonden kunnen als forum dienen om de aandacht voor verkeerseducatie te vergroten.

4.4. **Aanbevelingen**

Wanneer de OBD's een rol vervullen zoals in dit rapport wordt beoogd, is het aan te bevelen dat zij samen met de ROV's vaststellen welke leermethoden en aanvullende materialen en instrumenten beschikbaar zijn

voor verkeerseducatie. Er zijn overzichten geproduceerd en in ontwikkeling.

De *ROV's* wordt aanbevolen om de methoden en materialen die mede dankzij hen regionaal zijn ontwikkeld, landelijk te bundelen. Voorzover er nog behoefte blijkt te bestaan aan nieuwe programma's en toetsingsinstrumenten die niet lokaal en schoolspecifiek zijn, is overleg nodig tussen *ROV's* en de ministeries van V&W en van OC&W, hoe in deze behoefte kan worden voorzien. Uitgeverijen moeten hierbij worden betrokken om eventuele nieuwe leermiddelen te produceren en op de markt te brengen.

Rijkswaterstaat wordt aanbevolen inbreng te verzorgen bij het ministerie van OC&W ten aanzien van de herziening van kerndoelen van het basisonderwijs, opdat de kerndoelen voor verkeer nog sterker worden gericht op het bevorderen van veilig verkeersgedrag.

Gemeenten wordt aanbevolen meer te doen om oplossingen voor knelpunten op schoolroutes aan te dragen. Een budget voor kleine, snelle ingrepen is aan te bevelen; soms kan (tijdelijke) inschakeling van de politie nodig zijn. In elk geval moet uitzicht worden geboden op een oplossing op de langere termijn. Verbeteringen aan de schoolomgeving en op schoolroutes mogen niet zonder betrokkenheid van de scholen worden ontwikkeld. De opvattingen en ervaringen van de scholen moeten benut worden en zijn tevens aangrijpingspunt voor overleg over (ondersteuning van) educatie.

In gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen moet educatie integraal een plaats krijgen. De meeste *ROV's* bieden ondersteuning bij de planvorming voor verkeersveiligheid.

Betrokkenheid vanuit het onderwijs bij planontwikkeling en overleg over afstemming tussen educatie en andere maatregelen, zou kunnen plaatsvinden in een werkgroep verkeer van de gemeente (of verscheidene werkgroepen per stadswijk- of buurt of per dorp). De *OBD* zou de scholen in een gemeentelijke werkgroep kunnen vertegenwoordigen.

In de gemeente Leusden zijn werkgroepen opgericht om problemen op locaties te bespreken. Scholen worden hierbij betrokken en van de gemeente zijn zowel de afdeling Onderwijs als de afdeling Verkeer trekker van een werkgroep.

De verkeersveiligheidscoördinator van de gemeente moet kansen benutten om mee te liften met ander beleid, zoals in het kader van sociale vernieuwing.

In lokaal onderwijsbeleid liggen kansen om verkeer beter in het gemeentelijk onderwijsbeleid te verankeren. Hier ligt een direct aangrijpingspunt voor de verkeersveiligheidscoördinator om met de afdeling onderwijs te overleggen. De verwachtingen hieromtrent moeten echter vooralsnog niet hoog zijn, gezien de huidige verkokerde wijze van de gemiddelde gemeentelijke organisatie (SME, 1996). Bij een wijk- en buurtgerichte aanpak van problemen, kan de ontkokering 'van onderaf' van de grond komen.

Aanbevolen wordt dat de *ministeries van V&W en van OC&W* gezamenlijk enige investering doen in de ondersteuning aan scholen die met hun invulling van praktische verkeerseducatie, als voorbeeld voor andere scholen kunnen dienen. Het voorstel behelst niet meer dan een tijdelijke

steun voor kosten die een innovatie nu eenmaal met zich meebrengt. Het gaat niet om een structurele investering. Doel is om de voorbeelden uit te dragen om daarmee anderen te inspireren. De investering moet daarom ook evaluatie van de lessen en kennisoverdracht naar andere scholen en begeleidingsdiensten, betreffen.

Voorwaarden om als innovatieproject steun te krijgen, zouden kunnen zijn, dat een school zich richt op praktische verkeerslessen en dat de afdeling verkeer en de afdeling onderwijs van de gemeente samenwerken ter ondersteuning van de school.

Verder moet worden nagegaan of er mogelijkheden zijn voor *sponsoring*. SME (1995) heeft een korte studie verricht naar financieringsmogelijkheden door derden. Geconcludeerd is dat er nauwelijks kansen voor structurele financiering bestaan. De stimulering van verkeers- en vervoersbeleid in het basisonderwijs blijkt van onvoldoende belang voor private actoren om daar structureel budget voor vrij te maken. Kansen om activiteiten op projectbasis financieel te ondersteunen zijn wèl aanwezig. Daarvoor moet aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan:

- het project richt zich op een voor de sponsor interessante doelgroep;
- het project draagt bij aan het imago van de sponsor;
- er is sprake van een zeer concreet voorstel;
- in het project worden activiteiten ontwikkeld waarin attractieve communicatiedragers zitten voor de doelgroep.

