

MOGELIJKE AANVULLINGEN OP BESTAANDE VERKEERSEUCATIEPAKKETTEN

Inventarisatie ten behoeve van het project 'Educatie' van het Masterplan
Fiets.

R-92-50

Drs. J.E. Lindeijer, drs. D.A.M. Twisk & drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
 - 1.1. Algemeen
 - 1.2. Onderzoekvragen

2. Doelgroepen en intermediairen in en om de school
 - 2.1. Kinderen (4 tot 16-jarigen)
 - 2.2. Leerkrachten binnen het basisonderwijs
 - 2.3. Docenten binnen het voortgezet onderwijs
 - 2.4. Aanvullend lesmateriaal naast de bestaande schoolpakketten
 - 2.5. Wegbeheerders, gemeentebesturen en politie
 - 2.6. Ouders van kinderen tussen de 4 en 16 jaar
 - 2.7. Kinderen (16- en 17-jarigen)

3. Materiaal om groepen buiten het reguliere onderwijs te bereiken
 - 3.1. Algemene informatie
 - 3.2. Senioren
 - 3.3. Allochtonen

4. Materiaal gericht op gedrag van niet-fietsers ten opzichte van fietsers

Literatuur

Bijlagen I t/m V

VOORWOORD

In het project 'Masterplan Fiets' zijn beleidsdoelen geformuleerd om het gebruik van de fiets te bevorderen en gelijktijd de onveiligheid van fietsers te verminderen. De SWOV heeft opdracht gekregen van de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat om tegen het licht van deze beleidsdoelen richtlijnen te ontwikkelen ten behoeve van educatie. Dit heeft geleid tot het ontwikkelen van nieuwe educatieve doelen.

Deze doelen zijn met betrekking tot educatieve programma's als volgt te omschrijven:

- educatieve programma's moeten een meer bewuste keuze voor de fiets als vervoermiddel stimuleren;
- educatieve programma's moeten een bewuster (sociaal) fietsgedrag bevorderen om daarmee het fietsen veiliger te maken;
- educatieve programma's moeten gericht zijn op een bewuster (sociaal) gedrag van andere vervoerswijzen ten opzichte van de fiets en de fietser ter bevordering van een veilig fietsklimaat.

Eerst is nagegaan in hoeverre doelstellingen van bestaande educatieve lespakketten en voorlichtingsmaterialen de nieuwe educatieve doelen ondersteunen. De voorlopige resultaten van deze vergelijking zijn gebundeld in een 'werkrapport' en extern besproken met samenstellers van de bestudeerde educatiepakketten. De resultaten van deze 'externe ronde' zijn aanleiding geweest voor een heroriëntering van het bestudeerde materiaal, o.a. omdat nieuw, relevant materiaal is verstrekt. De heroriëntering betreft de volgende activiteiten:

- Nagegaan is in hoeverre de conclusies uit de vergelijkingsronde wel of niet aan de orde blijken te komen op het niveau van de uitgewerkte thema's.
- Nagegaan is of het 'nieuwe' materiaal ontbrekende thema's en onderwerpen aanvult, die in het eerste materiaal werden gemist.
- Speciale aandacht is geschonken in hoeverre het lesmateriaal de sociale redzaamheid én het sociaal perspectief onder de aandacht brengt.

Het resultaat van de heroriëntering is in een concept verslag aan de externen toegestuurd voor commentaar.

Zowel dit laatste commentaar als de resultaten van de heroriënteringsronde zijn, mét een verantwoording van de gevolgde werkmethode van de vergelijkende studie en de resultaten daarvan, gebundeld in dit rapport.

De vergelijkende studie is uitgevoerd door mevr. drs. J.E. Lindeijer, mevr. drs. D.A.M. Twisk en drs. R.D. Wittink. Zowel de contacten en gesprekken met externe deskundigen als de heroriëntering zijn uitgevoerd door mevr. drs. J.E. Lindeijer.

Het rapport is samengesteld door mevr. drs. J.E. Lindeijer met dank aan drs. J.A.H. van Uden van de Dienst Verkeerskunde voor de nuttige aanwijzingen die hij heeft geleverd bij het conceptrapport.

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

De strategie die in de ontwikkelingsfase van de nieuwe educatieve doelen is gevolgd, hield in dat achteraf het bestaande (les)materiaal zou worden vergeleken met de nieuwe doelen. De nieuwe educatieve doelen zijn opgenomen in Bijlage III.

Voor de vergelijking is gebruik gemaakt van doelstellingen zoals die zijn aangetroffen in het educatiemateriaal. De voorlopige conclusies die hieruit zijn getrokken, zijn in een 'externe ronde' getoetst door samenstellers van het bestudeerde materiaal. De gevolgde werkmethode en de resultaten van de vergelijkende studie zijn beschreven in Bijlage IV, V en VI.

Uit de externe ronde zijn de volgende problemen en suggesties naar voren gekomen:

- Doelstellingen in bestaande lespakketten, om te kunnen vaststellen in hoeverre de nieuwe educatieve doelen aan de orde komen in het bestudeerde materiaal, blijken te weinig informatief; bieden géén goede ingang.
- Uit de 'externe' gesprekken is gebleken dat men over het algemeen van mening is dat in de uitwerking van het lesmateriaal vaak wel thema's en onderwerpen aan de orde komen, die wij als leemten in het materiaal hadden aangemerkt.
- Er blijkt veel meer materiaal aanwezig te zijn dan is onderzocht. Er is zelfs zoveel, voor zoveel verschillende doelgroepen en op zoveel verschillende manieren uitgewerkt, dat het aan te bevelen is om een databank op te zetten. Een databank, waaruit iedereen die informatie kan putten die voor hem of haar het meest geschikt is. Vooral onderwijscoördinatoren en provinciale, educatieve medewerkers van de Regionale Organen voor de Veerkeersveiligheid hebben daar behoefte aan, blijkt uit de 'externe' ronde.
- Veel materiaal (brochures, video's, kranten e.d.) wordt voortdurend aangepast aan veranderende visies in de samenleving over: welke groepen er bereikt moeten worden, wat er geleerd moet worden, op welke wijze doelgroepen worden benaderd e.d. Dat betekent dat in elk vergelijkend onderzoek per definitie niet altijd de meest recente materialen kunnen worden onderzocht.
- Naar aanleiding van de discussie met externe deskundigen over het wel of niet voldoende aandacht schenken aan het sociaal perspectief in het bestudeerde materiaal, is naar voren gekomen dat 'praktijkdeskundigen' van

mening zijn dat in het huidige, educatieve materiaal meer aandacht besteed kan worden aan de wisselwerking tussen actor en sociale omgeving (het mechanisme van wederzijdse beïnvloeding). Door hen is verzocht of de SWOV bij de heroriëntering daaraan speciale aandacht wilde geven.

1.2. Onderzoeksvragen

De vergelijkingsronde moest antwoord geven op de volgende vraag:

- Geven de doelstellingen in de bestaande lespakketten voldoende aandacht en ondersteuning om de gestelde beleidsdoelen uit het Masterplan Fiets te kunnen bereiken? Zo nee, op welke punten wordt aanpassing en/of uitbreiding noodzakelijk geacht?

De externe ronde gaf aanleiding om een bijzonder accent te leggen op het mechanisme van wederzijdse beïnvloeding.

Eén van de onderdelen van de gehanteerde filosofie betreft namelijk het mechanisme van wederzijdse beïnvloeding. Aan deze mogelijkheid wordt in het huidige materiaal nog weinig aandacht besteed. Het 'mechanisme' komt in het kort neer op het volgende: individu en sociale omgeving (ouders en kind; kind en kennissen/vrienden; leerling en leerkracht e.d.) beïnvloeden elkaar wederzijds in hun verkeers- en vervoerkeuzegedrag. Verkeerseducatie moet daar op inspelen. Dat betekent dat niet alleen aandacht wordt besteed aan kennisoverdracht van regels en vaardigheden aan beginnende verkeersdeelnemers (voetganger, fietser, bromfietser, motorrijder, automobilist). Ook doelgroepen uit de sociale omgeving van het individu moeten gelijktijdig worden benaderd. Als men leert hoe men zich veilig moet gedragen in het verkeer, maar in de praktijk ervaart men dat anderen dat niet doen, dan is er géén gezonde voedingsbodem voor gedragsverandering of -aanpassing te verwachten. Dat geldt ook voor het stimuleren van een selectiever gebruik van de auto.

Met andere woorden, verkeerseducatie moet niet alleen alle niveaus van de verkeers- en vervoerstaak omvatten, het moet ook inspelen op het mechanisme van wederzijdse beïnvloeding.

Mede op verzoek van de praktijkdeskundigen zijn, ten behoeve van de heroriënteringsronde, de volgende vragen aan de oorspronkelijke onderzoeksvraag toegevoegd:

- In hoeverre wordt in het bestaande materiaal aandacht besteed aan de wisselwerking tussen individu en sociale omgeving met betrekking tot een veilig en sociaal georiënteerd verkeersgedrag?

- In hoeverre wordt in het bestaande materiaal aandacht besteed aan de wisselwerking tussen individu en sociale omgeving met betrekking tot het gebruik van de fiets, om daarmee een selectiever gebruik van de auto te bereiken?

- Hoe vrijblijvend (voor eigen gedrag) is het verkeers- en vervoersonderwijs voor ontvanger en opvoeder en/of beïnvloeder met betrekking tot de gestelde beleidsdoelen in het Masterplan Fiets, gegeven de belangrijkste doelgroepen?

Er is gekozen om per doelgroep een korte samenvatting te geven van in hoeverre de nieuwe doelen aan de orde komen in het bestudeerde materiaal, gegeven de doelgroep waarvoor het bestemd is. Vervolgens worden per doelgroep aanbevelingen voor aanpassingen dan wel uitbreidingen aangedragen. Veelal liggen deze aanbevelingen in de oplossingsfeer.

Een overzicht van het bestudeerde materiaal, suggesties voor 'vergeten' doelgroepen (in de oplossingsfeer), de nieuwe educatieve doelen, de gevolgde werkmethode bij de vergelijkingsronde, de resultaten van deze ronde en een schema van gevonden overeenkomsten zijn opgenomen in respectievelijk Bijlagen I, II, III, IV, en V.

2. DOELGROEPEN EN INTERMEDIAREN IN EN OM DE SCHOOL

2.1. Kinderen (4 tot 16-jarigen)

Samenvatting

Binnen het reguliere onderwijs zijn voor de kinderen de volgende verkeers-educatiepakketten beschikbaar:

- binnen het basisonderwijs: 'Verkeersveilig' (Uitgeverij Jacob Dijkstra) en 'Straatwerk' (VVN);
- binnen het speciaal onderwijs: 'In de weer met verkeer' (VVN);
- binnen het voortgezet onderwijs: 'Doorgaand verkeer' (VVN).

Daarnaast wordt er op de scholen onder andere gebruik gemaakt van videobanden (met lesbrief en handleiding voor de leerkrachten/docenten) en de 'Jeugd Verkeers Krant' (VVN).

De pakketten zijn gefaseerd opgebouwd; er wordt rekening gehouden met de verschillende ontwikkelingsfasen van de schoolgaande jeugd.

Alle schoolpakketten samen blijken vrij tot zeer uitputtend te zijn op alle niveaus van de verkeers- en vervoerstaak. Uitputtend, omdat zowel kennisoverdracht plaats vindt met betrekking tot een veilig en sociaal georiënteerd verkeersgedrag als met betrekking tot het aankweken van het besef van de verantwoordelijkheid om selectief om te gaan met de verschillende vervoermogelijkheden.

Aanbevelingen

- Er wordt veel aandacht besteed aan ongevallenpreventie, maar niet aan letselpreventie (wel informatie over de bromfietshelm, maar niet over de fietshelm).
- Diefstalpreventie krijgt weinig aandacht. Diefstalpreventie beperkt zich niet alleen tot het bespreken van goede fietsslotsen. Je moet bijvoorbeeld ook weten waar je je fiets veilig kunt stallen, hoe om te gaan met vandalisme aan fietsen op schoolpleinen e.d.
- Er wordt weinig gebruik gemaakt van de mogelijkheid het kind te ontwikkelen in de richting dat het zélf de eigen sociale omgeving kan beïnvloeden. In de oplossingsfeer valt te denken aan het stellen van eisen door het kind (bijv. 'ik wil naar school worden gebracht op de fiets of lopend') of het stellen van vragen (bijv. 'waarom pak je de auto en niet de fiets?').

