

EDUCATIE TER BEVORDERING VAN DE VEILIGHEID EN HET GEBRUIK VAN FIETSEN

Eindrapport van onderzoek in het kader van het project 'Educatie' van het
Masterplan Fiets

R-92-52

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

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
 - 1.1. Educatieve doelen in relatie tot beleidsdoelen
 - 1.2. Het leerproces
 - 1.3. Aanbevelingen voor educatieve programma's
 - 1.4. De tussenrapportages
 - 1.5. De opzet van het eindrapport

2. Gedragsvoorwaarden
 - 2.1. Gedragsvoorwaarden voor veilig fietsen
 - 2.2. Voorwaarden om de fiets te gebruiken
 - 2.3. Gedragsvoorwaarden voor andere vervoerwijzen

3. Grondslagen voor de educatieve doelen
 - 3.1. Leerproces
 - 3.2. Vormgeving van educatie
 - 3.3. Niveaus van de verkeers- en vervoerstaak

4. De educatieve actoren
 - 4.1. De actoren en hun potentiële functie
 - 4.2. De inschakeling van actoren
 - 4.3. Integratie van educatieve activiteiten

5. Prioriteiten per doelgroep
 - 5.1. Doelgroepsegmentatie
 - 5.2. Inhoud educatie en beschikbare actoren
 - 5.2.1. Kinderen tot 4 jaar
 - 5.2.2. Kinderen van 4 tot 8 jaar
 - 5.2.3. Kinderen van 8 tot 12 jaar
 - 5.2.4. Kinderen van 12 tot 15 jaar
 - 5.2.5. Kinderen van 15 tot 18 jaar
 - 5.2.6. Jong volwassenen
 - 5.2.7. Ouderen
 - 5.2.8. Volwassenen met weinig fietsroutine
 - 5.2.9. Volwassenen uit andere landen

5.2.10. Bestuurders van andere vervoerwijzen

6. Evaluatie van bestaande programma's naar verkeers- en vervoerstaak

- 6.1. Het structurele niveau
- 6.2. Het strategische niveau
- 6.3. Het tactisch en operationeel niveau
- 6.4. Andere weggebruikers
- 6.5. Algemene conclusies inzake taakniveaus
- 6.6. Conclusies uit evaluatie van een onderwijsprogramma

7. Conclusies en aanbevelingen

- 7.1. Educatieve doelen
- 7.2. De actoren
- 7.3. Prioriteiten

Literatuur

Bijlage 1. Educatieve doelen

VOORWOORD

De Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat heeft de SWOV gevraagd aan te geven hoe door middel van educatie kan worden bijgedragen aan de doelstellingen van het beleidsplan 'Masterplan Fiets'. De doelstellingen van dit beleidsplan van Rijkswaterstaat betreffen een toename van fietsgebruik ten koste van autogebruik en een afname van de kans op een ongeval en letsel als gevolg van fietsgebruik.

Het onderzoek is in fasen uitgevoerd. Deze rapportage bevat de belangrijkste conclusies en aanbevelingen en een verantwoording daarvoor. Het biedt aanknopingspunten om nieuw educatie-beleid in het kader van het Masterplan Fiets te formuleren.

Het project is uitgevoerd door drs. R.D. Wittink, drs. J.E. Lindeijer en drs. D.A.M. Twisk. Het is begeleid door drs. J.A.H. van Uden (Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat) door drs. R. Smaak de Hoofdafdeling Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat).

1. INLEIDING

Het Masterplan Fiets is een beleidsplan van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat beoogt de veiligheid van het fietsen te vergroten en het fietsgebruik te bevorderen.

Verschillende soorten maatregelen worden hiervoor ingezet, waaronder educatie. In dit rapport worden de conclusies en aanbevelingen inzake de mogelijke bijdrage van educatie gepresenteerd.

Onder educatie worden hier alle maatregelen verstaan die direct gericht zijn op de mens als gebruiker van het verkeers- en vervoersysteem, zoals opvoeding, onderwijs, voorlichting, opleiding en politietoezicht. In deze studie zijn die maatregelen gericht op mensen als (potentiële) fietser en als verkeersdeelnemers die met fietsers moeten omgaan.

Een concreet resultaat van dit project betreft de samenstelling van educatieve doelen en aanbevelingen om deze doelen te bereiken. De doelen specificeren wat met educatie bereikt moet worden. Ze dienen als uitgangspunt voor de ontwikkeling van educatieve programma's en geven de toetsingscriteria voor de effectbepaling aan. De aanbevelingen hebben betrekking op de sociale context waarin naar deze doelen toegewerkt kan worden en de middelen die hierbij kunnen worden ingezet.

1.1. Educatieve doelen in relatie tot beleidsdoelen

De educatieve doelen zijn in eerste instantie gebaseerd op wat het beleid wil bereiken en op een analyse van de weggebruikers. Datgene wat het beleid wil en datgene wat de weggebruikers kunnen en willen moet tot elkaar worden gebracht.

De beleidsdoelen zijn vermeld in het Masterplan Fiets. De analyse van de weggebruikers is verricht door middel van een inventarisatie van de bestaande kennis met betrekking tot de onveiligheid en het gebruik van de fiets.

Ten tweede zijn de doelen gebaseerd op de potentiële functie van educatie. Educatie heeft tot taak om mensen in staat te stellen om problemen op te lossen, gedrag uit te oefenen en een bewuste keuze te maken. Ze omvat dus kennisoverdracht, het ontwikkelen van vaardigheden, het ontwikkelen van motivatie en gedragstraining. Ze vindt met name plaats in scholen, in de gezinssituatie, via voorlichting, in rijopleiding en door politietoezicht.

Het effect van educatie is afhankelijk van de sociale en fysieke omgeving. Educatie moet daarom nadrukkelijk gericht zijn op de sociale context van gedrag en het verkeerssysteem moet het gewenste gedrag faciliteren, aangepast zijn aan mogelijkheden en voorkeuren van de potentiële gebruikers.

De educatieve doelen hebben betrekking op fietsers, op potentiële fietsers en weggebruikers die op andere wijze dan de fiets aan het verkeer deelnemen voorzover zij invloed (kunnen) uitoefenen op het fietsklimaat, in het bijzonder de veiligheid van het fietsen.

1.2. Het leerproces

Om de educatieve doelen te kunnen uitwerken is een schets gegeven van het begin- en eindpunt van het leerproces.

Het beginpunt betreft de kennis, vaardigheden, ervaringen, gewoonten, beleving, opvattingen die al aanwezig zijn bij een doelgroep. Het eindpunt is te karakteriseren als de expert-fietser, een persoon die overeenkomstig de beleidsdoelen bij voorkeur de fiets gebruikt als vervoermiddel en die in staat en gemotiveerd is de noodzakelijke veiligheid in acht te nemen. Er is een leerproces aan te geven vanaf het moment dat een klein kind begint met fietsen. Het heeft nog weinig verkeerservaring opgedaan en nog weinig opvattingen of attitudes ontwikkeld. Vanuit die situatie is aan te geven hoe het fietsgebruik en de veiligheid het beste met educatie is te bevorderen. Het leerproces is 'ideaal-typisch' te noemen wanneer van jongsaftaan tot op hoge leeftijd regelmatig de fiets wordt gebruikt. Men raakt dus als peuter al vertrouwd met een fiets en leert in nieuwe situaties ook zoveel mogelijk de fiets als vervoermiddel te gebruiken. Ten aanzien van de veiligheid vindt instructie, uitleg en begeleiding plaats, hetgeen een gefaseerde opleiding inhoudt waarmee op een bepaald moment een expertniveau bereikt kan zijn. Op dat hoogst bereikbare niveau van inzicht en vaardigheden lijdt men op hoge leeftijd verlies om gezondheidsredenen of door veroudering.

Binnen dit ideaal-typische leerproces zijn fasen te onderkennen. Als een fase-overgang kan bijvoorbeeld de expertise worden gezien waarmee men over de vaardigheden beschikt om verkeerssituaties in woonstraten te beheersen en men die expertise kan gebruiken om te leren met complexere verkeerssituaties om te gaan. Elke fase kent een begin- en eindpunt. Voor elke fase moet een educatief programma worden opgesteld.

Wanneer van dit ideaal-typische proces wordt afgeweken, bijvoorbeeld wanneer de fiets lange tijd niet is gebruikt, kan een aanvullend programma nodig zijn, om te leren waarvoor het gebruik handig is en om weer routine in het verkeer op te bouwen.

Een geheel ander programma moet ontwikkeld worden voor personen die niet in Nederland zijn opgegroeid en daarom niet met het fietsen in het Nederlandse verkeerssysteem zijn vertrouwd geraakt. Verkeersvaardigheden worden in grote mate opgedaan in de praktijk, het gemis aan praktijkervaringen moet worden ingehaald.

Op deze wijze is de grote variatie aan potentiële educatieve programma's teruggebracht tot één ideale, een aanvullende en een duidelijk afwijkende.

Binnen deze drie zal overigens verdere doelgroepsegmentatie voor educatie nodig zijn.

De educatieve doelen die in dit project zijn geformuleerd, omvatten alle doelen om het proces van beginner tot expert te doorlopen.

1.3. Aanbevelingen voor educatieve programma's

De geformuleerde educatieve doelen zijn vergeleken met de doelen van bestaande programma's, zodat leemten konden worden geconstateerd. De vergelijking stuitte op moeilijkheden, omdat alleen in onderwijsprogramma's vrij systematisch doelen worden geformuleerd. Bovendien gaat de inhoud van programma's verder dan het kader dat de doelen aangeven, er worden aanvullende materialen ontwikkeld en uiteindelijk kan in de praktijk nog eens weer belangrijk worden afgeweken van het voorgeschreven programma.

De beschikbaarheid van programma's is slechts één belangrijke voorwaarde voor educatie. Twee andere belangrijke zijn dat de personen die educatie moeten geven deze activiteit weten in te passen in hun overige activiteiten en dat zij gemotiveerd zijn om aan fietseducatie aandacht te geven, hetgeen onder andere afhankelijk is van hun eigen fietsgebruik en -gedrag. Een beschrijving wordt gegeven van potentiële mogelijkheden van educatie en van mogelijkheden en problemen inzake praktische uitvoering.

1.4. De tussenrapportages

Dit rapport is een integrerend eindrapport van de deelstudies die in het project 'Educatie' van het Masterplan Fiets zijn uitgevoerd. Van elke fase van het project is een rapportage verschenen. In de literatuurlijst zijn eerst de titels van deze rapportages vermeld, in de volgorde zoals in deze paragraaf is aangegeven.

De eerste fase betrof een beschrijving van de beleidsdoelen en het afleiden van enkele algemene educatieve doelen.

Het verslag over de tweede en derde fase vormde de basis voor de inhoud van educatieve doelen voor fietsers. Aandacht is besteed aan analyses van de problemen van fietsers, de vervoers- en verkeerstaak is beschreven en de expertise over de verstandelijke ontwikkeling en sociale ontwikkeling van kinderen is samengevat. Over verstandelijke en sociale ontwikkeling verschenen aparte deelrapportages.

De vierde fase vormde de basis voor de inhoud van educatieve doelen voor andere weggebruikers, gericht op de bescherming van fietsers. Aandacht is gegeven aan de problemen van fietsers waarvoor andere weggebruikers medeverantwoordelijk zijn.

Een externe consultatie bij andere onderzoeksinstituten en bij instituten die beleid en/of programma's ontwikkelen volgde op deze eerste rapportages. Hierover is apart gerapporteerd.

In de vijfde fase is beschreven welke functie verschillende educatieve instrumenten kunnen vervullen en op welke wijze zij kunnen worden gebruikt om de beleidsdoelen te helpen verwezenlijken. Dit leidde tot de formulering van educatieve doelen. De bevindingen op dat moment vormden tevens aanleiding om een belevingsstudie in te lassen. Deze is gericht op jongeren en hierover is apart gerapporteerd.

In de zesde fase zijn educatieve programma's geïnventariseerd en zijn de doelen uit deze programma's vergeleken met de opgestelde educatieve doelen. Hieruit zijn leemten afgeleid en vervolgens zijn aanbevelingen opgesteld. De rapportage over deze zesde fase is ook extern besproken, nu met instanties die programma's hebben opgesteld of laten opstellen. De resultaten zijn verwerkt in het verslag van de zesde fase.

De verschillende fasen en rapportages worden niet afzonderlijk behandeld, er wordt wel naar verwezen. De bevindingen zijn in dit afsluitend rapport geïntegreerd.

1.5. De opzet van het eindrapport

De opbouw van dit eindrapport is als volgt.

In Hoofdstuk 2 worden gedragsvoorwaarden geschetst om veilig te fietsen en de fiets optimaal te gebruiken, respectievelijk om als andere weggebruiker het fietsklimaat te bevorderen. Inzicht in de problemen die overwonnen moeten worden is afkomstig van studies naar ongevallen, gedrag, kennis, attituden en beleving.

In Hoofdstuk 3 wordt aangegeven wat de grondslagen zijn voor de educatieve doelen. De gedragsvoorwaarden uit Hoofdstuk 2 zijn omgezet in een leerproces van beginner tot expert. Voorts is geschetst hoe educatie kan worden vorm gegeven en via welke stappen gedrag zo dicht mogelijk kan worden benaderd. Specificatie van doelen vindt verder plaats aan de hand van een analyse van de verkeers- en vervoerstaak. In Bijlage 1 zijn de educatieve doelen opgenomen.

In Hoofdstuk 4 worden de beschikbare educatieve actoren beschreven, dat wil zeggen personen die educatie geven om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Aangegeven is welke functie zij in het leerproces kunnen vervullen en wat hun positie is ten aanzien van fietseducatie.

In Hoofdstuk 5 wordt op basis van het leerproces een doelgroepsegmentatie voorgesteld en strategie per doelgroep aangegeven voor educatie en de inzet van actoren.

Hoofdstuk 6 bevat leemten in bestaande educatieve programma's, die worden aangegeven per niveau van de verkeers- en vervoerstaak.

Hoofdstuk 7 bevat conclusies en aanbevelingen.

2. GEDRAGSVORWAARDEN

Leren fietsen betekent leren met het voertuig om te gaan en leren met het verkeer om te gaan. Beide vragen een langdurig leerproces. In dit hoofdstuk worden voor beide de gedragsvoorwaarden behandeld. Enige gegevens over kennis en vaardigheden van potentiële doelgroepen is toegevoegd. Daarnaast worden gedragsvoorwaarden behandeld voor andere vervoerwijzen om ongevallen met fietsers te voorkomen.

2.1. Gedragsvoorwaarden voor veilig fietsen

Voertuigbeheersing is de eerste voorwaarde om veilig te kunnen fietsen. Gebleken is dat fietsers met weinig ervaring snel aan het maximum van hun taakbelasting komen en moeten leren complexe handelingen te vermijden. Training is nodig om de voertuigbeheersing te bevorderen. Zonder voldoende beheersing zal het fietsen zoveel aandacht opeisen dat de overige verkeerstaken onvoldoende uitgevoerd kan worden. Het gaat onder andere ten koste van het waarnemen van het overige verkeer. Educatie gericht op voertuigbeheersing zal met name gericht kunnen worden op kinderen en op volwassenen die in hun leven nog weinig hebben gefietst of sinds lange tijd niet meer hebben gefietst. Beschikbare kennis heeft betrekking op kinderen. Uit studies in Nederland (Van Schagen et al., 1990) is gebleken dat kinderen tot 8 jaar het fietsen nog zo slecht beheersen dat de beheersing de meeste aandacht opslokt. Wat dat betreft zijn kinderen van ongeveer 12 jaar pas expert-fietsers.