De kansen voor *sponsoring* moeten verder verkend worden op basis van de invulling die in de toekomst aan verkeerseducatie wordt gegeven.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1. Inleiding

5.1.1. Doelstelling

- Het onderzoek waarvan hier verslag is gedaan, had tot doel een uitvoeringsorganisatie vast te stellen voor de landelijke implementatie van verkeerseducatie op basisscholen.

De resultaten laten zien dat er niet een nieuwe organisatie hoeft te worden opgezet buiten bestaande organisaties om. Er is wel stroomlijning van de activiteiten van die organisaties nodig.

De weg waarlangs deze stroomlijning kan plaatsvinden, is in dit onderzoek duidelijk geworden. Als vervolg zullen afspraken tussen organisaties moeten worden gemaakt.

Hiermee is een belangrijk deel van de onderzoeksvraag beantwoord.

De uitvoering van de toekomstige ondersteuning die wenselijk wordt geacht, zal echter eerst na overleg en onderhandelingen tussen de betrokken organisaties van de grond kunnen komen.

Bestaande activiteiten van Onderwijsbegeleidingsdiensten, gemeenten en Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid zijn hiermee niet in strijd en behoeven dan ook niet te worden afgeremd. De toekomstige afspraken kunnen echter leiden tot krachtiger impulsen aan verkeerseducatie en tot het wegnemen van vrijblijvendheid.

5.1.2. Beleidskader

- De resultaten van dit onderzoek betreffen de volgende aspecten:
 - de behoefte bij scholen aan ondersteuning voor verkeerseducatie;
 - de instanties die de gevraagde ondersteuning kunnen geven; en
 - de samenwerking tussen de drie overheidsniveaus (rijk, provincie en gemeente) voor faciliteiten aan scholen en organisaties die scholen kunnen ondersteunen.

Verkeerseducatie op school stond centraal in het onderzoek. Maar het uiteindelijke doel is de verkeersveiligheid van kinderen. Ouders hebben hierin ook een verantwoordelijkheid en verder alle instanties die op straat voorwaarden voor hun veiligheid kunnen creëren.

Geconstateerd is dat kinderen nog steeds onvoldoende worden voorbereid op hun toenemende actieradius in het verkeer. Versterking van verkeerseducatie is daarom nodig.

Wanneer het kind centraal wordt gezet, zijn er dus drie lijnen die invulling behoeven: de school, de ouders en het verkeersveiligheidsbeleid in het algemeen. School en ouders oefenen directe invloed op het kind uit, het verkeersveiligheidsbeleid indirect.

De ondersteuning aan scholen is in dit onderzoek uitgewerkt, maar niet zonder de relatie te leggen met de andere invloedslijnen. Coördinatie is erg belangrijk. Ten eerste om activiteiten op elkaar af te stemmen.

Ten tweede als stimulans voor elkaar. Ten derde om te voorkomen dat

verantwoordelijkheden worden afgeschoven en vrijblijvendheid blijft bestaan. Met name gemeenten en Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid zullen voor de coördinatie moeten zorgen.

5.2. Inhoud van de ondersteuning

- De ondersteuning aan scholen moet de bevordering van praktisch gerichte verkeerseducatie tot doel hebben. Lessen in praktische verkeerssituaties vereisen meer aan ondersteuning, maar het is waard juist hierin te investeren. De redenen hiervoor zijn:
 - praktische lessen hebben veel meer invloed op gedrag dan theorielessen; vanuit de verkeersveiligheid moet hier dus het accent liggen;
 - scholen geven aan dat zij alleen theorielessen niet zinvol vinden; de theorie over verkeersregels staat te ver af van de praktijk van het verkeersgedrag van de Nederlandse weggebruikers;
 - de onderwijsinspectie constateert dat het in de verkeerseducatie op scholen juist aan praktische oefening ontbreekt;
 - praktische lessen geven de grootste kans op samenwerking met ouders;
 - praktische lessen bieden de meeste kans voor samenwerking met gemeenten om knelpunten op te lossen en nieuwe maatregelen tot hun recht te laten komen.

- Om gerichte steun te kunnen geven aan een school bij het samenstellen van verkeerslessen die aansluiten bij de eigen onderwijspraktijk, zijn directe werkcontacten nodig. Alleen zo kan op de vragen van de school zelf goed worden ingegaan.

- Het gebruik van de leermethoden voor verkeer moeten worden afgestemd op schoolspecifieke eisen. De methoden moeten lokaal-specifiek worden aangevuld. Ervaringen in het onderwijs wijzen uit dat invoering van onderwijsleermethoden een proces van tientallen jaren is. Ondersteuning vanuit de verkeersveiligheid aan verkeerseducatie op scholen kan dan ook niet tot enkele jaren beperkt blijven, wil ze effectief blijven. Een ondersteuningsaanbod voor een langere periode is dus nodig om verkeerseducatie voldoende basis in het reguliere lesprogramma te geven.

