

# **Elementaire leerdoelen voor verkeerseducatie**

Meningen van experts over verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs

## Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-99-33  
Titel: Elementaire leerdoelen voor verkeerseducatie  
Ondertitel: Meningen van experts over verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs  
Auteur(s): Drs. D.A.M. Twisk  
Onderzoeksmanager: Drs. R.D. Wittink  
Projectnummer SWOV: 52.112  
Projectcode opdrachtgever: HVVL 97.618  
Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal  
Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Trefwoord(en): Traffic, education, school, expert system, interview, Netherlands.  
Projectinhoud: Deze notitie bevat de uitkomsten van een onderzoek ten behoeve van de beantwoording van de beleidsvraag naar 'elementaire voorwaarden (kennis en vaardigheden) voor veilige verkeersdeelname'. Op grond van de uitkomsten van dit onderzoek, zal in een vervolgonderzoek vastgesteld worden wat het huidige kennisniveau is bij leerlingen in het voortgezet onderwijs.

Aantal pagina's: 36 + 14 blz.  
Prijs: f 22,50  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1999

# Inhoud

|   |    |
|---|----|
| <b>Voorwoord</b>  | 5  |
| <b>1. Inleiding</b>   | 7  |
| 1.1. Achtergrond  | 7  |
| 1.2. Doelstelling van onderzoek naar 'elementaire voorwaarde'   | 8  |
| 1.3. Uitvoering en rapportage   | 8  |
| <b>2. Positie verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs: een aanzet tot discussie (kadernotitie)</b> | 10 |
| 2.1. Doel notitie   | 10 |
| 2.2. Conclusies literatuurstudie  | 10 |
| 2.2.1. Positie verkeerseducatie in het VO   | 10 |
| 2.2.2. Ondersteuningsstructuur  | 11 |
| 2.2.3. Ontwikkeling leermateriaal   | 11 |
| 2.3. Discussie  | 11 |
| 2.4. Consequenties uit conclusies voor invulling van het onderzoek                                      | 11 |
| <b>3. Expert-meningen over verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs</b>                             | 13 |
| 3.1. Opzet en methode   | 13 |
| 3.2. Resultaten van de enquête  | 14 |
| 3.2.1. Het vaststellen van het effect van verkeersonderwijs   | 14 |
| 3.2.2. Legitimatie voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs                                    | 14 |
| 3.2.3. Noodzaak voor wettelijke positie?  | 15 |
| 3.2.4. Reden voor zwakke positie van Verkeersonderwijs  | 16 |
| 3.2.5. Beoordeling 'gewicht' verschillende vakken   | 18 |
| 3.2.6. Het belang verschillende onderwerpen   | 19 |
| 3.3. Conclusies en discussie  | 20 |
| <b>4. Uitkomsten studiedagen</b>  | 21 |
| 4.1. Positie van verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs  | 21 |
| 4.2. Gewenste inhoud van het verkeersonderwijs  | 21 |
| 4.3. Conclusie  | 23 |
| <b>5. De minimale inhoud: onderwerpen en leerniveau</b>   | 24 |
| 5.1. Inleiding  | 24 |
| 5.2. Werkwijze  | 24 |
| 5.3. Overwegingen   | 26 |
| 5.3.1. Omschrijving van het leerniveau  | 26 |
| 5.3.2. Aanduiding globale inhoud per onderwerp en overweging voor leerniveau en verkeersdomein          | 26 |
| 5.4. Relatie expertmeningen en oude kerndoelen  | 30 |
| <b>6. Toetsing bij praktijkdeskundigen</b>  | 31 |
| 6.1. Doelstelling   | 31 |
| 6.2. Werkwijze  | 31 |
| 6.3. Resultaten   | 31 |
| 6.4. Aanbeveling  | 32 |

|                  |                                      |           |
|------------------|--------------------------------------|-----------|
| <b>7.</b>        | <b>Stappen voor vervolgonderzoek</b> | <b>33</b> |
| 7.1.             | Vraagstelling vervolgstudie          | 33        |
| 7.2.             | Opzet vervolgstudie                  | 35        |
|                  | <b>Literatuur</b>                    | <b>36</b> |
|                  | <b>Bijlage 1 t/m 3</b>               | <b>37</b> |
| <b>Bijlage 1</b> | Lijst experts                        | 39        |
| <b>Bijlage 2</b> | Enquête                              | 41        |
| <b>Bijlage 3</b> | Tabellen                             | 49        |

## Voorwoord

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de SWOV een studie uitgevoerd naar de positie, mogelijkheden en beperkingen van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs, en in het bijzonder in de basisvorming. Een van de aanleidingen was de vraag van de Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat (nota-overleg 15-12-1997) naar de omvang en kwaliteit van de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Het onderzoek bestond uit vier onderdelen.

Allereerst is de stand van zaken van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs geïnventariseerd en geanalyseerd op basis van beschikbare literatuur. Deze literatuurstudie betrof beleidsinitiatieven, de wettelijk vastgelegde leerdoelen, de beschikbaarheid van leerplannen en leermiddelen, en de effectiviteit van dit alles blijkende uit evaluatiestudies. Aanbevolen wordt om vast te stellen welke minimale vaardigheden (kennis en inzicht) jongeren dienen te bezitten voor een veilige verkeersdeelname. Vervolgens zou dan in een studie naar het aanbod van verkeerseducatie en het resultaat daarvan vastgesteld kunnen worden of en in welke mate kennis, inzicht en vaardigheden bij jongeren feitelijk afwijken van de gewenste niveaus. Deze literatuurstudie met conclusies en aanbevelingen is gedocumenteerd in *Een kader voor verkeerseducatie* (SWOV-rapport R-99-32; Twisk & Levelt, 1999).

Vervolgens zijn in een tweede studie de bovengenoemde minimale vaardigheden vastgesteld en vertaald in elementaire leerdoelen. Hiertoe zijn experts bevroegd en in workshops bijeengebracht. Uitkomsten, procedures en overwegingen zijn gerapporteerd in *Elementaire leerdoelen voor verkeerseducatie* (SWOV-rapport R-99-33; Twisk, 1999).

In de derde studie is de aanpak beschreven voor de studie naar het aanbod van verkeerseducatie (de 'aanbodstudie') en het resultaat daarvan (de 'resultaatstudie'). Deze is gerapporteerd in *Aanbod en resultaten van verkeerseducatie: een onderzoeksopzet* (SWOV-rapport R-99-34; Levelt, 1999).

Van bovengenoemde vragenlijststudies is tot op heden alleen de aanbodstudie uitgevoerd, namelijk in het vierde onderdeel van het onderzoek naar omvang en kwaliteit van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Het verkeerseducatieaanbod wordt beschreven in termen van lestijd en onderwerpen, en wordt onderscheiden naar leerjaar, opleidingstype en schoolvak. Deze vierde studie is uitgevoerd in samenwerking met het Cito en is gedocumenteerd in *Aanbod van verkeerseducatie in de basisvorming* (SWOV-rapport R-99-35; Levelt, 2000).

De resultaatstudie, waarin nagegaan kan worden of leerlingen 'voldoende' kennis en inzicht bezitten aan het einde van de basisvorming, is (nog) niet uitgevoerd. In die zin blijft de vraag of het huidige aanbod leidt tot het gewenste resultaat dus onbeantwoord, en zo ontbreekt er nog een belangrijke schakel voor verdere beleidsontwikkeling op het gebied van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs.

Het onderhavige rapport betreft de tweede studie van dit educatie-vierluik. De SWOV bedankt de vele experts op het gebied van beleid, onderwijskunde, de dagelijkse schoolpraktijk en de toetsontwikkeling die bijgedragen hebben aan de totstandkoming van deze studie.

# 1. Inleiding

## 1.1. Achtergrond

Verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs (VO) verkeert in een benarde positie: jongeren vinden het onderwerp niet leuk en leraren hebben er vaak geen tijd voor. Veelal wordt (zo bestaat de indruk) er weinig aandacht besteed aan verkeersonderwijs. In deze situatie zou binnenkort wel eens verandering kunnen komen, mede onder invloed van de volgende ontwikkelingen:

- a. De invoering van het 'studiehuis' in de bovenbouw van het VO. Dit betekent dat het onderwijs van de bovenbouw van het VO meer gericht wordt op de zelfwerkzaamheid van de leerling. Het doel hiervan is het probleemoplossend vermogen van leerlingen te ontwikkelen.
- b. Het beleidsvoornemen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om jongeren zelf meer te betrekken bij (aspecten) van de beleidsuitvoering, met name als het gaat om onderwerpen die voor hen zelf relevant zijn. Deze belofte is toegezegd door de Minister in het kader van het Nationaal Jeugddebat (NJD). Door deze participatie wordt de kans vergroot dat maatregelen gericht op deze doelgroep, ook echt aan gaan slaan.
- c. De behoefte van jongeren aan meer verkeerseducatie / voorlichting / informatie-uitwisseling. Jongeren hebben de Minister aangesproken op de kwaliteit van de verkeerseducatie.

De directie Verkeersveiligheid en Voertuig van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (DGP-DVV) wil in samenwerking met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap de nieuwe kansen benutten die door de veranderende omgeving zijn ontstaan, en onderzoeken hoe verkeerseducatie een betere positie kan krijgen in het VO.

Hierbij kunnen de volgende beleidsvragen worden gesteld:

1. Wat zijn de leerdoelen waarin de meest elementaire kennis en vaardigheden, onderscheiden naar leeftijdsgroepen, zijn omschreven?
2. Wat is de huidige kennis van leerlingen, onderscheiden naar:
  - a. leerinhouden die reeds in de (oude) kerndoelen van de basisvorming zijn beschreven;
  - b. leerinhouden die deskundigen (zie 1) elementair achten voor een veilige verkeersdeelname.

Dit rapport bevat de uitkomsten van een onderzoek ten behoeve van de beantwoording van de eerst genoemde beleidsvraag naar 'elementaire voorwaarden (kennis en vaardigheden) voor veilige verkeersdeelname'. Op grond van de uitkomsten van dit onderzoek, zal in een vervolgonderzoek vastgesteld worden wat het huidige kennisniveau is bij leerlingen in het voortgezet onderwijs.

## 1.2. Doelstelling van onderzoek naar 'elementaire voorwaarde'

Dit onderzoek heeft als doelstelling om leerdoelen op te stellen in termen van elementaire voorwaarden voor veilig gedrag. Uitgangspunt is dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat het als zijn verantwoordelijkheid ziet om in samenwerking met Onderwijs Cultuur en Wetenschap, ervoor te zorgen dat elke jongere tijdens de gehele schoolperiode (voortgezet onderwijs) voldoende voorbereid is op de verschillende verkeersrollen die hij reeds op zich neemt of op zich gaat nemen.

Deze leerdoelen moeten betrekking hebben op middelbare scholieren in de leeftijdsgroep 12-18 jaar. Als we hier spreken over 'noodzakelijk' dan betekent dat: *Minimaal niveau voor een veilige verkeersdeelname, voor de verkeersrollen die de jongere reeds in deze leeftijdsgroep heeft en vooruitlopend op toekomstige verkeersrollen.*

De 'noodzakelijke voorwaarden' worden in dit onderzoek geïnventariseerd door gebruik te maken van bestaande kennis die aanwezig is bij experts en belanghebbenden.

Verwacht kan worden dat de meningen van experts en belanghebbenden niet alleen overeenkomsten, maar ook tegenstellingen vertonen. Daarom zal niet alleen een inventarisatie van kennis plaatsvinden; het is ook nodig een proces opgang te brengen dat leidt tot overeenstemming op essentiële onderdelen.

