



Verkeerseducatieplan

Op welke wijze besteden we aandacht aan het aanleren van veilig verkeersgedrag bij kinderen en ouders?

Datum: 01-08-2018
Periode: aug. 2018 t/m aug. 2020

Inhoudsopgave

Inhoud

1. Opzet	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Doel	4
2. Theoretisch kader	4
2.1 Inhoud	4
2.2 Huidige stand van zaken omtrent verkeerseducatie in Nederland	4
2.3 Formele verkeerseducatie	5
2.4 Informele verkeerseducatie	6
2.5 Relatie cognitieve ontwikkeling met verkeerseducatie	6
2.6 Wat betekent dit voor verkeerseducatie in het primair onderwijs?	7
3. Huidige situatie	8
3.1 Stand van zaken op het gebied van verkeerseducatie	8
3.2 Schoolomgeving en veiligheid	8
3.3 Beleid en participatie ouders	10
4. Doelen op korte termijn m.b.t. verkeersveiligheid	10
4.1 Werkgroep	10
4.2 Schoolomgeving	11
4.3 Educatie en beleid	11
4.4 Ouderbetrokkenheid	11
4.5 Verkeersveiligheidslabel	12
5. Opbouw naar de kerndoelen	12
5.1 Algemeen	12
5.2 Kerndoelen	12
5.3 Verantwoording verkeerseducatie	13
6. Standaardactiviteiten	13
6.1 Verkeersprojecten en activiteiten	13
6.2 Jaarplanning	14
6.3 Takenlijst verkeerswerkgroep	14
7. Slotwoord	15

1. Opzet

1.1 Inleiding

Verkeersveiligheid is voor kinderen van levensbelang. Jonge kinderen worden in het verkeer vaak begeleid door hun ouders. Zij zijn als eerste verantwoordelijk voor de verkeersopvoeding, maar staan daarin niet alleen. Gemeenten en de provincie als “wegbeheerders” hebben ook een belangrijke rol. Zij bepalen de inrichting van veilige routes: wegen, wandelpaden, fietspaden en niet te vergeten ruimte om te spelen. Daarnaast is goed verkeersonderwijs belangrijk voor verkeersveiligheid. Kinderen krijgen kennis van de borden en regels en ontwikkelen verkeersvaardigheden. Ze leren daarbij hun gedrag af te stemmen op het gedrag van andere weggebruikers: anticiperen en reageren.

Op O.b.s. De Achtbaan staat daarom verkeerseducatie hoog in het vaandel. Door middel van theorielessen, maar vooral door praktijkgericht te oefenen, willen wij onze kinderen wegwijzen in diverse verkeerssituaties rondom de school. Als team willen wij werken aan een verkeersveilige schoolomgeving in samenwerking met ouders en betrokken instanties.

De directe aanleiding voor het creëren van een beleid ten aanzien van verkeerseducatie is een inventarisatie van de gemeente Hoogezand-Sappemeer op het gebied van verkeersveiligheid rondom scholen. Uit het gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2012 blijkt dat aandacht nodig is voor de problematiek chaotische verkeerssituaties rondom scholen. In het projectenprogramma van het GVVP 2012 is opgenomen als speerpunt: “Aanpak van schoolomgevingen door samen met school/verkeersouders en politie een activiteitenplan op te stellen (vooral geënt op gedrag en keuze vervoerwijze)”.

De gemeente wil in een driehoeksverhouding met de scholen en de politie om op een structurele wijze aandacht te besteden aan een verkeersveilige schoolomgeving. De focus ligt hierbij op de aanpak van het creëren van verkeersveilig gedrag bij kinderen en ouders. Vanuit deze wetenschap is het traject ‘Verkeersveiligheidslabel’ ondersteund met financiële middelen voor begeleiding vanuit Cedin adviesbureau in de periode 2016-2017. In dit traject nemen scholen hun verkeerseducatie onder de loep en komen tot inzichten om deze wellicht te verbeteren. Wanneer een school voldoet aan de criteria behorende bij het Verkeersveiligheidslabel ontvangen zij het label. Twee jaarlijks vindt een herindicatie plaats op basis van de criteria. Op deze manier wordt de kwaliteit en implementatie van permanente verkeerseducatie gewaarborgd.