5.3. Directe steun aan scholen

- De school kent de Onderwijsbegeleidingsdienst als een belangrijke ondersteunende organisatie voor programma-ontwikkeling en begeleiding. In een aantal provincies is de OBD door Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid ingehuurd om verkeerseducatie te stimuleren. De dienst heeft te weinig basis in de reguliere taken om voldoende ondersteuning aan verkeerseducatie te kunnen geven. Ofschoon niet alle OBD's voldoende zijn ingewerkt om de gewenste ondersteuning aan verkeerseducatie te geven, zowel inhoudelijk niet als in het genereren van vragen, zijn zij de meest aangewezen instantie om de school bij te staan bij het vormgeven van de lessen. De soort ondersteuning past bij hun opdracht, zij zijn vertrouwd bij de scholen en zij kunnen een duurzaam relatie met hen in standhouden. Van de diensten moet wel een actieve benadering van scholen worden gevraagd omdat de behoefte van scholen aan ondersteuning voor verkeer vanwege de lage prioriteit anders onder tafel kan blijven.

Het is van belang dat de school andere organisaties die haar benaderen met verkeersprogramma's, naar de OBD kan verwijzen. Vanwege de decentralisatie van het onderwijsbeleid en de ontwikkeling ten aanzien van de OBD's in de richting van meer marktgericht werken, is binnen de gemeente coördinatie nodig tussen de afdeling verkeer en de afdeling onderwijs over de ondersteuning van school en OBD op het gebied van verkeerseducatie. Zo lang nog geen afspraken kunnen worden gemaakt, moet de afdeling verkeer eigen initiatieven nemen om de OBD in te schakelen. Er kan onderhandeld worden over de investeringen die door de gemeente projectmatig voor verkeerseducatie worden gedaan - buiten de reguliere financiering om - en de investering die de OBD zelf doet om zich een goede marktpositie te verwerven. Voor financiering van OBD's voor ondersteuning aan verkeerseducatie moeten gemeenten, ROV's en Rijkswaterstaat gezamenlijk afspraken maken.

Het Procesmanagement Primair Onderwijs dat door het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen is geïnstalleerd, zal de activiteiten van Onderwijsbegeleidingsdiensten aansturen. Het is voor verkeersonderwijs van belang dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich met dit ministerie over dit onderwerp verstaat.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen om tevens in samenspraak met de ROV's en VVN na te gaan hoe verkeer voldoende positie krijgt in de opleiding van leerkrachten voor het basisonderwijs.

5.4. Directe steun aan ouders

- Ouders hebben een eigen ondersteuningsvorm nodig. Die wordt geboden door maatschappelijke organisaties. Aanbevolen wordt om de ondersteuning aan ouders zo nodig via de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid te coördineren.

Het nieuwe project van VVN en de landelijke ouderverenigingen, om per school een 'verkeersouder' aan te stellen, kan leiden tot een stroomlijning van de educatie door ouders en door de school. Maar andere organisaties zoals Kinderen Voorrang en de ENFB hebben ook materialen en instrumenten ontwikkeld. Aanbevolen wordt dat de OBD waar nodig voor de inhoudelijke afstemming tussen school en ouders bemiddelt.

5.5. Rol van de gemeente

- De gemeente heeft een belangrijke rol te vervullen om verkeerseducatie de benodigde impulsen te geven. Gemeenten hebben er belang bij om scholen bij de aanpak van maatschappelijke vraagstukken zoals de verkeersonveiligheid te betrekken. De gemeente kan op diverse manieren ondersteuning verlenen bij praktische lessen en bij het afleggen van verkeerstoetsen. Bovendien wordt de financiering van de OBD voor reguliere taken van het rijk naar de gemeente gedecentraliseerd.

Tussen scholen en de gemeente of tussen ouders respectievelijk ouders en school en gemeente, vindt ad hoc overleg plaats over knelpunten op schoolroutes. Er zijn hieromtrent in het land veel frustrerende ervaringen. Het is van groot belang dat de gemeente een duidelijk aanspreekpunt heeft die open staat voor oplossingen voor problemen. Open overleg maakt het mogelijk om educatie en het overige verkeersveiligheidsbeleid beter op elkaar af te stemmen. Zowel de school met de ouders, als de gemeente,

kunnen met afspraken over de wederzijdse verantwoordelijkheid, veel winnen.

Aanbevolen wordt om in gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen, verkeerseducatie af te stemmen op infrastructurele en andere maatregelen zoals politietoezichten en daarbij inhoud te geven aan de directe ondersteuning van de scholen en de OBD.