- In het voortgezet onderwijs zou meer aandacht kunnen worden geschonken aan de mogelijkheid om deze groep jongeren duidelijk te maken dat zij tegenover de jongere kinderen (van het basisonderwijs) een voorbeeldfunctie vervullen.
- Kinderen (vanaf ca. 10 jaar) zijn al in staat om thuis (in de huiselijke kring) de problemen van een uit de hand lopend verkeers- en vervoerssysteem te bespreken in relatie tot het vertoonde eigen en andermans gedrag. Dat vraagt wel wat ondersteuning.
- De indruk die uit alle pakketten naar voren komt is dat het praktisch verkeersexamen steeds vaker wordt vervangen door een verkeersexamen 'in de klas'. Het blijft van belang dat kinderen een praktisch verkeersexamen afleggen. Je moeten gedragen in het verkeer zoals het behoort (ook al is dat maar éénmalig) blijft 'beter hangen' in de ervaringswereld van het opgroeiende kind. Op veel basisscholen kan dat om verschillende redenen niet (meer) worden gerealiseerd. Dit geldt zeker voor scholen in grote steden. Als alternatief hiervoor wordt gewezen op de mogelijkheid om, in navolging van het initiatief van het ROV Overijssel, praktijkvoorbeelden van het eigen gedrag (videoband van CTV) als basis te nemen voor een schoolverkeersexamen. Beter is echter om vanaf groep 7 of 8 van de basisschool een praktijkproef af te nemen in een verkeersluwe omgeving, waar de kinderen tijdens de proef alle gedragshandelingen moeten verrichten zoals dat behoort. Maar daar moet het niet bij blijven. Deze proeven moeten óók in het voortgezet onderwijs worden herhaald, bijvoorbeeld tot aan de leeftijd dat men een bromfietscertificaat kan of moet halen.

2.2. Leerkrachten binnen het basisonderwijs

De volgende twee lesmaterialen zijn bestudeerd:

- het instructieboek 'Verkeer geven is ook doen' van de Vereniging de samenwerkende pedagogische centra;
- de werkmap 'Verkeer en vervoer in je omgeving' van VVN.

Samenvatting

In het instructieboek 'Verkeer geven is ook doen' wordt aandacht gevraagd voor het sociale en maatschappelijke element in de verkeers- en vervoertaak. Het boek tracht daarnaast de leerkrachten te motiveren om het verkeersonderwijs als volwaardig vak binnen het basisonderwijs te integreren. In 1992 is een nieuwe werkmap 'Verkeer en vervoer in je omgeving' uitge-

bracht door VVN. Ook dit is een handleiding voor leerkrachten in het basisonderwijs. Er wordt uitgebreid aandacht besteed aan het feit dat verkeeronderwijs ruimer moet worden opgevat dan tot nu toe het geval was. De opvoedende taak van de leerkrachten wordt hierin als volgt samengevat: "Wanneer we praten over verkeers- en vervoerseducatie gaat het dus niet alleen - hoe belangrijk dat ook is - om de verkeersveiligheid. Bij verkeers- en vervoerseducatie moet naast de veiligheidsaspecten van het verkeer de aandacht gericht zijn op het verkeerssysteem en de daarmee samenhangende mobiliteit. Kinderen duidelijk maken hoe het verkeer in elkaar zit, hen bewust maken van keuzen die ze dagelijks maken en van de consequenties die deze keuzen kunnen hebben, dit alles kan leiden tot een beter besef van de verantwoordelijkheid die ze als verkeersdeelnemer hebben: voor zichzelf, voor anderen, voor de samenleving." (Werkmap, blz. 10). In de werkmap wordt uitgelegd welke activiteiten de leerkrachten het beste kunnen ontwikkelen en uitvoeren om de gestelde doelen zo optimaal mogelijk te kunnen bereiken. Daarbij wordt er met klem op gewezen dat een verkeersles niet alleen een 'leervak' is maar ook en vooral een 'doevak'. Uitvoeringsvormen daarvan zijn: rollenspel, oefeningen op het schoolplein, kritisch onder de loupe nemen van gevaarlijke situaties op de schoolroute, oefeningen op de straat e.d. Ook wordt ingegaan op de belangrijke invloed die ouders in de opéénvolgende leerfasen hebben en hoe die door hen (de leerkrachten) kunnen en moeten worden geactiveerd.

Aanbevelingen

In de werkmap wordt niet ingegaan op de eigen voorbeeldfunctie die leerkrachten zélf kunnen vervullen. Zowel wat betreft hun eigen vervoerkeuzen als het eigen verkeersgedrag.

Voor wat betreft hun invloed op de ontwikkeling van het opgroeiende kind met betrekking tot het verkeers- en vervoersysteem wordt verwezen naar par. 1.2.

2.3. Docenten binnen het voortgezet onderwijs

Voor het voortgezet onderwijs is één pakket beschikbaar: 'Doorgaand verkeer' van VVN.

Samenvatting

Doorgaand verkeer is als pakket zeer uitgebreid van opzet. Voor elk vakgebied is er in het pakket een handleiding aanwezig voor de leraar.

Het pakket richt zich vooral op het vergroten van het sociaal en maatschappelijk perspectief. Alle niveaus van de verkeers- en vervoertaak komen daarbij aan de orde. Als achtergrond voor de meningsvorming worden de historische ontwikkeling, het economisch belang en de milieuconsequenties van het verkeers- en vervoersysteem in onze samenleving behandeld. De lessen zijn zo opgebouwd dat ze kunnen worden geïntegreerd in de verschillende vakken die het voortgezet onderwijs aanbiedt.

Aanbevelingen

Er zijn aanwijzingen dat de vele mogelijkheden van het pakket 'Doorgaand verkeer' weinig of nauwelijks worden benut.

Om het gebruik van het pakket 'Doorgaand verkeer' in de (brug)klassen te stimuleren worden daarom, onder andere door de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO) en Friesland (ROVF), eerst andere stimuli aangeboden (video, verkeersprojecten e.d.). Uit contacten met deze Organen is gebleken dat hun activiteiten zich niet alleen beperken tot de leerkrachten. Ook leerlingen worden geïnteresseerd en gemotiveerd voor 'verkeersles'.

Dat deze aanpak stimuleert, blijkt uit de aanvragen van leerkrachten aan de onderwijscoördinator van het ROV om een praktijkles te komen geven. Zo'n duwtje in de rug vestigt op praktische wijze de aandacht op de gebruiksmogelijkheden van het pakket.

De ROVO gebruikt daarvoor verkeerseducatiebanden van de videoproducent CTV. De ROVF kiest voor het opzetten en uitvoeren van 'verkeersprojecten' op de scholen (begeleiderskatern 'Verkeersproject: Op weg naar school'). Uit artikelen in plaatselijke dagbladen blijkt dat leraren aan de slag gaan als ze ervaren hoe enthousiast en geïnteresseerd hun leerlingen zijn door zo'n aanpak.

De ROVF heeft zelf een proef opgezet om aan het begin van het schooljaar een week het thema 'verkeer' op het programma te zetten. Vervolgens hebben zij laten evalueren in hoeverre deze aanpak leidt tot het zelf oppikken van vervoerseducatie door de scholen. De meeste van de zeven scholen die aan de proef deelnamen, zijn van plan dat ieder jaar weer op het programma te zetten.

Ook de Kompaktgroep heeft gemeld dat zij op dat terrein een aantal activiteiten voorbereiden.

Naast aandacht vragen voor een veiliger en socialer fietsgedrag, zou ook in deze activiteiten aandacht kunnen worden geschonken aan: voorbeeldfuncties, wederzijdse beïnvloeding en een selectiever vervoerkeuzegedrag.

2.4. Aanvullend lesmateriaal naast de bestaande schoolpakketten

Samenvatting

Opzet en uitwerking van videobanden verschillen soms sterk van elkaar. Zo kiest men met de videoband 'Verkeer raakt ook jou' (videoproduktie maatschappij CTV) voor een praktijkgerichte boodschap. Ervaringen van Regionale Organen hebben geleerd dat deze keuze een geweldige stimulans betekent voor leerlingen én leerkrachten/docenten om geïnteresseerd te worden in de problemen in en rond het verkeer van alledag (zie ook par. 2.3).

Het eventueel nabootsen/nadoen van de 'handige' manoeuvre- en/of gedragsoplossingen die andere kinderen blijken 'toe te passen' is, volgens het ROVO, tot nu toe niets gebleken.

Voor een verantwoord gebruik van de videoband wordt door een producer van CTV de band eerst geïntroduceerd op een school die zo'n band wil aanschaffen en gebruiken. Daarnaast wordt een lesbrief en handleiding verstrekt waarin de gehele tekst van de band is uitgeschreven. Aan de hand van de tekst wordt de leerkracht geïnformeerd wanneer en waarom de band moet worden stopgezet en welke problemen in die situaties bediscussieerd dienen te worden.

Met andere woorden, het herkennen-van-eigen-gedrag-en-probleemsituaties-in-het-verkeer blijkt de voornaamste reden waarom zeer enthousiaste reacties op deze banden in de praktijk worden ervaren en niet alleen onder leraren/docenten en leerlingen, maar ook onder wegbeheerders, politie e.a. (zie verder par. 2.5).

De ENFB kiest voor een oplossingengerichte boodschap, gevat in eigentijdse bewoordingen. Onveilig fietsgedrag van een volwassene vormt het uitgangspunt. In scène gezette oplossingen die een volwassene (leraar) kiest in een aantal moeilijke, gevaarlijke verkeerssituaties worden 'dom' gevonden. Als antwoord daarop laten kinderen zélf 'slim fietsgedrag' zien als oplossing voor die manoeuvres. Een mogelijk nadeel van deze band kan zijn dat de boodschap verloren gaat als de band als lachfilm wordt ontvangen. De verkeersles kan dan ontaarden in een 'pretuur'. Ook hier geldt dat een goede introductie bij de band nodig is.

Aanbeveling

Het belang van dit materiaal ligt vooral in het verlevendigen van de verkeersles op school en vormt een goed uitgangspunt voor discussies over het eigen (on)veilige en (on)sociale verkeersgedrag, zowel binnen het reguliere onderwijs als daarbuiten.

2.5. Wegbeheerders, gemeentebesturen en politie

Samenvatting

De activiteiten die het ROVO en het ROVF ontwikkelen, strekken zich ook uit tot de doelgroepen: 'ouders', 'wegbeheerders en/of gemeentebesturen' en 'politie'. Deze activiteiten worden vaak gekoppeld aan het project 'Wij gaan weer naar school' (VVN). De doelgroep 'ouders' komt in de volgende paragraaf aan de orde. De thema's van de activiteiten beperken zich tot het scheppen van voorwaarden voor een veilig en socialer fietsklimaat.

Aanbeveling

Deze doelgroepen confronteren met onveilig fietsgedrag van schoolgaande jongeren, als antwoord op - voor de fietser - vaak gevaarlijke wegsituaties, blijkt in sommige gevallen al tot infrastructurele oplossingen te hebben geleid. Deze ontwikkeling heeft de ROVO ervaren naar aanleiding van het vertonen van een videoband van CTV. Daarom zou voortzetting van deze 'persoonlijke' aanpakken verder moeten worden gestimuleerd. Specifiek gericht voorlichtingsmateriaal voor deze groepen blijkt er alleen voor de politie te bestaan, maar dat is hier niet bestudeerd.

2.6. Ouders van kinderen tussen de 4 en 16 jaar

Samenvatting

Na contact met VVN, Uitgeverij Jacob Dijkstra, het ROVO, het ROVF en de Kompaktgroep naar aanleiding van de eerste resultaten van het vergelijksonderzoek is het volgende gebleken: op verschillende manieren en in verschillende uitvoerings - en werkvormen wordt getracht ouders te door-dringen van hun verkeersopvoedende taak en ze daarin ondersteuning aan te bieden.

- 'Verkeersveilig' (Uitgeverij Jacob Dijkstra) heeft gekozen om ouders te informeren door actiepunten aan te geven hoe en wat zij moeten en kunnen doen, gegeven de ontwikkelingsfase van het kind.