De tweede voorwaarde om veilig te kunnen fietsen is dat men weet waaraan aandacht geschonken moet worden en daarin selectief is en prioriteiten stelt om de taakbelasting te kunnen verminderen.

Door training van waarnemings-, beslissings- en handelingsstrategieën en door ervaring wordt de uitvoering van dit taakonderdeel bevorderd. Educatie moet opnieuw op kinderen worden gericht en op volwassenen met weinig fietservaring, nadat zij over voldoende fietsbeheersing beschikken. Jonge kinderen geven extra problemen omdat zij sneller zijn afgeleid dan oudere kinderen. Personen met alleen weinig recente fietservaring, kunnen van andere verkeerservaring profiteren. Als gevolg van veroudering kan het nodig zijn om waarnemingsstrategieën aan te passen. Gebleken is dat voor wat deze voorwaarde betreft, 12-jarigen nog maar beginners zijn

(Van Schagen et al., 1990). Zij hebben nog veel meer tijd nodig voor de verkeerstaken dan oudere kinderen.

De derde voorwaarde is beoordelingsvermogen. Het beoordelingsvermogen stuurt de informatieselectie, het leert waarop gelet moet worden. Inzicht en sociaal perspectief moeten ontwikkeld worden om het gedrag van anderen te kunnen inschatten. Kennis van verkeersregels is behulpzaam, maar niet voldoende omdat er dikwijls van af wordt geweken.

Compensatie voor een relatief gebrek aan beoordelingsvermogen en snelheid van informatieverwerking is mogelijk door verkeersopgaven te vereenvoudigen. Dit vraagt om gedragstraining. Ervaring leidt er bovendien toe dat een verkeerssituatie niet meer op alle onderdelen hoeft te worden geanalyseerd. Men zoekt gericht naar relevante informatie, waarneming kan direct worden gekoppeld aan een reactie, men beslist en handelt sneller, deels automatisch.

Het omgaan met andere verkeersdeelnemers is echter ook in belangrijke mate een sociale vaardigheid. Inspelen op anderen, leren begrijpen wat anderen van plan zijn en wederzijdse verantwoordelijkheid vormen een noodzakelijke aanvulling van gedragsvoorschriften (Twisk, 1991).

Educatie moet gericht worden op kinderen wanneer zij voldoende ontwikkeld zijn om verkeersprocessen te kunnen begrijpen en op volwassenen met weinig fietservaring. Als gevolg van veroudering moet het gedrag aangepast worden in nieuwe verkeerssituaties en in complexe situaties. Personen met weinig recente fietservaring kunnen bouwen op andere verkeerservaring, maar enige omschakeling is wel vereist. Ten aanzien van deze gedragsvoorwaarde is bekend dat kinderen van 8 jaar nog heel weinig weten van de verkeersregels, kinderen van 11 jaar zijn vrij goed op de hoogte van de voor hen belangrijkste regels, maar missen nog de flexibiliteit waarmee anderen met regels omgaan (Van Schagen et al., 1990). De mate waarin en de wijze waarop kinderen sociaal perspectief kunnen nemen, is vooral op de basisschool nog sterk in ontwikkeling. Kinderen van de basisschool hebben nog een tamelijk naïeve opvatting over onveiligheid. Begeleiding, ook al van belang vanwege de hiervoor genoemde gedragsachtergronden, is essentieel voor hen. Kinderen in het voortgezet onderwijs stellen in navolging van volwassenen verkeersregels op de proef, maar hebben een beter inzicht nodig in de mogelijke gevolgen van hun gedrag.

Voortdurend is er sprake van een interactie tussen de drie gedragsvoor-

waarden. Door expertise in voertuigbeheersing en informatieselectie, heeft men de beste mogelijkheden om beoordelingen te maken en beslissingen te nemen. Betere en snellere beoordelingen kunnen het waarnemen en de handlingsuitvoering efficiënter maken. Na een steeds verdere verfijning van de taakuitvoering treden automatismen op die de taakbelasting verder verminderen.

De basisvaardigheden kunnen afnemen door ziekteverschijnselen of veroudering. Afnemende lichamelijke vaardigheden zullen gecompenseerd moeten worden door een aangepaste taakuitvoering. Afnemende cognitieve functies kunnen deels opgelost worden door op routine te teren, maar voor beoordelingen en beslissingen zal meer tijd moeten worden genomen.

Tot zover zijn de gedragsvoorwaarden vooral benaderd op grond van psychologische functies, op motorische, perceptuele en cognitieve vaardigheden. Hieraan moet de sociale, culturele en morele ontwikkeling worden gekoppeld. De ontwikkeling daarvan bij kinderen is afhankelijk van rijping, net als de intellectuele ontwikkeling. Maar ze is verder gebonden aan waarden en normen, die deels persoonlijk zijn en deels (sterk) door de sociale omgeving worden bepaald.

Bijvoorbeeld de mate waarop anonimiteit dan wel sociale controle wordt ervaren drukt een belangrijk stempel op verkeersgedrag. Anonimiteit kan leiden tot een egocentrische houding of tot een 'lik-op-stuk'-benadering in de zin dat men zich tegenover anderen gedraagt zoals men zich door die anderen behandeld voelt. Sociale druk kan er toe leiden dat men in zijn gedrag niet wil afwijken van personen die sociaal belangrijk zijn (Lindeijer, 1992).

Het leerproces moet aansluiten bij ontwikkelingsfasen en het moet inspelen op waarden en normen. Geuite ervaringen, beleving en attitudes zijn vaak niet meer dan een weerspiegeling van doelen die mensen zich stellen, van een identiteit die men voor ogen heeft, van sociale referentiekaders waaraan men zich spiegelt, van een sociale cultuur die men om zich heen ervaart.

Voor het ontwikkelen van een onafhankelijke kritische opstelling en voor het bevorderen van sociale verantwoordelijkheid is meer nodig dan het aandraagen van gedragsaanbevelingen en zelfs meer nodig dan het uitwisselen van ervaringen en het bespreken van de wenselijkheid van bepaald gedrag. Hierop wordt in het volgende hoofdstuk dieper ingegaan.

In samenhang hiermee moet een andere gedragsachtergrond worden besproken. Prioriteit geven aan veiligheid is niet altijd aantrekkelijk. Het lijkt er op dat een groot deel van de geoefende fietsers van mening is dat het fietsen volgens de verkeersregels veel te inefficiënt is en de staat van onderhoud van de fiets lijkt sterk te worden gemotiveerd door de kans op diefstal en vernieling. Het is onvermijdelijk dat naar compromissen wordt gezocht tussen verkeersveiligheid en andere motieven (OECD, 1992). Een belangrijk onderdeel van het leerproces kan derhalve zijn om oplossingen te zoeken voor de problemen die ontstaan als gevolg van het willen kiezen voor het veiligheids- of milieubelang. Degene die educatie geeft kan met de doelgroep naar adequate compromissen zoeken.

De educatie moet de functionele en motivationele ontwikkelingsprocessen integreren. Leerlingen zullen kennis en vaardigheden altijd op hun eigen manier gaan gebruiken. Om op die vertaalslag invloed te kunnen uitoefenen en dit proces te kunnen begeleiden, moet op individuele voorkeuren en drijfveren worden ingespeeld.

2.2. Voorwaarden om de fiets te gebruiken

Er zijn diverse redenen om voor een verplaatsing die objectief met de fiets is te maken, de fiets niet te gebruiken. Van invloed zijn onder andere de afstand die men wil afleggen gemak (bijvoorbeeld om met de auto boodschappen te doen), comfort (afhankelijk van bijvoorbeeld het weer), tijdsbeslag, ongemak vanwege de infrastructuur (bijvoorbeeld fietsroutes die een omweg betekenen), diefstalgevoeligheid, verkeersonveiligheid en sociale onveiligheid. De invloedsfactoren zijn verschillend al naar gelang reismotieven, beschikbaarheid van alternatieven. Daarnaast spelen opnieuw sociale en culturele factoren een rol. De leefstijl heeft een belangrijke invloed op mobiliteit en vervoerwijzekeuze.

De verkeersonveiligheid is van belang voorzover men nog een beginnende fietser is. Zelfstandig fietsen in drukke complexe situaties is dan nog niet verantwoord. In de praktijk heeft dit vooral voor kleine kinderen consequenties.

Net als bij veiligheid zal voor het gebruik van de fiets naar compromissen worden gezocht. Vervoersalternatieven zijn niet uitgesloten, maar er wordt naar gestreefd deze selectief te gebruiken. Belangrijk is dat van andere vervoerwijzen geen automatisch, maar een kritisch gebruik wordt gemaakt.

Ook hier speelt de invloed van de systeemomgeving een belangrijke rol. Wanneer vervoersalternatieven duidelijk aantrekkelijker zijn is de invloed van fietspromotie uiterst gering. Pas wanneer de voor- en nadelen van alternatieven elkaar weinig ontlopen en men een optimale keus wil maken, ontstaat behoefte aan voorlichting of educatie om een goede afweging te maken. Wanneer bijvoorbeeld voor een rit de auto op alle aspecten voordelen heeft ten opzichte van de fiets, zal men weinig interesse hebben in informatie over gebruiksmogelijkheden met de fiets. Maar wanneer fiets en auto beide voor- en nadelen hebben, kan informatie wel interessant zijn. Het leerproces bestaat derhalve vooral uit het bewust ervaren van de mogelijkheden van de fiets, het evalueren van het gebruik van de fiets en van alternatieven. Daarbij ligt het vanuit de beleidsdoelen in de rede om belangrijke maatschappelijke vraagstukken zoals milieuvervuiling en filevorming een zwaar gewicht in de afweging van motieven te geven.

2.3. Gedragsvoorwaarden voor andere vervoerwijzen

Andere weggebruikers dienen te weten op welke wijze zij de onveiligheid van fietsers beïnvloeden en op welke wijze zij hinder voor hen veroorzaken. Daarop moeten zij anticiperen, zij moeten medeverantwoordelijkheid aanvaarden voor een goed fietsklimaat.

Snelheid lijkt een belangrijke bepalende invloed te hebben op de wijze waarop een ontmoeting met fietsers plaatsvindt. Andere weggebruikers moeten weten met snelheid om te gaan, maar de beperkingen van educatie komen ook hier duidelijk naar voren. Voor snelheidsbeperking zijn fysieke maatregelen nodig. Daarnaast zijn de manoeuvrepositie van de vervoerwijzen ten opzichte van elkaar van groot belang, bij afslaande bewegingen, voor elkaar of achter elkaar langs kruisen enz.

Auto's zijn het meest betrokken bij ongevallen met fietsers. De meeste ongevallen tussen auto's en fietsen gebeuren overdag binnen de bebouwde kom, eigenlijk zonder dat er sprake is van bijzondere omstandigheden (Noordzij, 1991). De conflicten met fietsers moeten dus in zijn algemeenheid worden behandeld, met allerlei situaties ter illustratie.

Met vrachtauto's en bussen doen zich enkele bijzondere problemen voor. Bij het rakelings passeren kan fietsers schrik worden aangejaagd met slingeren tot gevolg. Afscherming van het gezichtsveld bemoeilijkt de oriëntatie en vervolgens kunnen ze ook nog worden meegezogen met de luchtverplaatsing

van het zware voertuig. Dit alles kan leiden tot een botsing of een val van de fietser. Bij het afslaan hebben chauffeurs van zware voertuigen vaak slechter zicht op fietsers dan chauffeurs van personenauto's. Daarbij vinden relatief veel ongevallen met fietsers plaats.

Bromfietsers vragen bijzondere aandacht omdat zij vaak hetzelfde weggedeelte met fietsers moeten delen. Vooral hoge snelheden geven aanleiding tot problemen. Educatie aan bromfietsers kan en moet worden aangegrepen om deze conflicten met hen te analyseren. De bromfietser moet niet alleen leren met de voor hem of haar meest bedreigende vervoerwijzen om te gaan, maar ook met fietsers en voetgangers.

Het leerproces bestaat deels uit kennisoverdracht betreffende de situaties waarin relatief de meeste problemen ontstaan. Met uitleg over de redenen voor deze problemen is ook een algemener begrip te kweken. De noodzaak daartoe lijkt groot, aangezien het voorstelbaar is dat het onoverzichtelijke rijgedrag van fietsers leidt tot een intolerante houding bij andere weggebruikers. Beter is het om de behandeling van concrete situaties te combineren met een meer algemene behandeling van de problemen van fietsers. Daarbij kan in het bijzonder aandacht worden besteed aan de kwetsbaarheid van bijvoorbeeld kinderen en ouderen die vaak onzeker zijn over beslissingen in het verkeer, hetgeen onverwachte handelingen tot gevolg kan hebben. Verder moet er op worden gewezen dat men met verschillende vervoerwijzen een ander perspectief heeft van de inrichting van het verkeerssysteem.

3. GRONDSLAGEN VOOR DE EDUCATIEVE DOELEN

De beschrijving van de gedragsvoorwaarden uit het vorige hoofdstuk maakt het mogelijk een schets te geven van het leerproces dat doorlopen moet worden. Het leerproces beschrijft procesmatig hoe de gedragsvoorwaarden kunnen worden vervuld.

In par. 3.1 wordt het leerproces dat het 'ideaal-typische' benadert weergegeven, vervolgens de twee in Hoofdstuk 1 aangekondigde aanpassingen. Het leerproces vormt met twee andere stappen de basis voor de formulering van educatieve doelen.

In par. 3.2. wordt aangegeven hoe aan educatie vorm is te geven zodat het daadwerkelijk invloed heeft op gedrag en niet blijft steken in kennis en goede voornemens.

In par. 3.3 zijn de consequenties van de beleidsdoelen gespecificeerd in termen van de uitvoering van deeltaken. De vervoers- en verkeerstaak is onderverdeeld in verschillende niveaus met elk een eigen karakter die onderling een hiërarchische relatie hebben. Per niveau is aan te geven welk type beslissingen genomen worden die leiden tot vervoerwijzekeuzen en verkeersgedrag.

De educatieve doelen zijn in Bijlage 1 opgenomen.

3.1. Leerproces

Als eerste voorwaarde om veilig te kunnen fietsen is voertuigbeheersing genoemd. Onvoldoende beheersing vormt een belemmering om de andere taakaspecten te kunnen uitvoeren. Rijden op de weg is alleen verantwoord onder begeleiding.

De volgende stap is om te leren met ander verkeer om te gaan. Dit is gezien het dynamische karakter van het verkeer een langdurig proces. In het begin moeten alle verkeerssituaties geanalyseerd worden om te achterhalen wat er kan gebeuren en hoe daarop gereageerd kan worden. Door ervaring kunnen foutieve inschattingen worden bijgesteld en kan het analyseren worden versneld. Na verloop van tijd leert men te vertrouwen op gedragspatronen en gebeurtenissen snel in te schatten. Dit leerproces begint reeds wanneer de voertuigbeheersing nog niet optimaal is. De taakbelasting is door dit alles reeds in vrij eenvoudige situaties hoog en complexe situaties kunnen pas na jarenlange ervaring beheerst worden. In het ideaal-

typische leerproces betreft deze fase kinderen in de onderbouw van de basisschool. Zij moeten geholpen worden situaties te vermijden die te veel-eisend zijn en een taakuitvoering te kiezen die hen in staat stelt op opdoemende gevaren te kunnen reageren. Dat biedt niet alleen bescherming, maar geeft hen ook gelegenheid om van ervaringen te leren. Een uitleg over dit gedrag gaat gezien de leeftijd al snel het voorstellingsvermogen te boven. Training van gedragshandelingen is nodig.