De verkeersveiligheidscoördinator zal geschoold moeten worden om hierin te kunnen bemiddelen en om zijn beleid af te stemmen met de afdeling onderwijs.

Samengevat wordt gemeenten aanbevolen:

- scholen te ondersteunen bij de uitvoering van praktische verkeerslessen;
- de OBD aan te sturen op en te faciliteren voor ondersteuning aan scholen om vorm te geven aan verkeersonderwijs
- een aanspreekpunt te hebben voor scholen en anderen om 'klantgericht' op problemen met verkeerssituaties in te gaan;
- scholen te betrekken bij infrastructurele maatregelen op schoolroutes;
- in een verkeersveiligheidsplan verkeerseducatie af te stemmen op infrastructurele maatregelen en politie-inzet voor verkeer.

Gemeenten hebben hiervoor op hun beurt ondersteuning nodig, inhoudelijk en financieel.

De secretariaten van ROV's kunnen het beste inhoudelijke ondersteuning geven, zowel wat betreft het beleid naar de scholen en OBD, als het inhoud geven aan integraal verkeersveiligheidsbeleid. Samen met de rijksoverheid kunnen zij voor financiële ondersteuning zorgen.

5.6. Rol van de secretariaten van ROV's

- De secretariaten van Regionale Organen kunnen het voortouw nemen om samen met de Onderwijsbegeleidingsdiensten vast te stellen welke leermethoden en aanvullende materialen en instrumenten beschikbaar zijn voor verkeerseducatie. De methoden en materialen die regionaal zijn ontwikkeld, moeten landelijk worden gebundeld.

Voorzover er nog behoefte blijkt aan nieuwe programma's en toetsingsinstrumenten die niet lokaal en schoolspecifiek zijn, is overleg nodig tussen ROV's en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, hoe in deze behoefte kan worden voorzien. Uitgeverijen moeten hierbij worden betrokken om eventuele nieuwe leermiddelen te produceren en op de markt te brengen.

Daarnaast kunnen ROV's het voortouw nemen voor de uitwisseling van ervaringen tussen betrokkenen, scholen, OBD's, maatschappelijke organisaties, ouderverenigingen, gemeente en politie.

Samengevat wordt de secretariaten van Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid aanbevolen:

- samen met gemeenten en Rijkswaterstaat Onderwijsbegeleidingsdiensten te stimuleren en te faciliteren;
- gemeenten te ondersteunen bij het onderbrengen van verkeerseducatie in een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan;

- het voortouw te nemen voor landelijke bundeling van methoden en materialen voor verkeerseducatie en het bepalen van eventuele behoefte aan meer;
- activiteiten van maatschappelijke organisaties voor ondersteuning aan ouders zo nodig te coördineren;
- met Rijkswaterstaat en VVN na te gaan hoe verkeer voldoende positie krijgt in de opleiding van leerkrachten;
- inhoud geven aan de uitwisseling van ervaringen.

5.7. Rol van de rijksoverheid

- Tussen Rijkswaterstaat en het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen is afstemming van beleid nodig. Dat betreft het eventueel herzien van de kerndoelen in het basisonderwijs voor verkeer, de aansturing van Onderwijsbegeleidingsdiensten en de stimulering van gemeenten op het gebied van enerzijds integraal verkeersveiligheidsbeleid en anderzijds lokaal onderwijsbeleid.

Omdat de voorgestelde impulsen aan verkeerseducatie een tamelijk ingrijpende vernieuwing met zich meebrengen, wordt Rijkswaterstaat en het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen ook aanbevolen, om tijdelijk ook enige investeringen te doen in projecten die als voorbeeld kunnen dienen. Die extra investering betreft dan een deel van de ontwikkelingskosten die als innovatiekosten kunnen worden beschouwd en kennisoverdracht naar scholen van de inhoud en resultaten van de gesubsidieerde voorbeelden.

Samengevat wordt Rijkswaterstaat aanbevolen:

- met ROV's en gemeenten afspraken te maken over de financiering van OBD's;
- met ROV's en VVN na te gaan hoe verkeer voldoende positie krijgt in de opleiding van leerkrachten;
- met het ministerie Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen te overleggen over herziening van de kerndoelen in het basisonderwijs voor verkeer, de aansturing van Onderwijsbegeleidingsdiensten en de stimulering van gemeenten op het gebied van enerzijds integraal verkeersveiligheidsbeleid en anderzijds lokaal onderwijsbeleid;
- met de ROV's te voorzien in eventueel benodigde leemten inzake leermiddelen.