Om deze overeenstemming te bereiken is het hierna beschreven traject uitgevoerd.

## 1.3. Uitvoering en rapportage

### a. Voorbereiding

Er is een brede groep van experts geselecteerd, bestaande uit: onderwijskundigen, agogen/pedagogen, verkeersexperts, en organisaties die reeds in het VO bezig zijn zoals VVN, LPC's (Landelijke Pedagogische Centra), ROV's (Regionale Organen Verkeersveiligheid) en gemeentelijke veiligheidsconsulenten (zie *Bijlage 1* voor lijst experts).

Om deze groep optimaal te informeren werd een kadernotitie opgesteld waarin de achtergronden, doelstellingen en randvoorwaarden voor dit deel van het onderzoek werden weergegeven. De tekst van de kadernotitie is gebaseerd op een 'state-of-the-art studie', die apart gepubliceerd is (Twisk & Levelt, 1999). De kadernotitie is opgenomen in hoofdstuk 2.

### b. Inventarisatiefase

In deze fase werden de kadernotitie, een enquête over verkeerseducatie in het VO, en potentiële leerdoelen aan de experts voorgelegd. De experts moesten aangeven wat de *belangrijkste* onderwerpen waren en op grond hiervan:

- Aangeven welk kennis/vaardigheidsniveau verwacht mag worden bij scholieren die starten met het voortgezet onderwijs.
- Toetsen of de kerndoelen (basisvorming) en eindtermen (bovenbouw) de belangrijkste verkeersgebieden dekken. Welke kerndoelen/eindtermen ontbreken en welke zouden toegevoegd moeten worden?



- De kerndoelen/eindtermen rangschikken op belang voor de leeftijds-  
groepen;
- De belangrijkste onderwerpen binnen elk kerndoel weergeven.

De uitkomsten van deze schriftelijke enquête zijn beschreven in hoofdstuk 3.

#### *c. Afstemmingsfase*

Op grond van de schriftelijke reacties, werd een studiedag georganiseerd voor de expert-groep. Doel hiervan was overeenstemming te bereiken, en tegenstellingen die in de inventarisatiefasen gevonden zijn, ter discussie voor te leggen. De uitkomsten van deze studiedag worden beschreven in hoofdstuk 4.

Om een voldoende gedetailleerde beschrijving van de leerdoelen te bewerkstelligen, is een *tweede* studiemiddag gehouden. Tijdens deze studiedag werden, opnieuw op basis van een enquête en afstemmingsronde, leerinhouden gedefinieerd. Tevens werd voor elk leerdoel bepaald op welk leerniveau het onderwerp gedoceerd zou moeten worden (kennis, cognitieve vaardigheid, gedragsvaardigheid, en attitudevorming). Voorts werd aangegeven of een onderwerp specifiek betrekking had op 'verkeer', of een algemener gebied beschreef, dat ook in andere vakgebieden aan de orde gesteld kon worden.

Het rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen voor het vervolgonderzoek.

## 2. Positie verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs: een aanzet tot discussie (kadernotitie)

### 2.1. Doel notitie

Op 8 april 1998 werd een studiedag gehouden voor experts op het gebied van verkeerseducatie in het VO. Deze studiedag had als doel samen met experts *minimale eisen ten aanzien van kennis, vaardigheid en inzicht* voor jongeren in het VO te inventariseren.

Voorafgaand aan de studiedag hebben de experts de kadernotitie ontvangen.

De kadernotitie had tot doel de experts te informeren over de achtergrond en verschillende onderdelen van de studie. Tevens bevat de kadernotitie in § 2.2 de samenvatting van de resultaten van een literatuurstudie (Twisk & Levelt, 1999). In deze studie werden de ontwikkelingen op het gebied van verkeerseducatie geïnterpreteerd. De belangrijkste onderwerpen waren: beleidsontwikkelingen, organisatiestructuur, leerdoel- en materiaalontwikkelingen. Tevens is, voor zover dat bekend was, nagegaan of en hoe de plannen zijn geïmplementeerd, en hoe effectief deze implementatie is geweest. In § 2.5 worden conclusies getrokken over de invulling van het onderzoek.

### 2.2. Conclusies literatuurstudie

#### 2.2.1. Positie verkeerseducatie in het VO

- De vraag wat de plaats van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs zou moeten zijn, is in het verleden al vaak aan de orde geweest. Hierbij is aandacht geweest voor de inhoud, de wijze van doceren en de integratie met andere vakken. Ondanks de vele onderzoeken en initiatieven is de plaats van het verkeersonderwijs marginaal gebleven. Onduidelijk is welke weerstanden daar aan ten grondslag liggen. Wel heeft een aantal studies de knelpunten in het VO geïnterpreteerd; het zicht op de beleidsmatige consequenties die uit deze studies zijn getrokken, ontbreekt echter.
- Opmerkelijk in de rapportages is de veelvuldige constatering dat de positie van verkeerseducatie in het VO zwak is. Deze stelling wordt echter zelden (nooit?) kwantitatief onderbouwd:
  - Niet in procesmatige zin: *hoeveel tijd wordt er aan besteed?*
  - Niet in productmatige zin: *hoe is het gesteld met de verkeerskennis in het VO?*

Alleen VVN heeft een onderzoek gedaan onder ouders naar de wenselijkheid van verkeersonderwijs. Uit dit onderzoek bleek dat in 1986:

- 77% van de ouders vond dat kinderen in het VO verkeersonderwijs moeten krijgen, van wie 63% van mening was dat het verplicht gesteld zou moeten worden;

- wanneer wordt gevraagd naar het belang van verkeersonderwijs, vinden ouders verkeersonderwijs even belangrijk als bijvoorbeeld aardrijkskunde en geschiedenis.
- Daarbij ontbreekt het zicht op de implementatie van initiatieven en de effectiviteit daarvan. Waar in rapportages wordt gesproken van een 'mislukking', is niet duidelijk op grond van welke bevindingen deze conclusie wordt getrokken.
- Verscheidene beleidsinitiatieven beogen verkeersonderwijs te integreren met aanverwante gebieden (bijvoorbeeld verkeersveiligheid als gezondheidspreventie of de maatschappelijke nadelen van verkeer, verkeersveiligheid in combinatie met milieu-aspecten van het verkeer).

### 2.2.2. *Ondersteuningsstructuur*

- Er is veel onderzoek gedaan naar de door scholen gewenste ondersteuningsstructuur. Weinig is (nog) bekend over de implementatie en effectiviteit van de voorgestelde ondersteuningsstructuren.
- Er bestaat scepsis of een optimale ondersteuningsstructuur wel voldoende voorwaarde is om de positie van verkeerseducatie te verstevigen.

### 2.2.3. *Ontwikkeling leer materiaal*

- Er lijkt veel materiaal te zijn ontwikkeld. Ook zijn er verscheidene initiatieven geweest om het materiaal toegankelijk te maken (bronnenboeken).
- Bovengenoemde constatering maakt niet duidelijk of er sprake is van *voldoende* en *aantrekkelijk* materiaal. De conclusie is dan ook, dat er al veel is ontwikkeld, maar dat er geen zicht is op de kwaliteit en de toepasbaarheid.
- Onduidelijk is of het ontwikkelde materiaal nog wel adequaat is, nu in ieder geval voor de basisvorming de kerndoelen herzien zijn.

## 2.3. **Discussie**

Er zijn al zeer veel initiatieven ontplooid op het gebied van verkeersonderwijs in het VO, zowel op het vlak van de ondersteuning, beleidsontwikkeling als de materialen. Het probleem is dus niet zozeer dat de leerplannen er niet liggen of de materialen er niet zijn. In dat opzicht draagt het opnieuw formuleren van leerdoelen en het ontwikkelen van materialen op zichzelf niet voldoende bij aan het oplossen van het probleem.

Tevens wordt geconstateerd dat niemand verantwoordelijk wordt gesteld voor het al dan niet geven van verkeerseducatie. Dat komt voor een belangrijk deel doordat nog niet is aangetoond dat *de praktijk in het VO ertoe leidt dat jongeren onvoldoende kennis en inzicht hebben en daardoor onveilig zijn in het verkeer.*

## 2.4. **Consequenties uit conclusies voor invulling van het onderzoek**

In het onderzoek kunnen de volgende activiteiten uitgevoerd worden:

- Analyseren waarom initiatieven op het gebied van verkeerseducatie binnen het VO zelden het gewenste resultaat lijken te hebben.
- Vaststellen met 'experts' wat noodzakelijke kennis is voor leerlingen in het VO. Wat moeten ze minimaal weten en kunnen?
- Vaststellen wat het feitelijke kennisinzicht en de vaardigheden zijn van de verschillende leerlingen in het VO (naar klas en schooltype) op die terreinen die door de experts als 'noodzakelijk' zijn aangemerkt (alleen kennis en inzicht of ook vaardigheid?).
- Vaststellen van het leereffect van de leerdoelen zoals deze zijn opgenomen in de basisvorming (oude stijl). Met andere woorden: wat weten leerlingen in klas 3 van het VO over verkeer, onderverdeeld naar schooltype. Zo kan nagegaan worden of de verankering in de basisvorming het gewenste leerresultaat heeft gehad. Zo kunnen de mening van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap dat 'verkeerseducatie effectief is' en de tegengestelde mening van het verkeersveiligheidsveld dat 'dit niet het geval is', empirisch worden getoetst. Als de uitkomsten laten zien dat de leerdoelen niet worden gehaald, dan betekent dat direct dat de 'kleinere' plek van verkeer in de herziene kerndoelen een verslechtering betekent ten opzichte van de oudere kerndoelen.
- Leerplan-ontwikkeling pas uitvoeren wanneer er argumenten zijn dat het verschijnen van zo'n plan 'zoden aan de dijk' gaat zetten.

### 3. Expert-meningen over verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs

Jongeren in het voortgezet onderwijs nemen vaker onder meer risicovolle omstandigheden aan het verkeer deel, dan kinderen op de basisschool. Dit komt door de toenemende zelfstandigheid en actieradius. Ondanks dit gegeven is er geen zicht op de mate waarin deze jongeren voorbereid zijn op deelname aan het verkeer. Ook is onvoldoende gedocumenteerd over het *minimale kennis-, vaardigheids- en inzichtsniveau*, dat uit het oogpunt van veiligheid van deze leeftijdsgroep verwacht mag worden. De enquête onder experts heeft tot doel een *eerste inventarisatie* te maken van *de minimale eisen* en van de context waarbinnen realisatie van deze eisen mogelijk is. De enquête is ook gebruikt ter voorbereiding van een studiedag. De uitkomsten van de enquête worden in dit hoofdstuk beschreven.

#### 3.1. Opzet en methode

Voor de samenstelling van de expert-groep heeft men verschillende organisaties (zoals het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) benaderd met de vraag welke personen inzicht hebben in de 'wereld van het voortgezet onderwijs'. Deze groep werd eerst via een brief gevraagd of men wilde deelnemen aan een studiedag, en of men ter voorbereiding daarvan een enquête wilde invullen. Tevens werd een korte kadernotitie toegezonden om inhoud en doel te verduidelijken.

De enquête ging over de positie van het verkeersonderwijs in het VO, de effectiviteit van het verkeersonderwijs, en de noodzakelijke minimale inhoud. Elf experts vulden de vragenlijst in. De experts kwamen uit verschillende geledingen zoals, leerplanontwikkelaars, medewerkers van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, scholen, ROV's en VVN (voor een volledig overzicht wordt verwezen naar *Bijlage 1*).

