

Projectvoorstellen Verkeersveiligheidsonderwijs 4-18-jarigen;  
Eindverslag

R-94-22

Drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 170  
2260 AD Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

## Samenvatting

Vier voorstellen voor nieuwe verkeersonderwijsprogramma's zijn ontwikkeld, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. Bestaande verkeersonderwijsprogramma's zijn hoofdzakelijk gericht op het basis-onderwijs en de basisvorming (de onderbouw van het algemeen voortgezet onderwijs).

De vier voorstellen zijn gericht op het Middelbaar Beroepsonderwijs, het Agrarisch onderwijs, het Voorbereidend Beroepsonderwijs en het Speciaal Onderwijs. Bij het samenstellen van de nieuwe programma's kan wel gebruik worden gemaakt van onderdelen van bestaande programma's, maar aanpassing aan de opleidingen is nodig. Voorzover mogelijk zullen de programma's onderdeel uitmaken van kwalificatie-eisen van de opleiding. De programma's zijn ontwikkeld in overleg met scholen die reeds zelf initiatieven hadden genomen om een programma op te stellen dat paste bij hun eigen onderwijsprogramma. Verder was bij een voorstel het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland bij het overleg betrokken en bij een ander voorstel het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Zeeland.

Rijkswaterstaat maakt ontwikkeling van de nieuwe programma's mogelijk.

## Summary

### **Project proposals for road safety education for 4-18 year-olds; Final report**

Four proposals for new road education programmes have been developed in response to a request by the Netherlands Transport Research Centre (AVV) of the Ministry of Transport. Existing road education programmes are primarily aimed at primary education and junior secondary education). The four proposals are aimed at secondary vocational education, agricultural schools, preparatory vocational education and special secondary education. When compiling the new programmes, use can be made of elements from existing programmes; however, these should be adapted to suit the individual training requirements. Insofar possible, the programmes will form part of the qualification requirements for further education. The programmes have been developed in consultation with schools which had already taken initiatives to design programmes in keeping with their own curriculum. In addition, the Regional Organ for Road Safety in Friesland was invited to participate in the consultation for one proposal, while the Regional Organ for Road Safety in Zeeland was invited to participate in another proposal. The development of the new programmes was made feasible by the Ministry of Transport.

# Inhoud

1. *Inleiding*
2. *Module Vervoers- en verkeersgedrag* (bestemd voor de opleiding Verzorging en Handel)
3. *Aanvulling rijopleidingsprogramma voor het agrarisch onderwijs*
4. *Module Vervoers- en verkeersgedrag* (bestemd voor het Voorbereidend beroepsonderwijs)
5. *Module voor de bromfiets* (bestemd voor het Speciaal Onderwijs)

# 1. Inleiding

De SWOV heeft opdracht gekregen van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat om voorstellen te ontwikkelen voor onderwijs aan 4-18-jarigen met als onderwerp Verkeersveiligheid. De voorstellen moeten ten uitvoer worden gebracht in het kader van Natuur- en Milieu-Educatie. Waar mogelijk dient verkeersveiligheid gekoppeld te worden aan de milieuthematiek verbonden aan verkeer en vervoer.

De voorstellen moeten in een leemte voorzien en aansluiten bij de prioriteitstelling voor verkeerseducatie. Ze moeten ontwikkeld worden samen met beleidsinstanties zoals een Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid en scholen. Zij zullen uiteindelijk de aanvraag voor subsidie indienen. De werkzaamheden houden dan ook in om een brug te slaan tussen prioriteiten in het verkeerseducatiebeleid en de behoeften aan nieuwe programma's op dit gebied vanuit het onderwijs.

Eerder is een soortgelijk project uitgevoerd. Gebruik is gemaakt van de ideeën die in het voorgaande project zijn ontstaan, maar niet verder zijn uitgewerkt.

## *Overleg over onderwerpkeuze*

De eerste fase van het onderzoek bestond er in om na te gaan waar zich belangrijke leemtes in verkeerseducatie voordoen. Hiervoor vond overleg plaats met de sectormanagers voor het MBO, voor het Voortgezet Onderwijs/Vorbereidend Beroepsonderwijs en het Agrarisch Onderwijs. Het Basisonderwijs is dusdanig voorzien van verkeerseducatieprogramma's dat hieraan geen prioriteit hoeft te worden gegeven. Verder vond overleg plaats met SME en VVN omdat zij een goed overzicht hebben van bestaande programma's en met enkele Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid.

Hieruit zijn vier mogelijkheden naar voren gekomen:

- \* een module voor verkeer en vervoer gericht op bepaalde beroepsopleidingen in het MBO;
- \* een aanvulling op een in ontwikkeling zijnde verkeersprogramma voor het agrarisch onderwijs;
- \* een module voor verkeer en vervoer die toepasbaar is in het voorbereidend beroepsonderwijs;
- \* een opleidingsprogramma voor de bromfiets die toepasbaar is in het speciaal onderwijs.

In alle gevallen wordt een extern instituut met deskundigheid op het gebied van verkeer ingeschakeld. Daardoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande expertise en van bestaande materialen.

Van elk programma wordt geëvalueerd of het toepasbaar is en aanslaat bij leerkrachten en leerlingen. Met een rapportage wordt het programma ook landelijk implementeerbaar.

### *Toetsing voorstellen*

In de tweede fase zijn de ideeën voor voorstellen getoetst bij de opdrachtgever, bij de sectormanagers van NME en bij VVN en SME.

De vernieuwing die met deze voorstellen wordt bereikt is vooral dat verkeer en vervoer wordt opgenomen in onderwijssectoren die in het verleden slecht zijn bediend. In deze sectoren is gebleken dat aan een goed opgebouwd programma behoefte is en dat men op diverse scholen zelf al begonnen is een programma op te zetten.