De volgende fase is de periode waarin de kinderen zelfstandig in verkeersluwe gebieden kunnen fietsen, maar nog ervaring moeten opdoen op drukkere wegen. Het fietsgedrag kan door ervaring efficiënter worden, het is voor de kinderen sociaal belangrijk om toenemende vaardigheden te tonen. Het risico is dat de veiligheid onderschat wordt. Er is hulp nodig om een goede afweging te maken. De toegenomen leeftijd maakt een steeds beter inzicht mogelijk in gedragsalternatieven, men kan zich steeds beter in het standpunt van anderen verplaatsen, er is een begin mogelijk in onafhankelijke waardering van gedrag en motieven. Het eigen beoordelingsvermogen kan nu bevorderd worden. Daarnaast blijft het praktische leerproces van belang, om de nodige voorzorg tegen gevaren te behouden en om ervaring in nieuwe situaties op te doen. Dit leerproces loopt door tot het begin van de middelbare school.

De volgende fase is vooral van belang vanwege de aanpassing van het fietsgedrag die plaatsvindt aan nieuwe normen. De kinderen zijn nu ongeveer 12 tot 15 jaar. Toenemende zelfstandigheid, de noodzaak en drang tot exploreren, een toenemende kritische opstelling jegens ouders gepaard gaande met het zoeken naar een nieuw houvast bij vrienden of vriendinnen, leiden er toe dat motivatie nu het belangrijkste aangrijpingspunt voor educatie moet zijn. Toenemend inzicht in maatschappelijke verbanden maakt het mogelijk dieper in te gaan op maatschappelijke gevolgen van verkeers- en vervoersgedrag en om aandacht te vragen voor beleidsdoelen.

In de volgende fase (ongeveer 15 tot 18 jaar) wordt steeds meer vooruitgelopen op de toekomst. De wereld moet verkend worden, de mobiliteit neemt toe en het is duidelijk dat de fiets daarvoor beperkt is in mogelijkheden. Men wordt extra gevoelig voor het gemak van de auto voor allerlei activiteiten, maar een slim gebruik van de fiets voor bepaalde ritten en doeleinden kan geprofileerd worden tegenover een onnadenkend gebruik van de

auto. Het kostenbewustzijn inzake vervoersalternatieven lijkt vrij gebrekkig. Men zegt te weten hoe men op ander verkeer en op fouten van anderen moet inspelen (Lindeijer, 1992a). Het lijkt ook waarschijnlijk dat men ten aanzien van de veiligheid op de fiets het expert-niveau bereikt, gezien de ervaringen die men heeft opgedaan.

Wanneer men eenmaal over gemotoriseerde alternatieven beschikt naast het openbaar vervoer, treedt een nieuwe fase in. In de praktijk worden de voor- en nadelen ervaren van de alternatieven. Een kritische opstelling ten aanzien van de auto is met name mogelijk bij verandering van omstandigheden, bijvoorbeeld vanwege verhuizing of veranderingen in bestemmingen en door maatregelen ten aanzien van verschillende vervoerwijzen, kunnen de betrokkenheid bij de gebruiksmogelijkheden van de fiets doen toenemen. Afhankelijk van de dagelijkse bezigheden en de vrije tijdsbestedingen kan de fitness als gevolg van het fietsen een argument worden.

In deze fase treedt een nieuw perspectief in van het fietsgedrag. Als automobilist (of motorrijder, buschauffeur e.d.) is de ervaring anders dan als fietser. Dit is een goede aanleiding om deze ervaringen naar het fietsgedrag terug te koppelen.

Wanneer men kinderen krijgt, wordt men gevoelig voor hun kwetsbaarheid in het verkeer. Dit kan aanleiding tot een kritischer houding ten aanzien van verkeersgedrag.

Ziekteverschijnselen en veroudering kunnen voor een nieuwe situatie zorgen. De ene consequentie kan zijn dat fietsen een belangrijke lichaams-oefening is. De andere is dat het gedrag aangepast moet worden aan verminderde vaardigheden. De taakbelasting moet verminderd worden, andere gedragskeuzen in het verkeer zijn noodzakelijk (Wouters et al., 1987).

Hiermee is het leerproces beschreven dat zoveel mogelijk het 'ideaal-typische' benadert.

Een eerste aanpassing van dit ideaal-typische leerproces is nodig wanneer de fiets gedurende een lange periode niet is gebruikt. In het algemeen is er dan sprake van gewoontegedrag ten aanzien van andere vervoerwijzen, zoals de auto. Het is altijd moeilijk om gewoonten te doorbreken. Verandering van externe omstandigheden is een belangrijke katalysator. Die kunnen een rechtvaardiging geven om gedrag opnieuw te bezien. Een belangrijk as-

pect van gewoontegedrag is dat er over de achtergronden niet meer wordt nagedacht, maar dat men desgevraagd de neiging heeft het te verdedigen. Een open discussie is dan niet gemakkelijk, totdat er nieuwe ervaringen zijn opgedaan. Het evalueren van die ervaringen wordt vervolgens een belangrijk leerproces.

De veiligheid is een belangrijk element in die evaluatie. Wanneer lange tijd niet is gefietst, zijn de fietsvaardigheden afgenomen. Er zijn indicaties dat hierdoor gevoelens van onzekerheid en onveiligheid ontstaan (Lindeijer, 1988). Bovendien wordt men zich er wellicht sterker dan ooit van bewust dat het fietsen minder bescherming geeft dan auto of openbaar vervoer of lopen. Dit besef, gecombineerd met de hinder die men van andere vervoerwijzen ervaart alsmede van het weer en andere ongemakken, kan tot een terugslag leiden en tot een bevestiging van het gewoonte-idee dat bijvoorbeeld de auto belangrijke voordelen heeft. Het is daarom een belangrijk onderdeel van het leerproces om niet alleen een plan aan te dragen om de mogelijkheden van de fiets beter te gebruiken, maar ook om de eerste nieuwe ervaringen te begeleiden en het plan aan te passen, ter voorkoming dat het kind met het badwater wordt weggegooid.

De tweede aangepaste versie van het ideaal-typische leerproces heeft betrekking op personen die niet met de fiets in het Nederlandse verkeerssysteem zijn opgegroeid. Onderscheid is te maken tussen personen die nooit hebben gefietst en in een land woonden waar slechts door een enkeling wordt gefietst en personen die nooit of weinig hebben gefietst en in een land woonden waar wel wordt gefietst, maar veel minder massaal dan in Nederland. Personen die al veel fietservaring hebben opgedaan, maar alleen nog niet gewend zijn aan het Nederlandse verkeer, zullen weinig behoefte hebben aan educatie. Zij overwinnen hun aanpassingsproblemen na verloop van tijd wel op eigen houtje.

Voor personen die nog nooit hebben gefietst dient educatie aan te vangen bij voertuigbeheersing. Het grote verschil met jonge Nederlandse kinderen is, dat deze mensen theoretische uitleg kunnen begrijpen. Die uitleg kan geen vervanger zijn voor praktische training, maar deze training wel versnellen.

Voor personen die afkomstig zijn uit een land met nog weinig mobiliteit en transport, is algemene verkeerseducatie een vereiste. Fietseducatie kan daar een belangrijk onderdeel van zijn. Voor personen uit landen met een ontwikkeld verkeers- en vervoersysteem, is het nodig vertrouwd te raken

met het Nederlandse fietsgedrag en de verhouding tussen fietsers en andere weggebruikers.

3.2. Vormgeving van educatie

Om de wijze van aanpak door middel van educatie vorm te geven, is eerst een schets opgesteld van de wijze waarop gedrag tot stand komt en van aangrijpingspunten voor gedragsverandering (zie ook Wittink, 1991). Dit geeft aanwijzingen voor de mogelijkheden om educatieve doelen te bereiken.

Aan verkeersgedrag ligt in de eerste plaats de behoefte ten grondslag om naar een bepaalde bestemming te gaan en zich over de openbare weg te begeven. Een verplaatsing brengt altijd bepaalde voor- en nadelen met zich mee. Wat als een voor- of een nadeel wordt gezien en hoe sterk iets als voor- of nadeel wordt gezien, hangt af van de waardering die men toekent aan de verplaatsingskenmerken, zoals benodigde tijd, ongemak, plezier, risico. Een waardering is zowel rationeel als gevoelsmatig. Op grond van de behoefte tot verplaatsen, de waardering van de verplaatsingskenmerken en de schatting van de kans dat een kenmerk zich voordoet, komen voor- en nadelen naar voren op grond waarvan men een oordeel vormt over de verplaatsingsaspecten. Dit oordeel is aan te duiden als de attitude.

Naast de persoonlijke waardering van de verschillende verplaatsingsaspecten zijn ook sociale normen van invloed. Mensen spiegelen zich aan het gedrag van anderen, hebben daarvoor bepaalde referentiekaders en kunnen zich laten overhalen door anderen.

Om een oordeel over de voor- en nadelen van het verplaatsingsgedrag te kunnen vormen, is kennis en inzicht nodig. Er is dan dus een behoefte aan informatie, in communicatieresearch wordt wel gesproken over betrokkenheid. Betrokkenheid bepaalt in sterke mate of en hoe mensen op informatie ingaan. Het is daarom van belang betrokkenheid te analyseren en daarop informatiebeleid af te stemmen. Mensen gaan alleen actief op informatie in, wanneer ze er iets mee denken te kunnen bereiken. Wanneer dat perspectief niet aanwezig is, is er geen of weinig betrokkenheid en zullen ze geneigd zijn informatie te negeren. Wanneer op kennisbehoefte wordt ingegaan, kan informatie gebruikt worden om daaraan een bepaalde invulling te geven. Deze informatie kan aanleiding zijn om waarderingen te heroverwegen. Informatie kan dus een belangrijke sturende werking hebben. Ze reikt een bepaald perspectief aan om behoeften te vervullen en oordelen te funderen en te vormen.

Om tot gedrag te komen, zijn ook vaardigheden nodig.

Ten eerste zijn dat intellectuele vaardigheden om een beslissing te kunnen nemen. Men moet uit de voorhanden zijnde alternatieven een keus maken.

Soms staat men voor ingewikkelde problemen, waaruit het nog erg moeilijk is één of meer oplossingsmogelijkheden af te leiden.

Voor de uitvoering van beslissingen is men vaak afhankelijk van wat anderen doen. Dan zijn sociale vaardigheden nodig om samen beslissingen te kunnen nemen of in elk geval adequaat op elkaar te reageren.

Verder zijn uitvoeringsvaardigheden van belang. In het verkeer geldt dat bijvoorbeeld voertuigbeheersing.

Tegenover vaardigheden die gedrag mogelijk maken, kunnen barrières staan die gedrag blokkeren. Het ontbreken van een vaardigheid zou op zich al een barrière genoemd kunnen worden, maar er is meer. Sociale normen bijvoorbeeld kunnen ook een barrière vormen voor gedrag, evenals de kosten die verbonden zijn aan gedrag of gewoonten. Faciliteiten die het gedrag vergemakkelijken, fungeren vaak als een belangrijk aangrijpingspunt om barrières te doorbreken. Hier wordt de afstemming tussen infrastructurele maatregelen, reguleringen en educatie van groot belang.

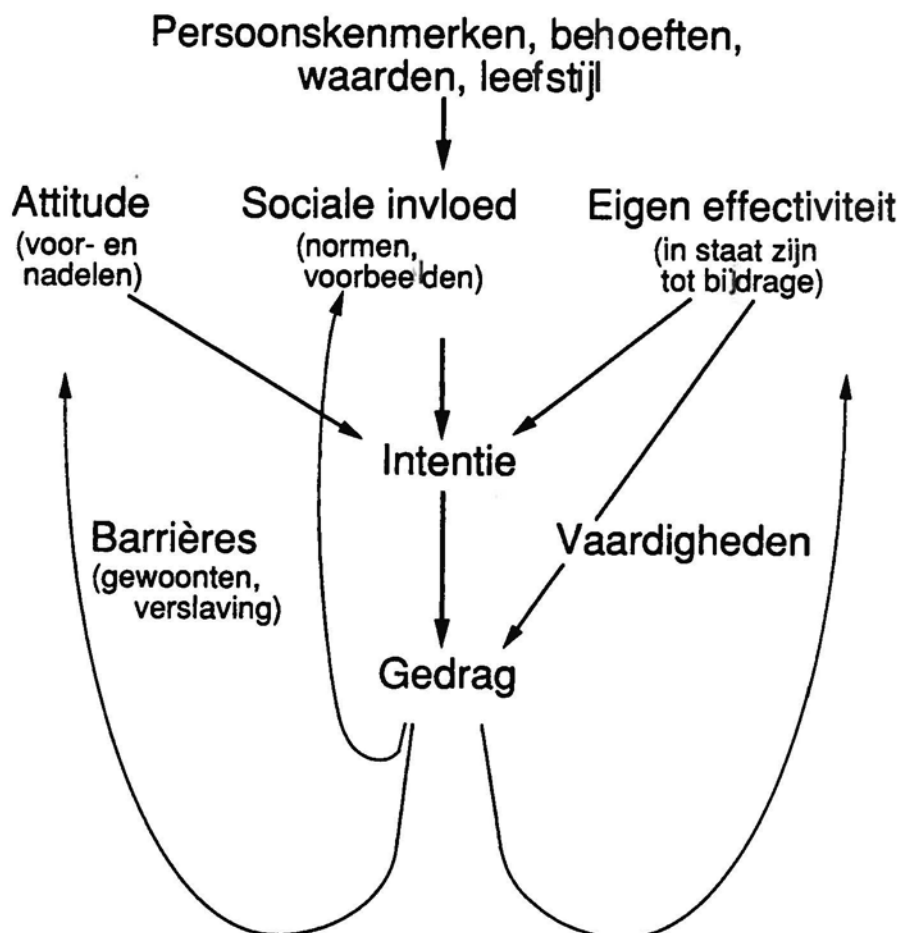
Met vaardigheden, faciliteiten en barrières hangt een inschatting van de eigen effectiviteit samen. Dat begrip heeft betrekking op de inschatting dat men een gesteld doel kan bereiken. Het is voor educatie niet alleen belangrijk om gedragsvoorwaarden te bevorderen, maar ook om barrières voor het gewenste gedrag weg te nemen.

Ervaringen kunnen benut worden om oordelen en sociale normen bij te stellen, kennis, inzicht te verdiepen, een betere schatting van de eigen effectiviteit te maken, vaardigheden te ontwikkelen. Van buitenaf informatie geven over het gedrag en de uitkomsten daarvan, kan dit proces voeden. Men kan zelf altijd slechts een beperkte terugkoppeling van zijn gedrag krijgen.

Wanneer men op grond van behoeften en voorkeuren een bepaald doel voor zichzelf geformuleerd heeft, wordt lang niet altijd uitgebreid geanalyseerd hoe daaraan uitvoering te geven. Dat hoeft meestal ook niet omdat men door navolging van anderen of door ervaring mogelijkheden ziet. Men leert zichzelf gedragspatronen en strategieën aan. Een bewuste afweging van voor- en nadelen op grond van de kennis die men heeft, vindt evenmin altijd plaats. Kennis wordt gestructureerd en vaak wordt gedacht vanuit schema's. Voor behoeften geldt eveneens dat men daar niet steeds bewust mee bezig is. Men ontwikkelt vrij vaste voorkeuren en attituden.

Gewoonten, patronen, schema's en voorkeuren zijn te zien als barrières voor verandering.