In dit verkeerseducatieplan worden in eerste instantie de doelen globaal beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 een wetenschappelijk theoretisch kader geschetst met inzichten rondom verkeerseducatie. In hoofdstuk 3 wordt de huidige stand van zaken besproken op O.b.s. De Achtbaan. De doelen op korte termijn voor de schooljaren ‘18-‘19 en ‘19-‘20 worden uiteengezet in hoofdstuk 4. Het actieplan wordt in hoofdstuk 5 weergegeven. Aansluitend kunt u het slotwoord in hoofdstuk 6 lezen.

1.2 Doel

Op O.b.s. De Achtbaan willen we leerlingen, ouders en leerkrachten bewust maken van het vertonen en aanleren van veilig verkeersgedrag.

Dit doel willen we concretiseren en operationaliseren door:

- frequent verkeerslessen (met name praktijkgericht) aan te bieden aan kinderen;
- gebruik te maken van een gestructureerde methode met een doorgaande leerlijn;
- voorlichting te geven aan ouders over verkeersveilig gedrag in de directe omgeving van de school en op de route van huis naar school;
- ouders te stimuleren om verkeersvaardigheden met hun kinderen te oefenen;
- de mogelijkheden verkennen voor veiligheidsbevorderende maatregelen die de gemeente kunnen nemen wat betreft de inrichting van de verkeersomgeving in de buurt en de handhaving van verkeersregels;

Dit willen we laten zien aan de hand van het voeren van het verkeersveiligheidslabel van de provincie Groningen.

2. Theoretisch kader

2.1 Inhoud

Verkeerseducatie maakt al meerdere decennia onderdeel uit van het curriculum in het primair onderwijs in Nederland. Binnen het domein 'Oriëntatie op jezelf en de wereld' wordt kerndoel 35 gekarakteriseerd. De leerlingen leren zich redzaam te gedragen in sociaal opzicht, als verkeersdeelnemer en als consument (Tule, SLO, 2006). Leerlingen oriënteren zich op de omgeving, dichtbij en veraf. Leerlingen zijn nieuwsgierig wat een belangrijk uitgangspunt is binnen dit domein. De ontwikkelingsbehoefte is een aangrijpingspunt voor dit leergebied.

Diverse wetenschappelijke inzichten benadrukken het belang van vooral informele verkeerseducatie. Het aspect van gedragsverandering en bewustwording van veilig verkeersgedrag van ouders en verzorgers komen in deze inzichten uitdrukkelijk naar voren. De ouders en verzorgers vervullen de rol als informele leerkracht bij het aanleren van verkeersveilig gedrag.

In dit theoretisch kader worden wetenschappelijke inzichten weergegeven die belangrijk kunnen zijn bij het vervullen van de rol bij informele verkeerseducatie. Het doel is om handreikingen te geven voor het geven van informele verkeerseducatie. Dit document is slechts een aanzet tot het bieden van praktische invulling van verkeerseducatie. Het is een eerste oriëntatie en biedt daarom geen volledig overzicht van benodigde informatie.

2.2 Huidige stand van zaken omtrent verkeerseducatie in Nederland

In het primair onderwijs heeft verkeerseducatie al geruime tijd een plek in het curriculum verworven. Het praktisch fietsexamen bijvoorbeeld, uitgevoerd door Veilig Verkeer Nederland, vierde onlangs haar 80 jarig bestaan. In 2005 is een vergelijkend onderzoek uitgevoerd (ROSE, 25) waarin verkeerseducatie in verschillende landen met elkaar vergeleken werden. De bevindingen van dit rapport kunnen in het kort als volgt worden weergegeven;

"Voor de leeftijdsgroep van 4 tot 14 jaar draagt het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap verantwoordelijkheid voor de verkeerseducatie als onderdeel van het schoolcurriculum. Voor het curriculum van de basisschool gelden de volgende leerdoelen:

- Kinderen kennen de verkeersregels en de betekenis van verkeersborden. Zij kunnen deze kennis toepassen in de verkeerssituaties in hun omgeving.
- Kinderen zijn in staat op een veilige manier aan het verkeer deel te nemen als voetgangers, fietsers en als zelfstandige gebruikers van het openbaar vervoer.”

Bijzonder om op te merken is dat deze gestelde doelen in het geheel niet geëvalueerd worden.