5.8. Samenvatting van te maken afspraken

Samengevat moeten er afspraken worden gemaakt tussen:

- * de afdeling verkeer en onderwijs van de gemeente over het inzetten van Onderwijsbegeleidingsdiensten bij verkeerseducatie;
- * de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en gemeenten over de verdeling van kosten voor de OBD's
- * de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en VVN over de positie van verkeer in de opleiding van leerkrachten voor het basisonderwijs

* de Regionale Organen en particuliere organisaties voor de ondersteuning aan ouders

* de Regionale Organen en de afdeling verkeer van de gemeente voor het passend onderbrengen van verkeerseducatie in het verkeersveiligheidsbeleid of het vinden van aansluiting van verkeerseducatie in een wijk- en buurtgerichte aanpak en andere relevante beleidskaders in de gemeente.

* de Regionale Organen, de OBD's en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen over de beschikbaarheid van leermiddelen voor verkeerseducatie

* de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen over de kerndoelen voor verkeer, de aansturing van Onderwijsbegeleidingsdiensten en van gemeenten.

6. Aanbevelingen voor het voortgezet onderwijs

Het onderzoek waarvan in het voorgaande verslag is gedaan, richt zich op het basisonderwijs. Het is echter mogelijk om, op basis van de gegevens uit het basisonderwijs, ook voor het voortgezet onderwijs aanbevelingen te doen. Ook in enkele deelstudies is aandacht besteed aan het voortgezet onderwijs. De mogelijkheid om vergaande conclusies op te stellen is evenwel beperkt, aangezien de scholen zelf niet benaderd zijn.

6.1. Aansluiting op basisonderwijs

Dat in dit onderzoek de prioriteit gelegd is bij het basisonderwijs, betekent geenszins dat ondersteuning aan het voortgezet onderwijs minder belangrijk is. De verkeersonveiligheid van kinderen neemt enorm toe wanneer zij naar het voortgezet onderwijs gaan. Een betere voorbereiding op de nieuwe routes die ze moeten rijden is dan ook van groot belang. Maar de opgedane kennis moet vervolgens ook worden vastgehouden en uitgebreid. Bovendien gaan velen enkele jaren later gebruik maken van een brom- en snorfiets. De risico's die met deze wijze van verkeersdeelname verbonden zijn, blijken erg groot.

Ook vanuit het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen is er aandacht voor een betere aansluiting van de basisschool en het voortgezet onderwijs. Dit is één van de aanleidingen voor een herziening van de kerndoelen voor het basisonderwijs.

6.2. Kerndoelen

Ook in het voortgezet onderwijs zijn kerndoelen geformuleerd op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om de onderbouw: de basisvorming. Voor de bovenbouw zijn kerndoelen in ontwikkeling en het is nog de vraag of verkeer hier ook enigszins kan worden ondergebracht. Er is dus voorlopig alleen in de basisvorming een basis voor verkeerseducatie op grond van kerndoelen.

SME (1995) heeft de mogelijkheden verkend van educatie op het snijvlak van verkeers- en vervoerseducatie en natuur- en milieu-educatie in de tweede fase van het voortgezet onderwijs. Die ruimte is thans beperkt, maar in de nieuwe opzet voor dit onderwijs liggen kansen voor een kleine uitbouw. In verschillende vakken liggen enkele specifieke mogelijkheden.

De basisvorming kent niet één algemeen kerndoel dat beoogt de kennis toe te passen in het verkeer; de betreffende kerndoelen zijn verspreid over enkele vakken. Dat maakt het extra moeilijk om verkeerseducatie die specifiek gericht is op het gedrag, te stimuleren. Het hangt dus eens te meer van de leerkrachten af of zij vooral op het punt van verkeersgedrag invulling aan het onderwijs willen geven. Eén mogelijkheid is om bij de ontwikkeling van leermiddelen invloed uit te oefenen. Contacten met docentenverenigingen en uitgevers zijn hiervoor nodig, waarbij ingespeeld moet worden op hun interesses en vragen.

6.3. Praktische lessen

Praktische lessen zijn ook in het voortgezet onderwijs geen overbodige luxe. Het sterkst is de noodzaak van dergelijke lessen voor leerlingen die voor het eerst naar een school voor het voortgezet onderwijs gaan. Zij moeten de route nog verkennen. Bovendien komen ze op de nieuwe school in een andere situatie terecht die veel onzekerheden en nieuwe uitdagingen meebrengt, waardoor hun gedrag moeilijker te disciplineren is. De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en andere instanties hebben in de afgelopen jaren veel video-programma's ontwikkeld die bedoeld zijn om het eigen gedrag van leerlingen ter discussie te stellen. In § 4.1.3 is als voorbeeld al gewezen op een programma voor ouders dat deels is gericht op verkenning van de route naar de school voor het voortgezet onderwijs (ROVG, 1995).

6.4. Ondersteunende instantie

De Onderwijsbegeleidingsdiensten werken van oudsher voor het basisonderwijs, maar zij zijn bezig hun werkerterrein ook naar het voortgezet onderwijs uit te breiden (SME, 1996). Tegelijkertijd begeven hogescholen die docenten opleiden, zich steeds meer op de markt van ondersteuning en bijscholing.