- VVN zorgt voor boekjes en folders die ouders kunnen krijgen of aanschaffen.
- Via ouderavonden krijgen ouders praktische informatie over het gevaarlijke en onsociale fietsgedrag van hun kinderen (zie ook activiteiten van ROVO en ROVF in par. 2.4). Er worden adviezen verstrekt hoe ze daarmee kunnen omgaan. Bijvoorbeeld door aan het begin van het schooljaar (brugklas) met hun kinderen de schoolroute te 'verkennen' e.d.

Aanbeveling

Ook is het aan te bevelen het verkeers- en vervoerkeuzegedrag van ouders en/of gezinsleden zélf ter discussie te stellen. In de oplossings sfeer valt te denken aan bijvoorbeeld het verkeersspel. De keuze om in spelvorm (zie het verkeersspel van de ENFB) aandacht te vragen voor de fiets biedt in de huiselijke kring goede, aanvullende mogelijkheden om het sociale referentiekader 'open te breken' ten gunste van een beter en veilig fietsklimaat en een selectiever gebruik van de auto.

Hier en daar wordt de voorbeeldfunctie die ouders vervullen in hun verkeersgedrag ter sprake gebracht. Dit betreft dan vooral ouders van kleine kinderen (basisonderwijs). De invloed van ouders op de meningsvorming en gedragingen van hun kinderen die naar het voortgezet onderwijs is vaak groter dan de ouders zelf verwachten. Op welke manier zij (als ouder) kunnen omgaan met deze invloed - voor wat het verkeers- en vervoerkeuzegedrag van hun kinderen betreft - behoeft aanvullend voorlichtingsmateriaal. Zeker over wensen en behoeften van de kinderen met betrekking tot hun (toekomstige) mobiliteit en de verplaatsingsmogelijkheden die ze krijgen als ze éénmaal 18 jaar zijn, zal hierbij van belang zijn.

2.7. Kinderen (16- en 17-jarigen)

Voor zover bekend, is alleen het boekje 'Veilig brommen' (VVN) voor deze doelgroep beschikbaar. Dit boekje is niet bestudeerd.

3. MATERIAAL OM GROEPEN BUITEN HET REGULIERE ONDERWIJS TE BEREIKEN

3.1. Algemene informatie

Het Bronnenboek van de Kompaktgroep in opdracht van de ROV's laat zien dat er een grote verscheidenheid is aan materiaal en dat er al veel aandacht wordt besteed aan het verkeersgedrag van fietsers in allerlei leeftijdsgroepen. Het boek is vooral bedoeld als naslagwerk.

3.2. Senioren

Voor senioren wordt oplossingsgericht materiaal aangeboden voor moeilijke fietsmanoeuvres in complexe verkeerssituaties. Daarnaast wordt aandacht besteed aan ongevallenpreventie en informatie verstrekt over, in de handel zijnde, fietsen die geschikt zijn voor deze doelgroep met hun specifieke problemen.

3.3. Allochtonen

Ook belangrijk zijn de initiatieven die hebben geleid tot het Haagse fietsproject en lesmateriaal voor allochtone vrouwen. Met begrip voor de culturele achtergronden biedt het materiaal mogelijkheden om de fiets te gebruiken. Een nevensdoelstelling daarbij is om de sociale horizon van deze groep te verbreden door hun mobiliteit te verhogen. Het materiaal richt zich op het gebruikmaken van de fiets als vervoermiddel en de daarvoor benodigde kennis van de regels.

4. MATERIAAL GERICHT OP GEDRAG VAN NIET-FIETSERS TEN OPZICHTE VAN FIETSERS

Samenvatting

Kennis en vaardigheden voor het rijexamen vallen in principe buiten dit onderzoek. Wel zijn enkele theorieboeken voor het rijexamen doorgenomen om na te gaan of en hoe fietsers en het fietsgedrag aandacht krijgen. Het boek 'Slagen in het verkeer' biedt hierover de meeste informatie en laat zien hoe automobilisten zélf soms gevaarlijke situaties creëren voor fietsers, door het 'snijden' van fietsers en bij het kruisen van fietspaden.

In het boek 'Verkeerstheorie' wordt in een enkele situatie gewezen op het voorkomen van hinder voor fietsers, op het rekening houden met onverwachte bewegingen van tweewielers en op voorrangsregels. Expliciet wordt aandacht gevraagd voor een aantal, mogelijk gevaarlijke, verkeerssituaties in ontmoetingen met fietsers. Gevaarlijk, omdat men tweewielers daar niet zo snel als in andere situaties zou verwachten of waarin tweewielers bij uitzondering voorrang hebben.

De 'Handleiding voor de docenten van de Verkeerscursus voor 16 en 17-jarigen', ontwikkeld in opdracht van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid in Zeeland en Friesland, geeft een omvangrijke uitbreiding aan het boek Verkeerstheorie. Niet alleen de stof voor het rijexamen wordt behandeld, aan inzicht wordt meer aandacht besteed en er vindt discussie en uitwisseling van ervaringen plaats zodat er beter begrip en een betere houding kan worden aangekweekt. Sociaal perspectief behoort ook tot de doelen. Bij het bespreken van eigen ervaringen komt daarnaast de rol als fietser of bromfietser ook nadrukkelijk aan de orde. Dat betreft onder meer het gebruik van de fietsstrook, het zich houden aan regels, niet door rood licht rijden, snelheidsaanpassing en vooruit kijken om te anticiperen, voorspelbaar gedrag door tijdig vaart te minderen, alcohol, woonerven, richting aangeven, inhalen, verlichting en de aansprakelijkheid bij ongevallen. Milieuverontreiniging als gevolg van het rijden met auto of bromfiets maakt ook onderdeel uit van het programma. Tenslotte maken gedragsaanbevelingen er deel vanuit, samengevat in tien geboden van Noordzij (zie Noordzij, 1991).

De 'Theorieles voor de autorijopleiding' van VEKA-Best op video-banden gaat bij de onderwerpen: gebruik van de rijbaan, snelheid, in- en uitrit

ten en erven, gedrag op kruispunten, voorrang, afslaan, tegenkomen, inhalen en rotondes in op ontmoetingen met fietsers. Doelen zijn niet expliciet gegeven, maar de uitleg is gericht op kennis van de regels, anticiperen op wat fietsers doen waaronder overtredingen en het niet hinderen van fietsers.

Aanbeveling

Het is jammer dat juist in deze 'leerboeken' niet een hoofdstuk wordt besteed aan een selectief gebruik van de auto na het behalen van het rijbewijs. Dit zou zeker voor deze doelgroep sterk aan te bevelen zijn. Te denken valt aan informatie welk type voertuig wanneer een goed of zelfs beter vervoermiddel is, wat de verschillende kostenplaatjes zijn, hoe de kans op diefstal van de fiets kan worden verminderd als men die voor de korte afstanden houdt e.d.

Het is nodig om de brede aanpak, zoals in 'Slagen in het verkeer' en in de 'Handleiding voor de Verkeerscursus', in de gehele rijopleiding te laten doordringen. Daarvoor lijkt het nodig de inhoud van het rijexamen te verbreden.

LITERATUUR

Noordzij, P.N. (1991). Gedragsaanbevelingen voor weggebruikers. R-91-39. SWOV, Leidschendam.

Lindeijer, J.E. (1988). Wet en werkelijkheid. Onderzoek naar motieven en rechtvaardigingen die fietsers aanvoeren voor beweerd gedrag. R-88-37. SWOV, Leidschendam.

Lindeijer, J.E. (1989). Problemen rond de bromfiets(er). Aangrijpingspunten voor een integraal mobiliteitsbeleid aangaande het gebruik van de gemotoriseerde tweewieler. R-89-43. SWOV, Leidschendam.

Lindeijer, J.E. (1992). Neem de fiets! Waarom zou ik? SWOV, Leidschendam (nog niet gepubliceerd).

Schmidt, T. (1988). Gedragsbeïnvloeding van de automobiliteit. Werkgroep Energie- en Milieu-onderzoek (E&M). Rijksuniversiteit Leiden.

Wittink, R.W. et al. (1992). Educatieve maatregelen ten behoeve van het Masterplan Fiets. SWOV, Leidschendam (nog niet gepubliceerd).

Bijlage I

(LES)MATERIALEN EN CAMPAGNES DIE BESTUDEERD ZIJN

Basisscholen

- 'Verkeersveilig' Uitgeverij Jacob Dijkstra.
- Werkmap 'Verkeer en vervoer in je omgeving' (VVN).
- 'Straatwerk' (VVN).
- 'In de weer met verkeer' (VVN).
- 'Een veilige schoolroute' (VVN).
- 'Jeugd Verkeers Krant' (VVN).
- 'Verkeer raakt ook jou' (videoband uit de serie: De videoband voor lokale verkeerssituaties) (CTV).
- Begeleiderskatern Verkeersproject 'Op weg naar school' (ROV Friesland).

Voortgezet onderwijs

- 'Doorgaand verkeer' (VVN).

Leraren/docenten

- 'Verkeer geven is ook doen'. Een invoeringsprogramma over verkeersonderwijs dat zich afspeelt in de klas, op het plein en op straat. (Vereniging de samenwerkende landelijke pedagogische centra, Amsterdam, 1987).
- Werkmap 'Verkeer en vervoer in je omgeving' (VVN, 1992).
- 'Handleiding voor de docenten van de Verkeercursus voor 16-en 17 jarigen' (ROV's Zeeland en Friesland).
- Verkeersexamen voor het basisonderwijs in de gemeente Hellendoorn. Lesbrief behorende bij de videofilm 'Koppie erbij' (videoband van CTV) (ROV Overijssel).

Materiaal buiten regulier onderwijs

- Lesboekjes voor volwassen Marokkaanse en Turkse vrouwen (VVN).
- Campagne 'Wij gaan weer naar school' (VVN).
- Haags fietsproject (Particulier initiatief).
- 'Slagen in het verkeer: Verkeerscode voor de weggebruiker' (ANWB, CBR en VVN).
- 'Veilig en gezond fietsen: Fietscursus voor ouderen in de gemeente Rheden' (ROV Gelderland).
- Campagne 'Ouderen en verkeer' ('Ouderenwerk 'Haagse Hout,'1992).
- Het verkeersspel (ENFB).
- Het bronnenboek (Kompaktgroep).

'Veilig en gezond fietsen: De oudere fietser veilig op weg' (videoband)
(ROV Gelderland).

'Meneer Willems leert fietsen: Over handig en slim gedrag in het verkeer'
(videoband) (ENFB).

'Handleiding voor de docent van de Verkeerscursus voor 16 en 17-jarigen'.
Auteur : L. Tromp, (ROV Zeeland).

'Theorieles voor de autorijopleiding' (video-banden) (VEKA-Best).

'Verkeerstheorie, Theorieboek rijbewijs A-B'. Auteur: Jasperse (BOVAG auto-
en motorrij scholen).

'Bronnenboek Verkeersonderwijs': Analyses van methoden, beschrijvingen van
audio-visuele produkten en andere hulpmiddelen voor verkeersonderwijs.
Auteurs: R. Hessing en Y. Meulma (Katholiek Pedagogisch Centrum, Den
Bosch).

Bijlage II

VERGETEN DOELGROEPEN EN SUGGESTIES VOOR OPLOSSINGEN

1. Algemeen

Strikt genomen is voldaan aan de beantwoording van de vraag: Geven bestaande lespakketten voldoende aandacht en ondersteuning om de gestelde beleidsdoelen uit Masterplan Fiets te kunnen bereiken? Zo nee, op welke punten wordt aanpassing en/of uitbreiding noodzakelijk geacht?

Het tweede deel van de vraagstelling nodigt uit om al in dit stadium suggesties en/of aanbevelingen te doen hoe op korte en/of langere termijn oplossingen kunnen worden overwogen. Daarom is hier gemeend om, vooruitlopend op het eindrapport, een aanzet te geven voor een aantal aanbevelingen en suggesties die direct voortvloeien uit een gemis aan materiaal of leemten die zijn geconstateerd. In het eindrapport, dat het onderzoek 'educatie' afsluit, zullen deze aanbevelingen in samenhang met de nieuwe educatieve doelen verder worden uitgewerkt.

2. Aanbevelingen binnen het reguliere onderwijs

Het is belangrijk om zo snel mogelijk een aanvang te maken met, waar nodig, het materiaal aan te vullen. Te denken valt om op korte termijn bestaande pakketten uit te breiden met op de praktijk gericht audiovisueel materiaal. Zoals bijvoorbeeld videobanden met thema's die worden opgezet naar voorbeeld van de videoband van de CTV en de ENFB.

