

# Onderwijs moeilijk terrein voor verkeersspecialisten

**De verkeerswereld wil van alles met het basisonderwijs. In het kader van Duurzaam Veilig gaat het om meer verkeerseducatie en veilige fietsroutes, zodat kinderen eerder zelfstandig het verkeer in kunnen. Daarnaast is er ook nog de parkeerchaos 's ochtends om kwart over acht. Hoe krijg je de aandacht van die altijd drukke onderwijzers en schooldirecteuren?**

**Karin Broer**

Scholen bij verkeerseducatie betrekken, was in het begin echt een bevalling, is de ervaring bij de dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam. Sinds 1998 voert de gemeente het project 'Tussen school en thuis' uit. Daarbij gaan educatie en kleine infrastructurele maatregelen om kinderen veiliger naar school te laten gaan hand in hand. Amsterdam was daarmee een van de eerste steden. Scholen stonden niet te trappelen. Kim Hermans: "Scholen erbij betrekken, is een moeizaam proces. Daarom hebben we de hulp ingeroepen van een schoolbegeleidingdienst. Die had al een ingang bij scholen. Dat is echt nodig; het heeft geen zin om op te bellen en te zeggen: 'We hebben

een leuk project.' Scholen krijgen zoveel leuke projecten aangeboden." Als het project in een stadsdeel van start gaat, geeft DIVV tegenwoordig eerst een presentatie voor schoolleiders om ze enthousiast te maken.

## Ondergeschoven kindje

Verkeer is op de basisschool geen standaardvak. Of er veel aan gedaan wordt, hangt vaak af van personen. Wordt er dan geen belang aan gehecht? Jawel, maar er is zoveel. Scholen krijgen ook informatie, projectvoorstellen en soms zelfs kant en klare lespakketten toegestuurd over natuur, milieu, gezondheid en andere onderwerpen.

Margaret Traudes van de Amsterdamse schoolbegeleidingdienst ABC: "In onderwijs is verkeer absoluut een ondergeschoven kindje. Pas in groep 7 wordt het vaak actueel, als het theoretisch verkeersexamen nadert. Dat is eigenlijk veel te laat en daardoor te weinig. Ik wil niet generaliseren, er zullen best scholen zijn die wel door het hele curriculum aandacht aan verkeer besteden, maar ik denk dat die dun gezaaid zijn."

Vooral de praktische kant van verkeer blijft vaak onderbelicht. Van de basisscholen doet 90% mee aan het theoretisch verkeersexamen, maar van die 90% doet maar 60% mee aan het praktisch verkeersexamen, aldus 3VO, dat zich sinds kort weer Veilig Verkeer Nederland (VVN) noemt. Samen met een klas de straat op gaan, heeft de nodige





voeten in de aarde. Sommige scholen durven het niet aan, zijn bang aansprakelijk gesteld te worden of vinden het simpelweg teveel moeite. Theo Schweinsberg, adjunct-directeur van De Bonte Pael, een basisschool in Delft, (waar nu dankzij de inspanningen van de gemeente Delft veel meer gebeurt), vertelt: "Voorheen schoot het praktijkgedeelte er gewoon bij in. Als school moet je al zoveel dingen." De praktijk van het fietsen heeft daarbij nog een extra probleem. Vooral in steden ontbreekt het nogal wat kinderen aan voldoende fietsvaardigheid, omdat ze niet regelmatig naar school fietsen. Bij allochtone kinderen spelen andere redenen: zij hebben nooit goed leren fietsen of hebben geen goede fiets.

In Amsterdam doen sommige scholen om die reden niet mee aan het praktisch verkeersexamen. Voor scholen die het wel aandurven en met dit probleem kampen, heeft de gemeente speciaal fietsen aangeschaft. Ook was er vorig schooljaar als pilot een stoomcursus fietsvaardigheid op een school met veel allochtone kinderen in Amsterdam-West. Mario Kramer van de Fietsersbond leidde de training: "De vraag was of wij kinderen met weinig fietservaring in zes lessen konden klaarstomen voor het praktisch verkeersexamen. Ik had er zelf een hard hoofd in, maar het is gelukt: ze slaagden allemaal." Kramer gebruikte voor zijn cursus bestaand educatiemateriaal en maakte dat geschikt voor de doelgroep. "Lekker veel spelletjes en heel veel praktische oefeningen, want ze waren echt nog niet stuurvast. Ik heb af en toe met het zweet in mijn handen gestaan."