### *Uitwerking voorstellen*

In de derde fase zijn contacten gelegd en de voorstellen uitgewerkt.

Via Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid en de sectormanagers NME kwam contact tot stand met scholen die willen meewerken aan het ontwikkelen en uitproberen van een programma (en sommigen waren zelf aan programma's aan het ontwikkelen).

Via het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Friesland kwam contact tot stand met het TRIAS-College in Leeuwarden voor het MBO. In gezamenlijk overleg is door de SWOV een voorstel ontwikkeld voor de opleidingen handel en verzorging. Het voorstel sluit aan bij een project voor milieuzorg.

Via het sectormanagement voor het Voortgezet Onderwijs/Voorbereidend Beroepsonderwijs kwam contact tot stand met een school die bezig was een verkeersprogramma samen te stellen. Samen met de school is een voorstel geschreven voor een methode voor de eerste jaren in het Voorbereidend Beroepsonderwijs, dat later in de bovenbouw een aanvulling zou moeten krijgen in enkele beroepsopleidingen.

Via het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Zeeland kwam contact tot stand met een school voor speciaal onderwijs. Daar zijn programma's ontwikkeld op het fietsen, bromfietsen en autorijden. De grootste behoefte aan het ontwikkelen van een goed opgezette module is er voor de bromfiets. Daarvoor is een voorstel ontwikkeld.

Alleen met het agrarisch onderwijs is de situatie iets anders. Er is nog geen contact met een school. Via het sectormanagement voor het Agrarisch Onderwijs kwam contact tot stand met de projectgroep die binnen deze sector een verkeersprogramma aan het ontwikkelen is. Dit programma vervangt het oude zogenaamde 'trekker-rijbewijs'. Het wordt verplicht in vijf opleidingen. Het programma is gericht op kennis over wettelijke voorschriften. De aanvulling die is voorgesteld en in dit programma geïntegreerd moet worden, is gericht op gedragsdoelen.

In het agrarisch onderwijs is volledig gewaarborgd dat het programma zal worden uitgevoerd, want er zullen examens aan verbonden zijn. Voor de andere schooltypen is door de betrokkenheid van scholen in belangrijke mate gewaarborgd dat een programma geschikt is om uit te voeren en aangepast aan het algemene programma van een onderwijssector.

Voor de inhoudelijke uitwerking wordt verwezen naar de bijlagen. Er is nogmaals getoetst bij VVN en SME, nu om er voor te zorgen dat optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande programma's.

## 2. Module Vervoers- en verkeersgedrag

Bestemd voor de opleidingen Verzorging en Handel van het TRIAS-College in Leeuwarden en het MBO-College in Sneek.

### *Inleiding*

Tal van beroepen vereisen dat regelmatig aan het verkeer wordt deelgenomen, meer dan alleen om van huis naar kantoor of bedrijf te reizen en terug. Mobiliteit is een kostbaar goed. Vanwege de tijd die ze neemt, het milieubeslag, de onveiligheid moet ze goed overwogen worden. Voor zowel de vervoerwijze als het verkeersgedrag is er een grote diversiteit aan keuzen te maken.

Buiten de school bestaat verkeerseducatie vooral in de vorm van een rijopleiding. Bijna alle jonge volwassenen volgen een rijopleiding om een auto te mogen besturen. Tijdens die rijopleiding wordt niet of nauwelijks aandacht besteed aan mobiliteitskeuzen. De opleiding is gericht op voertuigbeheersing en het opvolgen verkeersregels en gedragsvoorschriften. Maar ook voor de veiligheid heeft deze rijopleiding desondanks duidelijke beperkingen. Beginnende automobilisten hebben bijvoorbeeld gemiddeld drie keer zoveel ernstige ongevallen per afgelegde kilometer als ervaren bestuurders van middelbare leeftijd. Consequenties van vervoerwijzekeuzen en van het verkeersgedrag voor het milieu komen niet of nauwelijks aan de orde.

Voor personen die voor hun werk vaak aan het verkeer moeten deelnemen, is de noodzaak om meer verkeerseducatie te volgen extra groot. Het is bijvoorbeeld van belang dat men leert milieu-aantasting te beperken, onder andere door een kritische vervoerwijzekeuze en snelheidsbeheersing. De kwetsbaarheid van de fiets en vooral van de bromfiets of motor is echter duidelijk groter dan die van automobilisten. Aandacht voor het verkeersgedrag met deze vervoerwijzen is daarom ook op zijn plaats. Ter aanvulling op de rijopleiding is het bovendien van belang dat men inzicht in verkeerssituaties en mogelijke gebeurtenissen vergroot en dat men verantwoordelijkheid leert nemen voor de veiligheid van anderen. Hieruit is de behoefte af te leiden aan een verkeerseducatieprogramma, afgestemd op de toekomstige verkeersdeelname in de werksfeer en gericht op verschillende vervoerwijzen.

Rijkswaterstaat heeft een budget beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van nieuwe verkeersonderwijsprogramma's, die in een leemte voorzien. Prioriteit wordt gelegd bij onderwijssectoren waarvoor nog geen of nauwelijks verkeersveiligheidsprogramma's zijn ontwikkeld. Dat geldt met name het beroepsonderwijs. De subsidieverlening vindt plaats in het kader van Natuur en Milieu-Educatie.

### *Doelstelling*

Een verkeerseducatieprogramma wordt ontwikkeld om leerlingen in het Middelbaar Beroeps Onderwijs voor te bereiden op hun toekomstige vervoerwijzekeuze en verkeersgedrag. De twee hoofddoelen van dit program-



ma zijn om de verkeersveiligheid te verhogen en de aantasting van het milieu als gevolg van verkeersdeelname te verminderen. Deze hoofddoelen worden omgezet in educatieve doelstellingen, die op hun beurt leidraad zijn voor het programma.