Regionale Organen zouden met de gemeenten ook deze ondersteuning moeten faciliteren op grond van behoeften van scholen.

6.5. Coördinatoren

Door een aantal Regionale Organen zijn netwerken opgezet van verkeerscoördinatoren op scholen voor het voortgezet onderwijs.

In Limburg is al gedurende een reeks van jaren in het voortgezet onderwijs een netwerk opgebouwd met onderwijsbegeleiders, verkeerscoördinatoren op scholen, contactpersonen in de schooldirectie en gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren.

Dit lijkt een voorwaarde te zijn om ingang in deze scholen te verkrijgen. Voor het basisonderwijs ligt dat anders, omdat daar verkeer onderdeel is van de kerndoelen van het basisonderwijs. In het voortgezet onderwijs is verkeer alleen onderdeel van kerndoelen voor een aantal vakken. Over het nut van een verkeerscoördinator wordt op basisscholen heel verschillend gedacht (Broens, 1996).

6.6. Instrumenten

Het instrument dat het ITS heeft ontwikkeld voor de basisschool waarmee het schoolteam met de ouders een activiteitenplan kan opstellen, is ook in aangepaste vorm beschikbaar voor het voortgezet onderwijs. Niet de ouders zijn dan degenen die mede het plan opzetten, maar leerlingen zelf.

6.7. Knelpunten op schoolroutes

De schoolroutes voor kinderen van het voortgezet onderwijs bevatten vanwege de lange afstanden die overbrugd moeten worden, gevaarlijke locaties. Het is voor een school niet mogelijk om met de kinderen al die locaties te behandelen. Maar overleg van de gemeente met de school over gevaarlijke locaties in de onmiddellijke schoolomgeving is in elk geval

geboden. Net als in het basisonderwijs is het van belang dat de school een bijdrage levert met educatie, maar zal de gemeente pas een beroep op de school kunnen doen wanneer ze haar ondersteunt en wanneer ze zelf de nodige infrastructurele maatregelen treft (en de school bij de ontwikkeling en uitvoering van die maatregelen betreft).

6.8. Rijopleiding

Aandacht voor verkeer is bij leerlingen aan te wakkeren door op hun belangstelling in te spelen. Bij velen gaat belangstelling uit naar het behalen van een rijbewijs. Vanaf 1 juni 1996 wordt voor degenen die nog zestien jaar moeten worden, bovendien een certificaat voor de brom- en snorfiets verplicht.

De school kan ondersteuning verlenen aan de jongeren en de opleiding van rij scholen, verbreden. Eenvoudig is dat niet, blijkens ervaringen met een project van de Regionale Organen in Zeeland en Friesland.

VVN (1996) heeft recent samen met het bedrijfsleven een plan ontwikkeld om jongeren te laten sparen voor de kosten van een rijopleiding en hen een kwalitatief goede opleiding aan te bieden. Scholen zouden wellicht een grotere aantrekkingskracht op leerlingen kunnen uitoefenen door zich te profileren met medewerking aan dergelijke opleidingsplannen. Binnenschoolse en buitenschoolse educatie worden dan gecombineerd.

6.9. Beroepsonderwijs

In sectoren van het beroepsonderwijs wordt verkeer gegeven als onderdeel van het reguliere programma en in bepaalde sectoren is belangstelling getoond. Enkele voorbeelden:

- Voor het agrarisch onderwijs is een nieuw programma voor de opleiding voor het Trekkerrijbewijs ontwikkeld, vanwege wetswijzigingen. Ook het nieuwe programma is nog sterk gericht op het leren van de formele regels. Ze kan uitgebreid worden met lesmateriaal dat sterker is gericht op het verkrijgen van verkeersinzicht.
- Door het Regionaal Orgaan Friesland is met steun van de rijksoverheid, samen met twee MBO-scholen een verkeersmodule ontwikkeld voor de opleiding Verzorging en Handel.

De ondersteuning aan het voortgezet onderwijs zou inclusief het beroeps- onderwijs moeten zijn, met een aanpassing ten aanzien van de specifieke relevantie van verkeer en vervoer voor een bepaalde opleiding.

6.10. Conclusies

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid hebben diverse projecten voor het voortgezet onderwijs en zijn het meest aangewezen om beleid richting deze scholen te ontwikkelen. De rol van de gemeenten kan in principe identiek zijn als met betrekking tot het basisonderwijs. Hetzelfde geldt voor particuliere organisaties zoals VVN.

De rol van de ouders is anders. Zij zullen in de educatie zelf geen actieve rol meer vervullen. De inhoud van de verkeerseducatie moet mede afgestemd worden op wat de leerlingen zelf aangeven te willen.

Literatuur

Titels van de deelstudies voor dit onderzoek:

Bolsius, R. (1995). *De relatie tussen schoolbeleid en ROV-beleid in het nieuwe concept voor de 'Groene en verkeersveilige school'*. Kompaktgroep, Hertogenbosch.