De invulling van verkeerseducatie staat scholen vrij om dit naar eigen gelang een plaats te geven in het curriculum. Er zijn diverse verkeerseducatieprogramma's en verkeersmethoden beschikbaar. Het Kennis Platform Verkeer en Vervoer heeft een document opgesteld waarin per leeftijdsgroep en vervoerswijze de gedragsvoorwaarden ofwel leerdoelen hebben omschreven (Vissers et al. 2004). Dat document is de uitwerking van het rapport Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie (Van Betuw & Vissers, 2002) dat in 2012 geactualiseerd wordt. Het begrip permanente verkeerseducatie duidt op de gehele levensloop, van kind tot senior.

In het leerdoelen document (Vissers et al. 2004) worden zowel leerdoelen van kinderen als ouders geformuleerd. De ideologie die hierachter schuil gaat is dat kinderen in de leeftijdsgroep 4-12 jaar vaak onder begeleiding deelnemen aan het verkeer. Ouders en verzorgers hebben in deze leeftijdscategorie dus een belangrijke rol in het wegwijs maken in het verkeer. Dit is de reden waarom zowel leerdoelen van de leerlingen als voor de ouders zijn geformuleerd.

2.3 Formele verkeerseducatie

Verkeerseducatie en voorlichting zijn middelen die worden ingezet om de verkeersveiligheid te vergroten via gedragsbeïnvloeding (SWOV-rapport R-2010-19). Het idee hierachter is dat verkeersongevallen nagenoeg altijd kunnen worden teruggevoerd op het gedrag van weggebruikers. Met verkeerseducatie wordt getracht dit gedrag, en daarmee de verkeersveiligheid, positief te beïnvloeden. Verkeerseducatie is gericht op het verbeteren van kennis, inzicht, houding en vaardigheden van de verkeersdeelnemer. De aanname die wordt gemaakt is dat verkeersdeelnemers die over de juiste kennis, inzicht, vaardigheden en houding beschikken, zich veiliger in het verkeer zullen gedragen.

Kennis, inzicht, vaardigheden en houding van een verkeersdeelnemer kunnen deels in een formele setting (lessituatie) worden opgedaan. Het component gedragsverandering speelt in deze lessituatie een fundamentele rol. Uit EVEO-onderzoek naar de effecten van verschillende Nederlandse verkeers-educatieprojecten (Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007) blijkt dat maar bij de helft van de geëvalueerde educatieprogramma's sprake is van een kleine verbetering in het zelf gerapporteerde gedrag en de gedragsintenties. Bij die projecten gaven 10 tot 41% van de leerlingen aan veiliger gedrag te vertonen na het volgen van het betreffende educatieproject.

Naast het klaarblijkelijke belang van het evalueren van dergelijke educatieprogramma's blijkt dat naast formele verkeerseducatie vooral de informele leermomenten er toe doen. De SWOV signaleerde in Door met Duurzaam Veilig (Wegman & Aarts, 2005) dat formele verkeerseducatie een middel is ter ondersteuning van het informele leerproces.

2.4 Informele verkeerseducatie

Een belangrijke figuur in het proces van informele verkeerseducatie is de ouder. Voor de ouders is namelijk te allen tijde een belangrijke voorbeeldfunctie weggelegd qua gedrag.

Daarom is het essentieel om meer dan nu het geval is, ouders te betrekken bij verkeerseducatie aan hun kinderen (SWOV, 2009; Rijk, 2008; Vissers et al., 2005).

2.5 Relatie cognitieve ontwikkeling met verkeerseducatie

In een reeks van studies (uitgevoerd door het Verkeerskundig Studiecentrum) zijn de kansen tot het aanleren van veilig verkeersgedrag bij jongeren verkend. Een belangrijk aandachtspunt in deze reeks van studies is welke vormen van verkeersgedrag redelijkerwijs mogen verwacht van kinderen gezien hun ontwikkelingsfase. Het is namelijk mogelijk dat bepaalde functies in een bepaalde leeftijdscategorie nog niet zijn ontwikkeld.

Uit onderzoek van Vinje (1982) blijkt dat vooral kleuters onvoldoende kennis bezitten over hoe bepaalde verkeerstakingen moeten worden uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de vaardigheid oversteken, die wordt belemmerd door het feit dat kinderen van deze leeftijd zichzelf als het middelpunt van de directe omgeving zien. Het blijkt dat kinderen tot 7 jaar niet tot nauwelijks in staat zijn voldoende afstand van zichzelf te maken (zie tabel 1). Het verkeersveilige gedrag beleven zij als ondergeschikt aan hun eigen belangen (Van der Steen-Meiland & Klein Baltink, 1979). Het aanleren van de juist procedures heeft de voorkeur, zoals bijvoorbeeld het gebruik maken van zebrapaden en andere veilige oversteekplaatsen.