### *Educatieve doelstellingen*

De volgende educatieve doelstellingen vormen de richtlijnen voor het educatieprogramma:

1. De leerling leert wat het belang voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en milieu is van beperking van de mobiliteitsnoodzaak en optimaal gebruik van de fiets, openbaar vervoer of te carpoolen. Met dit inzicht leert men welke keuzen te maken zijn voor mobiliteit en vervoerwijze. Voor de keuze van auto, fiets, openbaar vervoer of een andere vervoerwijze kan men met dit inzicht een kritische afweging maken aan de hand van de kwaliteitskenmerken van verplaatsingen, zoals milieu, veiligheid, comfort, efficiency e.d.

Hier kan uitwerking worden gegeven aan:

- de voor- en nadelen van de verschillende vervoerwijzen in relatie tot veiligheid, milieu, ruimtebeslag, brandstofgebruik, kosten, tijdsbeslag, inspanning die geleverd moet worden;
- hoe carpoolen en het openbaar vervoer efficiënt zijn te gebruiken, hoe verschillende vervoerwijzen zoals fiets en openbaar vervoer zijn te combineren en hoe werk is te plannen aangepast aan vervoerkeuzemogelijkheden;
- de symbolische waarde die aan vervoerwijzen wordt toegekend.

2. De leerling leert gevaarlijke situaties in te schatten, deze situaties onder controle te houden en verantwoordelijkheid te nemen voor eigen en ander-mans veiligheid.

Hier kan uitwerking worden gegeven aan:

- de verschillen in ongevallenkans tussen vervoerwijzen of tussen personen met meer of minder ervaring;
- aan de factoren die risico's verhogen zoals alcohol- en medicijngebruik, overschrijdingen van snelheidslimieten, onvoldoende aanpassing van gedrag aan situaties en omstandigheden;
- aan regelkennis en aan de informele regels die in het verkeer gelden;
- het belang en de beperking van goede voertuigbeheersing;
- aan sociaal perspectief nemen, de problemen van andere verkeersdeelnemers en het bevorderen van samenspel met andere verkeersdeelnemers;
- aan attitude om milieu-aantasting, onveiligheid, hinder en agressie te voorkomen en sociale beïnvloeding.

3. De leerling heeft kennis over de eisen waaraan een voertuig moet voldoen en over voertuigkenmerken die de veiligheid en milieu-aantasting bepalen.

Hier kan uitwerking worden gegeven aan:

- het belang van fietsverlichting;
- goede remmen;
- niet opvoeren van de bromfiets;
- cruise control en andere elektronische hulpmiddelen in de auto etc.

4. De leerling leert hoe de gevolgen van een ongeval beperkt kunnen worden gehouden.

Hier wordt uitwerking gegeven aan:

- gordels, helmen en andere beveiligingsmiddelen;
- aan EHBO.

5. De leerlingen leert welke soort verzekeringen kunnen worden afgesloten en wat de consequenties zijn van een ongeval in verzekeringstermen.

Hier wordt uitwerking gegeven aan:

- verschillen tussen All Risk en W.A.;
- de premieverschillen naar leeftijd en schadevrij rijden;
- de eigen verantwoordelijkheid wanneer men bijvoorbeeld onder invloed heeft gereden of geen gordel om heeft gedaan;
- de juridische aansprakelijkheid van snelverkeer voor de veiligheid van langzaam verkeer.

### *Uitwerking*

Er wordt een module samengesteld die een logisch geheel vormt en optimaal aansluit bij de bestaande opleiding en leerplannen. Uitgangspunt is om de module een plaats te geven in de beroepsopleiding zelf in plaats van in algemeen vormende vakken.

Er dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van programma's die voor andere doelgroepen ontwikkeld zijn. Gericht op het fietsen wordt geput uit programma's voor het voortgezet onderwijs, gericht op het bromfietsen uit de theoretische en praktische opleiding voor bromfietzers van VVN en gericht op het autorijden uit de verkeerscursus voor 16- en 17-jarigen die ontwikkeld is in opdracht van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid van Friesland en Zeeland. Verder wordt gebruik gemaakt van EHBO-programma's en een programma van de ANWB over slachtofferpreventie. Voorzover nodig worden aanvullingen geproduceerd. Een compilatie wordt gemaakt die aangepast is aan de eisen van de scholen. Het is belangrijk om de inhoud van het programma toe te snijden op het regiospecifieke verkeer en vervoer, zodat de keuzes die de leerlingen voorgelegd krijgen optimaal herkenbaar en toepasbaar zijn.

Het TRIAS-College en het MBO-College Sneek hebben een projectplan NME Milieuzorg. Hierin zijn doelstellingen opgenomen ten aanzien van het vervoersbeleid van de school.

Aan attitudeveranderingen wordt in het plan een grote betekenis toegekend. Men onderscheidt de fasen: bewustmaken, inzicht geven; probleem duidelijk stellen; oproepen tot andere oplossingen; bespreekbaar maken van gedrag en het belonen van attitudeverandering. Aandacht is er ook voor het creëren van een instellingsbreed draagvlak, voor samenwerking met organisaties en instellingen, voor overdracht van producten en voor inbedding van programma's in opleidingen en de instelling.

De scholen vinden het van belang om waar mogelijk ouders te betrekken bij maatschappelijke vraagstukken. Op ouderdagen en open dagen zal voorlichting over het vervoerbeleid en over verkeers- en vervoer- onderwijsprogramma's worden gegeven. Bij de uitreiking van certificaten, zoals voor verkeer en vervoer, worden ouders ook betrokken. In het onderwijsprogramma kan aandacht worden besteed aan de keuze van de ouders.

Bij het programma wordt een docentenhandleiding geproduceerd. Dat is nodig vanwege de overdraagbaarheid, ook naar andere scholen.