Broens, M.L. (1995). *Aanpassing en implementatie van het concept voor de 'Groene en verkeersveilige school' in het primair en voortgezet onderwijs; rol van de onderwijsverzorgingsstructuur*. ISOR, Rijksuniversiteit Utrecht.

Broens, M.L. (1996). *Uitvoeringsorganisatie voor de ondersteuning van verkeerseducatie naar scholen in het primair onderwijs*. ISOR, Rijksuniversiteit Utrecht.

Hegger, W.G. (1995). *Op weg met een actieplan verkeer*. Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen, Katholieke Universiteit Nijmegen.

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

SME (1995a). *Ontwerp organisatiestructuur voor verkeers en vervoersbeleid op school*. SME Milieuadviseurs Utrecht.

SME (1996). *Lokaal beleid, verkeerseducatie en schoolbegeleiding*. SME Milieuadviseurs Utrecht.

Weeda, D. (1995). *Aanpassing en implementatie van het concept voor de 'Groene en verkeersveilige school' in het primair en voortgezet onderwijs; de relatie basisschool-gemeente*. Gemeente Den Haag, Den Haag.

Overige literatuur:

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat (1994). *Discussienota Verkeerseducatie; Verkeerseducatie in duurzaam perspectief*. Concept discussienota ten behoeve van de ontwikkeling van een strategische visie op verkeerseducatie 1995-2005.

ENFB (1996). *Schoolverkeer veilig; Een doe-het-zelf-zaak*. ENFB, Woerden.

Harris, S. (1989). *Verkeersgewonden geteld en gemeten*. R-89-13. SWOV, Leidschendam.

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.

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

Kinderen Voorrang (1996). *Het verkeersactieboek voor kinderen*. Kinderen Voorrang, Amsterdam.

Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (1993). Brief PO/B-93105002 bij aanbieding inspectierapport 'Gedrag in het verkeer'. Zoetermeer.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (1995a). *Een impuls voor het basisonderwijs*. Zoetermeer.

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (1995b). *Lokaal onderwijsbeleid*. Zoetermeer.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1991). *Meerjarenplan Verkeersveiligheid; Structuurschema Verkeer en Vervoer*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofdafdeling Verkeersveiligheid, 's-Gravenhage.

POV Zuid Holland (1995). *Raamnota Verkeerseducatie POV*. Commissie Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland, Den Haag.

Raad voor de Verkeersveiligheid (1995). *Gaandeweg professioneel; Advies over permanente verkeerseducatie binnen en buiten school*. Den Haag.

ROV Gelderland (1995). *Leren fietsen: Een zaak om te oefenen*. Een draaiboek, een losbladig systeem met lesmateriaal voor alle groepen, drie brochures voor ouders en een video-film. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland.

ROV Limburg (1995). *Educatie in gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. Handleiding*. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg.

SME Milieuadviseurs (1995b). *Rapportage: Verkeer en Milieu in bovenbouw Vbo-Mavo en Havo-Vwo*. Utrecht.

Twisk, D.A.M. (1995). *De noodzaak van educatie op weg naar een duurzaam veilig verkeerssysteem*. D-94-12. SWOV, Leidschendam.

Veilig Verkeer Nederland (1996). *Verkeers- en Vervoerseducatie voor jongeren van 4 - 24 jaar; Plan van aanpak 1996-2000*. VVN, Huizen.

Veilig Verkeer Nederland (1995). *Leerlingvolgsysteem Praktische Verkeerseducatie*. VVN, Huizen.

Wittink, R.D., Lindeijer, J.E. & Twisk, D.A.M. (1992). *Educatie ter bevordering van de veiligheid en het gebruik van fietsen. Samenvattend eindrapport van het project Educatie Masterplan Fiets*. R-92-52. SWOV, Leidschendam.

Bijlage 1 t/m 3

1. *Tabellen fietser- en voetganger-slachtoffers 1990-1994 (bron: BIS-V / VOR).*
2. *Tabellen ongevalsrisico (bron: OVG / VOR).*
3. *Deelnemers ronde-tafelgesprekken.*

Bijlage 1

Tabellen fietser- en voetganger-slachtoffers
1990-1994 (bron: BIS-V / VOR)

Leeftijd	Fietsers	Voetgangers
4	4	7
5	6	6
6	3	14
7	8	16
8	11	7
9	17	8
10	17	10
11	29	5
12	38	7

Dodelijke slachtoffers onder fietsers en voetgangers, verdeeld naar leeftijd, 1990-1994.

Leeftijd	Fietsers	Voetgangers
4	42	238
5	76	242
6	103	219
7	154	277
8	187	212
9	213	170
10	254	130
11	252	117
12	464	94

In ziekenhuis opgenomen slachtoffers onder fietsers en voetgangers, verdeeld naar leeftijd, 1990-1994.