Opgemerkt dient te worden dat dit allemaal experts waren die verkeerseducatie een 'warm hart' toedragen. In die zin, dienen de resultaten ook beschouwd te worden als uitingen van 'gelovers', maar dan wel 'gelovers' met een brede praktische ervaring op het gebied van verkeerseducatie.

### 3.2. Resultaten van de enquête

#### 3.2.1. Het vaststellen van het effect van verkeersonderwijs

|  | Volledig eens | Deels eens | Deels oneens | Volledig oneens |
|--|---------------|------------|--------------|-----------------|
| 1. De effectiviteit is <i>alleen</i> af te meten aan de kennis en het inzicht van leerlingen | 9%            | 27%        | 18%          | 36%             |
| 2. De effectiviteit is <i>alleen</i> af te meten aan het gedrag in het verkeer               | 18%           | 18%        | 45%          | 18%             |
| 3. De effectiviteit is <i>alleen</i> af te meten aan de ongevalsbetrokkenheid van leerlingen | 9%            | 27%        | 18%          | 36%             |
| 4. Anders  | 27%           | 9%         | 0%           | 9%              |

Tabel 3.1. Antwoorden op vraag 1: In deze tijd waarin kosten-effectiviteit een belangrijke afweging is bij beleidsbeslissingen, speelt het ook een rol bij verkeerseducatie. Er is dan ook veel discussie over de wijze waarop het effect van verkeerseducatie op verkeersveiligheid moet worden vastgesteld. Wat is hierover uw mening?

#### Opmerking

Bij deze vraag is veelvuldig de categorie 'anders' ingevuld. De meeste experts waren van mening dat het beoogde doel, dus ook het te bepalen effect is gelegen in kennis, gedrag en ongevalsbetrokkenheid.

#### 3.2.2. Legitimatie voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs

Ook al vindt men verkeerseducatie belangrijk, het betekent nog niet automatisch dat verkeerseducatie dan ook in het voortgezet onderwijs moet worden geïntegreerd. Ook anderen (organisaties) kunnen deze taak in zijn geheel op zich nemen. Wat zijn hiervoor de argumenten (voor en tegen)?

|  | Volledig eens | Deels eens | Geen mening | Deels oneens | Volledig oneens |
|--|---------------|------------|-------------|--------------|-----------------|
| 1. Verkeersdeelname is een basisvaardigheid, net als rekenen en lezen                            | 36%           | 36%        | 0%          | 18%          | 0%              |
| 2. Het hoort bij de algemene vorming, net als gezondheidskennis                                  | 55%           | 36%        | 0%          | 0%           | 0%              |
| 3. Het is de verantwoordelijkheid van de overheid op grond van overwegingen vanuit de leerplicht | 36%           | 18%        | 27%         | 0%           | 9%              |

Tabel 3.2. Antwoorden op vraag 2: Het voortgezet onderwijs moet wel verkeerseducatie aanbieden, omdat...

#### Opmerkingen

Van de respondenten vindt het merendeel dat verkeerseducatie een basisvaardigheid is die vergelijkbaar is met rekenen en lezen. Daarbij is er ook ondersteuning voor de stelling dat het ook past binnen de algemene

vorming. Bijna unaniem zijn de experts het eens over het feit dat verkeers-  
onderwijs onder de verantwoordelijkheid van de overheid valt, op grond van  
overwegingen vanuit de leerplicht.

|   | Deels<br>eens | Geen<br>mening | Deels<br>oneens | Volledig<br>oneens |
|---|---------------|----------------|-----------------|--------------------|
| 1. Het komt op de basisschool voldoende<br>aan bod  | 0%            | 0%             | 0%              | 91%                |
| 2. Het is vooral de verantwoordelijkheid van<br>externen, zoals ouders, organisaties, politie | 27%           | 0%             | 45%             | 18%                |
| 3. Jongeren doen zelf de kennis al<br>voldoende op  | 0%            | 9%             | 36%             | 45%                |

Tabel 3.3. Antwoorden op vraag 3: Het voortgezet onderwijs moet geen verkeerseducatie aanbieden, omdat...

#### *Opmerkingen*

Op de vraag op grond van welke overwegingen verkeersonderwijs *geen* deel uit zou moeten maken van het voortgezet onderwijs, bleek dat geen van de experts van mening was dat het onderwerp al in voldoende mate in het basisonderwijs aan de orde was geweest. Wel wordt een rol onderkend voor externen, zij het dat deze bijdrage niet de plaats inneemt van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Verder zijn de experts het vrijwel unaniem eens over het feit dat zij niet verwachten dat jongeren uit zichzelf wel de noodzakelijke vaardigheden leren.

#### 3.2.3. Noodzaak voor wettelijke positie?

|  | Deels<br>eens | Geen<br>mening | Deels<br>oneens | Volledig<br>oneens |
|--|---------------|----------------|-----------------|--------------------|
| 1. Leerlingen zijn voldoende gemotiveerd   | 0%            | 18%            | 45%             | 27%                |
| 2. Leraren vinden het een leuk en interessant<br>onderwerp   | 9%            | 9%             | 45%             | 27%                |
| 3. Ouders vinden het belangrijk en vragen er naar  | 36%           | 18%            | 9%              | 27%                |
| 4. Het is voor uitgeverijen voldoende aantrekkelijk<br>om onderwerpen over verkeer in de materialen op<br>te nemen | 9%            | 18%            | 27%             | 36%                |

Tabel 3.4. Antwoorden op vraag 4: Verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs hoeft niet wettelijk geregeld te worden. Er is voldoende basis voor vrijwillige adoptie door scholen, omdat...

#### *Opmerking*

Ook uit *Tabel 3.4* blijkt dat de experts niet verwachten dat verkeers-  
onderwijs in het voortgezet onderwijs als vanzelf van de grond zal komen,

doordat jongeren er naar vragen (gemotiveerd gedrag). Uit de tabel blijkt dat het onderwerp niet voldoende interessant is. De grootste kans lijkt te liggen in de verwachting (ervaring) dat ouders het onderwerp belangrijk vinden en erom gaan vragen bij de schoolleiding. Verder wordt er weinig heil verwacht van de rol van de uitgevers in deze.

#### 3.2.4. Reden voor zwakke positie van Verkeersonderwijs

|   | Onb./n.v.t. | Onbelangrijk | Belangrijk | Doorslaggevend |
|---|-------------|--------------|------------|----------------|
| 1. Onvoldoende aantrekkelijke materialen  | 9%          | 27%          | 36%        | 27%            |
| 2. Lage prioriteit bij leerlingen   | 9%          | 55%          | 36%        | -              |
| 3. Onvoldoende prioriteit bij leraren   | 9%          |              | 45%        | 45%            |
| 4. Onvoldoende ondersteuning van leraren  | 9%          | 9%           | 64%        | 18%            |
| 5. Desinteresse van ouders  | 9%          | 18%          | 73%        | -              |
| 6. Onvoldoende zichtbaar dat kwaliteit te wensen overlaat                       | 18%         | 27%          | 45%        | 9%             |
| 7. De relatie met veilig gedrag is omstrede                                     | 9%          | 55%          | 36%        | -              |
| 8. Het is geen onderdeel van het examenprogramma                                | -           | 18%          | 18%        | 64%            |
| 9. Er zijn zoveel maatschappelijke problemen geschikt voor educatie in het VO   | 9%          | -            | 55%        | 36%            |
| 10. Leraren voelen zich onzeker op dit vakgebied daardoor verdwijnt de aandacht | 9%          | 45%          | 36%        | 9%             |
| 11. Er is geen voldoende wettelijke basis voor verkeerseducatie in het VO       | -           | 18%          | 36%        | 45%            |

Tabel 3.5. Antwoorden op vraag 6: Vanuit diverse geledingen komt het geluid dat verkeerseducatie onvoldoende aanbod komt in het voortgezet onderwijs. Wat ziet u als belangrijkste redenen voor deze situatie?

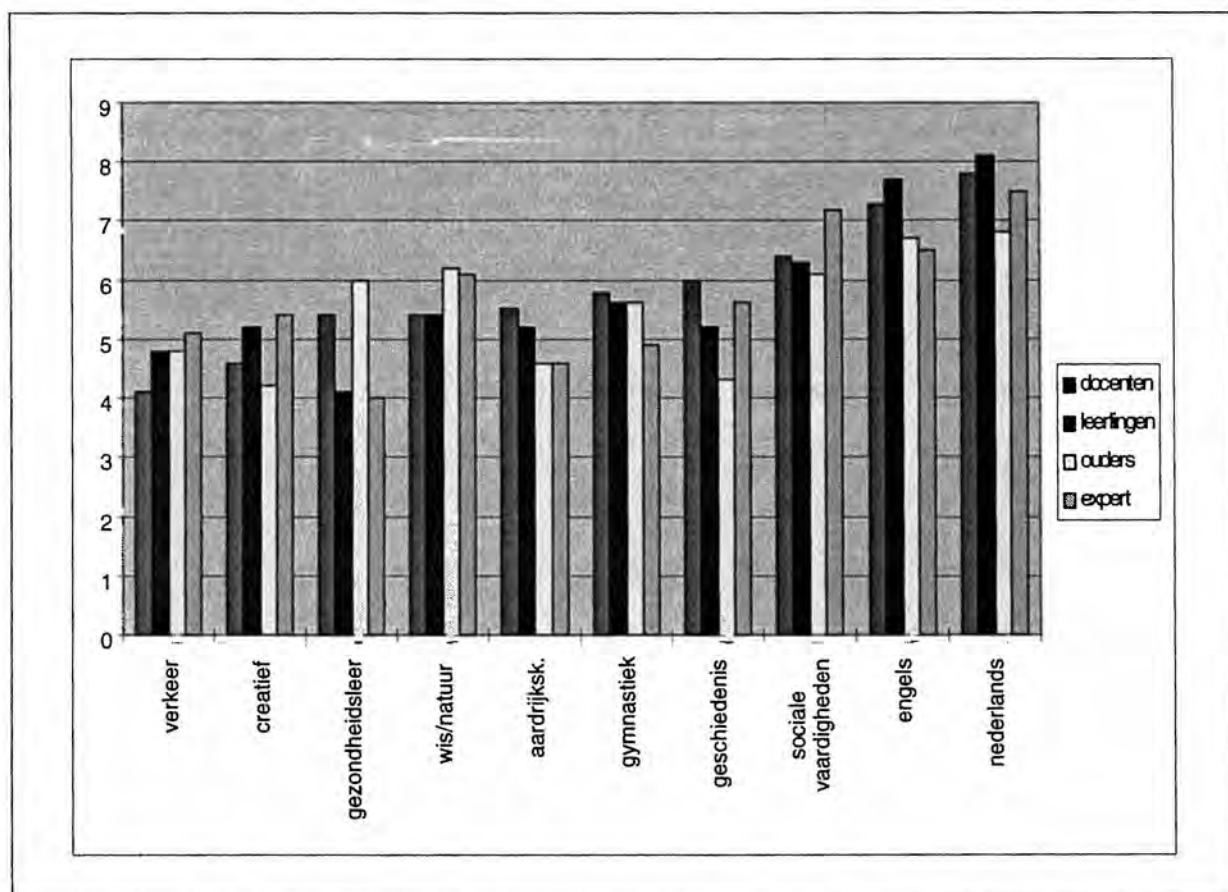
#### Opmerkingen

Wanneer we kijken naar de *doorslaggevende factoren* voor de zwakke positie van verkeerseducatie in het VO, dan wordt het ontbreken van verkeersonderwerpen in het examenprogramma als essentiële factor genoemd. Verder wordt de onvoldoende wettelijke basis (45%) en de onvoldoende prioriteit bij leraren als doorslaggevende argumenten gezien. Overigens wordt hier een ander beeld geschetst van de rol van de ouders. Bij de vorige vraag werden de ouders nog gezien als een invloedsfactor om op vrijwillige basis verkeersonderwijs aan te bieden. In vraag 6 wordt de



desinteresse van ouders als een belangrijke oorzaak genoemd voor het feit dat verkeersonderwijs onvoldoende aan bod komt.