Over herwaardering van de fiets als volwaardig alternatief van de auto voor de korte afstand binnen het vervoerkeuzegedrag van jongeren kan geen aanbeveling worden gedaan op basis van het bestudeerde materiaal, althans niet op korte termijn. Wat wel realiseerbaar lijkt is het stimuleren van een wisselwerking tussen een kritische houding van het kind en het (gewoonte) gedrag van de ouder. Het kind vragen laten stellen over bijvoorbeeld waarom ze met de auto naar school worden gebracht, of ze met de fiets op vakantie mogen e.d.

Het is ook van belang dat men al jong beseft hoe beslissingen op andere terreinen soms sterk verweven zijn met de verplaatsingsmogelijkheden die men tot zijn beschikking heeft. Volgens Schmidt (1988) worden vervoerkeu-

zen pas bewust gemaakt als er een 'nieuwe situatie' ontstaat. Te denken valt bijvoorbeeld aan de situatie als ouders een keuze moeten maken naar welke school hun kind zal gaan om middelbaar onderwijs te volgen. Wellicht zou tijdens informatiedagen op scholen in groep 8 ook aandacht kunnen worden besteed aan schoollocatiekeuzen. Kinderen en ouders moeten meer bewust worden gemaakt dat schoolroutekeuzen (vaker) kunnen worden mee gewogen bij de uiteindelijke schoolkeuze.

Voor het stimuleren van het gebruik van de fiets is een opwaardering van de positie van de fiets in het verkeer nodig. Aandacht aan, oplossingsstrategieën gericht tegen en kennis over diefstalpreventie behoren tot de mogelijkheden. Te denken valt aan onder andere de volgende thema's binnen de basisscholen en het voortgezet onderwijs:

- vandalisme aan fietsen op schoolpleinen (vaak door eigen leerlingen);
- demonstratie van beveiligingsmaterialen (bijv. door fietsenbranche);
- bespreken waar men het beste de fiets kan stallen als er géén stallingsmogelijkheid is (bijv. niet stallen in stille straten of afgelegen portieken e.d. (Lindeijer, 1988).

Daarnaast werkt een toenemend gevoel van sociale onveiligheid het gebruik van de fiets niet in de hand.

Karakteristieken die aan de fiets en/of het fietsen worden verbonden kunnen gemakkelijk leiden tot een negatieve beeldvorming over 'het fietsen', zoals 'met de fiets gaan kost meer reistijd' en 'fietsen vraagt inspanning'. Het doorbreken van zo'n beeldvorming kan bijvoorbeeld door aandenlijve te ervaren in hoeverre dat beeld terecht is of niet. Te denken valt bijvoorbeeld aan het in de praktijk zelf laten ervaren hoe lang een auto (bus), een fiets of het openbaar vervoer 'doet' over een bepaalde route. Of fietsen zo inspannend is als men denkt, kan bijvoorbeeld worden ervaren door fiets(school)vakanties te stimuleren. Daarmee worden omstandigheden geschapen om naast nadelen van de fiets (ten opzichte van de auto) ook veel voordelen ervan te ervaren (Lindeijer, 1992).

In het algemeen geldt dat erkenning door lagere overheden dat de fietser kwetsbaar is (en niet in de laatste plaats door het eigen verkeersgedrag), zal bij fietsers het gevoel doen toenemen dat men 'meetelt' in het verkeer. Te denken valt onder andere aan erkenning door een voortvarend beleid op gemeentelijk niveau.

Op operationeel niveau valt te denken aan: aanleg en/of verbeteringen van fietsvoorzieningen; het met voorrang behandelen van het fietsverkeer ten opzichte van het snelverkeer bij stoplichten en in de bereikbaarheid van de binnenstad; het meer aandacht besteden aan letselpreventie door fietsers zelf; beroep doen (via voorlichting) op niet-fietsers om in hun verkeersgedrag rekening te houden met die kwetsbaarheid en door meer politietoezicht op en aandacht voor het verkeersgedrag van fietsers (Lindeijer, 1989).

3. Aanbevelingen buiten het reguliere onderwijs

Het is van groot belang dat verkeersgedrag en -vaardigheden, het leren anticiperen op gedrag van anderen (en hun fouten), het nut en beperktheid van gedragsregels leren inzien e.d. in de praktijk wordt onderwezen en aangeleerd. Het risico in het verkeer van opgroeiende kinderen is minstens net zo groot (en objectief gezien véél groter) als het risico dat het kind verdrinkt als het aan de waterkant speelt en niet kan zwemmen. Veel ouders zijn voor dit laatste risico bereid om buiten het reguliere onderwijs de kinderen (zelf) te leren zwemmen, maar sturen de kinderen vaak zonder veel begeleiding al op jonge leeftijd de straat op. Wellicht zou inzicht in de achtergronden van de motieven van ouders om zich moeite te getroosten hun kinderen zwemmen te leren kunnen worden gebruikt om diezelfde inzet te verwerven voor het opleiden van hun kind in het verkeer.

Wat hierboven in het algemeen is gezegd voor het in de praktijk opdoen van ervaringen onder begeleiding geldt zeker voor kinderen in achterstandsituaties. Het initiatief van het Haagse fietsproject verdient navolging. Te denken valt bijvoorbeeld aan een overlegstructuur tussen overheid (ROV's), stads- en schoolbesturen van basisscholen, politie en fietsenbranche om te komen tot een meer permanente, gemeenschappelijke bijdrage aan het scheppen van mogelijkheden om fietservaring op te doen.

Ook is het belangrijk om de invloed van de sociale omgeving van het kind niet te vergeten. Als gedragsveranderingen niet worden gedragen door algemeen geldende meningen daarover in de naaste omgeving, zal het effect van allerlei stimuli op het individuele gedrag minimaal zijn; mist educatie zijn doel. In dat kader kunnen gezelschapsspelen een eerste aanzet geven tot het bespreekbaar maken van de huidige stand van zaken in het verkeers-

en vervoersysteem binnen het gezin en de eigen sociale omgeving. Steun vanuit de overheid zou dan kunnen zijn om bijvoorbeeld, in overleg met andere organisaties en/of bedrijven, na het behalen van het verkeersexamen kinderen een verkeersspel te geven/aan te bieden. Hoe dit het beste vorm kan krijgen zal aan de hand van marktonderzoek moeten worden uitgezocht en ligt geheel binnen het terrein van de deskundigheid van VVN.

4. Aandacht voor specifieke doelgroepen

Ouderen

Ten behoeve van de verkeersveiligheid van ouderen en toenemende gevoelens van sociale onveiligheid is het van belang dat ouderen zich bewust worden van de fysieke afname van verschillende functies, dat dat een proces betreft waar iedereen die ouder wordt mee te maken krijgt en dat daar oplossingsstrategieën voor zijn aan te leren. Te denken valt aan het stimuleren van wijkbesturen voor ouderen in samenwerking met gemeentepolitie om informatieve, praktijkgerichte cursussen te organiseren. Als voorbeeld voor de aanpak en/of opzet wordt verwezen naar het initiatief in de gemeente Rhenen en Den Haag. Zo ook kunnen oplossingsstrategieën om gevoelens van sociale onveiligheid tegen te gaan de dreiging daarvan doen afnemen.

Vrouwen van etnische minderheden

Aandacht voor het verbreden van de sociale horizon van vrouwen uit vooral de Islamitische cultuur zou onderdeel moeten zijn in het beleid dat een multiculturele samenleving nastreeft. Mobiliteit is daarbij een noodzakelijke voorwaarde. In het kader daarvan verdient de aandacht van VVN voor Turkse en Marokkaanse vrouwen verdere ondersteuning en/of uitbreiding naar andere groepen buitenlanders die hier (voor enkele jaren) zijn gestationeerd.

Mensen met een handicap

Een groep die in het geheel niet of nauwelijks aandacht krijgt zijn mensen met fysieke handicaps. Indirect wordt voor deze groep aandacht gevraagd van kinderen in het basisonderwijs. Zowel 'Verkeersveilig' als 'Straatwerk' behandelen de problematiek van deze groep in relatie tot het spelen van kinderen op straat. Of er voorlichtingsmateriaal is voor deze groep en zo ja, hoe deze groep zelf met de eigen, specifieke handicap zich in het verkeer moet redden is hier niet bekend.

Volwassenen met weinig fietservaring

Ook automobilisten die na jaren weer op de fiets willen stappen zullen 'aanpassingsproblemen' ondervinden. Om hieraan aandacht te besteden kan gedacht worden aan inschakeling van bijvoorbeeld het Ministerie van WVC. Naar de handel toe zou kunnen worden geïnventariseerd welke fiets voor welke doelgroep het meest geschikt is, zoals fietsen voor senioren zijn aangepast aan hun specifieke behoeften. Te denken valt aan een financiële bijdrage van de overheid bij aanschaf van deze specifieke fietsen. VVN zou benaderd kunnen worden om zich te verdiepen in de problematiek hoe je volwassenen met weinig fietservaring kunt begeleiden zodat ook voor hen het fietsen comfortabel en veilig wordt ervaren.

5. Intermediaren

Ouders of opvoeders

Er is al eerder op gewezen dat de invloed van ouders of opvoeders op de ontwikkeling van het verkeers- en vervoerkeuzegedrag van hun kinderen niet mag worden onderschat. Ouders leveren ook voor een belangrijk deel de bouwstenen aan voor hun referentiekader. Verandering van gewoonten in het dagelijkse verkeer en bij de keuze van vervoermiddelen worden daaruit gevoed. Ook zullen kinderen op hun beurt invloed hebben op het gedrag van de ouders. Daarom is het van belang dat deze doelgroep zo veel mogelijk actief wordt betrokken bij deze kant van de opvoeding en wel in een zo vroeg mogelijk stadium. Te denken valt bijvoorbeeld om via consultatiebureaus lessen te organiseren en informatie te verstrekken hoe (jonge) ouders hun kinderen het beste kunnen opvoeden in het verkeer. Kennis over welke vaardigheden een kind op welke leeftijd aankan, welke regels op welke leeftijd van belang zijn om te kennen, hoe ze in de praktijk kunnen anticiperen op gevaarlijke situaties, wat de invloed is van het gedrag van de ouders zelf (hun voorbeeldfunctie), de vorming van een referentiekader e.d. Met andere woorden, ouders moeten zich bewust worden dat zij hun kinderen beïnvloeden in hun meningsvorming over vervoerkeuze, het nut van navolging van verkeersregels, hoe hun eigen gedrag (ouders en kinderen) kan bijdragen aan de onveiligheid van anderen in het verkeer e.d.

Politie

Een andere belangrijke groep is de politie. Optreden van de politie in het verkeer, niet alleen tegen/voor het snelverkeer, maar zeker ten aanzien

van fietsers en bromfietsers versterken de legitimiteit van de regelgeving. Te overwegen valt een aparte groep (met bijv. beperkte bevoegdheid) aan te stellen die verkeerstoezicht moet houden op het fietsgedrag. Door alleen maar op-de-fiets zichtbaar aanwezig te zijn geeft de overheid te kennen de fietser serieus te nemen.

Agenten die op de fiets surveilleren zouden nu reeds invloed op het fietsgedrag kunnen hebben - in elk geval gemakkelijker dan vanuit een auto. Verder kan gewezen worden op het project in Amsterdam, waar de politie samen met andere gemeentelijke diensten, fietsers controleert en beboet, maar tegelijkertijd maatregelen treft om het fietsklimaat te bevorderen. Dat wordt gedaan door bij voorrang auto's weg te slepen die de doorgang van fietsers blokkeren.

Daarnaast is het belangrijk dat de politie wordt geïnformeerd over de (negatieve) invloed die van hen uit kan gaan als zij op (massale) overtredingen van fietsers niet ingaan (Lindeijer, 1989).

Rij-instructeurs

Hoewel deze groep zich vooral bezig houdt met de opleiding voor het rijexamen, zal ook van deze groep een duidelijke invloed kunnen uitgaan. Op het moment dat men leert autorijden blijkt dat het perspectief dat men tot dan heeft ontwikkeld duidelijk 'wordt aangepast'. Men ervaart nu zèlf hoe fietsers in hun gedrag anderen in gevaar kunnen brengen en andersom. Dat blijkt aanleiding voor velen om zich als fietser bewuster te gedragen. Deze fase in de ontwikkeling van de verkeerscarrière biedt goede aangrijpingsmogelijkheden voor rij-instructeurs om op in te spelen. De vraag is echter welke beeldvorming zij zèlf hebben over het verkeersgedrag van andere weggebruikers. Hierover is weinig of niets bekend.