Leeftijd	Fietsers	Voetgangers
4	93	363
5	182	382
6	258	423
7	371	439
8	518	375
9	656	380
10	769	302
11	1034	232
12	1854	250
<i>Licht gewonde slachtoffers onder fietsers en voetgangers, verdeeld naar leeftijd, 1990-1994.</i>		

Bijlage 2

Tabellen ongevalsrisico (bron: OVG / VOR)

Risico per miljard reizigerskilometers naar leeftijd en vervoerwijze per letselemst - Overleden

Bron: OVG/VOR

risico	12- 14	15- 17	18- 24	25- 29	30- 39	40- 49	50- 59	60- 64	65+	Totaal
auto-bestuurder	-	-	15,40	7,40	3,69	2,94	2,87	3,80	13,78	5,40
auto_passagier	2,26	7,16	6,92	4,69	2,74	2,01	2,75	4,66	8,28	4,40
bus/tram/metro	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,44	1,44	3,18	0,97	0,37
motor	-	-	172,00	91,15	61,50	70,11	48,32	28,78	52,29	87,32
bromfiets	107,14	71,48	55,23	21,74	87,65	37,45	78,92	142,86	301,44	76,32
fiets	15,90	10,66	8,97	5,34	4,99	8,69	14,04	19,30	72,74	16,03
lopen	24,86	11,93	21,37	12,73	9,75	13,55	27,14	25,13	105,05	30,86
totaal	7,75	12,68	8,68	7,14	4,22	3,62	4,26	6,17	20,23	6,99

Risico per miljard reizigerskilometers naar leeftijd en vervoerwijze per letselemst - Licht gewond

risico	12- 14	15- 17	18- 24	25- 29	30- 39	40- 49	50- 59	60- 64	65+	Totaal
auto-bestuurder	-	-	330,85	169,14	96,97	69,02	59,98	57,81	123,80	110,67
auto_passagier	70,21	169,44	220,72	136,27	91,79	79,82	82,74	90,09	101,12	116,61
bus/tram/metro	9,31	7,46	6,04	24,60	26,28	27,85	45,94	52,55	33,37	19,58
motor	-	-	3374,17	1575,03	1314,36	1135,83	720,43	777,04	784,39	1653,47
bromfiets	15535,71	8292,70	5647,70	5234,78	5282,87	3614,23	4976,92	3803,57	2995,22	6274,97
fiets	844,24	659,23	577,16	509,08	445,84	407,10	486,75	494,93	695,32	554,45
lopen	1055,25	766,11	473,45	309,47	250,61	258,03	295,12	247,49	462,41	366,10
totaal	400,90	1017,83	300,84	209,11	141,08	109,36	107,28	115,87	176,78	197,08

Risico per miljard reizigerskilometers naar leeftijd en vervoerwijze per letselemst - Ziekenhuisopnamen

risico	12- 14	15- 17	18- 24	25- 29	30- 39	40- 49	50- 59	60- 64	65+	Totaal
auto-bestuurder	-	-	116,06	53,61	28,56	21,27	19,65	21,38	64,11	37,12
auto_passagier	19,51	50,68	67,89	35,12	24,76	21,63	27,53	34,39	47,14	36,35
bus/tram/metro	0,00	0,53	0,33	0,57	4,22	2,65	5,74	4,78	5,60	2,23
motor	-	-	1432,74	728,16	594,46	578,43	347,04	345,35	679,80	751,07
bromfiets	3928,57	1934,54	1261,92	1217,39	1374,50	1074,91	1823,08	2000,00	1779,90	1575,64
fiets	199,08	159,72	127,24	111,05	96,07	114,27	178,71	205,02	415,68	165,83
lopen	375,69	303,10	175,52	101,03	86,92	112,45	158,75	139,45	377,45	177,74
totaal	100,94	247,58	88,04	62,87	40,82	34,08	38,47	47,71	101,33	62,32

Gemeente Zoetermeer:

Dhr. H. de Rooij, Basisschool De Meerpaal
Dhr. P.C.M. van Hooff, Basisschool De Elzenhoek
Dhr. W. Serné, gemeente Zoetermeer
Dhr. H. Trapman, OBD Zuid-Holland West
Dhr. A. van Velden, POV Zuid Holland

Gemeente Maastricht:

Mevr. M. Monod de Froidville, Basisschool Petrus en Paulus
Dhr. F. Meys, Basisschool Elckerlyc
Dhr. C. Bom, Basisschool Emile Wesly
Dhr. H. de Pijper, gemeente Maastricht
Dhr. E. Brouwer, Regionaal Pedagogisch Centrum
Mevr. R. Wijtvliet, ROV Limburg

Gemeente Leusden:

Mevr. N. Branderhorst, Basisschool De Holm
Dhr. P. Brandsen, Basisschool Kinderland
Dhr. R. van den Engel, Basisschool 't Ronde
Mevr. H. Eggenkamp, gem. Leusden
Mevr. J. Evers, OBD Eemland