### 3.2.5. Beoordeling 'gewicht' verschillende vakken



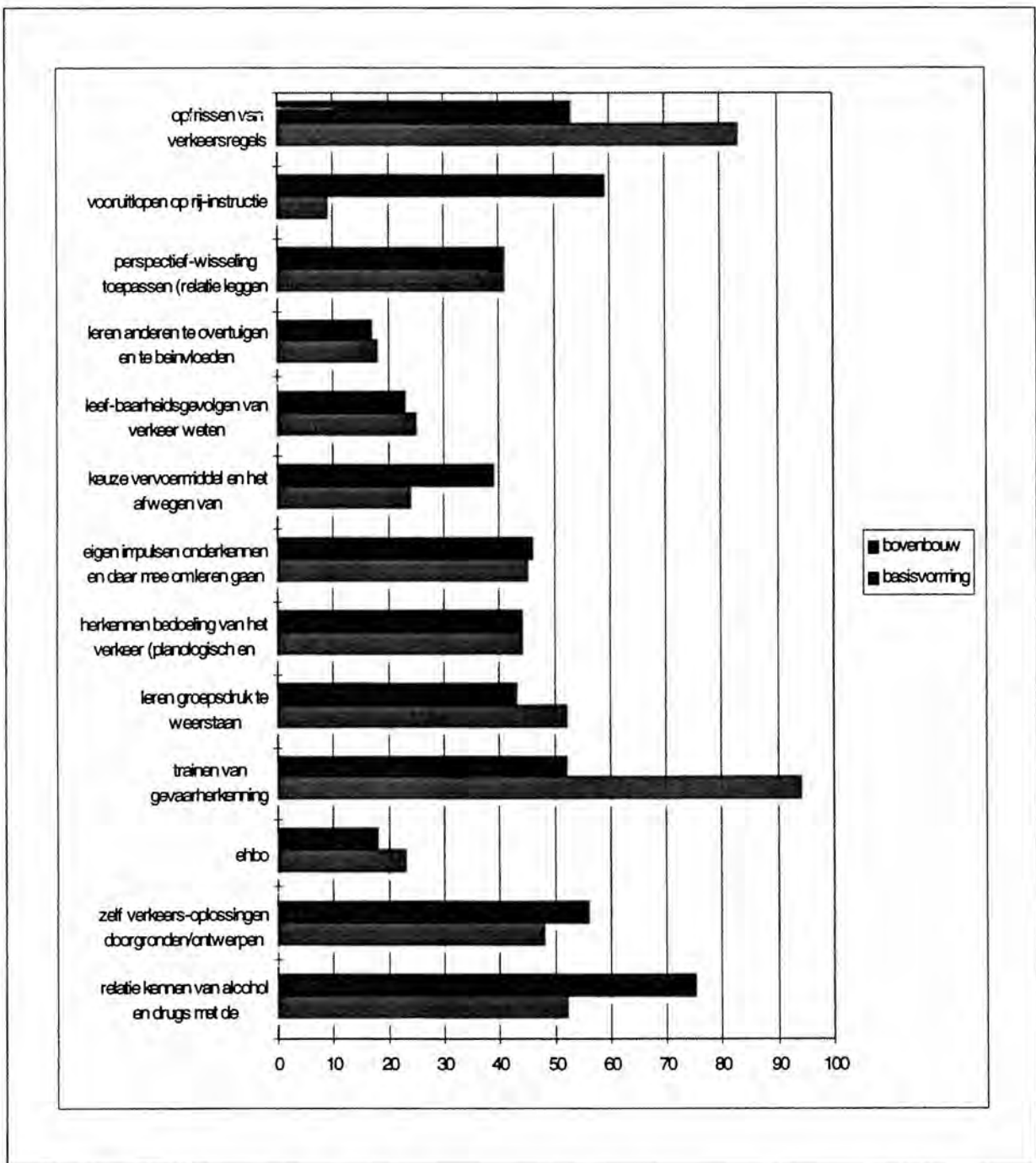
Afbeelding 3.1. Antwoorden op vraag 5: Op een middelbare school wordt een breed scala van onderwerpen aangeboden. Hieronder volgt een aantal. Kunt u deze in een rangorde zetten (van 1 - 10) naar belangrijkheid en ook aangeven hoe belangrijk u denkt dat ouders, leerlingen en leerkrachten die vinden. (1= onbelangrijk/ 10 = het belangrijkste)? (zie ook Tabel 2 in Bijlage 3).

#### Opmerking

De experts verwachten dat vooral docenten verkeerseducatie een lage prioriteit geven. Uit de rangorde blijkt dat het vak zelfs de laagste prioriteit heeft! Geen ander vak scoort lager. Ouders vinden verkeersonderwijs belangrijker dan aardrijkskunde, geschiedenis en creatieve vorming. Voor leerlingen is verkeersonderwijs bijna het minst belangrijkste vak; alleen gezondheidsleer is nog minder belangrijk.

Zelf vinden experts het vak 'verkeer' ook niet zo belangrijk in vergelijking tot andere vakken. 'Verkeer' staat bij hen op de zevende plaats, boven aardrijkskunde, gymnastiek, en gezondheidsleer.

### 3.2.6. Het belang verschillende onderwerpen



Abbeelding 3.2. Antwoorden op vraag 7: Hoe kan binnen het voortgezet onderwijs een invulling worden gegeven aan verkeerseducatie, onderscheiden naar basisvorming en bovenbouw. Zet de tien belangrijkste in volgorde (1 = onbelangrijk / 10 = het belangrijkste). De overigen bleven leeg.

#### Opmerkingen

De experts is gevraagd de tien belangrijkste onderwerpen op volgorde te zetten. De rangorde 10 betekent dat het onderwerp als het belangrijkste

wordt gezien, terwijl de rangorde 1 aan het minst belangrijke onderwerp wordt gegeven. Tevens betekent dit dat ook een aantal onderwerpen niet beoordeeld is, omdat deze volgens de expert niet tot de belangrijkste categorieën behoorden. Vervolgens is het *gewicht van het onderwerp* bepaald. Dat gebeurt door per onderwerp de rangorde van alle experts voor dat onderwerp op te tellen. De hoogste score die zo bereikt kan worden is 110 (hoogste rang (10) \* alle experts (11)). Deze score wordt gehaald indien alle experts hebben geoordeeld dat een bepaald onderwerp het belangrijkste is. Voor het onderwerp 'het opruimen van verkeersregels' bijvoorbeeld, is de score ontstaan doordat elf experts dat onderwerp als een van de tien belangrijkste onderwerpen beoordeelden. De rangorde die aan het onderwerp werd gegeven varieerde, maar in totaal kreeg het onderwerp 83 punten (uit een maximumscore van 110). In *Afbeelding 3.2* zijn deze totaalscores per onderwerp, onderscheiden naar bovenbouw en onderbouw, gepresenteerd.

### 3.3. Conclusies en discussie

Tijdens de studiedag zijn de uitkomsten van de enquête aan dezelfde deskundigen voorgelegd. De conclusies, gebaseerd op de onderlinge discussies, worden in het volgende hoofdstuk weergegeven.

## 4. Uitkomsten studiedagen

### 4.1. Positie van verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs

Aan de hand van een discussiestuk (zie hoofdstuk 2) over de positie van het verkeersonderwijs in het VO, is vastgesteld dat er op dit moment grote twijfel bestaat over de wijze waarop de verkeerseducatie in het VO gestalte krijgt. Via leerdoelen en vakoverstijgende thema's is er in principe wel ruimte gecreëerd, maar de onzekerheid blijft bestaan of dit ook daadwerkelijk leidt tot een inhoudelijke invulling van het verkeersonderwijs.

Door de experts werd gepleit om verkeer binnen aparte domeinen in een beperkt aantal vakken (wellicht niet meer dan twee) onder te brengen, zodat het verkeersonderwijs een herkenbare plek krijgt. Naar mening van de experts is deze herkenbaarheid noodzakelijk voor de leerlingen om de kennis te kunnen toepassen. Het introduceren van aparte domeinen zou ook betekenen, dat de vakleerkracht inhoudelijk verantwoordelijk is voor de invulling ervan. Dit heeft dan ook meteen consequenties voor de opleiding van de vakleerkracht. Verwacht wordt dat een vakleerkracht die een vak doceert waarbinnen verkeer een domein is, in de toekomst ook beter toegerust zal zijn. Tijdens zijn opleiding zal verkeersonderwijs immers als een van de aspecten van zijn vak aan de orde komen.

De experts twijfelden sterk aan de mogelijkheid om via uitgeverijen extra aandacht te genereren voor het vak 'verkeer'. Het zou betekenen dat de overheid via financiële impulsen wellicht thematisch het onderwerp binnen de bestaande methodes kan onderbrengen, maar dan nog is het afhankelijk van de *deskundigheid en de instelling* van de vakdocent of hij bereid en in staat is hier serieus aandacht aan te besteden.

### 4.2. Gewenste inhoud van het verkeersonderwijs

In de discussie zijn vier niveaus onderscheiden waarop verkeerseducatie zich zou kunnen richten. Deze vier niveaus zijn:

- kennis;
- cognitieve vaardigheden (inzicht?);
- attituden & motivatie;
- gedragsvaardigheden.

Voorts is door de experts een groot aantal onderwerpen genoemd die niet mogen ontbreken binnen het verkeersonderwijs, te weten:

1. opfrissen kennis van verkeersregels;
2. vooruitlopen op rij-instructie ;
3. trainen van gevaarherkenning;
4. perspectiefwisseling (relatie leggen met taakopvatting door anderen en beperkingen van anderen);
5. bedoeling van verkeer herkennen (planologisch en functioneel);
6. zelf verkeersoplossingen doorgronden/ontwerpen;
7. vervoermiddelkeuze en het afwegen van maatschappelijk en individuele voor- en nadelen daarvan;

8. milieu- en leefbaarheidsgevolgen van verkeer;
9. eerste hulp bij ongelukken;
10. relatie van alcohol en drugs met de taakuitvoering in het verkeer;
11. leren groepsdruk te weerstaan;
12. leren anderen te overtuigen/beïnvloeden;
13. zelf-reflectie (onder meer impulsen onderscheiden van doordachte beslissingsprocessen, deze onderkennen bij zichzelf);
14. inzicht in snelheid, krachten en letsel;
15. letselbescherming;
16. waarden en normen;
17. rol voorbeeldgedrag;
18. fietsvaardigheid;
19. cognitieve vaardigheden, informatieverwerking en -selectie;
20. energie, motoren en beweging.

Vervolgens zijn deze thema's ondergebracht binnen de hiervoor genoemde vier niveaus. Toen bleek dat een aantal thema's op meer niveaus aan de orde konden komen.