Sociale omgeving

Beeldvorming over gewenst gedrag wordt onder andere gevoed of instand gehouden vanuit een wisselwerking tussen wat men ziet en ervaart in de eigen sociale omgeving. Te denken valt aan de media, bedrijven, de handel, openbaar vervoer, maar ook aan voorbeeldfuncties om invloed uit te oefenen op de meningsvorming van de sociale omgeving. Zo zal het frequent op de fiets zich verplaatsen van notabelen op gemeentelijk, provinciaal en overheidniveau bijdragen aan een positievere beeldvorming over de ernst waarmee de overheid een beroep doet op mensen om het huidige verkeers- en vervoerkeuzegedrag te veranderen. Ook de houding van collega's op de werk-

plek, beloning van de werkgever bij het gebruikmaken van de fiets zal aan deze beeldvorming bijdragen.

Bijlage III

NIEUWE EDUCATIEVE DOELEN VOOR FIETSERS EN VOOR HEN DIE MET FIETSERS TE MAKEN HEBBEN IN HET VERKEER

De hier opgenomen educatieve doelen staan beschreven in 'Educatie ten behoeve van de veiligheid en het gebruik van fietsen II, Tussentijds verslag van de vijfde fase van het onderzoek in het kader van het project 'Educatie' van het Masterplan Fiets. De doelen zijn gespecificeerd naar de verschillende niveaus van de verkeers- en vervoertaak en zijn hier integraal overgenomen.

I. Doelen gericht op de fietsers

Structureel niveau

1. Men heeft een fiets tot beschikking, met de nodige voorzieningen.
2. Men stemt mobiliteit zoveel mogelijk af op de mogelijkheid de fiets als vervoerwijze te gebruiken.

Strategisch niveau

3. Men kiest voorzover dat mogelijk is de fiets in plaats van de bromfiets, auto, motor of bus en stemt het tijdstip van vertrek en de routekeuze af op verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Tactisch en operationeel niveau

4. Men neemt als fietser verkeersveiligheid in acht door een defensieve rijstijl, te anticiperen op gevaar en door rekening te houden met andere verkeersdeelnemers.

Letselpreventie

Men treft voorzorgsmaatregelen om de gevolgen van een ongeval zo gering mogelijk te houden.

Elk van deze educatieve doelen is uitgewerkt naar individuele en maatschappelijke doelen en doelen voor eigen oplossingen.

1. Men heeft een fiets tot beschikking, met de nodige voorzieningen

- Individuele doelen

- 1.1. Men weet hoe een fiets in elkaar zit.
- 1.2. Men stelt zijn eigen ideale fiets samen.

- Maatschappelijke doelen:

1.3. Men weet welke veiligheidsvoorzieningen aan fietsen wettelijk zijn voorgeschreven en waarom.

1.4. Men heeft inzicht in problemen met diefstal en vandalisme.

- Eigen oplossingen:

1.5. Men kent preventieve maatregelen tegen diefstal en vandalisme.

1.6. Men weet hoe men een fiets moet onderhouden en waarom.

1.7. Men maakt een afweging tussen de ideale fiets, rekening houdend met wettelijke voorzieningen en preventieve maatregelen tegen diefstal en vandalisme en men is bereid de wettelijke eisen op te volgen.

2. Men stemt mobiliteit zoveel mogelijk af op de mogelijkheid om de fiets als vervoerwijze te gebruiken

- Individueel doel:

2.1. Men geeft aan welke verplaatsingen men maakt en graag wil maken.

- Maatschappelijke doelen:

2.2. Men kent de betekenis van mobiliteit voor de samenleving, uit sociaal en economisch oogpunt.

2.3. Men kent de maatschappelijke gevolgen van mobiliteit voor onveiligheid, milieu en bereikbaarheid.

2.4. Men heeft inzicht in mogelijkheden om de mobiliteit te beperken zodat de fiets meer gebruikt kan worden, zonder daarbij de doelstelling van de verplaatsing te veranderen.

2.5. Men kent standpunten van maatschappelijke organisaties en de overheid over mobiliteit en haar gevolgen.

- Eigen oplossingen:

2.6. Men geeft eigen waardering aan de maatschappelijke noodzaak van mobiliteit en de negatieve gevolgen.

2.7. Men kent de mogelijkheden om de eigen mobiliteit aan te passen zodat de fiets meer gebruikt kan worden.

2.8. Men geeft aan welke mogelijke consequenties vermindering van de mobiliteit met als doel een groter gebruik van de fiets heeft voor zijn eigen sociale omgeving.

2.9. Men is in staat met anderen te overleggen over vermindering van de

mobiliteit met als doel een groter gebruik van de fiets en activeert daarvoor de eigen sociale omgeving.

2.10. Men maakt op basis van ervaringen, kennis en inzicht alsmede vaardigheden, mogelijkheden en barrières, een persoonlijke afweging tussen voor- en nadelen van beperking mobiliteit ten behoeve van het fietsgebruik met inbegrip van de waardering van de maatschappelijke gevolgen.

2.11. Men geeft een mening over het eerder dan anderen voor een beperking van mobiliteit te kiezen.

3. Men kiest (gegeven de keus voor mobiliteit), voorzover dat mogelijk is de fiets in plaats van de bromfiets, auto, motor of bus en stemt het tijdstip van vertrek en de routekeuze af op verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

- Individueel doel:

3.1. Men geeft voor zichzelf de voor- en nadelen aan het fietsgebruik, betreffende o.a. veiligheid, milieu, bereikbaarheidsproblemen, gemak, plezier, gezondheid, kosten, tijd, comfort.

- Maatschappelijke doelen:

3.2. Men geeft aan wat de gebruiksmogelijkheden van de fiets en van andere vervoerwijzen zijn in de samenleving.

3.3. Men heeft kennis van de mogelijkheden om de fiets te gebruiken in combinatie met het openbaar vervoer.

3.4. Men geeft aan wat de maatschappelijke gevolgen zijn van het gebruik van de fiets in relatie tot andere vervoerwijzen, met betrekking tot mobiliteit, milieu, veiligheid en bereikbaarheid.

3.5. Men geeft aan wat de belangrijkste standpunten van maatschappelijke organisaties en de overheid zijn over het gebruik van de fiets in relatie tot andere vervoerwijzen, met betrekking tot mobiliteit, milieu, veiligheid en bereikbaarheid.

- Eigen oplossingen:

3.6. Men vergelijkt de eigen voor- en nadelen van het fietsgebruik met de maatschappelijke voor- en nadelen.

3.7. Men geeft aan welke mogelijkheden men ziet om de fiets meer te gebruiken in plaats van andere vervoerwijzen.

3.8. Vervallen.

3.9. Men geeft aan welke mogelijke consequenties groter fietsgebruik heeft voor zijn eigen sociale omgeving en hoe daar mee omgegaan kan worden.

3.10. Men weet hoe men zijn fietsgebruik moet plannen om op tijd zijn bestemming te bereiken, ook in combinatie met openbaar vervoer.

3.11. Men geeft aan hoe men negatieve gevolgen van het fietsgebruik kan verminderen door routekeuze, tijdstip van vertrek en samen fietsen.

3.12. Men maakt op basis van ervaringen, kennis en inzicht alsmede vaardigheden, mogelijkheden en barrières, een persoonlijke afweging tussen voor- en nadelen van het fietsgebruik met inbegrip van de waardering van de maatschappelijke gevolgen van het fietsgebruik en de verplaatsingsalternatieven.

3.13. Men geeft een mening over het eerder dan anderen voor een groter gebruik van de fiets te kiezen.

4. Men neemt als fietser de verkeersveiligheid in acht door een defensieve rijstijl, te anticiperen op gevaar en door rekening te houden met andere verkeersdeelnemers

- Individuele doelen:

4.1. Men geeft aan welke voorkeur men heeft voor zijn fietsgedrag, inzake o.a. snelheid, positie op de weg, aandacht voor anderen, doelmatigheid, voorrang.

4.2. Men geeft aan onder welke omstandigheden men met de fiets speelt of spelletjes doet.

- Maatschappelijke doelen:

4.3. Men heeft inzicht in kansen op en oorzaken van ongevallen met de fiets.

4.4. Men heeft kennis van de verkeersregels en de bedoelingen ervan.

4.5. Men heeft kennis van infrastructurele ontwerpen en voorzieningen en kan daarmee verkeerssituaties inschatten.

4.6. Men heeft kennis van de verschillen in gedragsmogelijkheden tussen categorieën verkeersdeelnemers naar inzicht, vaardigheden en kwetsbaarheid.

4.7. Men heeft kennis van de verschillen in gedragsmogelijkheden tussen categorieën verkeersdeelnemers naar vervoerwijze.

4.8. Men heeft inzicht in het verkeersgedrag van anderen en de motieven die daarbij een rol kunnen spelen.

4.9. Men heeft inzicht in de invloed van persoonlijke omstandigheden op de rijvaardigheid.

4.10. Men heeft inzicht in de invloed van weersomstandigheden op de mogelijkheden verkeerssituaties te beheersen.

4.11. Men heeft inzicht in de invloed van het rijgedrag (de combinatie voertuig en bestuurder, bijvoorbeeld inzake snelheid en remweg) op de mogelijkheden verkeerssituaties te beheersen.

4.12. Men kent het belang van voorspelbaar gedrag.

4.13. Men geeft aan wat de belangrijkste standpunten van maatschappelijke organisaties en de overheid zijn over het verkeersgedrag met verschillende vervoerwijzen.

- Eigen oplossingen:

4.14. Men weet hoe men zichtbaar is voor anderen in het verkeer.

4.15. Men weet hoe men zich voorspelbaar gedraagt voor anderen.

4.16. Men weet op welke wijze men (potentiëel) gevaarlijke situaties moet benaderen.

4.17. Men is in staat de fiets zo te beheersen dat men afdoende kan reageren op de eisen van het verkeer.

4.18. Men is in staat met passagiers de fiets voldoende te beheersen.

4.19. Men is in staat gevaarlijke situaties en ontmoetingen te herkennen, te vermijden en uit een gevaarlijke situatie te ontsnappen.

4.20. Men maakt een afweging tussen eigen voordelen van gedrag, zoals snelheid en gemak, en het nemen van sociale verantwoordelijkheid, het voorspelbaar zijn voor anderen, het rekening houden met de belangen van anderen, het accepteren van fouten van anderen.

4.21. Men maakt een afweging tussen de eigen gedragsvoorkeuren en het fietsgedrag van personen met wie men samen fietst.

4.22. Men geeft een mening over de mogelijkheid eerder dan anderen rekening te houden met anderen in het verkeer en fouten van anderen te accepteren.

4.23. Men geeft een waardering aan alternatieven voor infrastructurele ontwerpen en voorzieningen vanuit de positie van fietsers en andere vervoerwijzen.

5. Men treft voorzorgsmaatregelen om de gevolgen van een ongeval zo gering mogelijk te houden

- Individueel doel:

5.1. Men bespreekt eigen ervaringen met ongevallen en de angst voor letsels.

- Maatschappelijk doel:

5.2. Men heeft inzicht in de gevolgen van ongevallen met de fiets.

- Eigen oplossingen:

5.3. Men kent mogelijkheden van letselpreventie als fietser.

5.4. Men geeft een waardering aan de mogelijkheden van letselpreventie als fietser.

II. Doelen gericht op andere weggebruikers

Het betreft hier educatieve doelen gericht op andere weggebruikers, zoals automobilisten. 'Andere weggebruikers' kunnen ook fietser zijn, maar de doelen zijn dan gericht op de belangen van andere fietsers. Het zijn dus praktijkgerichte educatieve doelen en zijn geordend onder het tactisch- en operationeel niveau en letselpreventie.

Tactisch en operationeel niveau

6. Men neemt de verkeersveiligheid in acht door een defensieve rijstijl, te anticiperen op gevaar en door rekening te houden met de belangen van fietsers.

Letselpreventie

7. Men treft voorzorgsmaatregelen om de gevolgen van een ongeval voor fietsers zo gering mogelijk te houden.

Elk van deze doelen is uitgewerkt naar individuele en maatschappelijke doelen en doelen voor eigen oplossingen.