Activiteit	Psychologisch proces	Leeftijdsgrens
De aanwezigheid van overig verkeer tijdig opmerken	Omgeving visueel afzoeken, begrijpen waarheen het overige verkeer zich beweegt (of gaat bewegen), het onderscheiden van belangrijke van niet-belangrijke stimuli	50% van de 4-14-jarigen beheerst dit onvoldoende
Het herkennen van veilige en niet-veilige oversteekplaatsen	Onderkennen van bronnen voor gevaarlijke verkeerssituaties, en onderdrukken van afleiding	Tot 9 jaar onvoldoende
Het verdelen van aandacht en concentratie	Time-to-collisionsschattingen, schatten van de afstand en de snelheid van andere verkeersdeelnemers, en het waarnemen en schatten van versnellingen en vertragingen	Naarmate het kind ouder wordt, gaat dit beter
Informatie in samenhang beoordelen	Verdelen van de aandacht over verschillende gevaarbronnen, het in samenhang beoordelen van informatie uit verschillende visuele velden, het verwerken van de informatie, impulscontrole	Onder de 7 jaar gaat dit erg slecht. Jongens hebben meer impulsieve gedragingen
Het coördineren van waarneming en actie	Beoordelen of de beschikbare oversteektijd voldoende is in vergelijking tot de benodigde tijd, gegeven ook de eigen maximale loopsnelheid	Geen info beschikbaar over leeftijdsgrens
Verantwoordelijkheidsgevoel	Onderkenning van de consequenties van fouten	Tot 14 jaar: 50% beoordeelt gedrag alleen als 'fout' wanneer het tot schade leidt.

Tabel 1. Noodzakelijke activiteiten, psychologische processen en leeftijdsgrenzen voor succesvolle uitvoering van de verkeerstaak 'oversteken' (naar Foot et al., 1999).

De kennisontwikkeling komt bij kinderen tussen de 7 en 10 jaar pas goed op gang. Het aanleren van relatief eenvoudige verkeersregels kan in gang worden gezet, mits de praktische toepasbaarheid niet uit het wordt verloren. Het aanleren van de gedragsregels vindt plaats in alle redelijkheid, echter het toepassen van deze regels in standaard situaties laat vaak te wensen over, zoals blijkt uit onderzoek van Van Schagen & Brookhuis (1994).

Een belangrijke beperkende factor in het toepassen van verkeersregels en het vertonen van verkeersveilig gedrag bij kinderen is een selectieve waarneming. Uit de literatuur blijkt dat kinderen zich niet optimaal focussen bij het uitvoeren van verkeerstakingen (Vinje, 1986). Dit kan geïllustreerd worden door het oversteken samen met een leeftijdsgenoot, waarbij de meeste aandacht van het kind gaat naar de inhoud van de conversatie. Bij kinderen is de mogelijkheid om alle inkomende informatie te verwerken in het werkgeheugen nog niet voldoende ontwikkeld. Anderzijds blijkt uit onderzoek dat

kinderen in staat zijn om hun aandacht te focussen op een punt. Het blijkt echter wel dat deze focus met de jaren toeneemt.

Het leren van jonge kinderen is domein specifiek. Opgedane kennis en vaardigheden kunnen vaak alleen worden toegepast in dezelfde situatie waarin deze is aangeleerd. De transfer naar het toepassen van deze kennis en vaardigheden naar andere situaties blijft achterwege (Demetre, 1997). De kinderen zijn afhankelijk van de volwassene om deze kennis en vaardigheden ook in andere situaties toe te passen. Dit onderschrijft het belang van het informele leerproces waarin ouders een belangrijk rol vervullen.

2.6 Wat betekent dit voor verkeerseducatie in het primair onderwijs?

De cognitieve ontwikkeling geeft niet alleen inzicht in welke taken kinderen aan kunnen, maar is met name belangrijk voor de wijze waarop verkeerseducatie plaats moet vinden. Gezien de beperkte cognitieve capaciteiten van jonge kinderen is met name praktijkgerichte educatie in een formele setting effectief. Het aanleren van procedures en vaardigheden wordt door het kind het beste eigen gemaakt door dit te oefenen in realistische verkeerssituaties. Een belangrijk inzicht hierbij is dat deze opgedane kennis en vaardigheden inge oefend moeten worden door volwassenen. Het belang van het informeel leren door ouders lijkt spraakmakend bij te dragen aan verkeersveilig gedrag bij het kind. Bij de verkeerseducatie moet dan ook niet alleen aandacht zijn voor het kind, maar met name ook bij de ouders/verzorgenden.