### Toolkit

Dat Kramer zelf materiaal moest aanpassen, sluit aan bij een van de conclusies van de recent verschenen Toolkit Permanente Verkeerseducatie: dat er voor de doelgroep allochtone leerlingen en het speciaal onderwijs geen geschikt materiaal is. In de Toolkit is al het bestaande educatiemateriaal beschreven en getoetst op leerdoelen. Niet alleen verkeersmethoden van bekende uitgeverijen als Malmberg zijn beoordeeld, maar ook educatiematerialen van VVN en ANWB, zoals de fietsvaardigheidstraining *Trapvaardig*, en projecten om ouders te verleiden hun kind niet met de auto te brengen, zoals *KANS* en de *Verkeersslang*.

Wat betreft het reguliere basisonderwijs is er materiaal te over. In de Toolkit worden zo'n 35 methoden en materialen beoordeeld. Dat is nog niet eens alles, zegt Jan Vissers van adviesbureau DHV, die de Toolkit in opdracht van KPVV maakte. "Er zijn wel 200 materialen op de markt." Er is genoeg materiaal beschikbaar om meer praktijk in het onderwijs te stoppen. Maar alleen op vaardigheid oefenen, is niet

genoeg, waarschuwt hij. "Uit Brits onderzoek blijkt dat dit averechts werkt. Het kan ertoe leiden dat kinderen onterecht het gevoel krijgen dat ze heel wat kunnen. Je ziet hetzelfde bij jonge bestuurders. Het is een paradox in de educatie: je moet vaardigheden oefenen, maar er tegelijkertijd op letten dat het veilig gebeurt."

De Toolkit beoordeelt op leerdoelen, maar dit wil niet zeggen dat nu bekend is wat de meest effectieve materialen op het gebied van verkeerseducatie zijn. Vissers: "De Toolkit beschrijft feitelijk of leerdoelen aan bod komen, niet of dat op een goede manier gebeurt." Meer inzicht daarin wordt verkregen als eind dit jaar de uitkomsten van het door de SWOV geleide project *Effecten van verkeerseducatie* bekend worden.

Toch is het enorme aanbod niet het grootste probleem, volgens Ineke Spapé van adviesbureau SOAB: "Ik vind bijvoorbeeld niet dat er zo vreselijk veel praktijkgerichte projecten zijn. Een groter probleem is dat er veel op ad-hoc basis gebeurt: een leuke actie en daarna is het weer afgelopen." Spapé staat een aanpak voor waar verkeer op een structurele manier in het schoolleven is meegenomen, en waar het gehele brede scala van veilige schoolomgeving tot verkeerseducatie aan bod komt.

### Meest integrale project

Spapé is onder meer betrokken bij een project in Delft. Begin 2005 startte daar het tot dusver meest uitgebreide en integrale project op dit terrein. Etienne van der Horst, ingehuurd coördinator van de gemeente Delft: "We zijn niet op zoek gegaan naar een nieuw wiel, maar hebben bestaande projecten bekeken. Toen bleek al gauw dat er heel veel overeenkomsten in de verschillende aanpakken zitten. Een van de overeenkomsten was: betrek iedereen erbij. Dat hebben wij dan ook gedaan: scholen, ouders, VVN,



**Snoepjespad te Delft.**



Fietsersbond, politie, noem maar op. Verder doet bijna iedereen iets met bijvoorbeeld de knelpunten die kinderen zelf ervaren op hun schoolroute. Dat hebben wij ook opgenomen in ons project.”

Infrastructurele maatregelen, verkeerseducatie en gedragsbeïnvloeding gaan in Delft hand in hand. Zo komen er twee *Kindlinten*: een veilige fiets- en een veilige looproute. Door de inzet van verkeersleerkrachten (die zijn aangesteld door Haaglanden en in de hele regio werken) worden er meer praktische verkeerslessen gegeven. De buitenschoolse opvang haalt kinderen niet meer met busjes op, maar met bakfietsen. Scholen krijgen betere fietsenstallingen. Er is een jaarlijkse verkeersquiz met voor scholen een cd-rom met vragen over de eigen omgeving. Enzovoort.