In *Tabel 4.1* zijn de onderwerpen ondergebracht onder de vier leerniveaus.

| Vier leerniveaus                                      |                                       |                        |                                   |
|---|---------------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| 1. Kennis   | 2. Hoe gaat men er mee om (attituden) | 4. Gedragsvaardigheden | 3. Cognitieve vaardigheden        |
| verkeersregels  | milieu en leefbaarheid                | verkeersoplossingen    | gevaarherkenning                  |
| vooruitlopen op rijinstructie                         | alcohol en drugs                      | EHBO                   | perspectief nemen/wisseling       |
| perspectief name                                      | weerbaarheid                          | weerbaarheid           | bedoeling van het verkeer         |
| bedoeling van het verkeerssysteem                     | bescherming letsel                    | fietsvaardigheid       | verkeersoplossingen               |
| verkeersoplossingen                                   | normen en waarden                     |                        | reflectie eigen gedrag            |
| milieu en leefbaarheid                                | rolvoorbeeld                          |                        | inzicht snelheid/letsel/kracht    |
| EHBO  |                                       |                        | informatie verwerking en selectie |
| alcohol en drugs                                      |                                       |                        |                                   |
| inzicht in snelheid, kracht letsel/motoren en energie |                                       |                        |                                   |
| normen en waarden                                     |                                       |                        |                                   |
| rol voorbeeld   |                                       |                        |                                   |

Tabel 4.1. *Overzicht van verkeersthema's onderverdeeld naar leerniveaus.*

Gaandeweg de discussie bleek dat er verschil van inzicht bestond over de taak van het onderwijs. Dit verschil spitste zich toe op de vraag of de school vooral kennis en inzicht diende over te dragen zodat de leerling zelf een afgewogen keuze kon maken. Een andere opvatting is dat de taak van de school op een aantal terreinen ook verder gaat; er wordt dan wel een

normatief oordeel aan verbonden. Dit betekent dat ook op het gebied van 'verkeer' waarden en normen dienen te worden overgedragen.

#### 4.3. **Conclusie**

In hoofdstuk 5 worden de onderwerpen en leerniveaus verder gespecificeerd. Dit zijn de uitkomsten van de tweede studiedag.

## 5. De minimale inhoud: onderwerpen en leerniveau

### 5.1. Inleiding

In een tweede ronde (vragenlijst en studiemiddag) is door de experts de 'minimale inhoud' verder uitgewerkt. De uitwerking had betrekking op de volgende vragen:

- Welke onderwerpen moeten minimaal in het verkeersonderwijs (voortgezet onderwijs) aan de orde komen?
- Moet het onderwerp alleen in het verkeersonderwijs aan de orde komen, of is het een algemene vaardigheid die *beter in andere vakken* op zijn plaats is?
- Op welk leerniveau zou het onderwerp aan de orde moeten komen: kennis, attitudes, cognitieve vaardigheden of gedragsvaardigheden?

De discussie in de groep heeft zich geconcentreerd op de basisvorming. De bovengenoemde vragen zijn niet uitgewerkt voor de bovenbouw. In dit stadium van het onderzoek is dat ook niet nodig, omdat in eerste instantie inhoud moet worden gegeven aan de basisvorming. In een verdere uitwerking kan dan op termijn invulling worden gegeven aan de verkeerseducatie in de bovenbouw.

### 5.2. Werkwijze

De experts ontvingen opnieuw een vragenlijst, die vervolgens tijdens een studiemiddag gebruikt is om consensus te bereiken. De resultaten worden hier gepresenteerd in *Tabel 5.1*. Het overzicht is als volgt te lezen.

#### *Positie in verkeersonderwijs*

Voor elk onderwerp is allereerst aangegeven of het specifiek in een eigen domein 'verkeersonderwijs' zou moeten worden ondergebracht. Dit wordt aangegeven in de kolom 'Positie in verkeersonderwijs'. Indien de expertgroep van mening is dat het onderwerp specifiek in het verkeersonderwijs moet worden ondergebracht is de optie 'ja' vet gedrukt. De optie 'nee' is vet gedrukt, wanneer het onderwerp beter op zijn plaats is in een ander vak of helemaal niet op school thuis hoort.

#### *Beter in ander vak*

Wanneer de vorige vraag met 'ja' is beantwoord, dan is deze vraag niet ingevuld. Men antwoordt met 'ja' als het onderwerp op school thuis hoort. Men antwoordt met 'nee' wanneer het niet een onderwerp is voor het VO. Wanneer de vraag over de 'positie van verkeersonderwijs' en 'beter in ander vak' beiden met 'nee' zijn beantwoord, dan betekent het dat het onderwerp *niet in het VO past*. Het hoeft echter niet te betekenen dat het onderwerp *irrelevant* is voor de verkeersveiligheid.

#### *Aard van de scholing*

Hier wordt met een '•' aangegeven op welk niveau het onderwerp aangeboden dient te worden (kennis, attitude, cognitieve vaardigheid, gedragsvaardigheid). Hierbij kunnen meer hokjes 'aangekruist' worden.



In § 5.3 wordt het overzicht voorzien van een toelichting waarin verder uitgewerkt is welke argumenten van invloed zijn geweest op de gemaakte keuzen.

| Onderwerp  | Positie in de school |                                | Aard van scholing |          |                        |                    |
|--|----------------------|--------------------------------|-------------------|----------|------------------------|--------------------|
|  | Specifiek verkeer?   | Beter in ander vak (domein)    | Kennis            | Attitude | Cognitieve vaardigheid | Gedragsvaardigheid |
| 1. Verkeersregels  | ja                   |                                | ●                 | ●        | ●                      |                    |
| 2. Vooruitlopen op rij-instructie  | nee                  | nee                            |                   |          |                        |                    |
| 3. Gevaarherkenning  | ja                   |                                | ●                 |          | ●                      |                    |
| 4. Perspectiefwisseling (relatie leggen met taakopvatting door anderen en beperkingen van anderen)   | ja                   |                                | ●                 | ●        | ●                      |                    |
| 6. Bedoeling van verkeer herkennen (planologisch en functioneel)   | ja                   |                                | ●                 |          |                        |                    |
| 7. Zelf verkeersoplossingen doorgronden  | ja                   |                                | ●                 |          | ●                      |                    |
| 8. + 9. Vervoermiddelkeuzen en het afwegen van maatschappelijk en individuele voor- en nadelen daarvan + milieu en leefbaarheid gevolgen van verkeer | ja                   | kan, maar is niet noodzakelijk | ●                 | ●        |                        |                    |
| 10. Eerste hulp bij ongelukken   | nee                  | nee                            |                   |          |                        |                    |
| 11. Relatie van alcohol en drugs met de taakuitvoering in het verkeer  | ja                   |                                | ●                 | ●        |                        |                    |
| 12. + 13. Leren groepsdruk te weerstaan + leren<br>14. + 19. Anderen overtuigen + rol voorbeeldgedrag + zelfreflectie                                | dilemma              | kan, maar is niet noodzakelijk | ●                 | ●        |                        |                    |
| 15. + 16. Inzicht in snelheid, krachten en letsel + letselbescherming  | ja                   |                                | ●                 | ●        |                        |                    |
| 17. Waarden en normen en persoonlijke afwegingen   | ja                   |                                | ●                 | ●        |                        |                    |
| 20. Fietsvaardigheid   | nee                  | nee                            |                   |          |                        |                    |
| 21. Cognitieve vaardigheden, informatieverwerking en selectie  | nee                  | ja                             |                   |          |                        |                    |
| 22. Energie, motoren en beweging   | nee                  | ja                             |                   |          |                        |                    |

Tabel 5.1. *Overzicht van expert-meningen over verkeersonderwerpen en het leerniveau in de basisvorming.*

### 5.3. Overwegingen

#### 5.3.1. Omschrijving van het leerniveau

In *Tabel 5.1* staat boven de kolommen aangegeven op welk leerniveau het onderwerp door een leerling beheerst dient te worden. Hierna volgt een omschrijving van de bedoeling van de verschillende niveaus:

- **Kennis:** de leerling heeft de informatie in het geheugen opgeslagen en kan deze informatie indien gewenst, oproepen, weergeven en in relatie brengen met andere onderwerpen.
- **Cognitieve vaardigheid:** de leerling heeft de kennis eigen gemaakt, zoals eerder omschreven en kan deze kennis op een correcte wijze toepassen.
- **Attitude:** de leerling kan afwegingen maken tussen verschillende belangen (onder meer individueel versus maatschappelijk, korte termijn versus lange termijn). Hij ontwikkelt een zienswijze op de bereidheid en noodzaak om 'gewenst' gedrag te vertonen.

#### 5.3.2. Aanduiding globale inhoud per onderwerp en overweging voor leerniveau en verkeersdomein

1. *Kennis verkeersregels: kennis van de toepassing van de verkeersregels.*

Het gaat hier zowel over de formele en als de informele regels. In die zin zijn er ook raakvlakken met gevaarherkenning en perspectief. Dit onderwerp kenmerkt zich door de concrete toepassing van regels op verkeerssituaties, waarbij ook de informele regels en defensief verkeersgedrag aan de orde komen. Het hoort specifiek thuis binnen een domein 'verkeer', waarin het eventueel geclusterd kan worden met andere onderwerpen op het gebied van verkeer.

*Niveau:* kennis (welke regels zijn er, waarom zijn ze er!).

*Cognitieve vaardigheid:* worden de regels correct toegepast op concrete verkeerssituaties.

*Attitude:* door verheldering (kennis over achtergronden) wordt de bereidheid, om in het belang van de eigen veiligheid en die van anderen zich aan de verkeersregels te houden, gestimuleerd.

*Domein:* verkeersonderwijs.

2. *Vooruitlopen op rij-instructie: kennisoverdracht op het gebied van het besturen van motorvoertuigen en bromfietsen.*

Dit onderwerp hoort niet in de basisvorming. Het maakt het onderwerp 'verkeer' mogelijk wel interessanter voor leerlingen. Aangezien een leerling op zestienjarige leeftijd ook een theorieles kan volgen bij de rijsschool, hoeft het onderwerp niet noodzakelijk binnenschools aan de orde te komen.

*Domein:* verwijderd.

- 3/4. *Trainen van gevaarherkenning: in staat zijn gevaren te herkennen, voorspellen en vermijden in concrete verkeerssituaties + perspectiefwisseling: in staat zijn te 'zien' wat andere verkeersdeelnemers willen en kunnen in het verkeer (een vrachtwagenbestuurder kan geen fietser zien in de dode hoek; een oudere verkeersdeelnemer kan niet snel oversteken).*

Hier gaat het specifiek over een verkeersonderwerp. 'Het voorzien van gevaren' is wellicht ook een algemene vaardigheid, maar gericht op het verkeer, is het waarschijnlijk een van de belangrijkste onderwerpen voor het veilige gedrag van jongeren in het verkeer. Gezien die centrale plaats hoort het expliciet thuis in het domein verkeer.

*Niveau:* kennis en cognitieve vaardigheid (dat wil zeggen de feiten weten, en concreet kunnen toepassen).

*Domein:* verkeer.

6. *Het verkeerssysteem is op een bepaalde manier geordend om een efficiënt en veilig gebruik te waarborgen. De leerling heeft inzicht in de manier waarop dat is gedaan (vergelijk vormgeving en functie van snelwegen versus woonerven/beken, kanalen en rivieren)*  
Dit is feite kennis, om daarmee de leerling de kennis ter beschikking te stellen, zodat hij een achtergrond heeft, waardoor hij regels en processen binnen het verkeerssysteem kan begrijpen.

*Niveau:* kennis.

*Domein:* verkeer.

7. *Elke verkeersoplossing beoogt een bepaald gebruik. De leerling heeft inzicht in de relatie tussen de vormgeving en het gebruik van bijvoorbeeld kruisingen/rotondes.*

Van de leerling wordt verlangd dat hij kan aangeven wat het beoogde gebruik is, en waarom dat op deze manier via de vormgeving wordt gerealiseerd. Dit betekent dat hij kennis heeft van verschillende verkeersoplossingen. Hij weet bijvoorbeeld wat een rotonde is en welke regels daar gelden. Maar hij kan bovendien 'het waarom' afleiden, en begrijpen welke keuzes daarin gemaakt zijn.