6. Men neemt de verkeersveiligheid in acht door een defensieve rijstijl, te anticiperen op gevaar en door rekening te houden met de belangen van fietsers

Individuele doelen:

6.1. Men geeft aan welke voorkeur men heeft voor zijn verkeersgedrag,

inzake o.a. snelheid, positie op de weg, aandacht voor anderen, doelmatigheid voorrang.

6.2. Men geeft aan welke motieven het verkeersgedrag bepalen, naast het maken van een verplaatsing.

- Maatschappelijke doelen:

6.3. Men heeft inzicht in kansen op en oorzaken van ongevallen van fietsers.

6.4. Men heeft kennis van de verkeersregels die van belang zijn voor fietsers en de bedoelingen ervan.

6.5. Men heeft kennis van infrastructurele ontwerpen en voorzieningen en kan daarmee verkeerssituaties met fietsers inschatten.

6.6. Men heeft kennis van de verschillen in gedragmogelijkheden tussen categorieën fietsers naar inzicht, vaardigheden en kwetsbaarheid.

6.7. Men heeft kennis van de verschillen in gedragmogelijkheden tussen categorieën verkeersdeelnemers naar vervoerwijze.

6.8. Men heeft inzicht in het verkeersgedrag van fietsers en de motieven die daarbij een rol kunnen spelen.

6.9. Men heeft inzicht in de invloed van persoonlijke omstandigheden op de eigen rijvaardigheid en de rijvaardigheid van fietsers.

6.10. Men heeft inzicht in de invloed van weersomstandigheden op het gedrag van fietsers en hun problemen om verkeerssituaties te beheersen.

6.11. Men heeft inzicht in de invloed van het rijgedrag (de combinatie voertuig en bestuurder, bijvoorbeeld inzake snelheid en remweg) op de mogelijkheden verkeerssituaties met fietsers te beheersen.

6.12. Men kent het belang van voorspelbaar gedrag voor verkeerssituaties met fietsers.

6.13. Men geeft aan wat de belangrijkste standpunten van maatschappelijke organisaties en de overheid zijn over het verkeersgedrag met verschillende vervoerwijzen ten opzichte van fietsers.

- Eigen oplossingen:

6.14. Men weet hoe men zichtbaar is voor fietsers in het verkeer.

6.15. Men weet hoe men zich voorspelbaar gedraagt voor fietsers.

6.16. Men weet op welke wijze men (potentiëel) gevaarlijke situaties met fietsers moet benaderen en welke tijd en ruimte fietsers nodig hebben om een verkeerssituatie af te wikkelen.

6.17. Men is in staat zijn voertuig zo te beheersen dat men afdoende kan

reageren op de eisen van verkeerssituaties met fietsers.

6.18. Men is in staat gevaarlijke situaties en ontmoetingen met fietsers te herkennen, te vermijden en uit een gevaarlijke situatie te ontsnappen.

6.19. Men maakt een afweging tussen eigen voordelen van gedrag, zoals snelheid en gemak, en het nemen van sociale verantwoordelijkheid, het voorspelbaar zijn voor fietsers, het rekening houden met de belangen van anderen, het accepteren van fouten van fietsers.

6.20. Men geeft een mening over de mogelijkheid eerder dan anderen rekening te houden met fietsers in het verkeer en (verkeers)fouten van fietsers te accepteren.

6.21. Men geeft een waardering aan (eigen) verlies van comfort en vlotheid ten behoeve van vlotheid, comfort en veiligheid van fietsers.

7. Men treft voorzorgsmaatregelen om de gevolgen van een ongeval voor fietsers zo gering mogelijk te houden

- Individueel doel:

7.1. Men bespreekt eigen ervaringen met ongevallen en de angst voor letsels.

- Maatschappelijk doel:

7.2. Men heeft inzicht in de gevolgen van ongevallen met de fiets.

- Eigen oplossingen:

7.3. Men kent mogelijkheden aan voertuigen om in geval van een botsing met fietsers, letsel te verminderen.

7.4. Men geeft een waardering aan de mogelijkheden om het voertuig aan te passen zodat de letselkans van fietsers vermindert.

BIJLAGE IV

GEVOLGDE WERKMETHODE

1. Achtergronden

De beginnende verkeersdeelnemer wordt door ouders (vaak) praktisch opgevoed in het verkeer en aanvullend krijgt het kind verkeersonderricht binnen het reguliere onderwijs. Voor het onderwijs zijn diverse lespakketten ontwikkeld, waarbij rekening is gehouden met de ontwikkelingsfase van het kind. In de vergelijking tussen doelen en doelstellingen zijn deze pakketten in samenhang met elkaar bekeken.

De volgende stappen zijn in het vergelijkende onderzoek uitgevoerd:

1. Inventariseren en (vaak) aanschaffen van de belangrijkste verkeerseducatiepakketten en -materialen (visueel, auditief e.d.).
2. Inventariseren en samenvatten van de daarin beschreven doelstellingen (voor zover mogelijk en/of aanwezig).
3. Nagaan in hoeverre deze doelstellingen de beleidsdoelen (uitgewerkt in de nieuwe doelen) ondersteunen, waar eventueel aanvulling nodig blijkt en/of leemten kunnen worden gesignaleerd en opgevuld.
4. De uitkomsten van dit vergelijkend onderzoek zijn met uitgevers en opstellers van les- en voorlichtingsmateriaal besproken. De resultaten van deze ronde zijn verwerkt in dit rapport. De verwerking ervan heeft geleid tot een herschrijven van het conceptrapport. Waar adviezen, kritieken en aanbevelingen reden gaven tot aanpassing van de eerste conclusies, is dat ook gedaan. Op deze manier heeft een verantwoorde toetsing plaatsgevonden van de hier uitgevoerde vergelijking en de daaruit voortkomende resultaten en aanbevelingen.

2. Selectieprocedure

Er zijn legio lespakketten ten behoeve van verkeerseducatie in de loop van de jaren op de markt gebracht. Zeker in de laatste jaren zijn buiten het reguliere onderwijs ook veel verkeerseducatie-activiteiten gestart. Om een redelijke selectie te kunnen maken is eerst contact opgenomen met de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) van de diverse provincies. Aan deze organen is gevraagd welke lespakketten en/of verkeerseducatie-activiteiten naar hun weten het meest gebruikt worden op scholen en daarbuiten. Ook Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietzersbond ENFB

zijn benaderd voor informatie over acties die door hen worden gevoerd om het fietsgebruik en een veiliger fietsgedrag te bevorderen.

2.1. Educatieprogramma's voor (toekomstige) fietsers

Uit de toegezonden informatie zijn de lespakketten die het meest gebruikt worden op de scholen aangeschaft. Voor het basisonderwijs betreft het de lespakketten: 'Straatwerk' (VVN) en 'Verkeersveilig' (Uitgeverij Jacob Dijkstra). 'In de weer met verkeer' van VVN richt zich op het speciale onderwijs (ZMLK, MLK, LOM). De doelstelling en thema's van dit laatste pakket zijn verkregen uit één door VVN opgestelde samenvatting daarvan. Het pakket 'Doorgaand verkeer' is het enige pakket voor het voortgezet onderwijs (VVN).

Daarnaast zijn educatieprogramma's buiten het reguliere onderwijs geselecteerd, waarbij vooral gekeken is naar programma's voor een zo gespreid mogelijk publiek. Gekozen is voor activiteiten gericht op: (1) leeftijd, (2) minderheidsgroeperingen en (3) jaarlijks terugkerende verkeersveiligheidscampagnes. De volgende programma's zijn in het onderzoek opgenomen:

- Haags fietsproject. Doelgroepen: kinderen uit Den Haag in een achterstandsituatie met betrekking tot het gebruik (bezit) van een fiets (etnische minderheden). Het betreft hier een particulier initiatief.
- Lesboekjes voor volwassen Marokkaanse en Turkse vrouwen (VVN).
- Veilig en gezond fietsen: Fietscursus voor ouderen in de gemeente Rheden. Actie van ROVG, ouderenorganisaties en politie te Rheden.
- Campagne Ouderen en verkeer. Deze campagne is georganiseerd door het Ouderenwerk 'Haagse Hout' en is in april 1992 gehouden.
- Het verkeersspel uitgegeven door de ENFB dat zich richt tot gezinnen.
- 'Wij gaan weer naar school'. Naast een praktisch gericht verkeersonderwijspakket zijn er actiewijzers voor gemeenten, actievoerders, schoolbesturen, politie, e.d (VVN).
- Bronnenboek Verkeersonderwijs: analyses van methoden, beschrijvingen van audio-visuele produkten en andere hulpmiddelen voor verkeersonderwijs (uitgave: Katholiek Pedagogisch Centrum, Den Bosch). Dit boek geeft een beknopt overzicht van de belangrijkste pakketten en voorlichtingsmaterialen op het gebied van de verkeersveiligheid en is bedoeld als naslagwerk.

Uit het audiovisuele materiaal zijn de volgende videobanden bekeken:

- Videobanden voor lokale verkeerssituaties. Een initiatief van het video-

bedrijf CTV te Zwolle, gericht op fietsende scholieren. Het betreft hier een film in de vorm van een raamvertelling. Bij deze videobanden horen een lesboek en handleiding voor onderwijzend personeel (voorbeeld daarvan ontvangen van ROV Overijssel). Uit deze serie is de band 'Verkeer raakt ook jou' bekeken (opdrachtgever gemeente Hengelo).

- 'Veilig en gezond fietsen': De oudere fietser veilig op weg. Initiatiefnemer ROV Gelderland.
- 'Meneer Willems leert fietsen': Over handig en slim gedrag in het verkeer. Initiatiefnemer ENFB.

2.2. Educatieprogramma's voor andere weggebruikers dan fietsers

Voor lesmateriaal voor anderen dan fietsers zijn de volgende boeken en videobanden bestudeerd:

- 'Verkeerstheorie', Auteur J.P. Jasperse (Uitgeverij Den Boer).
- 'Verkeerscursus voor 16- en 17-jarigen; Handleiding voor docenten'. Auteur: L. Tromp. Ontwikkeld in opdracht van de ROV's Zeeland en Friesland.
- 'Theorieles voor de autorijopleiding' van VEKA-Best (video-banden).
- 'Slagen in het verkeer: Verkeerscode voor de weggebruiker'. Dit boek wordt gebruikt ter voorbereiding van het rijexamen voor motorvoertuigen (ANWB, CBR en VVN).
- 'Verkeer geven is ook doen': Een invoeringsprogramma over verkeersonderwijs dat zich afspeelt in de klas, op het plein en op straat. Vereniging de samenwerkende landelijke pedagogische centra, Amsterdam, 1987.

3. Gevolgde werkmethode

De lespakketten die in het basisonderwijs en in het voortgezet onderwijs populair zijn, zijn opgebouwd rond thema's. Deze thema's worden in detail uitgewerkt in een aantal lessen, aangevuld met keuze-onderwerpen. Per thema hebben de makers van deze pakketten doelstellingen geformuleerd. Deze doelstellingen zijn door ons (soms) in verkorte vorm geïnventariseerd.

Doelstellingen die betrekking hebben op het kind als voetganger of als passagier van het openbaar vervoer zijn in de vergelijking buiten beschouwing gelaten. In educatieprogramma's voor andere weggebruikers dan fietsers is alleen nagegaan in hoeverre en op welke manier aandacht wordt

gevraagd voor de fietser. Deze keuze is gemaakt op basis van de taakstelling om de ontwikkeling van nieuwe educatieve doelen te beperken tot alleen de doelgroepen fietsers en toekomstige fietsers en voor het aankweken van een veilig fietsklimaat.

Ter verduidelijking wordt hier gemeld dat het vergelijkende onderzoek niet tot doel heeft om bestaande programma's inhoudelijk te beoordelen. Daaronder wordt verstaan dat niet is nagegaan in hoeverre de nieuwe doelen wel of niet voldoende aan bod komen binnen leeftijdsgroepen, gegeven de verschillende ontwikkelingsfasen binnen die groepen. Bovendien heeft de vergelijking alleen betrekking op de doelstellingen zoals die zijn gevonden in de bestaande lespakketten. Of dus in de uitwerking van de thema's meer inzicht en/of doelen worden nagestreefd dan de tekst van de doelstellingen doet vermoeden, blijft buiten deze vergelijkingsronde.