De scholen waar de schoolomgeving daadwerkelijk veiliger zal worden gemaakt, zijn uitgezocht op hun voorbeeldfunctie. Van der Horst: “We willen iets aanpakken dat inspirerend voor anderen is. Dus geen scholen met uitzonderlijke, maar met standaardproblemen.”

De Bonte Pael was zo'n school. Daar is nu een *Snoepjes-route* gemaakt, een looproute van de parkeerplaats (de 'dropzone') naar de school. Doel is de parkeerchaos bij het ophalen en brengen in te dammen. Adjunct-directeur Schweinsberg: “De route bestaat pas sinds mei, dus over resultaten valt nog weinig te zeggen. Ik heb wel het idee dat het helpt. We hebben ook al andere acties gehad, zoals een schoolbrengdag. Wanneer het onderwerp als aandachtspunt regelmatig terugkomt, heeft het effect.”

## Werkt een convenant?

In Purmerend ondertekenden in september 2004 drie scholen, de gemeente en de politie een convenant. Daarin legden zij de afspraken vast rond de invoering van een schoolzone: een met kleuren aangegeven zone rond de school, waar een maximum snelheid van 30 km per uur geldt. Roel Scharloo, directeur van basisschool het Baken, is nog steeds blij met de schoolzone. “Het resultaat is heel positief. Elders zie je wel bordjes met ‘Denk om onze kinderen’, maar die zien mensen twee keer en dan worden ze vergeten. Hier rijden ze er overheen, wat een duidelijker signaal is. Wel missen we nu politiehandhaving. Dat is in strijd met het convenant. Mensen voelen het als er nooit gehandhaafd wordt. Het hoeft niet wekelijks, al is het maar vier keer per jaar. Dan fluistert het zich wel rond.”

De gemeente betaalde mee aan een nieuwe verkeersmethode. Volgens Scharloo is dat ook een goed middel om structureel aandacht aan het onderwerp ‘verkeer’ te schenken. “Een goede methode geeft houvast. We hebben nu een methode met praktijkonderdelen, een circuit op het schoolplein en in de buurt een goed fietspadenstelsel.”

Het convenant is belangrijk om afspraken op een rij te zetten, vindt Scharloo, ook al houdt de politie zich er nog niet aan. “Het verkeer is voor velen bedreigend. Het convenant maakt zichtbaar dat je er iets aan kunt doen.” Dat het moeilijk zou zijn om het onderwijs blijvend voor verkeer te interesseren, relativeert hij. “Een onderwerp dat weer wat wegzakt, is eigen aan het onderwijs. Het onderwijs is altijd in beweging.”

## Blijvend effect

Een jaarlijkse dag blijkt overigens ook zin te hebben. De *Op Voeten en Fietsendag* van VVN heeft een blijvend effect, vertelt Janneke Zomervrucht van VVN. “Na vier, maar ook na acht weken is er een verschuiving van auto naar fiets waar te nemen, niet zozeer naar lopen. Het werkt blijkbaar als een ouder een keertje de auto voor de fiets inruilt en zelf ervaart hoe dat is.”

Dat kinderen te voet of met de fiets naar school komen, is een belangrijk doel voor het fietsbeleid van de gemeente Delft. Van der Horst: “Delft wil weer tot de beste fietssteden behoren. Dan is de zelfstandige mobiliteit van kinderen heel belangrijk. Ook hier signaleren we dat kinderen door de groei van het autoverkeer op steeds latere leeftijd zelfstandig worden in het verkeer. Tot tienjarige leeftijd worden ze vaak gebracht. We wilden dat kinderen eerder zelfstandig gaan fietsen, eerder ervaringen in het verkeer opdoen, dat ze de wereld kunnen ontdekken op de fiets, zodat het betere verkeersdeelnemers worden.” Aan het eind van dit jaar loopt het project af. Dan krijgt het gemeentebestuur van Delft advies hoe voorkomen kan worden dat de aandacht weer wegebt.

*Het rapport Toolkit Permanente Verkeerseducatie is te downloaden van [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl). Een internet-applicatie die het zoeken in het rapport naar specifieke methoden vergemakkelijkt, moet begin 2007 beschikbaar zijn.*