#### *De ontwikkeling van het programma*

Voor de ontwikkeling van het programma wordt een extern instituut ingeschakeld. Het extern instituut brengt de verkeersveiligheidsexpertise in. Onderdeel daarvan is om bestaande leermiddelen te inventariseren. Hiermee wordt de deskundigheid over verkeer en vervoer en de deskundigheid over MBO-opleidingen samengebracht. Het programma wordt door het extern instituut geschreven in overleg met of gezamenlijk met docenten van de scholen.

Het programma wordt op de school uitgetoetst en hiervan wordt door het externe instituut een evaluatie gemaakt. Zo nodig wordt het programma op basis van de evaluatiestudie aangepast. Met een rapportage van het externe instituut in samenwerking met de school wordt het project afgesloten. Daarna moet het programma ook voor anderen toegankelijk zijn. Het is vervolgens aan onderwijs- en verkeersinstanties om gebruik van het programma op andere scholen te stimuleren.

### 3. Aanvulling rijopleidingsprogramma voor het agrarisch onderwijs

Bestemd voor de agrarische opleidingen plant, groen, veehouderij, biologisch-dynamische landbouw en paardhouderij.

#### *Inleiding*

Het agrarisch onderwijs heeft een opleiding voor het zogenaamde trekkerrijbewijs. Dit verkeersprogramma kent globaal twee onderwerpen: uitrustingseisen voor landbouwvoertuigen en verkeersvoorschriften. De motivatie voor het vak kwam vroeger voort uit het feit dat jongeren pas vanaf 18 jaar een landbouwvoertuig mogen besturen (hiervoor is geen rijbewijs vereist), tenzij ze een opleiding volgen, het zogenaamde trekkerrijbewijs. Hiervoor was de minimum leeftijd 16 jaar.

Een projectgroep heeft tot taak om het lesboek over verkeer te herschrijven.

De eerste reden is dat sinds 1991 het agrarisch onderwijs is ingericht met een andere kwalificatiestructuur. Het onderwerp verkeer wordt opgenomen in de eindtermen van vijf opleidingen: plant, groen, veehouderij, biologisch-dynamische landbouw en paardhouderij. De leerlingen moeten ongeacht leeftijd aan deze eindtermen voldoen.

Toetsing vond vroeger plaats zowel theoretisch als praktisch (niet op de openbare weg). Dat zal in principe niet veranderen. Een (beperkt) aantal leraren kan de praktische toets afnemen.

Actualisering van het programma was ook nodig vanwege het nieuwe RVV. Er is nog meer nieuwe wetgeving (Wegenverkeerswet) onderweg, die eigenlijk ook verwerkt moet worden. Voor de nieuwe module is 20 tot 45 lesuur beschikbaar, afhankelijk van de opleidingsduur die weer samenhangt met de vooropleiding van de leerling.

Een aanvulling op het nieuwe programma is zinvol. Ook het nieuwe programma leunt op kennisname van en toepassing van wettelijke eisen en voorschriften. Dat is een noodzakelijk onderdeel, maar een algemeen probleem is dat kennis niet automatisch leidt tot het gewenste gedrag. Inzicht in het waarom van voorschriften, inzicht in verkeersprocessen en het ontstaan van ongevallen, inzicht in factoren die risico verhogen, inzicht in mogelijkheden om ongevallen te voorkomen, in informele regels die naast de formele worden gehanteerd door verkeersdeelnemers onderling en inzicht in hoe te reageren op andere verkeersdeelnemers, geeft een bredere basis voor het gewenste gedrag. Dat komt bijvoorbeeld duidelijk naar voren bij de rijopleiding voor het besturen van een personenauto. Men leert de regels en men leert voorschriften toepassen. Maar wanneer het rijbewijs is gehaald zoekt men zijn eigen weg en rijstijl, zonder houvast te hebben. Men moet nog leren in het verkeer inhoud te geven aan de slogan 'Geef je verstand eens voorrang'. Daarnaast is aandacht te besteden aan mogelijke beperkingen van de mobiliteitsnoodzaak vanwege de nadelige gevolgen ervan en aan mogelijkheden om de letselernst van ongevallen te verminderen.

Rijkswaterstaat heeft een budget beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van nieuwe verkeersonderwijsprogramma's, die in een leemte voorzien.

Prioriteit wordt gelegd bij onderwijssectoren waarvoor nog geen of nauwelijks verkeersveiligheidsprogramma's zijn ontwikkeld. Dat geldt het beroeps- en het agrarisch onderwijs. De subsidieverlening vindt plaats in het kader van Natuur en Milieu-Educatie.

Een aanvulling op het programma in ontwikkeling voor het agrarisch onderwijs past binnen de doelstellingen van Rijkswaterstaat. Het programma moet echter niet als aanvulling worden gepresenteerd, maar integraal worden verwerkt. De projectgroep die werkt aan het nieuwe verkeersprogramma stemt in met het opnemen van de voorgestelde aanvulling in het programma.

### *Doelstelling*

Het verkeerseducatieprogramma dat wordt ontwikkeld voor vijf opleidingen in het agrarisch onderwijs wordt uitgebreid met onderdelen ten aanzien van inzicht in het ontstaan van problemen en ongevallen en van inzicht in gedrag om problemen op te lossen en ongevallen te voorkomen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan mobiliteitskeuzen en aan letselpreventie.