3. Huidige situatie

3.1 Stand van zaken op het gebied van verkeerseducatie

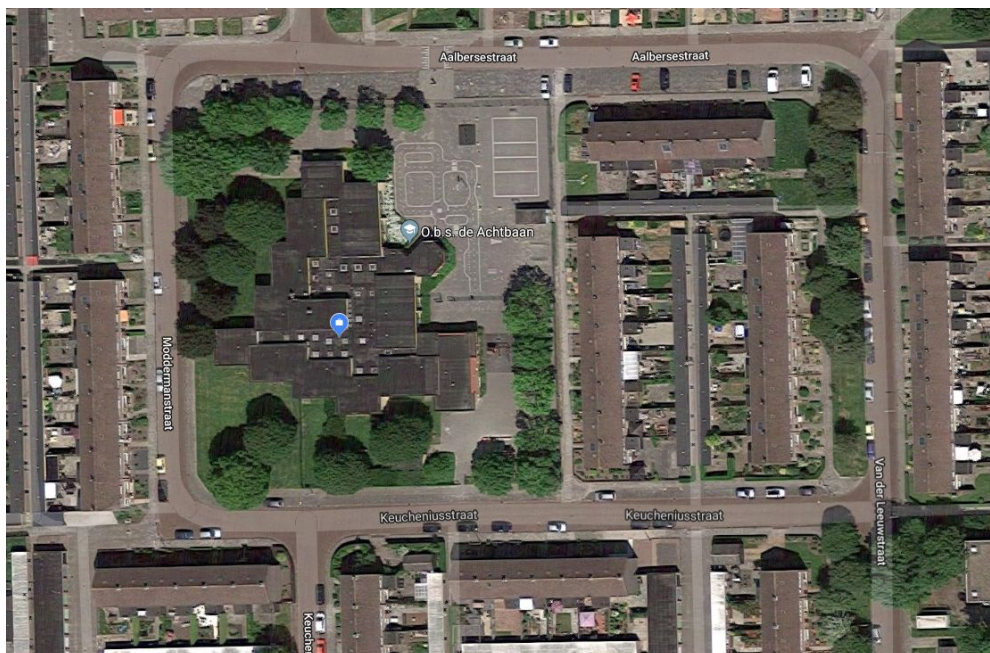
In december 2013 is per jaargroep een onderwijsaanbod vragenlijst ingevuld door de leerkrachten. Het doel hiervan was om de huidige stand van zaken op het gebied van de uitvoeringspraktijk van verkeersonderwijs goed in kaart te brengen. In feite is een nulmeting uitgevoerd, om vanuit daar de wensen en behoeften voor verkeerseducatie in de nabije toekomst in kaart te brengen.

De resultaten van dit onderwijsaanbod vragenlijsten zijn geanalyseerd en besproken. Een korte bespreking van de resultaten is hier op zijn plaats. Op de Achtbaan wordt op een structurele wijze aandacht besteed aan verkeerseducatie gezien de lessen per jaargroep. In iedere groep wordt wekelijks minimaal 30 minuten besteed aan de verkeerslessen. Met name op het gebied van theorie wordt reeds voldoende aandacht besteed aan verkeer. In de huidige situatie gebeurt dit a.d.h.v. de VVN-verkeersmethode. Deze methode hebben we met ingang van het schooljaar 2018-2019 in gebruik genomen. Op te merken valt dat de leerkrachten eenduidig zijn over het belang van praktische verkeerseducatie. Voor de praktijkgerichte lessen ontbreekt het zo nu en dan aan voorbereidingstijd en voorhanden zijnde middelen.

In de schooljaren '16-'17 en '17-'18 is het ingezette beleid gecontinueerd. De werkgroep verkeer brengt 4 jaarlijks een thema onder de aandacht middels een actie. Dit wordt gecommuniceerd via ons oudercommunicatieplatform (Parro).