*Niveau:* kennis + cognitieve vaardigheid.

*Domein:* verkeer.

- 8/9. *De vervoerwijzen hebben verschillende consequenties voor milieu, doorstroming en veiligheid. Daar zijn individuele voordelen en maatschappelijke nadelen aan verbonden.*

Leerlingen hebben kennis over deze voor- en nadelen en kunnen afwegingen maken. Bij de basisvorming gaat het vooral over kennis die gebruikt wordt om de afweging te kunnen maken. De afweging wordt vooral geleid door normen en waarden.

*Niveau:* kennis en attitude.

*Domein: eventueel verkeer (maar niet noodzakelijk).*

10. *EHBO, Eerste hulp bij ongevallen*

Dit onderwerp vervalt. Het is geen specifiek verkeersonderwerp, en bovendien is het de vraag of het wel in de basisvorming thuis hoort.

*Domein: Onderwerp verwijderd.*

11. *De leerlingen weten over de relatie onveiligheid en alcohol- en drugsgebruik.*

In dit onderwerp wordt kennis overgedragen aan leerlingen over de relatie alcohol, drugs en verkeer. Daarbij wordt de informatie gebruikt om afwegingen te maken omtrent leeftijdgebonden dilemma's op dit gebied.

*Niveau: kennis en attitude.*

*Domein: verkeer.*

12/13 *Leerlingen weten wat groepsdruk is, hoe dat kan doorwerken in verkeersgedrag en hoe je groepsdruk kan weerstaan +*

14/19 *leerlingen weten hoe anderen beïnvloed en overtuigd kunnen worden, zodat onveilig groepsgedrag verandert in veilig groepsgedrag + zelfreflectie: leerlingen herkennen hun eigen motieven en impulsen en kunnen afwegingen maken tussen deze motieven/impulsen en veiligheid + leerlingen weten dat hun eigen gedrag 'nageaapt' wordt door jongere kinderen. Voorts weten zij ook dat zijzelf weer het gedrag nageaapt hebben van anderen (voor hen aantrekkelijke modelvoorbeelden).*

Bij dit cluster van onderwerpen is sprake van een dilemma.

De achtergrond van dit dilemma is dat in de praktijk van onveilig gedrag van verkeersdeelnemers en vooral bij jongeren, dit een van de meest bepalende factoren is die aan onveilig gedrag ten grondslag zal liggen. Met name speelt het een rol in de bereidheid zich veilig te gedragen. Toch gaat het hier niet specifiek om onderwerpen die gelden voor veilig gedrag in het verkeer, maar die ook betrekking hebben op gezondheidsgedrag, criminaliteit, enzovoort. Om die reden zou het ook in een algemeen vak ondergebracht kunnen worden (zoals verzorging). Voorwaarde is dan wel dat daarin ook een verband gelegd wordt met veilig verkeersgedrag.

Indien het niet in een ander vak wordt ondergebracht, dan zou het expliciet in het domein 'verkeer' thuis horen. Als er geen aandacht zou worden besteed aan deze onderwerpen, zou de effectiviteit van het verkeersonderwijs sterk verminderen.

*Domein: verkeer.*

*Niveau: kennis en attitude.*

15/16 *Leerlingen hebben inzicht in snelheid, de krachten die daarmee samenhangen en de relatie met keuze en reactietijd, ongevalsrisico's en letselernst + de leerlingen weten van beschermingsmiddelen en de eisen die daaraan gesteld kunnen worden in vormgeving en gebruik.*

Dit is een verkeersonderwerp, hoewel het ook wel breder gesteld kan worden, zodat ook beschermingsmiddelen zoals het gebruik van 'knie-pads' bij 'skaten' en zwemvesten bij watersport aan de orde kunnen komen. De relatie tussen snelheid, kwetsing en bescherming spelen echter vooral bij verkeer. Tevens zou hier de bereidheid tot toepassing verder geëxploreerd moeten worden door de leerlingen zelf.

*Domein:* verkeer.

*Niveau:* kennis en attitude.

17. *Leerlingen weten van de onderliggende waarden en normen en hoe deze in verkeersregels zijn vertaald en hoe die bij persoonlijke afwegingen een rol spelen.*

Dit is een essentiële component van verkeersonderwijs. In de eerste plaats omdat de afwegingen die hier gemaakt worden van groot belang zijn voor het creëren van de bereidheid 'rekening te houden met anderen' in het verkeer en de bereidheid om bewust risico's te willen nemen.

*Domein:* verkeer.

*Niveau:* kennis en attitude.

20. *Leerlingen kunnen veilig fietsen (voertuigvaardigheid en verkeersdeelname).*

Hoewel er waarschijnlijk uitzonderingen zijn, wordt aangenomen dat kinderen aan het eind van de basisschool goed kunnen fietsen. In het voortgezet onderwijs hoeft hier geen aandacht meer aan besteed te worden. Voor de kinderen die het fietsen niet beheersen, zouden specifieke programma's (buitenschools) opgezet moeten worden.

*Domein:* verwijderen.

21. *Leerlingen weten dat de informatieverwerkende capaciteit van verkeersdeelnemers in het verkeer beperkt is, de waarneming selectief is; ze kennen de consequenties daarvan.*

Dit onderwerp hoeft niet expliciet aan de orde te komen, maar zou wel een plek kunnen krijgen in het vak 'biologie' waar het gaat over de mogelijkheden en beperkingen van de menselijke vermogens.

*Domein:* ander vak.

22. *Leerlingen kennen de relatie tussen energie-generatie, snelheid en de kosten/batenverhouding tussen de noodzakelijke energie en de geleverde verplaatsingsmogelijkheid.*

*Domein:* ander vak.

#### 5.4. Relatie expertmeningen en oude kerndoelen

| Oude kerndoelen   | Verkeersregels | Gevaarherkenning | Perspectiefwissel | Bedoeling verkeer | Verkeersoplossing | Vervoermiddelkeuze | Alcohol | Groepsdruk etc | Inzicht mechanica | Waar-den / normen |
|---|----------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------|----------------|-------------------|-------------------|
|   | 1              | 3                | 4                 | 6                 | 7                 | 8+9                | 11      | 12+13<br>14+19 | 15+16             |                   |
| Topografische kennis (2/3 Aardrijkskunde)                     |                |                  |                   |                   |                   |                    |         |                |                   |                   |
| Kennis verkeersvoorzieningen in buurt (4/5 Aardrijkskunde)    |                |                  |                   |                   | deels             |                    |         |                |                   |                   |
| De mens en zijn gezondheid (2 Biologie)                       |                |                  |                   |                   |                   |                    | geheel  |                |                   |                   |
| Verkeer en milieu, gezondheid en preventie (9 Aard. / 27 Bio) |                |                  |                   |                   |                   | geheel             |         |                |                   |                   |
| Krachten en veiligheid (natuur- en scheikunde 16)             |                |                  |                   |                   |                   |                    |         |                | geheel            |                   |
| Botsveiligheid vergroten (natuur- en scheikunde 16)           |                |                  |                   |                   |                   |                    |         |                | geheel            |                   |
| Naoorlogse ontwikkeling verkeer (techniek 1,3,4)              |                | deels            |                   |                   |                   | deels              |         |                |                   |                   |
| Technische hulpmiddelen in beroepen                           |                |                  |                   |                   |                   | deels              |         |                |                   |                   |
| Verandering in beroepen door technische hulpmiddelen          |                |                  |                   |                   |                   | deels              |         |                |                   |                   |
| Invloed technische hulpmiddelen op milieu                     |                |                  |                   |                   |                   | deels              |         |                |                   |                   |
| Vervuiling milieu en uitputting                               |                |                  |                   |                   |                   | deels              |         |                |                   |                   |
| Kennis energie omzetting                                      |                |                  |                   |                   |                   |                    |         |                |                   |                   |
| Invloed groepsnormen en gedrag (verzorging 4)                 |                |                  |                   |                   |                   |                    |         | geheel         |                   |                   |
| Verkeersregels (verzorging 8)                                 | geheel         |                  |                   |                   |                   |                    |         |                |                   |                   |
| Preventie-ongevallen (verzorging 7)                           |                | geheel           | geheel            | geheel            | geheel            | geheel             | geheel  | geheel         | geheel            |                   |
| Letselpreventie (verzorging 9)                                |                |                  |                   |                   |                   |                    |         |                | geheel            |                   |

Tabel 5.2. Overeenkomst tussen de expertmeningen en de oude kerndoelen.

Uit het overzicht van *Tabel 5.2* blijkt dat een groot deel van de door de experts opgestelde leerdoelen, in principe binnen de oude kerndoelen van de basisvorming valt. Voor de uitvoering van het onderzoek betekent dit, dat verwacht kan worden - mits de onderwerpen aan de orde zijn gesteld - dat de jongeren na het afsluiten van de basisvorming in 1998 een redelijke kennis zouden moeten hebben op de genoemde gebieden. Wanneer bijna geen enkel onderwerp zou 'sporen' met de oude kerndoelen, dan zou een toetsafname (zie het tweede deel van het onderzoek) zeer frustrerend kunnen zijn voor de leerlingen. Bovendien zou de toets niet in staat zijn, vast te stellen hoe 'succesvol' de oude kerndoelen zijn geweest in de basisvorming.

## 6. Toetsing bij praktijkdeskundigen

### 6.1. Doelstelling

In overleg met deskundigen is een lijst samengesteld met leerdoelen die de minimale kennis/inzichten en vaardigheden beschrijven van leerlingen op het gebied van verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs.

Deze leerdoelen zullen aan praktijk-deskundigen (leraren in het voortgezet onderwijs) worden voorgelegd, met als doel het inzicht te vergroten in de praktische mogelijkheden om verkeer in het VO een sterkere positie te geven. Daarvoor werden de volgende vragen voorgelegd aan de praktijk-deskundigen:

- Met de leerdoelen wordt beoogd om 'verkeer' en 'verkeersveiligheid' voor leerlingen en docenten op een herkenbare manier te realiseren. Is het nodig dat deze onderwerpen in aparte domeinen in een beperkt aantal vakken (hooguit drie) worden ondergebracht?
- Bij welke vakken kunnen de beschreven leerdoelen het beste worden ondergebracht?
- Is het mogelijk de onderwerpen die binnen de leerdoelen aan de orde komen, via een eindexamen te toetsen? Met andere woorden kan 'verkeer' in de eindtermen worden opgenomen?
- Is het nodig en gewenst om de leerdoelen te differentiëren naar basisvorming en bovenbouw, of zouden de minimale eisen vooral betrekking moeten hebben op de inhoud van de basisvorming?

### 6.2. Werkwijze

Tijdens de studiedag waar de resultaten van het VEVO-project in Limburg zijn gepresenteerd, zijn de uitkomsten van de expert-bevraging ter toetsing voorgelegd aan een klein groepje praktijk-deskundigen.

### 6.3. Resultaten

Uit deze toetsing kan het volgende geconcludeerd worden:

- De versnippering van verkeersonderwerpen over een groot aantal vakken is ongewenst en leidt tot 'onherkenbaarheid'. Bovendien is het demotiverend voor de verschillende vakdocenten. Het concentreren in een klein aantal vakken in domeinen heeft als voordeel dat docenten het tot hun eigen verantwoordelijkheid rekenen. Een ander voordeel is dat de vakopleidingen van de docenten het onderwerp opnemen in de vaktraining.
- Opname van verkeersonderwerpen in 'eindtermen' is een noodzakelijke voorwaarde om het onderwerp 'verkeer' een plek te geven. Het betekent niet dat daarmee op individueel niveau afgedwongen kan worden dat een kandidaat ook de noodzakelijke kennis bezit. De kandidaat kan immers slagen voor het eindexamen, terwijl alle verkeersvragen fout beantwoord zijn. Het is een 'brug' te ver om het al dan niet slagen afhankelijk te maken van de score op de verkeersvragen.