### *Educatieve doelstellingen*

De volgende - nog breed geformuleerde - educatieve doelstellingen vormen de richtlijnen voor het educatieprogramma:

1. De leerling leert welk aandeel agrarische voertuigen hebben in de verkeersonveiligheid.
2. De leerling leert wat belangrijke invloedsfactoren zijn op ongevallen met agrarische voertuigen.
3. De leerling leert welke problemen en hinder agrarische voertuigen en andere voertuigen voor elkaar veroorzaken.
4. De leerling leert hoe hij als bestuurder van een agrarisch voertuig gedrag kan kiezen waarmee problemen worden opgelost en ongevallen worden voorkomen en hoe hij als bestuurder van een ander voertuig problemen met agrarische voertuigen kan oplossen en ongevallen kan voorkomen.
5. De leerling leert welke informele regels in het verkeer veel worden toegepast, naast de formele regels.
6. De leerling leert naast het belang ook de beperking van goede voertuigbeheersing.
7. De leerling leert welke mobiliteit verbonden is aan zijn toekomstige beroep, de kosten van mobiliteit vanwege verkeersonveiligheid, congestie en milieu-aantasting, en hoe de noodzaak van mobiliteit kan worden beperkt.
8. De leerling leert hoe de gevolgen van een ongeval beperkt kunnen worden gehouden.
9. De leerling leert hoe door verkeersgedrag en voertuigonderhoud de gevolgen van het rijden met een voertuig voor het milieu beperkt kunnen worden gehouden.

### *Uitwerking*

Er wordt gebruik gemaakt van bestaande kennis en onderwijsprogramma's.

Bij het programma wordt een docentenhandleiding geproduceerd.

#### *De ontwikkeling van het programma*

De projectgroep heeft voorgesteld om de huidige werkzaamheden die op 1 juli 1994 moeten zijn afgerond, volgens plan door te zetten. Het is niet mogelijk hierin reeds een aanvulling te verwerken. Het programma dat er dan ligt, wordt echter niet definitief verklaard, zoals eerst de bedoeling was. Er wordt een jaar mee gewerkt als tussenoplossing. Op deze wijze kunnen ook de wetwijzigingen van het WVV per 1 januari 1995 worden verwerkt, naast de integratie van de hier geformuleerde doelstellingen.

Het extern instituut brengt de verkeersveiligheidsexpertise in. Onderdeel daarvan is om bestaande leermiddelen te inventariseren. Hiermee wordt de deskundigheid over verkeer en vervoer en de deskundigheid over de agrarische opleiding samengebracht. Het aanvullend programma wordt in samenwerking tussen het externe instituut en de projectgroep geschreven. Een begeleidingsgroep wordt gevormd met deskundigheid uit het agrarisch onderwijs en de verkeersveiligheid.

Het programma wordt op een school uitgeprobeerd en hiervan wordt door het externe instituut een evaluatie gemaakt. Zo nodig wordt het programma op basis van de evaluatiestudie aangepast. Met een rapportage van het externe instituut in samenwerking met de projectgroep worden de werkzaamheden afgesloten.

## 4. Module Vervoers- en verkeersgedrag

Bestemd voor het Voorbereidend Beroepsonderwijs.

Deze module is een voorstel opgesteld door de SWOV na overleg met de scholengemeenschap Panta Rhei in Amstelveen.

### *Inleiding*

Voor het Voorbereidend Beroepsonderwijs bestaat op dit moment niet een verkeers- en vervoerseducatieprogramma.

Voor de eerste leerjaren zijn programma's beschikbaar die voor de basisvorming zijn geschreven. Uit overleg met de scholengemeenschap Panta Rhei, waarvan de directeur de heer Poetsema tevens voorzitter is van de SABO, het samenwerkingsverband voor algemeen voortgezet en beroepsonderwijs, komt echter naar voren dat deze programma's aanpassing behoeven. De leerlingen van het Voorbereidend Beroepsonderwijs hebben een andere didactische aanpak nodig. Op de school zijn reeds enkele lesprogramma's geschreven door de docenten. De school wil prioriteit geven aan de ontwikkeling van een verkeers- en vervoersprogramma voor de eerste leerjaren.

De school onderschrijft echter dat er ook behoefte aan programma's is voor de bovenbouw. Met name voor bepaalde beroepsopleidingen zoals motorvoertuigtechniek, zijn specifieke programma's nodig die passen bij het beroepsprofiel.

De conclusie is dat gewenst is in de onderbouw een bruikbaar programma aan te bieden die tevens de basis vormt voor programma's die passen in de beroepsopleiding. De prioriteit dient dus gelegd te worden bij de onderbouw, waarbij echter al inhoudelijk waar mogelijk toegewerkt moet worden naar programma's voor de bovenbouw.

### *Doelstelling*

Een verkeerseducatieprogramma wordt ontwikkeld om leerlingen in het Voorbereidend Beroepsonderwijs voor te bereiden op hun toekomstige vervoerwijzekeuze en verkeersgedrag. De twee hoofdoelen van dit programma zijn om de verkeersveiligheid te verhogen en de aantasting van het milieu als gevolg van verkeersdeelname te verminderen. Deze hoofdoelen worden omgezet in educatieve doelstellingen, die op hun beurt leidraad zijn voor het programma.

### *Educatieve doelstellingen*

De volgende - nog breed geformuleerde - educatieve doelstellingen vormen de richtlijnen voor het educatieprogramma:

1. De leerling leert voor verschillende soorten ritten die hij maakt of in de nabije toekomst zou willen maken, welke vervoerwijzen hij hiervoor kan gebruiken. Hij leert hoe ze zijn te gebruiken (bijvoorbeeld het gebruik van een spoorboekje) en welke voor- en nadelen de vervoerwijzen hebben.

De voor- en nadelen van vervoerwijzen betreffen zowel hem of haar persoonlijk, als de samenleving. Wat betreft de samenleving gaat het hierbij om de doelstellingen die met name door de overheid zijn geformuleerd ten

aanzien van veiligheid, de bereikbaarheid en het milieu. Wat betreft de leerling zelf gaat het om het eigen belang en de eigen behoefte inzake veiligheid, kosten, comfort, efficiency etc.