3.2 Schoolomgeving en veiligheid

Momenteel hebben wij twee locaties te weten locatie Aalbersestraat en locatie Multatulistraat.



afbeelding 1

Locatie Aalbersestraat is gesitueerd aan de Aalbersestraat 2 te Hoogezand. De school is zoals u ziet op afbeelding 1 omringd door huizen in een dichtbevolkte woonwijk. De locatie is gelegen in een 30km zone. Echter aangezien er parkeerplaatsen voor de school zijn (zie afbeelding 2) was de in- en uitgang van het schoolplein onoverzichtelijk. Met name tijdens

het brengen en halen van de kinderen ontstond er een drukke, onoverzichtelijke situatie. Inmiddels is er een oversteekplaats bij de in- en uitgang gerealiseerd. De taak voor onze verkeersouders is om verkeersdeelnemers aan te leren deze oversteekplaats vrij te houden, zodat er sprake is van vrij zicht.



afbeelding 2

Locatie Multatulistraat (zie afbeelding 3) is gelegen in een 30km zone. De school heeft drie verschillende in- en uitgangen om de drukte voor- en naschooltijd zoveel mogelijk te spreiden. Met name tijdens het brengen en halen van de kinderen ontstaat er toch een drukke, onoverzichtelijke situatie.



afbeelding 3

De afdeling Veilig Verkeer Nederland Hoogezand is ingeschakeld om de situatie in kaart te brengen. VVN heeft in 2015 een schouw uitgevoerd op verschillende tijden en waar mogelijk met verschillende weercondities om zo een compleet beeld te kunnen schetsen van

het haal- en breng gedrag van ouders. Daarnaast hebben zij naar aanleiding van deze schouw een advies uitgebracht over eventuele verbeteringen rondom de infrastructuur.

De schouw van de afd. VVN heeft weinig nieuwe inzichten opgeleverd. Met name het gedrag in het verkeer valt te beïnvloeden. Naar aanleiding van deze actie hebben onze verkeersouders meerdere acties opgezet om ouders bewust te laten worden van hun 'parkeergedrag'. Deze acties zijn goed ontvangen, maar blijven op de agenda staan, om terugval te voorkomen.

Mede gezien de plannen om binnen afzienbare tijd het schoolgebouw aan zowel de Multatulistraat als de Aalbersestraat te slopen (i.v.m. een nieuw te bouwen Integraal Kind Centrum), wordt er niet ingezet op structurele verandering van de infrastructuur.

3.3 Beleid en participatie ouders

Uitgangspunt bij het ontwikkelen van ons beleid is het praktijkgericht werken, met ondersteuning van een verkeersmethode. Wij hechten als team belang aan het oefenen in de praktijk, omdat op deze manier kinderen zich bewust worden van verkeerssituaties in hun eigen omgeving. Op deze manier kunnen wij onze kinderen voorbereiden op actieve participatie in het verkeer, in de schoolomgeving en voor velen tevens hun woonomgeving. Wij realiseren ons dat kwalitatief goed verkeersonderwijs en met name de praktische uitvoering hiervan valt of staat met het draagvlak van alle betrokkenen. Wij stellen ouders in de gelegenheid om kennis te nemen van onderwerpen m.b.t. het verkeer middels de 4 jaarlijkse acties die opgezet worden door de verkeerswerkgroep. Daarnaast schakelen wij ouders in om met ondersteuning van een leerkracht te assisteren bij het praktijkgericht werken.

Als school hechten wij waarde aan de 'input' van ouders. Middels een enquête, die in een 4-jarige cyclus wordt afgenomen, polsen wij de knelpunten die ouders aanbrenge(n). Deze knelpunten worden in het team, in de werkgroep en op ambtelijk niveau besproken, om hierin het te voeren beleid op in te zetten. Op deze manier werken wij gezamenlijk aan een verkeersveilige schoolomgeving. De resultaten van de webbased enquête zijn opgenomen in een separate bijlage. Bij de interpretatie van de resultaten moet worden opgemerkt dat het aantal respondenten gering is (N=18). In het schooljaar 2018-2019 wordt een nieuwe enquête uitgezet.

4. Doelen op korte termijn m.b.t. verkeersveiligheid

4.1 Werkgroep

Uit de literatuur blijkt dat ouders een belangrijke rol spelen bij het informele leerproces ten aanzien van verkeerseducatie aan kinderen. Door ouders structureel bekend te maken met hun rol en de bewustwording van het vertonen van voorbeeldgedrag in het verkeer kan een verkeersveilige schoolomgeving worden gecreëerd.