De volgende activiteiten zijn achtereenvolgend uitgevoerd:

- Eerste fase: Drie onderzoekers hebben onafhankelijk van elkaar bepaald in hoeverre de nieuwe educatieve doelen aan de orde komen in de doelstellingen die de makers van de lespakketten binnen het onderwijs zich stelden. Eén van de onderzoekers deelde de doelstellingen in onder de nieuwe doelen, een ander volgde de omgekeerde richting en de derde voerde een vergelijking uit naar beide richtingen. De op deze manier verkregen onafhankelijke indelingen zijn vervolgens met elkaar vergeleken en afwijkingen besproken.
- Tweede fase: De uitkomsten van deze vergelijkingsronde bracht aan het licht dat zowel de formulering van de nieuwe doelen als de ordening ervan naar kennis, vaardigheden en motivatiedoelen per 'niveau' van de verkeers- en vervoertaak te vaak leidde tot verschillende interpretaties. Na een interne discussie is toen gekozen om per 'niveau' een ordening toe te passen naar: individuele en maatschappelijke doelen en doelen gericht op 'eigen oplossingen'.
- Derde fase: Na overleg met de opdrachtgever zijn de nieuwe doelen volgens deze ordening herschreven. Daarna is een tweede vergelijkingsronde uitgevoerd. Het resultaat hiervan leverde géén interpretatieverschillen meer op tussen de onderzoekers. De opnieuw geordende educatieve doelen enerzijds en doelstellingen van pakketten binnen het onderwijs anderzijds konden goed aan elkaar worden gekoppeld.
- Vierde fase: Vervolgens zijn de gevonden overeenkomsten gevisualiseerd

in een schema. Met behulp van deze schema's zijn voorlopige conclusies getrokken.

- Vijfde fase: In een externe ronde zijn de voorlopige conclusies besproken met samenstellers en/of uitgevers van het materiaal.

- Zesde fase: De resultaten van de externe ronde hebben er toe bijgedragen dat een heroriënteringsronde is uitgevoerd. Dankzij de externe ronde konden ook een aantal belangrijke nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen, zoals onder andere de werkmap Verkeer en vervoer in je omgeving (VVN), de Jeugd Verkeers Krant (VVN), het Begeleiderskatern (ROVF) en het verkeers-examen voor basisscholen in de gemeente Hellendoorn (ROVO).

Bijlage V

RESULTATEN VAN HET VERGELIJKEND ONDERZOEK

In deze bijlage worden overeenkomsten dan wel leemten aangegeven, zoals die worden aangetroffen in het lesmateriaal als alleen gebruik wordt gemaakt van bestaande doelstellingen (per niveau van de verkeers- en vervoertaak voorzover van toepassing). De nieuwe educatieve doelen zijn opgenomen in Bijlage III.

1. Lespakketten voor basisonderwijs

De twee lespakketten die in het onderzoek zijn bekeken zijn 'Verkeersveilig' (uitgeverij Jacob Dijkstra) en 'Straatwerk' (Veilig Verkeer Nederland). Het gevisualiseerde overzicht van de gevonden overeenkomsten is te vinden in Annex V.1 en V.2.

Omdat de filosofie achter opzet en aanpak van beide pakketten weinig van elkaar afwijken en beide pakketten zeer volledig zijn, vertonen de doelstellingen onderling grote overeenkomsten met elkaar. Daarom wordt hier volstaan met het geven van een beschouwing die voor beide pakketten geldt.

Door middel van kennis, inzicht en het oefenen van vaardigheden worden kinderen in staat gesteld hun verkeersrol veilig en adequaat uit te voeren; worden kinderen vertrouwd gemaakt met het verkeer en wordt gestreefd naar het aankweken van een mensvriendelijk verkeersgedrag (de sociale component). De eerste ontwikkelingsfase die aandacht krijgt betreft de individuele redzaamheid. Al vrij jong wordt daaraan toegevoegd de ontwikkeling van een sociaal perspectief (tweede fase). In de hoogste groepen vindt vervolgens een maatschappelijke reflexie plaats van het geleerde (derde fase). Per ontwikkelingsfase worden thema's behandeld en per thema worden een aantal doelstellingen geformuleerd. Deze opbouw heeft het vergelijken en beoordelen vergemakkelijkt.

Belangrijk in deze pakketten is ook dat de rol van opvoeders (ouders) in het leerproces is geïntegreerd. Ouders krijgen de gelegenheid de ontwikkelingsfasen van hun kind in het verkeer op de voet te volgen. Ze worden gestimuleerd om buiten schooltijd met hun kinderen in het verkeer te oefenen op het niveau dat het kind op dat moment heeft bereikt. Daarnaast wordt leerkrachten gevraagd ouders te stimuleren om tijdens de praktijklessen op het schoolplein en in het verkeer ondersteuning te geven.

De overeenkomsten en leemten voor beide pakketten zijn in schemavorm gegeven: in Annex V.1 zijn de doelstellingen van het pakket 'Verkeersveilig' schematisch ingedeeld, Annex V.2 geeft voor het pakket 'Straatwerk' (aangeduid met een 'S' op de verticale as) eenzelfde schema.

Voor de leesbaarheid van de resultaten worden hierna alleen de genummerde educatieve doelen per niveau van de verkeers- en vervoerstaak gegeven, die naar ons weten niet (of wellicht impliciet) aan de orde komen in deze pakketten. Deze nummers corresponderen met de in detail beschreven doelen in Bijlage III.

'Verkeersveilig'

- Op structureel niveau: het individuele doel 1.2, het maatschappelijk doel 1.4 en bij 'eigen oplossingen' de doelen 1.5, 1.7, 2.6 t/m 2.11.
- Doelstellingen op strategisch niveau zijn niet gevonden.
- Op operationeel niveau: de individuele doelen 4.1 en 4.2, de maatschappelijke doelen 4.9, 4.10 en 4.13 en bij eigen oplossingen de doelen 4.21 en 4.22.
- Letselpreventie komt niet voor in de doelstellingen. Wel wordt aandacht besteed aan ongevallenpreventie dat overeenkomt met de doelen 5.1 (individueel) en 5.2 (maatschappelijk).

'Straatwerk'

- Op structureel niveau: het individuele doel 1.2, de maatschappelijke doelen 1.4 en 2.4 en met betrekking tot 'eigen oplossingen' de doelen 1.5, 1.7, 2.7, 2.8 en 2.9.
- Op strategisch niveau: de maatschappelijke doelen 3.2, 3.3, 3.4 en met betrekking tot 'eigen oplossingen' 3.6 t/m 3.11 en 3.13.
- Op operationeel niveau: het individuele doel 4.1, de maatschappelijke doelen 4.9 en 4.11 en bij 'eigen oplossingen' het doel 4.22.
- Letselpreventie komt niet voor in de doelstellingen.

'In de weer met verkeer'

Dit pakket van VVN is bestemd voor leerlingen van het speciaal onderwijs. Het is beoordeeld op grond van de door de VVN gegeven algemene doelstelling ervan (zie Bronnenboek).

De algemene doelstelling zoals VVN die opgeeft luidt: het bevorderen van de individuele redzaamheid door zich op diverse manieren 'veilig' te verplaatsen in de eigen verkeersomgeving, de sociale redzaamheid door bewust-

wording van eigen en andermans gedrag en de invloed daarvan op elkaar in relatie tot veiligheid en de maatschappelijke redzaamheid gericht op verkeer en reizen. Vervolgens geeft VVN een opsomming van de thema's die aan de orde komen. Op grond van deze doelstelling en thema's zal het pakket volgens ons vooral praktisch gericht zijn en in grote lijnen overeenkomen met de doelen op tactisch en operationaal niveau. Daartegenover geven de thema's aanleiding om te veronderstellen dat de doelen die het structureel en strategisch niveau en letselpreventie betreffen onderbelicht blijven. Op grond van deze samenvatting hebben wij besloten dat een vergelijking op het niveau van de uitgewerkte educatieve doelen, zoals dat is gegeven bij de voorgaande pakketten niet zinvol is.

2. Lespakketten voor het voortgezet onderwijs

'Doorgaand verkeer'

VVN geeft het enige lespakket dat beschikbaar is voor het voortgezet onderwijs (12 tot 16-jarigen).

Het richt zich op het vergroten van het sociale en maatschappelijke perspectief. Alle niveaus van de verkeers- en vervoertaak komen daarbij aan de orde. Als achtergrondinformatie voor de meningsvorming worden de historische ontwikkeling en groei, het economische belang en de milieuconsequenties van het verkeers- en vervoersysteem in onze samenleving behandeld. De lessen zijn zo opgebouwd dat ze kunnen worden geïntegreerd in de verschillende vakken die op de middelbare school worden onderwezen. Gezien de uitgebreidheid van dit pakket worden ook hier alleen de nieuwe educatieve doelen genoemd, die naar onze mening niet (voldoende) aan de orde komen.

- Structureel niveau: het maatschappelijk niveau 1.4 en de eigen oplossingen 1.5, 1.7, 2.7 en 2.11.
- Strategisch niveau: de maatschappelijke doelen 3.2 en 3.3 en voor eigen oplossingen de doelen 3.6 t/m 3.11 en 3.13.
- Tactisch en operationeel niveau: de individuele doelen 4.1 en 4.2, het maatschappelijke doel 4.10 en voor eigen oplossingen de doelen 4.17, 4.18, 4.22 en 4.23.
- Letselpreventie komt niet voor in de doelstellingen. Het doel voor eigen oplossingen 5.4. heeft betrekking op ongeval lenpreventie.

'Verkeer geven is ook doen'

De doelstelling van dit boek wordt als volgt omschreven: het aanbren- gen van een verandering in de attitude bij leerkrachten in het basisonderwijs ten aanzien van praktisch gericht verkeersonderwijs. Niet alleen wordt in het boek aangegeven hoe een verkeersthema voor welke groep het beste kan worden gegeven, het geeft ook onder andere informatie over de volgende zaken:

- Vernieuwingen in de wet op het Basisonderwijs met betrekking tot het onderdeel 'verkeersonderwijs' en de daaruit afgeleide gerichtheid op sociale redzaamheid in het verkeer en maatschappelijke reflectie.
- Gedrags- en bekwaamheidseisen die van belang zijn bij het verkeersonderwijs en waarom.
- Informatie over de verschillende werkvormen binnen het verkeersonderwijs en waarom.
- Het belang van het betrekken van ouders bij praktische oefeningen en hoe dit praktisch te realiseren is (via ouderavonden e.d.).
- Stappenplan om binnen de school te komen tot herstructurering van het (vaak verouderde) verkeersonderwijs; het verkeersonderwijs te integreren in de bestaande vakken.

Uitgangspunt is in deze 'nieuwe' benadering dat verkeersonderwijs niet alleen een doe-vak is maar ook een praat-vak. Inzicht in hoe kinderen over het verkeer denken en welke subjectieve gevoelens het verkeer bij kinderen oproept biedt aanknopingspunten voor de les.

'Verkeer raakt ook jou'

Het betreft hier een videoband van de videoproduktiemaatschappij CTV, gericht op fietsende scholieren in de gemeente Hengelo (geschikt voor groep 8 van het basisonderwijs en brugklassers uit het voortgezet onderwijs) met bijbehorend lesboek en handleiding voor de leerkracht.

Doelstellingen zijn niet duidelijk aangegeven. De band heeft een algemeen gedeelte en een gedeelte dat aangepast wordt aan de specifieke situatie van de eigen schoolomgeving, waar fietsende scholieren in beeld worden gebracht. Het gaat dus over de eigen fietsroute en het eigen fietsgedrag. Naast het eigen fietsgedrag is levensecht te zien hoe de schoolgaande jeugd omgaat met probleemsituaties die gegeven worden door de bestaande infrastructuur, hoe zij in groepsgedrag vaak voorrang afdwingen e.d. Daarnaast besteedt de band aandacht aan ongevallenpreventie (het gevaar van walkman, paraplu, een onjuiste fietshoogte, spelletjes onderweg, rugzak-

ken over één schouder of draagtassen aan het stuur, hoe gemakkelijk je de snelheid van een naderende auto onderschat e.d.).

De toonzetting van het gesproken commentaar op de band is de ene keer cynisch, dan weer komisch of schertsend, dan weer uitdagend. Als de band zonder commentaar achterelkaar wordt vertoond dan kan dat een verkeerde indruk achterlaten. Uit de handleiding blijkt echter dat de band alleen gebruikt moet worden om bestaande (soms levensgevaarlijke) verkeerssituaties en het daarbij gekozen verkeersgedrag van de kinderen ter discussie te stellen; biedt aanknopingspunten voor verkeersles op grond van voor de kinderen herkenbare situaties. De band biedt goede mogelijkheden om de doelen op tactisch en operationeel niveau bespreekbaar te maken in de klas.