De eigen beleving dient een belangrijke plaats krijgen in de aanpak van het onderwerp, omdat zij zeer bepalend kan zijn voor de vervoerwijzekeuze. De invloed van anderen, met name ouders, vrienden, is groot en dient aan de orde te worden gesteld. Wanneer de eigen beleving serieus wordt genomen, is de kans op betrokkenheid bij de les groot. Wanneer er betrokkenheid is ontstaan, is de kans dat men kennis opneemt en ook daadwerkelijk gebruikt, groter.

Uitgaande van eigen beleving en ervaringen zal vooral het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en daarnaast het gebracht worden met de auto aan de orde komen. Maar de leerlingen zullen ook al nadenken over het toekomstig gebruik van eventueel de bromfiets, het eerst bereikbare, en de auto en motor.

2. De leerling leert gevaarlijke situaties in te schatten, deze situaties onder controle te houden en verantwoordelijkheid te nemen voor eigen en anderen veiligheid.

Kennis van verkeersregels is een voorwaarde voor veilig gedrag. Maar veel situaties in het verkeer worden opgelost doordat men reageert op wat anderen doen. Daarbij worden ook informele regels gehanteerd die afwijken van formele regels.

Een uitwerking van deze educatieve doelstelling is dat men leert:

- om te gaan met formele en informele regels,
- inzien wat andere weggebruikers van plan lijken te zijn en hoe men op hen kan anticiperen,
- inzien hoe men door eigen verkeersgedrag andere weggebruikers in problemen kan brengen en hoe men zich sociaal en voorspelbaar kan gedragen
- wat riskant gedrag is en hoe men dat kan voorkomen.

Kortom, men moet leren inhoud te geven aan de opdracht van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens: 'Geef je verstand eens voorrang'. Ook hier dient de eigen beleving en de invloed van de sociale omgeving een centrale plaats te krijgen in de aanpak van het onderwerp. Het verkeersgedrag wordt in sterke mate bepaald door wat anderen doen en de sociale normen.

Het inzicht kan worden vergroot door uitleg te geven over het infrastructureel ontwerp van het verkeerssysteem. Waaraan herken je een type weg, welke voorzieningen en verkeerssituaties kun je daar verwachten, hoe houd je rekening met mogelijke gebeurtenissen?

Aandacht dient concreet uit te gaan naar de grote risico's van fietsers en de nog hogere risico's van bromfietzers en de belangrijkste oorzaken daarvan, de invloed van alcoholgebruik op het gedrag en ongevalskansen, idem de invloed van hoge snelheden, het belang maar tegelijk de beperking van een goede voertuigbeheersing en oorzaken voor hinder en agressie in het verkeer. Gedragsaanbevelingen worden gedaan die zoveel mogelijk in positieve termen zijn gesteld, zo goed mogelijk passend bij de doelgroep. Met andere woorden, er wordt niet volstaan met het afwijzen van overtredingen en het hameren op de formele verkeersregels.

3. De leerling heeft kennis over de eisen waaraan een voertuig moet voldoen en over voertuigkenmerken die de veiligheid en milieu-aantasting bepalen.



De kwaliteit van fietsen kan op diverse aspecten aan de orde worden gesteld. De kans op breuken, de remmen en de verlichting zijn belangrijke onderwerpen. Consumentenvoorlichting kan hierbij worden gegeven. Het nut van een goede kwaliteit reikt verder dan de veiligheid en moet optimaal worden uiteengezet. Voor fietsverlichting kan gebruik worden gemaakt van een campagne die de ENFB zal gaan uitvoeren.

Bij de bromfiets is met name het opvoeren een belangrijk onderwerp. Wanneer dat niet echt is tegen te gaan, moeten de mogelijke consequenties zo goed mogelijk onder controle worden gehouden. Ook daarop moet het programma gericht worden.

Vooruitlopend op toekomstig autogebruik worden reeds belangrijke kwaliteitskenmerken van auto's besproken, zodat de voordelen van veiligheid, betrouwbaarheid, milieuvriendelijkheid en zuinigheid naast prestaties, grootte en uiterlijk in het oordeel kunnen worden betrokken.

4. De leerling leert hoe de gevolgen van een ongeval beperkt kunnen worden gehouden.

Het gebruik van de bromfietshelm en van autogordels is hier aan de orde. Uitgelegd moet worden wat het nut daarvan is. Dat is echter niet voldoende omdat aan het gebruik allerlei bezwaren kleven die sterk persoonlijk van aard zijn. De houding die men wil uitstralen speelt hierbij een belangrijke rol. Het programma moet er dan ook op gericht zijn, alle opvattingen die meespelen aan bod te laten komen en de acceptatie van helmen en gordels te vergroten door meer te doen dan alleen de letselpreventie uiteen te zetten.

5. De leerlingen leert welke soort verzekeringen kunnen worden afgesloten en wat de consequenties zijn van een ongeval in verzekeringstermen. Voor de aanstaande bromfietzers is het van belang uiteen te zetten waarom de verzekering voor een bromfiets met versnellingen veel duurder is dan voor een automaat.

Een andere belangrijke kwestie is de juridische aansprakelijkheid voor ongevallen. Wat dekt een verzekering wel en niet. Uit de jurisprudentie over de aansprakelijkheid van gemotoriseerd verkeer voor langzaam verkeer wordt soms de conclusie getrokken dat fietsers altijd vrij uit gaan en zich vrij mogen gedragen. Ook hier is uitleg op zijn plaats.

### *Uitwerking*

Er wordt een module samengesteld die een logisch geheel vormt en optimaal aansluit bij de bestaande opleiding en leerplannen. Uitgangspunt is om de module een plaats te geven in de opleiding zelf in plaats van in algemeen vormende vakken.

Er dient zoveel mogelijk gebruik te worden gemaakt van programma's die voor andere doelgroepen ontwikkeld zijn. Maar herschrijven is nodig en aanvullingen zullen evenzeer nodig zijn.