In Afbeelding 1 is dit model weergegeven. Dit model is een aanpassing van de 'Theory of Planned Behavior' van Ajzen (1988). Het is bijgewerkt in de richting zoals aangegeven door Kok en Sandfort (1991). In vergelijking tot de aanpassingen die Kok en Sandfort voorstellen is explicieter aangeven welke factoren van invloed kunnen zijn op attitudes, normen en de inschatting van de eigen effectiviteit van handelen. Deze determinanten kunnen op hun beurt het beste gezien worden als reflectie op determinanten zoals behoeften, leefstijl en bepaalde biologische drijfveren als activatie. Het model moet niet beschouwd worden als het enige of beste om gedrag te voorspellen. Er is nog steeds veel onderzoek gaande naar de voorspelbaarheid van diverse gedragsmodellen. Het belang van de presentatie van één model is om de complexiteit van het gedrag en de onderlinge relaties tussen gedragsdeterminanten aan te duiden. Educatie moet aan de diverse gedragsdeterminanten aandacht schenken om haar uiteindelijke doel zo dichtbij als mogelijk is te benaderen.



Afbeelding 1. Een model van gedragsdeterminanten.

Deze achtergronden van gedrag hebben geleid tot een indeling van educatieve doelen in 'eigen doelen', 'maatschappelijke doelen' en 'eigen oplossingen'. Eerst zijn doelen geformuleerd gericht op het expliciteren van het eigen gedrag, eigen ervaringen en eigen voorkeuren, zogenaamde 'eigen doelen'. Daarna zijn doelen geformuleerd die gericht zijn op kennis van en inzicht in sociale en maatschappelijke gevolgen van gedrag en op uitleg van gedrag dat uit maatschappelijk en beleidsoogpunt wenselijk is ('maatschappelijke doelen'). Vervolgens zijn doelen beschreven in termen van 'eigen oplossingen', waarmee waardering wordt gegeven aan vervoers- en verkeersgedrag en de consequenties ervan, keuzen worden gemaakt tussen individuele motieven en sociale en maatschappelijke doelen en vaardigheden worden ontwikkeld om gedrag uit te voeren.

Op deze wijze worden het eigen gedrag en eigen motieven en behoeften telkens als startpunt genomen om een onderwerp te behandelen. Educatie wordt zo concreet en relevant.

Getracht wordt om mensen bewust keuzen te laten maken, kritisch te laten staan tegenover bestaande keuzen en maatschappelijke consequenties te verdisconteren in gedragskeuzen. Alle mogelijke motieven voor verschillende gedragsalternatieven moeten in feite aan de orde worden gesteld om tekorten in kennis en vaardigheden te kunnen opsporen, waarderingen van verschillende gevolgen te kunnen verduidelijken, oordelen te kunnen bijstellen, naar oplossingen voor problemen en gedragsbelemmeringen te kunnen zoeken, etc. Aspecten van sociale en economische mobiliteit, verkeers- en sociale onveiligheid, milieu en bereikbaarheidsproblemen moeten in samenhang op gedragsconsequenties worden behandeld.

Uiteindelijk wordt er één keus voor een verplaatsing, verplaatsingswijze en verkeersgedrag bepaald.

Het eigen gedrag wordt besproken in zijn sociale context, zodat bij het vaststellen van beslissingen en het zoeken naar oplossingen ook de sociale afhankelijkheid aan de orde kan worden gesteld en het belang van sociale vaardigheden.

Ruimte moet worden gegeven aan motieven die sociaal en maatschappelijk in feite ongewenst zijn. Negatie of verwerping van motieven is in het algemeen geen effectieve beïnvloedingsstrategie, er kan beter naar een compromis worden gezocht met motieven die ook onderschreven worden en wel sociaal en maatschappelijk gewenst zijn.

De afweging tussen individuele behoeften en maatschappelijke doelen zal

verschillend uitpakken. De ene persoon is altruïstischer dan de andere. Maar er zijn weinigen die alleen op eigen belang uit zijn, dus liggen er aangrijpingspunten in sociale betrokkenheid. Het maximaal bereikbare is om de waardering die men uit zichzelf al heeft voor het milieu en leefbaarheid en de sociale en maatschappelijke betrokkenheid, optimaal te exploiteren. Het grootste effect op gedrag wordt bereikt door verschillen in waardetoekenning te respecteren en een eigen invulling aan maatschappelijke doelen niet te blokkeren. Motivatie kan niet van buitenaf worden opgelegd.

3.3. Niveaus van de verkeers- en vervoerstaak

Omdat de aan te leren taken en gedragingen omvangrijk in aantal en deels nogal complex zijn, is een indeling in deeltaken noodzakelijk.

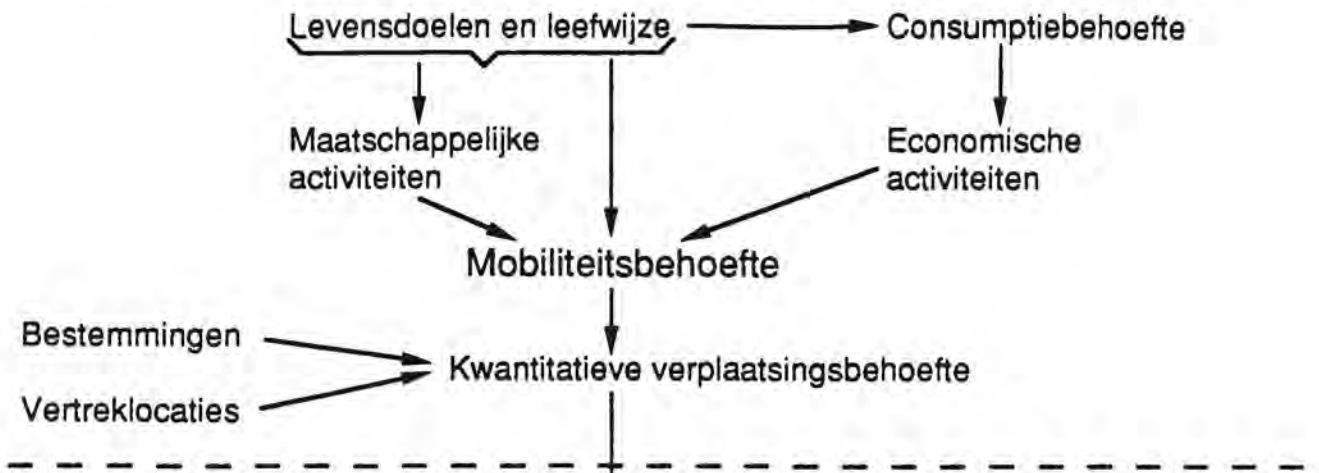
De gedragskeuzen zijn aan de hand van taakanalyses te ordenen (zie bijv. Michon, 1989). In dit rapport is onderscheid gemaakt in vier taakniveaus, die een hiërarchische ordening hebben en ook beschouwd kunnen worden als een keten van beslissingen die steeds nauwgezetter de kans op een ongeval bepalen (zie Sanders, 1989). Per taakniveau is naast de invloed op onveiligheid, de invloed op milieu en op congestie beter te specificeren (zie Afbeelding 2, blz. 26).

Het hoogste niveau is het structurele niveau. Hierop worden beslissingen genomen inzake vervoersmogelijkheden en mobiliteitsbehoefte. De mobiliteitsbehoefte is afhankelijk van de levensdoelen en leefwijze van mensen. Ze wordt verder bepaald door de afstand tussen vestiging en plaats van bestemming.

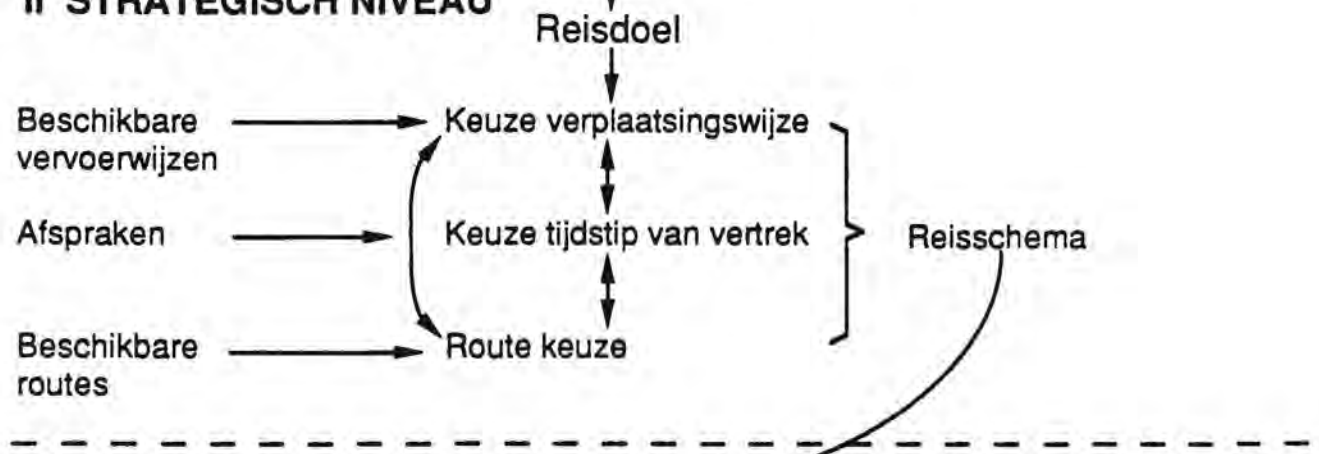
Het tweede niveau is het strategisch niveau van de vervoers- en verkeers- taak. Hiertoe behoort de keuze van een reisdoel, de keuze van vervoerwijze en daaraan gerelateerd van het reisschema, dat wil zeggen van het tijdstip van vertrek - met vaak een verwachting over de aankomsttijd - en van de route. De uitvoering van de keuzen op dit niveau leidt tot verkeersdeelname.

Op het tactisch niveau van de verkeerstaak worden manoeuvres gepland en een aangepaste snelheid, koers en attentieniveau bepaald. Het strategisch plan is motiverend voor de keuzen, maar tijdens verkeersdeelname kan het nodig blijken dit plan bij te stellen, bijvoorbeeld door een andere route of een andere bestemming te kiezen.

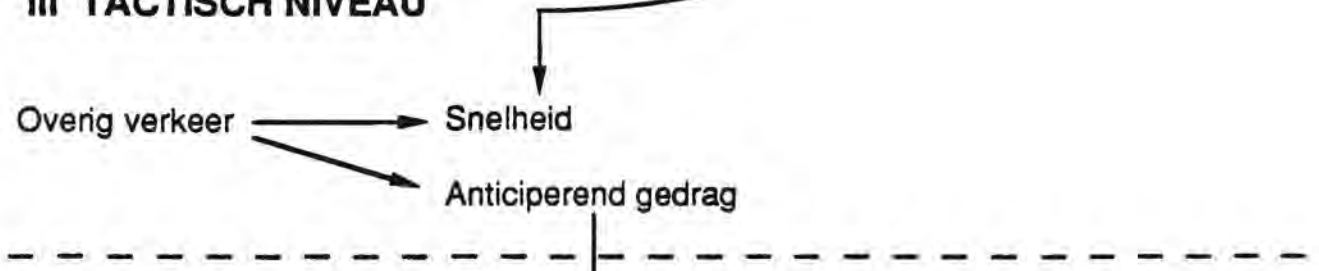
I STRUCTUREEL NIVEAU



II STRATEGISCH NIVEAU



III TACTISCH NIVEAU



IV OPERATIONEEL NIVEAU



Afbeelding 2. De vervoers- en verkeerstaak.

Op het operationeel niveau van de verkeerstaak worden de voertuighandelingen uitgevoerd. Het tactisch plan bepaalt in principe de keuze van handelingen, maar wanneer de kans op een botsing toeneemt kan daarvoor in de plaats een plan komen om die botsing te vermijden. De operationele taakuitvoering kan dus leiden tot bijstelling van plannen op het tactisch niveau.

Zoveel te lager het niveau van de taak, zoveel te korter is de tijd om nog een ongeval te vermijden.

Voor beginnende fietsers zal de nadruk in educatie in eerste instantie liggen op het operationele en tactische niveau. Om mensen te bewegen meer van de fiets gebruik te maken, ligt de nadruk op het strategische en structurele niveau.

Educatie aan andere verkeersdeelnemers is geconcentreerd op het tactische en het operationele niveau. Men zal duidelijk moeten worden gemaakt welke problemen fietsers in het verkeer hebben en wat de achtergrond daarvan is.

De beslissingen op de vier hiërarchische niveaus hebben alle zowel consequenties voor ongevallenkansen als voor letselkansen.

Voor elk niveau van de verkeers- en vervoerstaak zijn educatieve doelen gespecificeerd.

4. DE EDUCATIEVE ACTOREN

4.1. De actoren en hun potentiële functie

De belangrijkste actoren (of intermediairen) die een rol kunnen spelen in educatie zijn ouders, leerkrachten op school, instructeurs, voorlichters, politie, bedrijfsleven en sociale of maatschappelijke organisaties en ten slotte de fietsbranche. Ouders, leerkrachten, instructeurs, voorlichters en de fietsbranche kunnen een rol vervullen zowel voor stimulering van het fietsgebruik als voor verkeersgedrag. De politie heeft alleen een functie voor verkeersgedrag en het bedrijfsleven alsmede sociale of maatschappelijke organisaties zullen met name een functie kunnen vervullen voor het bevorderen van fietsgebruik.

Verschillen in functionele mogelijkheden zijn deels objectief, deels subjectief bepaald. Mogelijkheden zijn beperkt, maar belangen en interessen bepalen in welke mate de mogelijkheden worden aangewend. In deze paragraaf wordt voor een aantal onderdelen van educatie aangegeven welke functie de diverse actoren kunnen vervullen.

De ontwikkeling van voertuigvaardigheden en gedragstraining worden hoofdzakelijk gestuurd door opvoeding en instructie. De bijdrage van het onderwijs kan niet anders dan bescheiden zijn, hoezeer koppeling van kennis en praktijkonderricht van belang is. Voor kinderen vervullen ouders een belangrijke rol, voor volwassenen zijn instructeurs nodig.

Kennisoverdracht vindt door alle actoren plaats. Hierbij dient altijd aansluiting te worden gezocht bij ervaringen en motieven.

In onderwijs en op voorlichtingsbijeenkomsten ligt de beste mogelijkheid om kennis te verdiepen, inzicht te bevorderen, de achtergrond van maatregelen en regelgeving uit te leggen en voor- en nadelen van alternatieven van verkeersgedrag te bespreken, want hiervoor is een interactief proces veel effectiever dan alleen informatie-overdracht.

In de opvoeding en rijopleiding wordt de kennis meestal veel directer gekoppeld aan gedragsaanbevelingen, omdat ze praktijkgericht is.

Massa-mediale voorlichting is in belangrijke mate vluchtig van karakter en moet daarom vooral bestaan uit concrete en relevante informatie.

De fietsbranche kan een belangrijke voorlichtende rol spelen inzake de maatvoering en de voorzieningen op de fiets, alsmede voorzieningen ter preventie van diefstal en letselbeschermende voorzieningen.

Bedrijfsleven en sociale organisaties kunnen informatie toesnijden op de praktische situatie van werknemers, cliënten, leden enz.

De ontwikkeling van sociale vaardigheden en van waarden en normen is vooral afhankelijk van opvoeding, maar het onderwijs kan een belangrijke rol spelen in het verbreden van het perspectief en het stimuleren van een kritische onafhankelijke opstelling. Politietoezicht, faciliteiten en voorlichting kunnen een corrigerende dan wel een stimulerende invloed uitoefenen.