- De keuze om de onderwerpen vooral op het niveau van 'inzicht /cognitieve vaardigheden' en 'kennis' te doceren, wordt door velen als een gemiste kans gezien. Docenten willen het vooral hebben over het verkeersgedrag. Ook zijn zij van mening dat de 'veiligheidsmotivatie' daarbij het belangrijkste aspect is van het verkeersonderwijs. In die zin zijn sociale vaardigheden noodzakelijke voorwaarden voor veilig gedrag. Er bestaat nog wel meningsverschil over de vraag in welk vak die vaardigheden ondergebracht moeten worden.

#### 6.4. **Aanbeveling**

De praktijktoets heeft plaats gevonden onder een klein groepje praktijkdeskundigen. Voorgesteld wordt om deze toets in het vervolgtraject uit te breiden met het doel om, vooruitlopend op de vijfjaarlijkse herziening van de kerndoelen, een praktische uitwerking te geven aan 'nieuwe kerndoelen'.



## 7. Stappen voor vervolgonderzoek

De lijst met leerdoelen zoals die in het voorgaande hoofdstuk is beschreven, wordt de leidraad voor de vervolgstudie onder leerlingen en scholen van het voortgezet onderwijs. Voor de volledigheid wordt in dit hoofdstuk een kort overzicht gegeven van de inhoud en opzet van het vervolgonderzoek.

In dit vervolgonderzoek komen de volgende vragen aan de orde:

1. Hoe staat het met de kennis, het inzicht en de vaardigheden van leerlingen in het voortgezet onderwijs en kan een relatie worden gelegd met het gebruikte lesmateriaal?
2. Wat gebeurt er op dit moment: op wat voor wijze en hoe vaak krijgen kinderen les in verkeer en verkeersveiligheid; welk percentage kinderen krijgt geen les?
3. Is het, gezien de resultaten, noodzakelijk om bij de formulering van nieuwe kerndoelen over vijf jaar explicieter aandacht te vragen voor verkeersonderwijs?

### 7.1. Vraagstelling vervolgstudie

Ter voorbereiding van bovengenoemd onderzoek wordt eerst een studie uitgevoerd waarin de volgende onderwerpen aan de orde komen:

1. Op wat voor wijze kan het onderzoek naar kennis en inzicht uitgevoerd worden? Een vraag die hier nauw mee samenhangt is of het gewenst en mogelijk is om ook vaardigheden en gebruikt lesmateriaal te bevragen.
2. Hoe kan het onderzoek naar aard en omvang van leerervaringen worden uitgevoerd, en is het mogelijk een verband te zoeken met kennis en vaardigheden van leerlingen? Hieraan vooraf gaat de vraag op welke wijze het Ministerie de resultaten wil gebruiken. Is het toereikend om antwoord te krijgen op de volgende vraag: Welk percentage leerlingen komt in aanraking met verkeersonderwijs?

De volgende subvragen zijn te onderscheiden:

1. *Op wat voor wijze kan het onderzoek naar kennis en inzicht uitgevoerd worden?*

Definitie-studie:

- Is het gewenst en mogelijk, om niet alleen kennis en inzicht, maar ook vaardigheden te meten met behulp van vragenlijsten? Zo ja: hoe?

Ontwikkeling van de vragenlijst:

- Bieden de door de experts ontwikkelde leerdoelen voldoende houvast voor de inhoud van de vragen of moeten nog andere bronnen geraadpleegd worden?
- Welke onderwerpen komen in de vragen aan de orde: gewenste kennis en vaardigheden, en leerervaringen?
- Welke extra variabelen zijn gewenst (sekse, leeftijd, mobiliteit, afstand tot school, enzovoort)?
- Wat is de optimale omvang van de vragenlijst?
- Wat is de beste vraagvorm? Zijn afbeeldingen nodig? Wie maakt deze?

- Is een proefafname noodzakelijk? Waar en wanneer kan dit plaatsvinden?
- Is een begeleidende instelling gewenst (Cito, begeleidingsgroep)?

Afname:

- Wat is de aard en omvang van de steekproef? Welke onderverdelingen naar 'type school', 'opleidingsjaar', 'regio' en 'leeftijd leerlingen' zijn gewenst?
- Organisatie-afname: Kan de afname worden gekoppeld aan ander onderzoek? Wie organiseert de afname? Hoe is afname in te passen in het schoolprogramma? In hoeverre zijn scholen hiertoe bereid? Hoe is deze bereidheid te versterken?

Verwerking en analyse:

- Zijn ruwe data automatisch te verwerken? Door wie?
- Analyseplan: Welke variabelen worden op wat voor wijze met elkaar in verband gebracht?
- Rapportage: Wat kan in grote lijnen verwacht worden?

Mogelijke andere verbanden:

- Zijn de gegevens te koppelen aan andere gegevens en is dit gewenst? (zoals Cito-toets)

Kosten:

- Wat zijn de te verwachten kosten?

*2. Hoe kan het onderzoek naar aard en omvang van leerervaringen worden uitgevoerd?*

Definitie van de studie:

- Definitief vaststellen wat het Ministerie beoogt.
- Vaststellen of leerlingen of leerkrachten benaderd moeten worden, of beide groepen.
- Vaststellen of gestreefd kan worden naar koppeling met gegevens uit het eerste onderzoek.

Ontwikkeling van de vragenlijst:

- Op basis van welke gegevens moeten vragen geformuleerd worden (Expert-meeting, andere bronnen, bronnenboek)?
- Over welke onderwerpen moet ondervraagd worden?
- Welke extra variabelen zijn gewenst (afhankelijk van de groep ondervraagden)?
- Wat is de optimale omvang van de vragenlijst?
- Wat is de beste vraagvorm? Open of gesloten vragen?
- Is een proefafname noodzakelijk? Waar en wanneer kan dit plaatsvinden?
- Is een begeleidende instelling gewenst (Cito, begeleidingsgroep)?

Afname:

- Wat is de aard en omvang van de steekproef. Welke onderverdelingen naar 'type school', 'opleidingsjaar', 'regio' en 'leeftijd leerlingen' zijn gewenst?
- Organisatie-afname: Is de afname te koppelen aan ander onderzoek? Wie organiseert de afname? Hoe is afname in te passen in het school-

programma? In hoeverre zijn scholen daartoe bereid? Hoe is deze bereidheid te versterken? Op wat voor wijze kan de organisatie worden gekoppeld aan het eerste onderzoek?

Verwerking en analyse:

- Wie verwerkt de ruwe data? Hoe vindt dit plaats?
- Analyseplan: afhankelijk van inhoud en vorm van de vragen.
- Rapportage: Wat kan in grote lijnen verwacht worden?

Kosten:

- Wat zijn de te verwachten kosten?

## 7.2. Opzet vervolgstudie

Beantwoording van de vragen geschiedt via de volgende sporen:

1. Eerst is overleg gepleegd over de afname-procedure van de twee vragenlijsten.  
Als een partner gevonden kan worden die ook onderzoek op scholen doet, dan zal dat gedeeltelijk de rest van de uitvoering van deze activiteit bepalen. Het ligt voor de hand dat met deze partner(s) overlegd zal worden over de vorm en de afname van de vragenlijsten. Gedacht wordt aan het Cito en aan TNO Preventie en Gezondheidszorg.
2. De definitie van het eerste onderzoek (Moeten en kunnen vaardigheden ook worden getest?) vraagt om overleg met test-deskundigen (zoals Cito en SLO, en met VenW en AVV). De definitie van het tweede onderzoek, en mogelijke integratie met het eerste onderzoek, vraagt om overleg met VenV en AVV. De experts zullen hierover worden benaderd.
3. De ontwikkeling van de concept-vragenlijst(en) geschiedt in overleg met toetsdeskundigen.
4. De voorbereiding van de afname en analyse van de vragen geschiedt eveneens in overleg met de toetsdeskundigen.

## Literatuur

Levelt, P.B.M. (1999). *Aanbod en resultaten van verkeerseducatie: een onderzoeksopzet; Opzet van een vragenlijststudie onder leerlingen en scholen van het voortgezet onderwijs*. R-99-34. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Levelt, P.B.M. (2000). *Aanbod van verkeerseducatie in de basisvorming; Educatie in verkeer en verkeersveiligheid in de eerste drie leerjaren van het voortgezet onderwijs*. R-99-35. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. & Levelt, P.B.M. (1999). *Een kader voor verkeerseducatie; Inventarisatie van ontwikkelingen in en rond verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs*. R-99-32. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

## **Bijlage 1 t/m 3**

1. *Lijst experts*
2. *Enquête*
3. *Tabellen*



## Bijlage 1

## Lijst experts

*COV, Centrum voor Omgevings- en Verkeerspsychologie*  
dr. T. Rooyers  
Grote Kruisstraat 2/1  
9712 TS Groningen

*Coördinatiepunt Verkeerseducatie, Dienst Verkeerspolitie*  
mevr. T. Mars-Belderok  
postbus 2287  
1000 C Amsterdam

*ITS, Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen*  
drs. W. Hegger  
postbus 9048  
6500 KJ Nijmegen

*KPC Groep*  
dhr. R. Bolsius  
postbus 482  
5201 AL Den Bosch

*Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen*  
dhr. E. Nagel  
postbus 25000  
2700 LZ Zoetermeer

*ROV Limburg*  
mevr. A. Nabuurs  
postbus 5700  
6202 MA Maastricht

*Stichting Leerplan Ontwikkeling SLO*  
dhr. H. Akoné  
Boulevard 1945/3  
7511 AA Enschede

*VVN*  
mevr. B. Bouwman  
postbus 423  
1270 AK Huizen

*VVN*  
dhr. E. Ponjee  
postbus 423  
1270 AK Huizen

*Universiteit Utrecht, Onderwijskunde*  
dhr. E. Roelofs  
Emmastraat 10  
6951 AV Dieren

*DGP/INO*  
mevr. Kulche  
postbus 20901  
2500 EX Den Haag

*Scholengemeenschap Venlo e.o./Maartenscollege*  
dhr. B.A.H. Aldewereld (voorzitter Stuurgroep Vevo)  
postbus 3143  
5930 AC Tegelen

*ANWB*  
mevr. V.M. de Kleijnen  
postbus 93200  
2509 BA Den Haag

*Adviesdienst Verkeer en Vervoer*  
dhr. J. v. Uden  
postbus 1031  
3000 BA Rotterdam

*RWS Directie Verkeersveiligheid en Voertuig*  
mevr. E.E.S. Slagter  
postbus 20901  
2500 EX Den Haag



## **Bijlage 2**

## **Enquête**



Jongeren in het Voortgezet Onderwijs nemen vaker onder meer risicovolle omstandigheden aan het verkeer deel, dan kinderen op de basisschool. Dit komt door de toenemende zelfstandigheid en de toenemende actieradius. Desondanks is er geen zicht op de mate waarin deze jongeren toegerust zijn voor deelname aan het verkeer. Ook is onvoldoende gedocumenteerd wat het *minimale kennis, vaardigheids en inzichtsniveau* is, dat vanuit het oogpunt van veiligheid van deze leeftijdsgroep verwacht mag worden. Deze enquête heeft tot doel door expert-bevraging een *eerste inventarisatie* te maken van *deze minimale eisen* en van de context waarbinnen realisatie van deze eisen mogelijk is.