3. Verkeerseducatie buiten het reguliere onderwijs

3.1. Campagnes en lesmateriaal voor fietsers

Buiten het reguliere onderwijs zijn de volgende campagnes, activiteiten en lesmaterialen bestudeerd:

- Haags fietsproject.
- Lesboekjes voor Turkse en Marokkaanse vrouwen.
- 'Veilig en gezond fietsen'.
- Het verkeersspel.
- 'Wij gaan weer naar school'.

Haags fietsproject

Het Haags fietsproject is een initiatief van particulieren in samenwerking met de fietsbranche. Niet duidelijk is of dit project een permanent karakter heeft gekregen (wat overigens wel de bedoeling was).

Kinderen in een achterstandsituatie (meestal etnische minderheden) krijgen in de praktijk de gelegenheid om het fietsen onder de knie te krijgen, de meest elementaire verkeerskennis (van belang voor fietsers) wordt behandeld, waarna in het verkeer wordt geoefend. Een fietsenmaker geeft instructie over reparaties die men zelf kan doen.

De nieuwe doelen die met dit project overeenkomen zijn:

- Structureel niveau: het individuele doel 1.1 en de eigen oplossing 2.7.
- Strategisch niveau: het individuele doel 3.1.
- Tactisch en operationeel niveau: de doelen voor eigen oplossingen 4.15, 4.16, 4.17 en 4.19.

Lesboekjes voor Turkse en Marokkaanse vrouwen

Deze boekjes zijn in de respectievelijke talen geschreven. Aangenomen wordt dat daarin de basisinformatie wordt verstrekt over verkeersregels- en situaties die belangrijk zijn om in een stad veilig te kunnen fietsen. Daarmee zouden deze boekjes overeenkomen met de doelen op tactisch en operationeel niveau voor eigen oplossingen 4.15, 4.16, 4.17 en 4.19.

'Veilig en gezond fietsen'

Initiatiefnemer van deze voorlichtingscampagne is het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Gelderland (ROVG) in samenwerking met de plaatselijke politie, gemeente en ouderenbonden in de gemeente Rheden. Men hoopt hiermee dat andere organisatoren of besturen van wijkcentra voor ouderen dit initiatief zullen oppakken en videobanden zullen samenstellen gericht op een aantal specifieke, lokale situaties waarmee ouderen op de fiets of als voetganger, door afname van hun fysieke mogelijkheden, moeite hebben.

De videoband toont een aantal moeilijke fietsmanoeuvres en biedt daarvoor oplossingsstrategieën aan voor ouderen. Daarnaast wordt informatie gegeven over bewegingstherapie ten behoeve van de uitvoering van de verkeerstaak. Met een korte informatie over 'aangepaste' fietsen voor ouderen sluit het informatiefilmje af. De nieuwe doelen die hiermee overeenkomen zijn:

- Tactisch en operationeel niveau: de maatschappelijke doelen 4.4, 4.6, 4.9 en 4.12 en voor 'eigen oplossingen' de doelen 4.15, 4.16, 4.19 en 4.20.

- Letselpreventie komt niet voor als onderwerp. Wel ongevallenpreventie, waarmee het individuele doel 5.1. en eigen oplossing 5.3. aan de orde komt.

Het verkeersspel

De ENFB heeft gekozen om door middel van een gezelschapsspel een aantal voordelen van het fietsen duidelijk te maken. Milieu en leefbaarheid vormen daarbij belangrijke items om aan te geven dat de auto vaak een slechte keuze van vervoer is. Al spelende wordt men geconfronteerd met problemen die voorkomen tussen verschillende categorieën weggebruikers die dezelfde verkeersruimte moeten delen.

Overeenkomsten met de nieuwe doelen is hier niet goed mogelijk.

'Wij gaan weer naar school'

Het pakket dat in dit onderzoek is bekeken bevat voorlichtingsmateriaal voor gemeente- en schoolbesturen en actiegroepen. Folders, posters en spandoeken worden aanbevolen om andere weggebruikers (vooral automobilisten) er op te attenderen dat een nieuw schooljaar is gestart. Het pakket bevat ook lesmateriaal voor de schoolgaande jeugd. Daarin wordt gewezen op gevaren die ontstaan als men zich niet aan de regels houdt en/of anderen (te veel) hindert. Belangrijk onderdeel daarin is de aanvulling voor de hoogste groep van het basisonderwijs. Het betreft lesmateriaal om met kinderen in de praktijk nieuwe schoolroutes te verkennen en op basis van complexe situaties daarin oplossingsstrategieën te bespreken en aan te reiken. Dit pakket komt overeen met de nieuwe doelen gericht op eigen oplossingsstrategieën op vooral strategisch en operationeel niveau. Voor de attendeerfunctie van andere weggebruikers op het fietsgedrag van de schoolgaande jeugd in dit pakket, geldt dat een indeling naar overeenkomsten met de nieuwe doelen meer zou suggereren dan waarvoor het materiaal bedoeld is.

3.2. Campagnes en lesmateriaal voor andere weggebruikers dan fietsers

Het volgende materiaal is bestudeerd:

- 'Slagen in het verkeer: Verkeerscode voor de weggebruiker'.
- 'Verkeerstheorie', Auteur J.P. Jasperse.
- 'Handleiding voor de docenten van de Verkeerscursus voor 16- en 17-jarigen'. Auteur: L. Tromp.
- 'Theorieles voor de autorijopleiding' van VEKA-Best.

In de onderzochte leerstof voor deze categorieën weggebruikers ontbraken expliciete doelstellingen. Daarom moest voor de vergelijking een inventarisatie van de inhoud plaatsvinden, zonder daarmee te willen pretenderen volledig te zijn.

In theorieboeken voor de rijopleiding staan in het algemeen geen concrete doelen beschreven. Het algemene doel is om de benodigde kennis voor het rijexamen voor gemotoriseerd verkeer over te dragen. Daarbij gaat het niet alleen om formele regels, maar ook om inzicht. In welke mate inzicht wordt bijgebracht en welke diepgang er in de stof zit, is alleen na te gaan door de inhoud te analyseren.

Over het gedrag van fietsers en van het gedrag van andere categorieën weggebruikers tegenover fietsers worden in het algemeen niet erg veel passages gewijd.

In het boek 'Verkeerstheorie' wordt in een enkele situatie gewezen op het voorkomen van hinder voor fietsers, op het rekening houden met onverwachte bewegingen van tweewielers en op voorrangsregels. Expliciet wordt aandacht gevraagd voor een aantal, mogelijk gevaarlijke, verkeerssituaties in ontmoetingen met fietsers. Gevaarlijk, omdat men tweewielers daar niet zo snel als in andere situaties zou verwachten of waarin tweewielers bij uitzondering voorrang hebben.

Hiermee wordt een invulling gegeven aan de maatschappelijke doelen 6.4, 6.5, en 'eigen oplossingen' 6.16 op tactisch en operationeel niveau.

De 'Handleiding voor docenten' die een theoriecursus geven aan 16- en 17-jarigen, ontwikkeld in opdracht van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid in Zeeland en Friesland, geeft een omvangrijke uitbreiding aan het boek 'Verkeerstheorie'. Niet alleen de stof voor het rijexamen wordt behandeld, aan inzicht wordt meer aandacht besteed en er vindt discussie en uitwisseling van ervaringen plaats zodat er beter begrip en een betere houding kan worden aangekweekt. Sociaal perspectief behoort ook tot de doelen.

Bij het bespreken van eigen ervaringen komt daarnaast de rol als fietser of bromfietser ook nadrukkelijk aan de orde. Dat betreft onder meer het gebruik van de fietsstrook, het zich houden aan regels, niet door rood licht rijden, snelheidsaanpassing en vooruit kijken om te anticiperen, voorspelbaar gedrag door tijdig vaart te minderen, alcohol, woonerven, richting aangeven, inhalen, verlichting en de aansprakelijkheid bij ongevallen. Milieuverontreiniging als gevolg van het rijden met auto of bromfiets maakt ook onderdeel uit van het programma. Tenslotte maken gedragsaanbevelingen er deel van uit, samengevat in tien geboden van Noordzij (zie Noordzij, 1991).

Op tactisch en operationeel niveau wordt hiermee invulling gegeven aan de individuele doelen 6.1 en wellicht ook 6.2, vanuit het perspectief als (brom)fietser en als automobilist de maatschappelijke doelen 6.4, 6.5, 6.7 t/m 6.12 en 'eigen oplossingen' 6.14, 6.15, 6.16 en 6.19.

De 'Theorieles voor de autorijopleiding' van VEKA-Best op video-banden gaat bij de onderwerpen: gebruik van de rijbaan, snelheid, in- en uitritten en erven, gedrag op kruispunten, voorrang, afslaan, tegenkomen, inhalen en rotondes, in op ontmoetingen met fietsers.

Doelen zijn niet expliciet gegeven, maar de uitleg is gericht op kennis van de regels, anticiperen op wat fietsers doen waaronder overtredingen en het niet hinderen van fietsers.

Hiermee wordt op tactisch en operationeel niveau een invulling gegeven aan de maatschappelijke doelen 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.11 en 6.12 en 'eigen oplossingen' 6.15, 6.16 en 6.19. Deze invulling gebeurt niet in zijn algemeenheid, maar met betrekking tot bepaalde concrete situaties.

Het boek 'Slagen in het verkeer: Verkeerscode voor de weggebruiker' (1984) van ANWB, CBR en VVN is eveneens een theorieboek, met als bijzonderheid dat ze gedragsvoorschriften en aanbevelingen bevat voor alle categorieën verkeersdeelnemers en voor de wijze waarop met andere vervoerwijzen kan of moet worden omgegaan. Ook hier zijn geen doelen geformuleerd. De nadruk ligt sterk op gedragsvoorschriften (zoals armbewegingen door fietsers bij afslaan en voor het stoppen), maar er wordt ook nadrukkelijk inzicht bijgebracht met opmerkingen over hinderen en waarop men moet letten (bijv. slechte waarneembaarheid van fietsers in het donker, door rood licht rijden door fietsers e.d.). Fietsers worden er op geattendeerd er rekening mee te houden dat automobilisten op een weg met éénrichtingsverkeer géén tegemoetkomend verkeer verwachten. In een apart hoofdstuk worden tekortkomingen in het gedrag van fietsers in het verkeer behandeld o.a. door er op te wijzen dat fietsers onopgeleide verkeersdeelnemers zijn, vaak onberekenbaar en kwetsbaar zijn, snel hun evenwicht verliezen, overtredingen maken. Een combinatie van concrete en algemene informatie over fietsers lijkt het algemene inzicht in gedrag ten aanzien van fietsers ten goede te komen.

De doelen die hiermee een invulling krijgen op tactisch en operationeel niveau zijn de maatschappelijke doelen 6.4 t/m 6.9 en 6.11 en 'eigen oplossingen' 6.14, 6.15 en 6.16.

Educ. Para	I.1							I.2							II.3							III.4							IV.5							COMMENTAAR
	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5	6	7	
10	X																																			Educatiespelletjes 'Dullekes' van J. Dykstra.
30		X																																		
31		X																																		
32																																				
33																																				
34																																				
35																																				
36																																				
37																																				
38																																				
39																																				
40																																				
41																																				
42																																				
43																																				
44																																				
45																																				
46																																				
47																																				
48																																				
49																																				
50																																				
51																																				
52																																				
53																																				
54																																				
55																																				
56																																				
57																																				
58																																				
59																																				
60																																				
61																																				
62																																				
63																																				
64																																				
65																																				
66																																				
67																																				
Totaal	X	X	X																																	

Gedrag v. anderen a.b. v. kinderen

Totaal

Eerste rijke nr.	I. 1			I. 2			I. 3			I. 4			I. 5		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
H. 1	X														
H. 2															
H. 3															
D. 1	X														
D. 2															
D. 3															
D. 4															
D. 5															
D. 6															
D. 7															
D. 8															
D. 9															
D. 10															
D. 11															
D. 12															

Praktijk programma
voor leerlingen in achter-
standsituatie
(ethnische minderheden in
graafstad)

Praktijk programma
voor leerlingen in
achterstand

Praktijk programma
voor ouders.

0. 12 X X