Begeleiding in het verkeer is een taak voor de opleiding en de opvoeding. Feedback op gedrag dient echter ook in onderwijs en voorlichting systematisch te worden gegeven.

In onderwijs, opvoeding en voorlichting liggen mogelijkheden om de maatschappelijke problemen hoger op de agenda van de doelgroep te krijgen, maar de invloed van de verdere sociale omgeving is erg groot. De inschakeling van het bedrijfsleven en sociale organisaties is daarom van groot belang om het fietsen te bevorderen.

4.2. De inschakeling van actoren

Belangrijke vragen betreffen de inzetmogelijkheden van actoren en hoe zij gestimuleerd kunnen worden tot de gewenste medewerking. In deze paragraaf wordt per actor op beide vragen ingegaan.

Vanwege het lange leerproces in het verkeer is een intensieve inzet van ouders van groot belang. Ouders moeten kinderen veel leren, veel begeleiden en hun experimenteergedrag beteugelen en/of kanaliseren. In praktische training ligt waarschijnlijk de grootste motivatie van ouders om zich in te zetten, want deze is doelgericht. Kennis over verkeersregels en het verkeersproces kan hieraan gekoppeld worden.

Over deze activiteiten dienen zij te worden voorgelicht en geïnstrueerd. Het is vooral van belang om te weten welk gedrag een kind op basis van leeftijd en ervaring aan kan om zowel efficiënt als veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt naar culturele achtergronden en opvoedingspatronen enerzijds en de woon- en verkeerssituatie anderzijds. Ouders hebben ook nog veel invloed op jongeren, ook

al ontwikkelen deze zich in sterke mate naar zelfstandigheid en onafhankelijkheid.

Het eigen gedrag van de ouders zal een belangrijke rol spelen, in de voorbeeldfunctie en in de motivatie om de kinderen op te leiden en te begeleiden. Wanneer ouders bijvoorbeeld weinig fietsen, zal een kind de motivatie om te fietsen uit zichzelf of bij anderen moeten zoeken.

Leerkrachten zijn alleen op basisscholen verplicht verkeersonderwijs te geven. Maar of het nu verplicht is of niet, de aandacht en betrokkenheid bij leerkrachten zal moeten worden gestimuleerd. Men heeft nu eenmaal veel taken te verrichten en men moet aan veel onderwerpen aandacht schenken. Door methoden en effecten voor te houden, wordt de medewerking vergroot. Door de aandacht op de schoolomgeving te richten wordt de relevantie bevorderd. De markt verschilt echter van school tot school en het aanbod van materialen zal daarop moeten worden aangepast. Anderzijds zal getracht moeten worden dat een aantal kerndoelen in elk geval op het schoolprogramma komen.

Een andere mogelijkheid om de inzet te vergroten is om de aanpak van verkeersonderwijs in relatie te brengen met andere vakken, zoals in het voortgezet onderwijs al gebeurt. In de basisschool is dit ook mogelijk, door onder de noemer van het vak 'sociale redzaamheid' verbanden te leggen tussen milieu, veiligheid, gezondheid, ontwikkelingssamenwerking en dergelijke. Inzet voor maatschappelijke en sociale doelen, leren samen te werken, leren van sociaal perspectief, verantwoording afleggen van eigen keuzen, zorgzaamheid, zijn aspecten die voor al de genoemde beleidsterreinen van belang zijn.

Daarnaast kan de school tot activiteiten gestimuleerd worden door samenwerking met andere instanties. De gemeente kan hiervoor projecten ontwikkelen, de politie kan uitleg komen geven enz.

Net zoals bij ouders het eigen verkeersgedrag belangrijk is voor de wijze waarop ze als intermediair optreden, zo geldt dat ook voor leerkrachten.

Instructeurs zijn de intermediairen voor de rijopleiding van bestuurders van andere vervoerwijzen. Dezelfde of aanverwante deskundigen kunnen de opleiding van volwassen fietsers ter hand nemen.

Leerling-automobilisten zijn thans sterk gericht op voertuigvaardigheden en leerlingen en instructeurs zijn beiden sterk gericht op de formele regels. Vanwege het nieuwe RVV is er echter sterke behoefte aan invulling

van de algemene normen zoals 'eigen verantwoordelijkheid'. De mede-aansprakelijkheid voor letsels toegebracht aan langzaam verkeer maakt inzicht in de achtergrond van problemen van dit verkeer nodig. Hierop kan met richtlijnen en programma's worden ingesprongen. Daarbij dient sterke aandacht besteed te worden aan het samenspel met andere verkeersdeelnemers, zoals de fietsers. Het probleem is echter dat invulling aan de eigen verantwoordelijkheid voor anderen slechts in beperkte mate geëxamineerd wordt, zodat de motivatie bij zowel leerling als instructeur ook beperkt is.

Wat voor leerling-automobilisten geldt, geldt evenzeer voor leerling-bromfietsers. Het samenspel met fietsers ligt voor hen anders dan voor automobilisten en verdient een eigen aanpak.

In beide gevallen zal in het algemeen zo zijn dat de leerlingen dagelijks het meest van de fiets als vervoermiddel gebruik maken. Dat is een belangrijk aangrijpingspunt om ook het eigen fietsgedrag in de schijnwerper te zetten.

Wat opleidingsprogramma's voor fietsers betreft, zijn er reeds programma's voor personen die niet in Nederland zijn opgegroeid. De meeste zijn gericht op volwassenen, sommige op kinderen. Deze opleidingen bieden de mogelijkheid om buurtsgewijs of via een bevolkingsgroep het fietsen te stimuleren en veilig gedrag aan te leren.

De politie vervult vooral een rol om wet- en regelgeving te handhaven. Ten aanzien van fietsers staat ze voor een naar het lijkt hopeloze taak, vanwege de enorme hoeveelheid overtredingen. Daarom zal ze zich moeten richten op de meest gevaarlijke overtredingen. Daarnaast kan ze trachten een beter klimaat voor het fietsen te scheppen, door gerichte maatregelen om bijvoorbeeld de hinder en bedreiging door het autoverkeer te verminderen. Dat geeft een basis om ook van de fietsers te verlangen dat zij zich beter naar de geest van de verkeersregels gedragen.

De motivatie van de politie zal sterk afhankelijk zijn van de resultaten van meer politietoezicht. Een gecombineerde en interactieve aanpak, met onderwijs en voorlichting, zal de effectiviteit sterk kunnen doen toenemen.

Over de rol van voorlichting en voorlichters is het vooral van belang op te merken dat alleen een zorgvuldig opgezet programma kans heeft op effecten. Dat impliceert dat voorlichting gericht moet zijn op de problemen

zoals de doelgroep die zelf ervaart - en dus niet alleen het perspectief van het beleid naar voren gebracht moet worden - en dat de voorlichting gericht moet zijn op een concreet aanbod, op hulpvaardigheid, op een perspectief tot handelen. Daarvoor is het nodig te analyseren wat de doelgroep motiveert of tegenhoudt tot handelen en wat voor aanbod daar tegenover gesteld kan worden om tot een verandering te komen.

Het bedrijfsleven en organisaties of verenigingen die een functie hebben voor vrije tijdsbesteding zijn niet bij voorbaat gemotiveerd om medewerkers of leden te beïnvloeden op voertuigkeuze. Maar er kunnen kosten en parkeerproblemen of andere belangen in het geding zijn. Afhankelijk van de aard van de organisatie of vereniging zullen daarnaast ideeële motieven kunnen spelen. Om de kans op medewerking te vergroten kan het nuttig zijn de eigen belangen van deze organisaties te profileren.

4.3. Integratie van educatieve activiteiten

In de vorige paragraaf zijn de functies van diverse actoren voor educatie onderscheiden. Het is belangrijk de sterkte van de verschillende actoren optimaal te benutten en verder te steunen op samenwerking. Dat impliceert dus integratie van activiteiten. Hier worden drie soorten integratie behandeld.

De eerste vorm van integratie die van belang is betreft theorie en praktijk. Wanneer op school of in voorlichting gedragingen worden behandeld, is aansluiting nodig op concrete ervaringen van de doelgroep. Wanneer ander gedrag wordt gestimuleerd, zijn concrete aanbevelingen gewenst die direct vertaalbaar zijn in de praktijk.

Het beste is om de praktische training en begeleiding die hoofdzakelijk door ouders plaatsvindt, af te stemmen op onderwijs en voorlichting.

De tweede vorm van integratie die van belang is betreft kennis en motivatie en sociale normen. Wanneer er geen betrokkenheid is bij een onderwerp, is er geen interesse voor kennis. Aansluiting bij behoeften en interessen is nodig, zodat een omweg noodzakelijk kan zijn om kennis voldoende relevant te maken. Wanneer kennis wordt aangedragen over het nut van bepaald gedrag, dient ingespeeld te worden op de leefstijl en de normen die binnen de doelgroep heersen. Kennis dient toegespitst te zijn op de problemen en verhoudingen die voortkomen uit de sociale context van gedrag.

Externe druk kan nodig zijn om sociale verantwoordelijkheid te stimuleren.

In dat opzicht is samenwerking tussen de activiteiten van ouders en leerkrachten enerzijds en de politie van belang.

De inschakeling van de sociale omgeving, zoals werkgevers, kan van grote betekenis zijn om betrokkenheid te bevorderen en gewoontegedrag te doorbreken.

De derde vorm van integratie betreft educatie en andere maatregelen. De infrastructuur, voorzieningen, regelgeving, verkeersregelingen dienen afgestemd te worden op de behoeften van de gebruikers, de gebruikers dienen inzicht te hebben in de bedoelingen en gebruiksmogelijkheden van het verkeerssysteem. Omdat een kritische bezinning op maatschappelijke besluiten een belangrijk onderdeel van educatie is, met name van onderwijs en voorlichting, is interactie met beleidmakers nuttig. Vooral ten aanzien van schoolroutes vindt er al vaak uitwisseling plaats.

Over nieuwe maatregelen dient voorlichting plaats te vinden, afgestemd op de behoeften en belangen van doelgroepen.

Om integratie te verwezenlijken moeten actoren van elkaars activiteiten op de hoogte zijn en weten hoe het beste afstemming kan plaatsvinden. Wanneer een actor zich concentreert op een bepaald aspect en andere aspecten aan andere actoren overlaat, moet er uiteraard een garantie zijn dat die andere actoren hun werk doen. Om een voorbeeld te geven: het onderwijs onderscheidt zich duidelijk in mogelijkheden om inzicht te verdiepen in bijvoorbeeld beleidsaangelegenheden, in gedragsmotieven van anderen, in factoren die kunnen bijdragen aan het ontstaan van ongevallen, in de bedoeling van verkeersregels en de wijze waarop er mee moet worden omgegaan. Het kan daarom belangrijk zijn dat het onderwijs zich daarop concentreert en praktische oefeningen overlaat aan ouders of anderen. Maar wanneer anderen niet met kinderen praktisch gaan oefenen, blijft de theoretische kennis in de lucht hangen. In feite moeten praktische oefeningen binnen het totale educatiebeleid een hoge prioriteit krijgen. Zo nodig zou daar in het onderwijs de eerste aandacht naar moeten uitgaan.

5. PRIORITEITEN PER DOELGROEP

Op basis van de leerprocessen is een eerste vorm van doelgroepsegmentatie vast te stellen. In par 5.1 worden de doelgroepen aangeduid met een typing van de belangrijkste gedragsdeterminanten waarop educatie moet inspelen.

Deze segmentatie is gebaseerd op de volgende gronden:

- de beleidsdoelen, te onderscheiden in veilig gedrag van fietsers, groter fietsgebruik en gedrag van andere weggebruikers ten behoeve van de veiligheid van fietsers;
- leerprocessen die doorlopen moeten worden;
- algemene kennis en vaardigheden waarop voortgebouwd moet worden, zoals de mate van verstandelijke ontwikkeling en leeftijdsgebonden sociale ontwikkeling;
- ervaringen als fietser.

Ten aanzien van veilig gedrag van fietsers geeft het 'ideaal-typische' leerproces vooral aanleiding om te segmenteren op leeftijd. De ontwikkeling van algemene kennis en vaardigheden sluit daar op aan. Gebrek aan ervaring of routine onder volwassenen geeft verdere aanleiding tot segmentatie. Ten aanzien van fietsgebruik moet met name onderscheid worden gemaakt tussen personen die voor het eerst als bestuurder de beschikking kunnen krijgen over gemotoriseerde voertuigen en personen die al frequente gebruikers zijn.

In de praktijk zal verdergaande segmentatie nodig zijn om adequaat op de belangen en behoeften van doelgroepen in te spelen. Ten aanzien van het fietsgebruik betreft dat onder meer de aard van de mobiliteit, de verkeersomgeving en sociaal-culturele achtergronden. Ten aanzien van het verkeersgedrag betreft dat onder meer de verkeerscultuur en sociaal-culturele achtergronden. In dit rapport wordt dit niet verder gespecificeerd.

In par. 5.2. wordt per doelgroep nader ingegaan op de belangrijkste inhoud van educatie en de beschikbaarheid van actoren. Hiermee worden de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken (gedragsvoorwaarden en het leerproces, gedragsbeïnvloeding en de vormgeving van educatie, de functie van actoren) geïntegreerd tot aanbevelingen per doelgroep.

5.1. Doelgroepsegmentatie

De doelgroepen zijn:

- kinderen tot 4 jaar, waarbij het accent ligt op voertuigbeheersing;
- kinderen van 4 tot 8 jaar, waarbij het accent ligt op voertuigbeheersing en gedragstraining in het verkeer;
- kinderen van 8 tot 12 jaar, waarbij het accent ligt op inzicht in veilig verkeersgedrag en gedragstraining en daarnaast op het ontwikkelen van sociaal perspectief;
- jongeren van 12 tot 15 jaar, waarbij het accent ligt op motivatie voor gedrag en daarnaast op het ontwikkelen van maatschappelijk perspectief;
- jongeren van 15 tot 18 jaar, waarbij het accent ligt op toekomstige vervoersmogelijkheden;
- jong volwassenen, waarbij het accent ligt op het evalueren van verschillende vervoersmogelijkheden;
- ouderen, waarbij het accent ligt op aanpassing van gedrag ter compensatie van verminderde vaardigheden;
- volwassenen van middelbare leeftijd die weinig hebben gefietst, waarbij het accent ligt op stimulering van fietsgebruik, gewenning aan ongemakken en het verschil in positie als fietser ten opzichte van andere weggebruikers;
- volwassenen die in andere landen zijn opgegroeid en het fietsen moeten leren alsmede aanpassing aan het Nederlandse verkeer;
- bestuurders van andere vervoerwijzen, waarbij het accent ligt op medeverantwoordelijkheid voor het fietsklimaat.

5.2. Inhoud educatie en beschikbare actoren

5.2.1. Kinderen tot 4 jaar

De kleinste kinderen doen al vroeg fietservaring op. Zij kunnen nog niet met ander verkeer omgaan en moeten dus van de rijweg worden gehouden. Ouders zijn de voornaamste actor, maar voorlichting op televisie (Sesamstraat) kan een belangrijke ondersteuning geven. Het gebruik van de fiets als een handig en nuttige vervoerwijze kan nu reeds profiel krijgen.