Bij het programma wordt een docentenhandleiding geproduceerd. Dat is nodig vanwege de overdraagbaarheid, ook naar andere scholen.

### *De ontwikkeling van het programma*

Voor de ontwikkeling van het programma wordt een extern instituut ingeschakeld, die in overleg met of samen met docenten van de school het programma ontwikkelt. Het extern instituut brengt de verkeersveiligheids-

expertise in. Onderdeel daarvan is om bestaande leermiddelen te inventariseren. Hiermee wordt de deskundigheid over verkeer en vervoer en de deskundigheid over het Voorbereidend Beroepsonderwijs samengebracht. Het programma wordt op de school uitgetoetst en hiervan wordt door het externe instituut een evaluatie gemaakt. Zo nodig wordt het programma op basis van de evaluatiestudie aangepast. Met een rapportage van het externe instituut in samenwerking met de school wordt het project afgesloten. Daarna moet het programma ook voor anderen toegankelijk zijn. Het is vervolgens aan onderwijs- en verkeersinstanties om gebruik van het programma op andere scholen te stimuleren.

## 5. Module voor de bromfiets

Bestemd voor het Speciaal Onderwijs

Deze module is een voorstel opgesteld door de SWOV na overleg met de school voor speciaal voortgezet onderwijs De Brug in Hulst en het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland.

### *Inleiding*

Voor het speciaal onderwijs bestaat op dit moment niet een verkeers- en vervoerseducatieprogramma.

De school De Brug geeft echter verkeersveiligheidslessen in alle leerjaren. In de eerste twee leerjaren staat de fiets centraal, in de volgende twee de bromfiets en in de laatste twee de auto. De school heeft zelf de programma's samengesteld op basis van bestaande materialen met ondersteuning van het ROVZ.

Probleem is echter dat bestaande verkeersonderwijsprogramma's geschreven zijn voor algemeen voortgezet onderwijs. Voor de leerlingen van speciaal onderwijs bevatten ze veel te veel tekst. Visualisering is nodig en er moet meer praktijk gericht worden gewerkt. Een strenge selectie van onderwerpen is ook nodig. Wat kunnen deze leerlingen aan en waarmee zijn ze het meest geholpen?

Een kleine inventarisatie leert dat er veel scholen voor speciaal onderwijs zijn die iets aan verkeerseducatie doen. Binnen het speciaal onderwijs wordt dit niet gecoördineerd. VVN wordt door diverse scholen ingeschakeld.

De behoefte om aan verkeerseducatie te doen is deels omdat verkeer een probleem is voor de leerlingen en deels omdat het een onderwerp is waarop deze leerlingen een certificaat of rijbewijs kunnen halen. Het onderwerp motiveert hen bijzonder.

Op scholen voor speciaal voortgezet onderwijs in Nederland zitten tussen de 15.000 en 20.000 leerlingen.

De doelgroep is hiermee aangegeven. Eén programma voor het speciaal onderwijs is een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Maar er moet bedacht worden dat er 15 verschillende soorten speciaal onderwijs zijn. Aanpassingen zijn dus telkens nodig.

De school in Hulst is geïnteresseerd om als proefschool te dienen voor een project. De behoefte is het grootst aan een programma gericht op de bromfiets. Voor fietsers zijn meer geschikte programma-onderdelen beschikbaar zodat het daarvoor eenvoudiger is zelf iets samen te stellen.

### *Doel*

Het doel is dus een programma samen te stellen gericht op de veiligheid van bromfietzers geschikt voor het speciaal onderwijs. Het is nodig vast te stellen wat de meest noodzakelijke onderdelen van het programma moeten zijn en er moeten materialen worden geproduceerd die voor het speciaal onderwijs bruikbaar zijn.

Het programma zou bovendien de leerlingen kunnen helpen om het theoriecertificaat dat per 1 januari 1995 verplicht wordt.

Uitgangspunt is de VVN-cursus Veilig brommen (uitgave Den Boer).

Hiervan worden de volgende educatieve doelstellingen afgeleid.

### *Educatieve doelstellingen*

1. De leerling leert waarop hij moet letten bij de aanschaf van een bromfiets en toebehoren en wat de voor- en nadelen zijn van bromfietsgebruik. Uitleg is nodig over het verschil tussen een versnellingsbrommer en een automaat (de eerste is moeilijker te besturen en duurer in gebruik), de stuurinrichting, de remmen, verlichting/reflectoren, de uitlaat, de helm (pasvorm, vastzetten, vervangen na botsing, goedkeuringsmerk, beschermende en opvallende kleding). Verder is uitleg nodig van de effecten op het milieu van het gebruik van een bromfiets.

2. De leerling leert welke risico's het berijden van een bromfiets met zich meebrengen en hoe hij die zelf kan vergroten en verminderen.

Er wordt uiteengezet wat de meest voorkomende ongevallen zijn (verschil tussen automaat en versnellingsbrommer, type weg, tegen welke voertuigen, in welke verkeerssituaties, onder welke omstandigheden vinden de meeste ongevallen plaats) en wat voor invloed bijvoorbeeld uitgaat van het waarnemen, de rijsnelheid, alcoholgebruik, het overtreden van regels, het onvoldoende letten op wat anderen van plan zijn.

3. De leerling leert het belang van een goed onderhoud van de bromfiets. Wat is er mis met opvoeren, reparatie van verlichting, hoe blijven de remmen voldoende werken, hoe zijn verstoppingen tegen te gaan, wat is een goede bandenspanning en een goede kettingspanning, hoe is de uitlaat te ontkolen.

4. De leerling leert hoe alcoholgebruik ten koste gaat van zijn mogelijkheden om een ongeval te voorkomen en welke risico's hij daarmee loopt. Dit is van belang voor verkeersdeelname in het algemeen, maar wordt steeds belangrijker naarmate men sneller rijdt (dus van belang als men van fiets overgaat naar bromfiets).