De meeste vragen kunt u beantwoorden door het aankruisen van een vakje. Het is de bedoeling dat u één antwoord per vraag geeft. Bij een aantal vragen wordt u gevraagd te "rangordenen". Daarbij is aangegeven wat de hoogste en laagste cijfers betekenen. Elk cijfer (rang) kunt u maar een maal gebruiken. Staat er een stippelijijn, dan kunt u zelf een antwoord invullen.

1. In deze tijd waarin kosten-effectiviteit belangrijke afwegingen zijn in beleidsbeslissingen, wordt deze afweging ook toegepast op verkeerseducatie. Er is dan ook veel discussie over hoe het effect van verkeerseducatie op verkeersveiligheid moet worden vastgesteld. Wat is hierover uw mening:

|   | volledig<br>mee<br>eens  | deels<br>mee<br>eens     | noch eens<br>noch<br>oneens | deels<br>mee<br>oneens   | volledig<br>mee<br>oneens |
|---|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------|
|   | 1                        | 2                        | 3                           | 4                        | 5                         |
| 1. De effectiviteit is <i>alleen</i> af te meten aan kennis en inzicht van leerlingen         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| 2. De effectiviteit is <i>alleen</i> af te meten aan het gedrag in het verkeer                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| 3. De effectiviteit is <i>alleen</i> af te meten aan de ongevals-betrokkenheid van leerlingen | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| 4. anders, namelijk .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| .....   |                          |                          |                             |                          |                           |

Ga naar vraag 2 (volgende bladzijde)

Ook al vindt men dat verkeerseducatie belangrijk is, betekent dit nog niet automatisch dat verkeerseducatie dan ook in het Voortgezet onderwijs moet. Ook anderen (organisaties) kunnen deze taak in zijn geheel op zich nemen. Wat zijn hiervoor de argumenten (voor en tegen).

2. VO moet *wel* verkeerseducatie aanbieden omdat,

|  | volledig<br>mee<br>eens<br>1 | deels<br>mee<br>eens<br>2 | noch eens<br>noch<br>oneens<br>3 | deels<br>mee<br>oneens<br>4 | volledig<br>mee<br>oneens<br>5 |
|--|------------------------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. verkeersdeelname een basis-<br>vaardigheid is net als rekenen en lezen                              | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 2. het bij de algemene vorming hoort<br>net als gezondheidskennis                                      | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 3. het de verantwoordelijkheid is van<br>de overheid op grond van overwegingen<br>vanuit de leerplicht | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 4. anders, namelijk .....  | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| .....  |                              |                           |                                  |                             |                                |
| .....  |                              |                           |                                  |                             |                                |

3. Het VO moet *geen* verkeerseducatie aanbieden, omdat

|  | volledig<br>mee<br>eens<br>1 | deels<br>mee<br>eens<br>2 | noch eens<br>noch<br>oneens<br>3 | deels<br>mee<br>oneens<br>4 | volledig<br>mee<br>oneens<br>5 |
|--|------------------------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. het op de basisschool voldoende<br>aan bod komt   | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 2. het vooral de verantwoordelijkheid is<br>van externen, zoals ouders,<br>organisaties, politie | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 3. jongeren zelf de kennis al doende<br>opdoen   | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 4. anders, namelijk.....   | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| .....  |                              |                           |                                  |                             |                                |
| .....  |                              |                           |                                  |                             |                                |

Ga naar vraag 4 (volgende bladzijde)

4. Verkeerseducatie in het VO hoeft niet wettelijk geregeld te worden. Er is voldoende basis voor vrijwillige adoptie door scholen omdat:

|   | volledig<br>mee<br>eens<br>1 | deels<br>mee<br>eens<br>2 | noch eens<br>noch<br>oneens<br>3 | deels<br>mee<br>oneens<br>4 | volledig<br>mee<br>oneens<br>5 |
|---|------------------------------|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. leerlingen voldoende gemotiveerd zijn  | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 2. leraren het een leuk en interessant<br>onderwerp vinden  | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 3. ouders het belangrijk vinden en er<br>naar vragen  | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 4. het voor uitgeverijen voldoende<br>aantrekkelijk is onderwerpen over<br>in de materialen op te nemen | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |
| 5. anders, namelijk .....   | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>         | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>       |

5. Op een middelbare school wordt een breed scala van onderwerpen aangeboden. Hieronder volgen een aantal. Kunt u deze rangorderen (van 1 -10) naar belangrijkheid en ook aangeven hoe belangrijk u denkt dat ouders, leerlingen en leerkrachten die vinden. (1= onbelangrijk/ 10 = het belangrijkste)

|                         | rangorde<br>zelf<br>1    | rangorde<br>ouders<br>2  | rangorde<br>leerlingen<br>3 | rangorde<br>docenten<br>4 |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| 1. engels               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 2. aardrijkskunde       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 3. geschiedenis         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 4. nederlands           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 5. gezondheidsleer      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 6. sociale vaardigheden | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 7. verkeer              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 8. wis- en natuurkunde  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 9. gymnastiek           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |
| 10. creatieve vorming   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/>  |

Ga naar vraag 6 (volgende bladzijde)

6. Vanuit diverse geledingen komt het geluid dat verkeerseducatie onvoldoende aanbod komt in het voortgezet onderwijs. Wat ziet u als belangrijkste redenen voor deze situatie

|   | onbelangrijk<br>1        | belangrijk<br>2          | doorslaggevend<br>3      |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1. onvoldoende aantrekkelijke materialen  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. lage prioriteit bij leerlingen   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. onvoldoende prioriteit leraren   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. onvoldoende ondersteuning leraren  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5. desinteresse/ prioriteit bij ouders  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. onvoldoende zichtbaar dat het onvoldoende is   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. de relatie met veilig gedrag is omstreden,   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. het is geen onderdeel van het examenprogramma  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. er zijn zoveel maatschappelijke problemen waarvoor een rol door het VO wordt gezien. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. leraren voelen zich onzeker op dit vakgebied en daarom verdwijnt de aandacht        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. Er is geen voldoende wettelijke basis voor verkeerseducatie in het VO               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. Anders, namelijk .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| .....   |                          |                          |                          |
| .....   |                          |                          |                          |

Ga naar vraag 7 (volgende bladzijde)

7. Hoe kan het VO een invulling geven aan verkeerseducatie, onderscheiden naar basisvorming en bovenbouw. **Rangorden de 10 belangrijkste.** De overigen blijven leeg.  
(1 = onbelangrijk / 10 = het belangrijkste)

|   | basisvorming             | bovenbouw                |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. opfrissen kennis van verkeersregels;   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. vooruitlopen op rij-instructie   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. trainen van gevaarherkenning   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. perspectief wisseling (relatie leggen met taakopvatting door anderen en beperkingen van anderen) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6. bedoeling van verkeer herkennen (planologisch en functioneel)                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7. zelf verkeersoplossingen doorgronden/ ontwerpen  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. vervoermiddel keuzen en het afwegen van maatschappelijk en individuele voor- en nadelen daarvan  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 9. milieu en leefbaarheidsgevolgen van verkeer  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 10. eerste hulp bij ongelukken  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 11. relatie van alcohol en drugs met de taakuitvoering in het verkeer                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 12. leren groepsdruk te weerstaan   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 13. leren anderen te overtuigen/beïnvloeden   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 14. impulsen onderscheiden van doordachte beslisprocessen en onderkennen bij zichzelf               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 15. anders,.....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Bedankt voor het invullen van deze vragenlijst. Wilt u deze zo snel mogelijk in de antwoorderenvelop retourneren aan SWOV. Dan kunnen wij voor de studiedag een overzicht maken van de uitkomsten.

Het kan zijn dat u een toelichting zou willen geven op uw overwegingen bij het kiezen voor bepaalde antwoorden. Maakt u daar dan voor uzelf een aantekening van, en neem deze mee naar de studiedag. Dan kunt u deze aantekeningen gebruiken voor de discussie.

Wilt u tot slot nog uw naam invullen:

Naam expert: .....





## Bijlage 3

## Tabellen

| Onderwerp  | Aantal experts dat onderwerp relevant vindt |           | Belang onderwerp uitgedrukt in som rangorde |           |
|--|---|-----------|---|-----------|
|  | basis-<br>vorming                           | bovenbouw | basis-<br>vorming                           | bovenbouw |
|  | a   | b         | c   | d         |
| 1. relatie kennen van alcohol en drugs met de taakuitvoering in het verkeer                          | 8   | 10        | 52  | 75        |
| 2. zelf verkeersoplossingen doorgronden /ontwerpen   | 9   | 9         | 48  | 56        |
| 3. ehbo  | 4   | 3         | 23  | 18        |
| 4. trainen van gevaarherkenning  | 11  | 7         | 94  | 52        |
| 5. leren groepsdruk te weerstaan   | 10  | 7         | 52  | 43        |
| 6. herkennen bedoeling van het verkeer (planologisch en functioneel)                                 | 9   | 7         | 44  | 44        |
| 7. eigen impulsen onderkennen en daarmee om leren gaan (zelf-reflectie)                              | 9   | 7         | 45  | 46        |
| 8. keuze vervoermiddel en het afwegen van maatschappelijke en individuele voor- en nadelen           | 7   | 8         | 24  | 39        |
| 9. milieu- en leefbaarheidsgevolgen van verkeer weten  | 5   | 6         | 25  | 23        |
| 10. leren anderen te overtuigen en te beïnvloeden  | 7   | 6         | 18  | 17        |
| 11. perspectief-wisseling toepassen (relatie leggen met de taakopvatting en beperkingen van anderen) | 8   | 8         | 41  | 41        |
| 12. vooruitlopen op rij-instructie   | 2   | 9         | 9   | 59        |
| 13. opfrissen van verkeersregels   | 11  | 8         | 83  | 53        |

Tabel 1. Overzicht van het aantal experts dat een onderwerp relevant vond voor het voortgezet onderwijs onderscheiden naar boven- en onderbouw (kolom a en b) (max. = 11). Overzicht van het belang van een onderwerp (som van rangorde van alle experts) (max. = 110).

| Gemiddelde van waardering vak | Actoren  |            |        |        | Eindtotaal |
|-------------------------------|----------|------------|--------|--------|------------|
|                               | docenten | leerlingen | ouders | expert |            |
| Aardrijkskunde                | 5,5      | 5,2        | 4,6    | 4,6    | 4,9        |
| Creatief                      | 4,6      | 5,2        | 4,2    | 5,4    | 4,9        |
| Engels                        | 7,3      | 7,7        | 6,7    | 6,5    | 7,0        |
| Geschiedenis                  | 6,0      | 5,2        | 4,3    | 5,6    | 5,3        |
| Gezondheidsleer               | 5,4      | 4,1        | 6,0    | 4,0    | 4,8        |
| Gymnastiek                    | 5,8      | 5,6        | 5,6    | 4,9    | 5,4        |
| Nederlands                    | 7,8      | 8,1        | 6,8    | 7,5    | 7,5        |
| Sociale vaardigheden          | 6,4      | 6,3        | 6,1    | 7,2    | 6,5        |
| Verkeer                       | 4,1      | 4,8        | 4,8    | 5,1    | 4,7        |
| Wis- natuurkunde              | 5,4      | 5,4        | 6,2    | 6,1    | 5,8        |
| Eindtotaal                    | 5,8      | 5,8        | 5,5    | 5,7    | 5,7        |

Tabel 2. Gemiddelde waardering van vakken zoals door experts verwacht wordt, onderscheiden naar leerling, docent en ouders (maximale waardering = 10, minimale waardering = 1).