5.2.2. Kinderen van 4 tot 8 jaar

Deze kinderen zijn sterk explorerend ingesteld. Hun vaardigheden ontwikkelen zich dan ook snel. De fiets is een goed middel om te tonen waartoe men al in staat is. Verdere training is dus belonend. Maar de sterke wil gaat gemakkelijk gepaard met overschatting. Deelname aan het verkeer moet fasegewijs verlopen, hetgeen afremming betekent van de doelen die veel kinderen zichzelf al stellen. De vereiste praktische training en begeleiding door ouders kan als neveneffect hebben dat de ouders een stimulans krijgen om meer te gaan fietsen. Om het helmgebruik onder kinderen te stimuleren, lijkt deze groep de eerst aangewezen doelgroep.

Ouders zijn de voornaamste actor, voorlichting en onderwijs kunnen ondersteuning geven. Bijzondere aandacht behoeven kinderen van wie de ouders niet in Nederland zijn opgegroeid. Hun ouders zullen veel minder een rol kunnen spelen in het leren fietsen. Deze kanttekening geldt voor alle leeftijdsgroepen van de kinderen.

5.2.3. Kinderen van 8 tot 12 jaar

Deze kinderen zullen steeds meer zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Zij zullen ook tot steeds efficiënter gedrag in staat zijn. Het leren omgaan met nieuwe situaties en het leren afwegen van veiligheid en doelmatigheid vereist begeleiding.

Ouders zijn de voornaamste actor voor praktische instructie en begeleiding. In het onderwijs, ondersteund door voorlichting en ouders, is er nu gelegenheid tot het aandragen van kennis en inzicht en het bespreken van gedragsalternatieven. Die alternatieven kunnen zowel betrekking hebben op het fietsgebruik als de veiligheid. De keuzen in fietsgebruik in de sociale omgeving (zoals thuis) kunnen hierbij ook behandeld worden.

5.2.4. Kinderen van 12 tot 15 jaar

Deze kinderen worden geconfronteerd met een nieuwe sociale omgeving (middelbare school, vaak ook andere clubs en verenigingen), terwijl zij een proces doormaken van toenemende zelfstandigheid. De normen van vriendengroepen worden erg belangrijk. Opnieuw is de fiets een belangrijk middel om zich een houding te bepalen en uiting aan een leefstijl te geven. Met hen zal naar een nieuw evenwicht tussen de verschillende motieven voor het

fietsgedrag gezocht moeten worden, waarbij dus niet alleen veiligheid en doelmatigheid een rol spelen. Inzicht in de eigen positie is van belang, maar vooral ook inzicht in de positie van anderen omdat aandacht daarvoor vanwege de eigen ontwikkelingsproblemen gering is. Daarnaast is regulering en normering van gedrag geboden.

Ouders en politie hebben beiden een normerende en regulerende rol, in het onderwijs zal het omgaan met sociale druk en het ontwikkelen van een onafhankelijke opstelling een centrale plaats moeten innemen. Voorlichting zal sterk moeten inspelen op snel veranderende normen en gedragsuitingen.

5.2.5. Kinderen van 15 tot 18 jaar

De jongeren in deze leeftijdsgroep zitten in een fase van toenemende zelfstandigheid. De oriëntatie richt zich sterk op de toekomst, op verkenningen. Daarin speelt mobiliteit een belangrijke rol.

Uit het belevingsonderzoek (Lindeijer, 1992a), dat kwalitatief van aard was en plaatsvond onder jongeren uit de agglomeratie Amsterdam kwam naar voren dat de fiets een positief imago heeft. Ze is handig voor de korte afstand, ontspannend en sportief, maar bij slecht weer heeft men de voorkeur voor het openbaar vervoer. De vervoersalternatieven worden vooral rationeel afgewogen, op gebruiksnuut. De auto wordt sterk verbonden met werk en er wordt al naar de studenten-ov-jaarkaart uitgekeken. Men heeft weinig gevoelsmatige voorkeuren of afkeer van vervoerwijzen, behalve inzake hardrijdende auto's en snor- of bromfietsen. Voor een slim gebruik van de fiets lijkt men gevoelig.

Het fietsgedrag en omgaan met regels wordt vooral gebaseerd op wat men nodig vindt. Men vindt hiervoor steun wanneer anderen het ook zo doen, maar gaat vooral af op eigen inzichten. Ongevallen worden vooral geweten aan onoplettendheid, te weinig rekening houden met anderen. Men geeft te kennen in de praktijk veel geleerd te hebben en te weten wat wel en niet verantwoord is. Men heeft verklaringen voor gedrag van automobilisten dat voor fietsers vergrote risico's inhoudt.

Onderwijs wordt wel nuttig gevonden, om regels te leren alleen voorzover men bromfiets of auto wil rijden, verder om zichzelf de gevolgen van risico's en ongevallen te kunnen voorstellen (Lindeijer, 1992a).

De ouders bepalen nog wel in belangrijke mate opvattingen, ook al reageren deze jongeren kritisch op meningen die door volwassenen naar voren worden gebracht. De school kan een belangrijke functie vervullen om opvattingen

te vergelijken en het perspectief van maatschappelijke kwesties te verbreden. De politie dient nog steeds een normerende invloed op het verkeersgedrag uit te oefenen. Rijinstructeurs dienen zich als nieuwe actoren aan. Voorlichting zal ook hier sterk moeten inspelen op snel veranderende normen en gedragsuitingen.

5.2.6. Jong volwassenen

Onder jong volwassenen veranderen levensomstandigheden sterk en er kunnen zich in korte tijd nieuwe wisselingen voordoen. Velen gaan buiten het ouderlijk huis wonen, een relatie kan leefpatronen drastisch veranderen, werk brengt ook een nieuwe sociale omgeving met zich mee. De mobiliteit verandert drastisch, velen hebben op zijn minst af en toe een auto tot hun beschikking.

Men doet dus erg veel nieuwe ervaringen op. Dit is een uiterst belangrijke periode voor toekomstige mobiliteitspatronen, voor gedrag op structureel en strategisch niveau. Al te gemakkelijk kunnen vaste gewoonten worden gevormd die later moeilijk te doorbreken zijn. Het belang van fitness komt nu in een ander daglicht naar voren, ter compensatie voor met name veel zittend werk. Met voorlichting en met inschakeling van zoveel mogelijk invloedrijke instanties moet het gebruik van de fiets worden gestimuleerd. In het geval het fietsen als sport wordt beoefend, kan met meer nadruk op het belang van het gebruik van een goede helm worden gewezen.

Wanneer men kinderen krijgt, ontstaat een ander perspectief van de onveiligheid van het fietsen. De kwetsbaarheid van de kinderen kan leiden tot een kritische beoordeling van verkeersgedrag.

5.2.7. Ouderen

Reeds voordat mensen 50 jaar zijn, treden verouderingsverschijnselen op die consequenties voor de uitvoering van verkeerstaken hebben. Vrij eenvoudig kan voor de eerste problemen gecompenseerd worden door de taakuitvoering aan te passen. Op hogere leeftijd wordt drastischer ingrijpen nodig, afhankelijk van de fitheid van de persoon. In het algemeen bestaat er onder de groep ouderen interesse voor informatie over aanpassingsmogelijkheden. Hierop moet met voorlichting en cursussen worden ingesprongen.

5.2.8. Volwassenen met weinig fietsroutine

Uit overwegingen van gezondheid of milieu of omdat er weer meer belangstelling voor de fiets als vervoerwijze is gekomen, kunnen volwassenen weer meer gaan fietsen. De ervaringen zullen niet overwegend positief zijn, vooral niet wanneer men ervaart toch routine te hebben verloren. Bovendien moet men wennen aan de andere positie als fietser, voor wie bijvoorbeeld andere verkeersregels gelden.

Voorlichting is nodig om de positieve kanten van het fietsen zo goed mogelijk te profileren en om voor de negatieve kanten naar zo goed mogelijke oplossingen te zoeken. Daarbij zouden programma's voor voorlichtingsbijeenkomsten beschikbaar moeten zijn.

5.2.9. Volwassenen uit andere landen

Voor personen die niet met fietsen zijn opgegroeid en niet vertrouwd zijn met het Nederlandse verkeer, is het niet erg aantrekkelijk om een fiets te gaan gebruiken. Maar ook voor hen kan de fiets een handig vervoermiddel zijn.

Cursussen zijn nodig om deze groep te leren de fiets te beheersen, de meest noodzakelijke manoeuvres in het verkeer te leren en enige techniek en onderhoud bij te brengen. Daarbij is om het fietsen te bevorderen overleg raadzaam met organisaties van deze bevolkingsgroepen.

Wellicht dat fietseducatie aan kinderen van deze personen mede kan worden aangegrepen om hen te stimuleren fietsonderricht te nemen.

5.2.10. Bestuurders van andere vervoerwijzen

Veel verkeersgedrag wordt in de praktijk geleerd door ervaring. Zo worden de meeste verwachtingspatronen over andere verkeersdeelnemers ontwikkeld. De meeste weggebruikers hebben uitgesproken opvattingen over andere weggebruikers waaronder bestuurders van andere vervoerwijzen (Wittink, 1991b). Educatie om het sociaal perspectief te vergroten is van groot belang.

Voorzover mensen nog aan een rijopleiding bezig zijn, is dit het beste moment daarvoor. Voorlichting, in de vorm van korte spots en het uitwisselen van ervaringen, is eveneens functioneel. Daarnaast is voorlichting nodig over de wederzijdse aansprakelijkheid voor letsel en schade.

Gedragsaanbevelingen om ongevallen te voorkomen kunnen aanvullend in een informatiebehoefte voorzien.

6. EVALUATIE VAN BESTAANDE PROGRAMMA'S NAAR VERKEERS- EN VERVOERSTAAK

In dit hoofdstuk wordt besproken welke educatieve programma's beschikbaar zijn en waar belangrijke leemten lijken te bestaan. Dit gebeurt per niveau van de verkeers- en vervoerstaak.

Er heeft een inventarisatie van educatieve programma's plaatsgevonden, maar die kon niet volledig zijn. Begonnen is om op het niveau van de educatieve doelen een vergelijking te maken tussen de ideale en actuele situatie. Maar alleen in onderwijsprogramma's zijn educatieve doelen gespecificeerd. En deze doelen geven niet altijd voldoende aan wat de inhoud van de programma's is. Een analyse van de programma's zelf en een onderzoek naar de wijze waarop daarmee gewerkt wordt, is noodzakelijk, maar daarvoor ontbrak de tijd. Mede door extern overleg is toch een redelijk inzicht ontstaan in de inhoud van programma's.

Ondanks deze beperking worden enkele conclusies getrokken ten aanzien van de actuele situatie betreffende fietseducatie.

6.1. Het structurele niveau

Op dit niveau zijn twee algemene doelen geformuleerd.

Het eerste betreft de beschikbaarheid van een fiets met de nodige voorzieningen.

De meeste Nederlanders hebben een fiets. Een belangrijk probleem is dat velen de fiets kwijt zijn voor zij het weten. Dat brengt een deel van de fietserspopulatie er toe in diefstalgevoelige gebieden er een fiets op na te houden die allerm minst voldoet aan het vereiste voorzieningenniveau. Wellicht dat dit in het algemeen van invloed is op het rijden met een fiets die niet aan de wettelijke eisen voldoet.

In onderwijsprogramma's wordt voldoende ingegaan op de wettelijke eisen en worden ook verschillende typen behandeld en technische uitleg gegeven.

De problematiek ten aanzien van vandalisme wordt echter niet in onderwijsprogramma's behandeld, zodat aan een complete afweging van voor- en nadelen om de fiets in orde te hebben, niet lijkt te worden toegekomen. Voorlichting door de politie op scholen over de staat van de fiets, controle van de fietsen en goede stallingsvoorzieningen op scholen met toezicht op mogelijk vandalisme, lijken een belangrijke motivatiebasis om toch de nodige zorg aan de fiets te besteden.

Naast onderwijsprogramma's zijn andere programma's nodig, deels ter onder-

steuning van het onderwijs, deels omdat in onderwijs maar een beperkte doelgroep wordt bereikt. Bijvoorbeeld inzake verlichting moeten politietoezicht op straat en voorlichting worden ingezet.

Het tweede algemene doel betreft het afstemmen van mobiliteitskeuzen op fietsgebruik.

De meest belangrijke doelgroep voor dit educatieve doel betreft volwassenen. Met name werkgevers kunnen hierin een intermediaire rol vervullen. Een overzicht van programma's voor bedrijven ontbreekt, evenals van programma's die het fietsen stimuleren uit gezondheidsoverwegingen.

In onderwijsprogramma's worden de negatieve consequenties van mobiliteit voldoende behandeld.

In de onderwijsprogramma's is het problematiseren van mobiliteit moeilijker te vinden. De locatie van woningen en bedrijven en de mogelijkheden om bestemmingen te kiezen die minder grote verplaatsingen vragen, kunnen meer aandacht krijgen.

6.2. Het strategische niveau

Het algemene educatieve doel op dit niveau betreft de vervoerwijzekeuze, de keus voor het tijdstip van vertrek en de route en beschermingsvoorzieningen gericht op letselpreventie.

In programma's voor de middelbare school wordt het onderwerp uitgebreid behandeld. Voor de wijze waarop het onderwerp wordt behandeld is van belang dat de consequenties die de leerlingen zelf trekken, goed worden besproken. Vanwege de wens om in de toekomst over een auto te kunnen beschikken, kunnen de nadelen van de fiets nogal worden geprofileerd. Onveiligheid wordt als argument gebruikt om de fiets minder te gebruiken, maar dat betreft dan sociale onveiligheid. Voordelen van de fiets ten opzichte van de auto vanwege het milieu lijken door jongeren weinig naar voren te worden gebracht en de gebruikskosten van auto's lijken te worden miskend. Een slim gebruik van de fiets spreekt echter wel aan. Getracht kan worden begrip te krijgen voor maatregelen die het autogebruik ontmoedigen, zoals het beperken van parkeermogelijkheden.

In de rijopleiding zou het wenselijk zijn ook aan de vervoerwijzekeuze aandacht te besteden, maar het onderwerp kan geen onderdeel zijn van het examen, zodat het moeilijk is aandacht te verkrijgen.

Programma's voor bedrijven of langs andere weg voor volwassenen zijn zoals reeds vermeld niet geïnventariseerd.

Mede gezien de beleidsinitiatieven die worden ontplooid bijvoorbeeld om meer gebruik te maken van gehuurde fietsen, moet voorlichting voortdurend worden aangepast aan de concrete mogelijkheden.

Aan voorzorgsmaatregelen om niet de kans op ongevallen maar, gegeven een ongeval, de kans op letsel te verminderen, wordt in programma's voor de middelbare school en in programma's voor ouderen aandacht besteed. Voor de basisschool is dit ook nodig. De vraag is of het gebruik van fietshelmen in de praktijk aan de orde wordt gesteld en hoe dit gebeurt. Programma's waarmee fietsers worden gestimuleerd het gebruik van een helm te overdenken lijken het meest relevant voor (spelende) kinderen en gebruikers van sport- en recreatieve fietsen. Het potentiële effect in Nederland is moeilijk in te schatten omdat er nog geen voorlichting over helmen heeft plaatsgevonden. Wellicht moet de helm onderdeel worden van een stijl van fietsen om werkelijk aan te slaan.

6.3. Het tactisch en operationeel niveau

In onderwijsprogramma's en in cursussen nemen de doelen op dit niveau de meest centrale plaats in. Het belang van voertuigbeheersing, kennis over verkeersregels, het belang van de diverse gedragsvoorschriften, inzicht in verkeerssituaties, eigen keuzen in relatie tot situaties en wat andere weggebruikers doen, komen uitgebreid aan de orde.