5. De leerling leert zijn voertuig goed onder controle te houden. Van belang zijn onder andere de zithouding, het starten en wegrijden, schakelen, remmen (noodstop), bochten rijden, versnellen, waarnemen, rijden met passagier.

6. De leerling leert zijn snelheid aan te passen en weet waar hij op de weg moet rijden.

De maximum snelheid is van belang, maar evenzeer aanpassing aan omstandigheden, zoals ander verkeer, slecht zicht en een nat wegdek. De plaats op de weg moet niet alleen bekend zijn, maar men moet ook beseffen in welke situaties een bromfietser relatief moeilijk door andere weggebruikers kan worden waargenomen.

7. De leerling leert de verkeersregels kennen en in te spelen op ander verkeer.

Van belang is onder andere niet naast elkaar rijden, voorrang, inhalen, van richting veranderen, 'sportief gedrag', omgaan met zwaar verkeer, met

personenauto's, met andere bromfietzers, met fietsers, met voetgangers, met kinderen en ouderen in het bijzonder.

8. De leerling leert hoe hij met zijn verkeersgedrag en door middel van onderhoud van zijn voertuig de gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk kan beperken.

#### *Uitwerking*

De onderwijsdoelen zoals gegeven in het handboek voor cursusleiders behorende bij de VVN-cursus Veilig brommen, kunnen zonder meer worden overgenomen, maar het bijbehorende programma is voor deze groepen op diverse punten te theoretisch en te vergaand.

Het is nodig scherp te selecteren wat wel aan de orde gesteld kan worden en wat niet.

Er zal vervolgens een nieuwe handleiding nodig zijn.

Ten tweede zullen aanvullende produkten moeten worden ontwikkeld om de uitleg te kunnen geven. De brochure voor de leerlingen is voor deze doelgroep niet geschikt. Maar er zullen ook audio-visuele middelen nodig zijn.

1. De *aanschaf* van een bromfiets en toebehoren, *voor- en nadelen* bromfietsgebruik. Dit onderdeel dient uitgelegd te worden met twee brommers op het schoolplein.

2. Voor het onderdeel *onveiligheid* zijn dia's nodig van verkeerssituaties die het risico laten zien.

3. Het *onderhoud* van de bromfiets dient weer uitgelegd te worden met twee brommers op het schoolplein.

4. Er zijn video's (o.a. van de DVR in Duitsland) die laten zien dat mensen na *alcoholgebruik* trager gaan reageren en hun lichaam minder onder controle hebben.

5. Oefeningen op het schoolplein zijn nodig om *voertuigvaardigheden* aan te leren en de jongeren er van te doordringen dat het rijden niet gemakkelijk is. Van dat laatste is het doel om hen te motiveren hun snelheid aan te passen.

6. Ook hierbij zou gebruik moeten worden gemaakt van een video, die in dit geval duidelijk kan maken in welke problemen je komt wanneer je met hoge *snelheid* een kruispunt en andere verkeerssituaties nadert. De video moet laten zien wat een bromfietser allemaal moet waarnemen en moet doen in het verkeer.

7. Met dia's in de eigen omgeving zijn de *verkeersregels en het inspelen op ander verkeer* goed te ondersteunen. Nog beter zou zijn om hier ook een video te produceren, waarbij een verkeerssituatie vanuit twee weggebruikers wordt benaderd.

Van bijzonder belang is verder om iets te proberen te doen tegen het afreageren van *agressie* in het verkeer. Omdat deze leerlingen zich slech-

ter verbaal kunnen uiten is het snel wegrijden op de bromfiets een mogelijke uitlaatklep.

Er zijn video's in omloop, o.a. van uitgeverij Zorn, van de leskist Door gaand Verkeer en van de politie in Amsterdam. Een andere suggestie is om na te gaan of er bruikbaar materiaal is en ter beschikking gesteld kan worden van de tv-serie 12 Steden, 13 Ongelukken. In de provincie Noord-Brabant is een omvangrijke diaserie geproduceerd. Nagegaan moet worden wat hiervan bruikbaar is.

#### *De ontwikkeling van het programma*

Vanwege het feit dat diverse scholen voor speciaal onderwijs zelf bepaalde verkeersprogramma's hebben ontwikkeld, is het van belang dat de ervaringen worden geïnventariseerd. Op deze manier wordt tevens inzicht verkregen in de behoefte aan een samenhangend programma op de andere scholen. Uiteindelijk doel is immers een programma te maken dat landelijk op scholen voor speciaal onderwijs bruikbaar is.

Deze inventarisatie is de eerste activiteit die moet plaatsvinden.

De tweede activiteit is een inventarisatie van alle materialen die thans in omloop zijn en waardevol kunnen zijn.

Voor het schrijven van het programma is een combinatie nodig van de expertise van de school om deze leerlingen kennis en vaardigheden bij te brengen (vaktechnisch) en de expertise uit de verkeerseducatie (leerplantechnisch).

Docenten van de school zullen met externe begeleiding en ondersteuning het programma zelf schrijven. De ervaring is dat er van buiten niet adequaat voor deze groep leerlingen programma's worden geschreven. Onderdelen die gereed zijn worden meteen uitgevoerd, zodat stapsgewijs ontwikkeld, uitgetoetst en bijgesteld wordt. Op deze wijze kan het programma in één schooljaar worden ontwikkeld, uitgetoetst en bijgesteld. Er is hierbij behoefte aan twee vormen van externe ondersteuning. De eerste ondersteuning betreft de inventarisaties van programma's en behoeften op andere scholen en van bestaande materialen die elders ontwikkeld zijn. Hiervoor dient een extern instituut te worden ingehuurd. De tweede ondersteuning betreft de expertise uit de verkeerseducatie. Hiervoor dient een extern instituut te worden ingehuurd of een begeleidingscommissie te worden gevormd.