Jongeren geven echter te kennen niet veel verkeersonderwijs te hebben gehad. De invloed van vriendengroepen op het gedrag in het verkeer moet zowel thuis als op school aan de orde worden gesteld. Er zijn voorlichtingsprogramma's voor jongeren waarin zowel riskant als slim gedrag worden behandeld.

Er zijn programma's om ouders bij het verkeersonderwijs op de basisschool te betrekken zodat zij hierop kunnen voortborduren. Het grote probleem is echter dat ouders moeten weten welk gedrag zij met hun kinderen in het verkeer het beste kunnen oefenen. Zelf het goede voorbeeld geven ten aanzien van de verkeersregels is niet voldoende, ouders moeten weten welk gedrag het meest optimaal is voor een kind in diverse verkeerssituaties op grond van vaardigheden, ervaring en inzicht.

Voor volwassenen met weinig fietsroutine die weer meer willen fietsen, is op zijn minst enige voorlichting nodig. Het probleem hierbij is dat deze doelgroep eerst zal moeten ervaren dat ze weer iets te leren hebben en vervolgens voldoende gemotiveerd moeten zijn om naar adviezen op zoek te gaan.

6.4. Andere weggebruikers

In rijopleidingsprogramma's wordt ingegaan op mogelijke problemen die fietsers ondervinden van andere weggebruikers. De indruk is echter dat deze problemen echter alleen incidenteel, aan de hand van enkele verkeerssituaties, aan de orde worden gesteld. Het is aan te bevelen in het rijexamen meer expliciete aandacht te besteden aan het geven van oplossingen voor potentiële conflictsituaties tussen automobilisten en fietsers.

De rijopleiding biedt verder mogelijkheden aan leerling-automobilisten om het eigen fietsgedrag te evalueren.

Voorlichtingsprogramma's in de vorm van videospots lenen zich bij uitstek voor het behandelen van conflictsituaties, waaronder het uiteenzetten van de verschillende posities van weggebruikers, hun verschillende kijk op die situatie en de mogelijkheden op elkaar beter te begrijpen en beter op elkaar te anticiperen. Vanwege het nieuwe RVV waarin voor diverse regels vrijheid van handelen wordt opengelaten en vanwege de mede-aansprakelijkheid die automobilisten in veel gevallen automatisch hebben voor een ongeval met langzaam verkeer, kan de kennisbehoefte worden gestimuleerd.

6.5. Algemene conclusies inzake taakniveaus

De conclusie is dat er op belangrijke gebieden leemten in educatieve programma's zijn te onderkennen en dat er voor fietsers met weinig routine geen programma is gevonden.

De meest uitgebreide programma's zijn gericht op het onderwijs. De hoeveelheid tijd dat verkeersonderwijs wordt gegeven is echter klein en de fiets krijgt daarbinnen een deel.

Ouders zullen aandacht besteden aan het leren fietsen van hun kinderen. Gezien de eisen die aan het leren fietsen gesteld moeten worden, zijn verdere stimulansen naar hen toe geboden. Dit geldt niet alleen kleine kinderen, maar ook de kinderen die nieuwe ervaringen opdoen wanneer ze naar de middelbare school en naar andere nieuwe bestemmingen gaan.

In bepaalde steden besteedt de politie relatief veel aandacht aan de fiets, op straat en op scholen. De indruk is echter dat in het algemeen de politie weinig aan deze problematiek doet. Samen met maatregelen tegen diefstal en vandalisme, infrastructurele maatregelen die het fietsen efficiënter maken en maatregelen gericht op andere weggebruikers, is toch een beleid nodig waarin het gedrag van fietsers beter gereguleerd wordt.

Voorlichting kan een belangrijke rol vervullen wanneer het concreet behulpzaam is. Zowel inzake gebruiksmogelijkheden van de fiets als inzake verstandig gedrag in het verkeer zijn er vele voorbeelden te geven die stuk voor stuk van belang kunnen zijn, maar ook een meer algemene uitstraling kunnen krijgen.

Een meer algemene leemte betreft de invloed van de sociale omgeving op gedragskeuzen. De keus die iemand voor zichzelf het meest optimaal vindt, kan anders zijn dan de keus van personen van wie hij afhankelijk is bij het nemen van een beslissing. Verder spelen sociale normen een rol. De vraag is dan hoe men met die situatie omgaat, hoe weerbaar men zonodig is, hoe men kan overleggen, op welke wijze men naar compromissen kan zoeken. Wordt deze sociale context niet behandeld, dan is de kans groter dat men niet vasthoudt aan de eigen keuzen waartoe men door educatie is gestimuleerd, maar kiest wat een ander wil of doet. Wat doet men bijvoorbeeld wanneer men samen met anderen op reis gaat en men wil op de fiets en anderen niet? Wat doet men als men samen met iemand fietst, niet door rood wil rijden maar de ander wel?

Een anderssoortige kwestie dan de inhoud van educatie is de inschakeling van degene die educatie geven en van instanties die een stimulerende rol kunnen vervullen. Onder andere in Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid worden initiatieven ontplooid om personen en instanties bij het beleid te betrekken en te stimuleren tot eigen bijdragen. Daarbij wordt ook ondersteuning gegeven aan het gebruik maken van bestaande programma's en worden aanvullingen gegeven of hulp geboden bij een selectie uit de omvangrijke programma's. Terwijl in deze studie is aangegeven welke bijdrage educatie zou moeten leveren aan de beleidsdoelen, is een evaluatie van wat er op dit moment plaatsvindt aan educatie, net zo zinvol om optimaal op de actuele mogelijkheden in te kunnen spelen. Een afweging tussen wat nodig zou zijn en wat het beste mogelijk is, zou kunnen leiden tot een kerncurriculum met materialen, middelen en werkvormen en een ondersteuningsprogramma voor het gebruik ervan.

6.6. Conclusies uit de evaluatie van een onderwijsprogramma

Aanbevelingen kunnen specifiekere worden wanneer een programma intensief wordt geëvalueerd. Dat is gebeurd met één van de onderwijsprogramma's die

in dit project beoordeeld zijn, het programma 'Doorgaand verkeer' voor de middelbare school (waar verkeersonderwijs geen verplicht vak is) (Brinks, 1991 en 1992). De doelen van het programma zijn vergeleken met de doelen zoals die geformuleerd zijn in het project Taakanalyse Fietzers en bromfietzers (zie Van Schagen et al., 1989). Geconstateerd werd dat in vergelijking met deze doelen, er één hiaat was, het anticiperen op risico's. Aanbevolen werd om duidelijker aan te geven welke onderdelen van het pakket gebruikt moeten worden om een bepaald doel te bereiken.

Effecten werden met name gerealiseerd inzake kennis, met name betreffende verkeersborden en -regels. Ook de intentie om zich veiliger te gedragen werd bevloed, maar er vindt geen transfer plaats naar specifieke gedragskeuzen. Attituden blijken de zwakke schakel in leereffecten te zijn. Ze worden bij de doelgroep, 12 tot 15-jarigen, negatiever naarmate men ouder wordt, men is minder bereid zich aan anderen in het verkeer aan te passen, men toont meer zelfvertrouwen en schat risico's lager in. Effecten van het programma zijn beter wanneer het verkeersonderwijs als zodanig beter herkenbaar is, bijvoorbeeld in een project, wanneer het gekoppeld is aan praktische herkenbare situaties (de schoolroute) en wanneer aan de theorie een fietsrit of fietsproef wordt gekoppeld. Verder werd geconstateerd dat het onderwijsmateriaal niet optimaal werd gebruikt. Als voorbeeld geldt dat een video-programma dat als start voor een lesuur kan gelden, wel wordt gebruikt maar het materiaal dat daarop aansluit niet.

Verder wordt geconcludeerd dat leerkrachten verkeersonderwijs primair willen geven vanwege de verkeersveiligheid en minder geneigd zijn tot een brede invulling van verkeersonderwijs naar vervoerskeuzen etc.

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit afsluitende hoofdstuk worden eerst algemene conclusies gepresenteerd en vervolgens wordt een aantal concrete aanbevelingen gedaan.

7.1. Educatieve doelen

In dit rapport zijn op basis van het noodzakelijk te doorlopen leerproces om een expert-fietser te worden, educatieve doelen geformuleerd. Deze doelen kunnen dienen als uitgangspunt voor de opzet van educatieve programma's en voor de evaluatie van deze programma's.

Er is een grote variatie aan beslissingen waarop met educatie invloed kan worden uitgeoefend. Die zijn door middel van taakniveaus gespecificeerd. Op alle niveaus moet zoveel mogelijk invloed worden uitgeoefend, maar beïnvloeding op een hoger niveau leidt tot een structurelere invloed dan op een lager niveau.

De beïnvloedingsmogelijkheden hangen onder andere af van de betrokkenheid die een weggebruiker heeft bij het onderwerp waarover hij educatie krijgt. Nagegaan moet worden waarbij men betrokken is en of daarmee een koppeling is te leggen naar het maatschappelijke belang van veiligheid, milieubehoud en bereikbaarheid.

Nog een stap verder tegemoetkomend aan de weggebruiker is het om de verschillende gedragsmotieven te analyseren en met behoeften rekening te houden die strijdig kunnen zijn met veiligheid, milieubescherming en bereikbaarheid. Erkend moet worden dat maatschappelijke belangen moeten concurreren met andere motieven en dat compromissen nodig zijn. Onder onveiligheid wordt vaak sociale onveiligheid en diefstal verstaan en verkeersveiligheid speelt voor sommige doelgroepen geen belangrijke rol in hun bewustzijn. Gedragsalternatieven worden met name op hun gemak geëvalueerd. Wanneer op behoeften en problemen van de doelgroep wordt ingegaan, kan het meest effectief invloed worden uitgeoefend. Bijvoorbeeld fietsvandalisme krijgt in educatieve programma's te weinig aandacht, hetgeen een terugslag op het voorzieningenniveau van een fiets kan hebben. Aan sociale onveiligheid wordt eveneens weinig aandacht geschonken, hetgeen een barrière is voor fietsgebruik.

In de educatieve doelen wordt expliciet aandacht gevraagd voor een afweging tussen eigen gedragsvoorkeuren en het gedrag van de vriendengroep, alsmede voor het eerder dan anderen kiezen van maatschappelijk gewenst gedrag. De evaluatie van het programma 'Doorgaand verkeer' voor de onderbouw van de middelbare school, waarin wordt gewezen op het probleem dat sociale normen het gedrag zo sterk bepalen dat kennis onvoldoende wordt gebruikt, onderstreept de relevantie van deze doelen.

De veiligheid van het fietsen hangt sterk af van de positie die de fiets in het verkeerssysteem inneemt, zoals naar voren komt in voorrangregels, verkeersregelingen en fietsvoorzieningen. De attitude ten aanzien van het eigen fietsgedrag wordt mede bepaald door de attitude over het verkeerssysteem. Het is daarom van belang het fietsgedrag ook in samenhang met het verkeersbeleid aan de orde te stellen waarbij uiteraard milieu- en congestieproblemen veroorzaakt door andere vervoerwijzen behandeld moeten worden.

7.2. De actoren

Per doelgroep is nagegaan welke actoren ingeschakeld kunnen worden om een rol in educatie te spelen. Nagegaan moet worden hoe deze actoren tot een goed samenspel kunnen komen, zodat hun potentiële functie maximaal wordt uitgebuit zonder die functie te overschatten. De functies kunnen elkaar wederzijds versterken. Coördinatie is nodig om dat te bereiken.

Op theoretische en empirische (Evaluatie Doorgaand verkeer) gronden is te concluderen dat praktische oefening de effectiviteit van educatie verhoogt. Praktische toepassing van kennis versterkt het leerproces, vergroot het inzicht en de relevantie voor het eigen gedrag en geeft aanleiding tot een betere evaluatie van gedrag. Gezocht moet worden naar werkvormen - een concentratie van verkeerslessen in het onderwijs in een project - en/of samenwerking tussen verschillende actoren om praktische toepassing onderdeel van educatie te maken.

Grote aandacht dient uit te gaan naar de positie van degene van wie een rol in het geven van educatie wordt verwacht. De eigen attitudes tegenover het fietsen van deze personen zijn erg belangrijk. Deels kan educatie henzelf motiveren ten gunste van fietsgebruik en veilig gedrag, deels zal getracht moeten worden motivatie te bevorderen. Met andere woorden, er

zijn educatieve programma's nodig voor degenen die educatie geven aan een doelgroep weggebruikers. Samenwerking met andere instanties kan motiverend zijn, omdat daarmee het doel van de inspanningen dichterbij komt. Een voorbeeld is dat de politie optreedt tegen ontbrekende fietsverlichting, daarover op school uitleg geeft en de ouders informeert, terwijl de school een beleid voert om vandalisme tegen te gaan en de gemeente daarvoor eveneens maatregelen treft en er voorlichting over komt geven. Een tamelijk nieuw fenomeen dat hierbij betrokken moet worden is dat fietsen op de markt worden gebracht waarop geen verlichting is gemonteerd.

Voor het onderwijs zijn talrijke en soms omvangrijke verkeersprogramma's ontwikkeld. De fiets maakt hier onderdeel van uit. Wanneer de fiets op de agenda van het onderwijs wordt gezet, kan uit deze vaak omvangrijke programma's geput worden, maar er lijkt behoefte te bestaan aan programma's die snel te overzien zijn en in een korte termijn doorlopen kunnen worden. Een kerncurriculum, met een inleiding in de vorm van een video-programma lijkt pragmatisch. Video-programma's kunnen het beste inspelen op eigen ervaringen in de eigen fietsomgeving. Doel daarvan is om een goed compromis te vinden tussen wat praktisch haalbaar is en door de actor interessant wordt gevonden en wat het meest belangrijk is vanuit beleidsoogpunt. Dit kerncurriculum zou voor elke doelgroep onder scholieren opgesteld moeten worden. Het feit dat er veel verkeersprogramma's bestaan wil dus nog niet zeggen dat hiermee aan de behoefte van leerkrachten is voldaan. Aanbevolen wordt na te gaan of verkeersonderwijs op de middelbare school gestimuleerd kan worden door er een compensatievak van te maken.

De politie is om capaciteitsredenen niet gemakkelijk inzetbaar ten behoeve van de fiets. Maar er zijn voorbeelden waarin de politie toch wegen heeft gevonden om effectief op te treden. Dit optreden vindt dan plaats binnen een pakket van maatregelen. Om het fietsgedrag beter te reguleren, vervullen programma's waarvan politiecontrole deel uitmaakt, een onmisbare rol. Wellicht dat beloningen deel van dit soort programma's kunnen uitmaken, bijvoorbeeld een tegemoetkoming voor het laten keuren van de fiets.

Er zijn diverse programma's voor ouders gekoppeld aan onderwijsprogramma's. De school vervult een nuttige rol voor ouderparticipatie, maar haar invloed is gering. Met name om instructie en begeleiding van kinderen in het verkeer te stimuleren, is meer nodig.

Nagegaan moet worden of er voor cursussen aan kinderen buiten schoolverband een markt bestaat, waar zij fietsbehendigheid en het omgaan met het verkeer leren. Het spelkarakter moet wellicht de boventoon voeren, er kunnen wedstrijden aan verbonden worden en van daaruit is een stap te maken naar verkeersvaardigheden. In het bijzonder zou dit een uitkomst kunnen zijn voor kinderen van personen die niet in Nederland zijn opgegroeid en die hen niet kunnen instrueren en in het verkeer kunnen begeleiden. Cursussen in buurten en wijken kunnen wellicht deze volwassenen zelf ook betrekken bij het fietsen.

Om andere weggebruikers te informeren over de bescherming van fietsers moet ook voorlichting worden ingezet. Hierbij kan ingespeeld worden op de juridische aansprakelijkheid die bestuurders van motorvoertuigen hebben voor ongevallen met niet-gemotoriseerd verkeer en op het nieuwe RVV waarin een grotere nadruk ligt op inzicht in en anticiperen op gevaren alsmede op sociale verantwoordelijkheid. De rijopleiding is de beste gelegenheid om de bescherming van fietsers aan de orde te stellen. Het bespreken van de meest gevaarlijke situaties moet vergezeld gaan van uitleg over de achtergronden van de problemen die fietsers in het verkeer ondervinden.

Er worden op tal van terreinen initiatieven ontwikkeld om de gebruiksmogelijkheden van de fiets te verbeteren. Voorlichting hierover moet zoveel mogelijk op maat worden toegesneden, aangepast aan situaties en omstandigheden van de doelgroepen. De slimme kanten van fietsgebruik moeten zoveel mogelijk worden geprofileerd. Inschakeling van maatschappelijke groeperingen biedt meer perspectief dan alleen massa-mediale voorlichting. Spellen bieden wellicht mogelijkheden om ook in de huiselijke kring de gebruiksmogelijkheden van de fiets aan de orde te stellen.

7.3. Prioriteiten

Vanwege de onveiligheid dient prioriteit uit te gaan naar kinderen van 6 tot 12 jaar die reeds in het verkeer fietsen, maar nog elementaire fietsbeheersing missen, naar kinderen van 12 tot 14 jaar die in nieuwe verkeersgebieden ervaring moeten opdoen en hun gedrag gaan aanpassen aan normen uit de vriendengroep en naar volwassenen die niet in Nederland zijn opgegroeid en hun kinderen.

Daarnaast is aandacht nodig voor volwassenen die zonder routine weer meer

gaan fietsen en ouderen die hun gedrag moeten aanpassen aan verminderde basisvaardigheden.

Vanwege het fietsgebruik dient prioriteit uit te gaan naar jongeren die op het punt staan bestuurder te worden van gemotoriseerde voertuigen, volwassenen die gewend zijn de auto voor korte ritten te gebruiken en personen die niet in Nederland zijn opgegroeid.

Daarnaast is aandacht nodig voor kinderen en jongeren die als alternatief voor het fietsen zich door de ouders met de auto kunnen laten rijden en voor personen die gaan verhuizen of een andere werklocatie krijgen.

Wat de andere weggebruikers betreft, dient prioriteit gelegd te worden bij jonge automobilisten, omdat de rijopleiding een bijzondere gelegenheid biedt om inzicht bij te brengen en gedrag te trainen en omdat jonge automobilisten relatief veel bij ongevallen betrokken zijn.

Omdat er diverse potentiële actoren zijn die naar elkaars verantwoordelijkheid kunnen wijzen en intussen beseffen dat ze apart slechts een kleine bijdrage kunnen leveren, is het gewenst samenwerkingsprojecten te stimuleren. De effectiviteit van diverse inspanningen wordt groter omdat ze elkaar functioneel aanvullen en dus versterken, terwijl de motivatie kan toenemen doordat men ervaart er niet alleen voor te staan en de noodzakelijke ondersteuning krijgt.

Om educatie effectiever te maken dient programma's een grote nadruk te worden gelegd op de eigen motivatie van een doelgroep. Dat kan door in te spelen op behoeften, op de sociale context van gedrag, door antwoorden te geven op problemen en door concrete adviezen en aantrekkelijke oplossingen. Om de actoren te stimuleren en behulpzaam te zijn zal voortdurend moeten worden nagegaan welke programma's aansluiten bij hun activiteiten en belangen en zal direct toepasbaar maatwerk moeten worden geleverd.

Dit leidt tot de volgende negen prioriteiten:

1. Kinderen van 6 tot 12 jaar. Doel: verhoogde veiligheid; Activiteit: instructie en begeleiding in het verkeer; Actor: ouders.
2. Kinderen van personen niet in Nederland opgegroeid. Doel: verhoogde veiligheid; Activiteit: voertuigbeheersing, instructie en begeleiding in het verkeer; Actor: instructeurs.

3. Kinderen van 12 tot 15 jaar. Doel: verhoogde veiligheid; Activiteit: evaluatie en bijstelling van gedrag; Actor: onderwijzers, politie, ouders en voorlichting.
4. Personen niet in Nederland opgegroeid. Doel: gebruik van de fiets en veiligheid; Activiteit: voertuigbeheersing, instructie en begeleiding in het verkeer; Actor: instructeurs.
5. Jongeren. Doel: blijvend gebruik fiets; Activiteit: informatie over slim gebruik fiets; Actor: onderwijs, voorlichting.
6. Jonge automobilisten. Doel: verhoogde veiligheid fietsers; Activiteit: instructie en gedragsaanbevelingen; Actor: instructeurs, voorlichting.
7. Gewoontegebruikers auto. Doel: meer gebruik van de fiets; Activiteit: informatie over slim gebruik; Actor: voorlichting, maatschappelijke organisaties.
8. Volwassenen met weinig fietsroutine. Doel: verhoogde veiligheid; Activiteit: adviezen; Actor: voorlichting (zo mogelijk door middel van bijeenkomsten)
9. Ouderen. Doel: verhoogde veiligheid; Activiteit: instructie en adviezen; Actor: instructeurs.

OVERIGE LITERATUUR

Ajzen, I. (1988). Attitudes, personality and behavior. Open University Press.

Brinks, J. (1991). De evaluatie van de invoering van 'Doorgaand verkeer' I; Bevindingen ten aanzien van de leskist Doorgaand Verkeer. VK 91-19. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Brinks, J. (1992). De evaluatie van de invoering van 'Doorgaand verkeer' II; Mogelijkheden van verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs. VK 92-08. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Commissie Geelhoed (Commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen) (1986). In: De verdeelde samenleving. Een inleiding in de ontwikkeling van de Nederlandse Verzorgingsstaat. Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen.

Engbersen, G. (1986). Het chemisch huwelijk tussen overheid en burger. In: De verdeelde samenleving, Stenfert Kroese, Leiden/Antwerpen.

Gerris, J.R.M.; Jansen, F.J. & Badal, C.R. (1980). Denken over jezelf en de ander. Amphi-reeks. Den Bosch.

Griep, D. (1971). Analyse Rijtaak: 1. Systeemanalytische gezichtspunten. Verkeerstechniek, 22 (1971) 6 : 303 t/m 306.

Junger, M. & Steehouwer, L.C. (1990). Verkeersongevallen bij kinderen uit etnische minderheden. Ministerie van Justitie, Den Haag.

Katteler, H. & Roosen, J. (1989). Vervangbaarheid van het autogebruik. Een onderzoek naar gebondenheid aan de auto. ITS, Nijmegen.

Kohnstamm, R. (1984). Kleine ontwikkelingspsychologie. Tweede geheel herziene druk. Van Loghum Slaterus, Deventer.

Kok, G.J. & Vogel, R. (1989). Voorlichting. In: Knippenberg, C.W.F. van; Rothengatter, J.A. en Michon, J.A. (red.). Handboek Sociale Verkeerskunde. Van Gorcum, Assen/Maastricht.

- Kok, G.J. & Sandfort, Th. G.M. (1991). Aids-preventie, voorlichting en gedragsverandering. *Ned. Tijdschr. Psychol.* 46 (1991).
- Liebrand, W.B.G. & Lange, P.A.M. van (red.) (1989). Als het mij maar niets kost! De psychologie van sociale dilemma's. Amsterdam/Lisse.
- Lindeijer, J.E. (1988). Wet en werkelijkheid. Onderzoek naar motieven en rechtvaardigingen die fietsers aanvoeren voor beweerd verkeersgedrag. R-88-37. SWOV, Leidschendam.
- Lindeijer, J.E. (1992). Sociaal-culturele gedragsdeterminanten en verkeer(seducatie). Verkennende studie naar de belangrijkste groepen die invloed hebben op de ontwikkeling van het sociale perspectief van de (fietsende) verkeersdeelnemer ten behoeve van het ontwikkelen van verkeerseducatieve doelen. R-92-48. SWOV, Leidschendam.
- Lindeijer, J.E. (1992). Neem de fiets!....Waarom zou ik? Kleinschalig kwalitatief onderzoek naar de invloed van sociale barrières, vaardigheden, wensen en behoeften op de beleving van veiligheid en mobiliteit onder jongeren tussen de 15 en 18 jaar. R-92-51. SWOV, Leidschendam.
- Lindeijer, J.E.; Twisk, D.A.M. & Wittink, R.D. (1992). Mogelijke aanvullingen op bestaande verkeerseducatiepakketten. Inventarisatie ten behoeve van het project 'Educatie' van het Masterplan Fiets. R-92-50. SWOV, Leidschendam.
- Lourens, P.F. (1990). Theoretical perspectives on error analysis and traffic behaviour. *Ergonomics* 33, 10-11: 1252-1262.
- Michon, J.A. (1989). Een begrippenkader voor de sociale verkeerskunde. In: *Road User Behavior, Theory and Research*. Van Gorcum, Assen.
- Mussen, P.H. (Ed) (1983). *Handbook of child psychology, Vol. 3. Cognitive development*. 4th Edition. Wiley, New York.
- NME (1990). Kernleerplan Natuur- en Milieu-Educatie: Uitgangspunten en uitwerkingen (Concept). Instituut voor Leerplanontwikkeling, Enschede.

Noordzij, P.C. (1991a). Nederland Fietsland. SWOV, Leidschendam. (Nog niet verschenen).

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

O.E.C.D. (1992). De marketing van verkeersveiligheid. (Nog niet verschenen).

Petty, R.E.; Cacioppo, J.T. & Kasmer, J.A. (1988). The role of affect in the elaboration likelihood model of persuasion. In: Donohew, L. et al. (Eds). Communication, social cognition and affect. Hillsdale.

Rasmussen, J. (1983). Skills, rules and knowledge, signals signs and symbols and other distinctions in human performance models. IEEE Transactions on systems, Man and Cybernetics SMC 13, 3.

Rothengatter, J.A. (1981). Traffic safety education for young children, Swets & Zeitlinger, Lisse.

Salthouse, T.A. (1985). A theory of cognitive ageing. Advances in Psychology 28. North-Holland, Amsterdam.

Sanders-Kranenburg, A. (1989). Analyseren van de verkeersonveiligheid. A-89-2. SWOV, Leidschendam.

Schagen, I.N.L.G. van; Wierda, M. & Brookhuis, K.A., (1989). Fietsers van 12 tot 16 jaar. Eindrapportage Taakanalyse fietsers en bromfietsers, Deel 2. VK-89-21. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Schagen, I.N.L.G. van; Brookhuis, K.A. & Wierda, M. (1990a). Fietsers in het basisonderwijs; Eindrapportage Taakanalyse fietsers en bromfietsers, Deel 1. VK-90-02. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Schagen, I.N.L.G. van; Brookhuis, K.A. & Wierda, M. (1990b). Onderwijsdoelstellingen veilig fietsen in het basisonderwijs. VK-90-03. Verkeerskundig Studiecentrum Rijksuniversiteit. Groningen, 1990.

Schlesinger, L.E. (1976). Human factors in driver training and education. in: Forbes, T.W. (ed.) (1976).

Schmidt (1988). Gedragsbeïnvloeding van de automobiliteit. E&M/R-88-10. Rijksuniversiteit Leiden.

Schuyt, C.J.M. (1986). Maatschappelijke ongelijkheid in en door het onderwijs. In: De verdeelde samenleving, Stenfert Kroese B.V. Leiden/Antwerpen.

Sebald, H. (1989). Adolescents' peer orientation: changes in the support system during the past three decades. *Adolescence* 24, Nr. 196 (Winter): 937-946.

Shantz U. (1983). Social Cognition. In: Mussen (1983).

Timmermans, P.J.A. (1989). Oriëntatie op een leerplanvoorstel verkeer. SLO, Enschede.

Twisk, D.A.M. (1992). Verstandelijke ontwikkeling; Bouwstenen voor educatie en verkeersdeelname. R-92-49. SWOV, Leidschendam.

Wierda, M.; Schagen, I.N.L.G. van; Brookhuis, K.A. & Rothengatter, J.A. (1989). Normatieve analyse van de fietstaak. VK-89-29. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Wittink, R.D. (1991a). Beïnvloeding van het gedrag van verkeersdeelnemers. Backgroundpaper voor de themadag 'Beïnvloeding verkeersgedrag'. R-91-85. SWOV, Leidschendam.

Wittink, R.D. (1991b). Evaluatie van de invoering van het nieuwe RVV 1990: Enquete onder weggebruikers. R-91-67. SWOV, Leidschendam.

Wouters, P.I.J. et al. (1987). Analyse van de verkeersonveiligheid van oudere fietsers en voetgangers I en II. R-87-9. SWOV, Leidschendam.

Bijlage 1.

EDUCATIEVE DOELEN

I. Doelen gericht op de fietsers

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

Individuele doelen:

- 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.

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

Individuele doelen:

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

3.2. Men bespreekt eigen ervaringen met de afloop van ongevallen en de angst voor letsels

Maatschappelijke doelen:

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

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

3.5. Men heeft inzicht in de medische gevolgen van ongevallen met de fiets.

3.6. 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.

3.7. 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:

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

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

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

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

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

3.13. Men kent mogelijkheden van letselpreventie als fietser.

3.14. 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.

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

3.16. 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, efficiëncy, 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 of 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.

II. Doelen gericht op andere weggebruikers

5. 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:

5.1. Men geeft aan welke voorkeur men heeft voor zijn verkeersgedrag, inzake o.a. snelheid, positie op de weg, aandacht voor anderen, efficiëntcy, voorrang.

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

Maatschappelijke doelen:

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

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

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

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

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

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

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

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

5.11. 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.

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

5.13. 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:

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

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

5.16. 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.

5.17. Men is in staat zijn voertuig zo te beheersen dat men afdoende kan reageren op de eisen van verkeerssituaties met fietsers.

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

5.19. 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.

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

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

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

Individuele doelen:

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

Maatschappelijke doelen:

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

Eigen oplossingen:

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

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

III. Doelen voor intermediairen

Voor praktijktraining aan fietsers:

7.1. Men weet dat kinderen tot 8 jaar voornamelijk op handelingen moeten worden getraind en weet welke handelingen adequaat zijn.

7.2. Men weet hoe kinderen vanaf 8 jaar naast kennis van de verkeersregels, inzicht in de bedoelingen ervan en in het verkeersproces is bij te brengen.

7.3. Men weet dat kinderen tot 12 jaar nog moeite hebben om verkeersregels in complexe situaties snel toe te passen en weet welk gedrag efficiënter is dan op eerdere leeftijd maar toch voldoende defensief.

7.4. Men weet welke verkeerssituaties kinderen alleen aankunnen op grond van inzicht, vaardigheden en ervaringen.

7.5. Men is bereid kinderen in het verkeer te begeleiden en een voorbeeldfunctie te vervullen met defensieve handelingen.

7.6. Men weet hoe veilig gedrag verschillend ingevuld kan worden naar gelang persoonskenmerken en -voorkeuren.

Voor educatie aan andere weggebruikers:

7.7. Men weet hoe men in verkeerssituaties een leerling het perspectief kan overdragen dat de fietser heeft van een situatie.

7.8. Men weet hoe in gedragstraining, het anticiperen op en verantwoordelijkheid nemen voor fietsers is in te bouwen.