- Continueren inzet verkeerswerkgroep;
- Minimaal 2 nieuwe verkeersouders participeren actief in- en rondom de school.

4.2 Schoolomgeving

Gezien de plannen om binnen afzienbare tijd de schoolgebouw aan zowel de Aalbersestraat als de Multatulistraat te slopen (i.v.m. een nieuw te bouwen Integraal Kind Centrum), wordt er niet ingezet op structurele verandering van de infrastructuur. We blijven sturen op het haal- en breng gedrag van ouders.

4.3 Educatie en beleid

Door de methode als uitgangspunt te hanteren waarborgen wij de doorgaande leerlijn. De methode voor groep 1 t/m 8 is uitgegeven door Veilig Verkeer Nederland. De methode houdt rekening met de kerndoelen en met de mogelijkheden binnen het onderwijs qua tijd en organisatie. De leerstof is geordend in thema's. Leerkrachten kunnen zelf bepalen op welk moment een thema behandeld wordt. Per thema zijn kernlessen en omgevingsgerichte lessen. In de lesstof zijn vier leerlijnen verwerkt, afgeleid van de rol die een leerling kan innemen in het verkeer: voetganger, speler, fietser of passagier. In de groepen 1 en 2 wordt naast methodisch ook projectmatig aandacht besteed aan verkeerseducatie. Dit wordt verzorgd door de betreffende leerkrachten in samenspraak met de verkeerswerkgroep bij bijzondere activiteiten.

- In de groepen 1 tot en met 8 besteden we wekelijks minimaal 30 minuten aandacht aan verkeerseducatie. Deze lestijd heeft een vaste plek op het weekrooster. In deze jaargroepen wordt de VVN-verkeersmethode gehanteerd. De methode bestaat uit 8 werkboekjes per jaar die telken een wisselend thema behandelen. Elk werkboekje bestaat uit 2 eigentijdse lessen, die volledig digitaal ondersteund kunnen worden middels de digibordtools. Een onderdeel hiervan is ook de situatie bouwer. Hiermee kunnen de leerkrachten de situatie van de thuis- of schoolomgeving weergeven. Er kan op een handige interactieve manier gekeken worden naar de route die de kinderen dagelijks afleggen van huis naar school en omgekeerd.
- In groep 1, 2 en 3 werken we met interactieve digitale kijkplaten die thematisch op een speelse, vakoverstijgende manier de leerdoelen verkeer van groep 1-2 en groep 3 behandelen.
- Er is voldoende materiaal aanwezig gericht op praktijkoefening in het verkeer.

4.4 Ouderbetrokkenheid

Via ons oudercommunicatieplatform (Parro) willen we expliciet aandacht besteden aan het onderwerp verkeer. De verkeersmethode die wordt ingezet op onze school zal kort worden toegelicht. Daarnaast zal de verkeerswerkgroep worden genoemd en op welke wijze de leden te bereiken zijn. Op deze manier willen wij inbreng van de ouders stimuleren en laten zien dat wij meedenken op prijs stellen.

Wij zullen het uitgeven van het verkeersbulletin per kwartaal blijven continueren, om ouders en kinderen bewust te maken van het belang om veilig deel te nemen aan het verkeer. In ieder verkeersbulletin staat een nieuw onderwerp binnen het thema verkeer centraal. Dit zal gecorrespondeerd worden via het oudercommunicatie-platform. Op deze manier proberen wij ouders bewust te maken van hun eigen gedrag in het verkeer en de daarbij behorende voorbeeldfunctie. Zoals reeds gesteld is ons doel om ouders zowel actief als passief te laten participeren bij onze verkeerseducatie.

- In de schoolgids is expliciet aandacht besteed aan verkeerseducatie.
- Het verkeersbulletin verschijnt per kwartaal (4 edities).

4.5 Verkeersveiligheidslabel

Om verkeerseducatie op scholen te stimuleren en een hoge kwaliteit te waarborgen, is er een keurmerk in het leven geroepen. Het Verkeersveiligheidslabel met het beeldmerk Seef de Zebra toont aan dat een school zich inzet voor verkeerseducatie en

verkeersveiligheid rond de school.

Steekwoorden hierbij zijn o.a.:

- Coördinator verkeersveiligheidszaken
- Handelingsgerichte verkeersmethode voor alle leerjaren
- Praktische verkeersactiviteiten in alle groepen
- Aandacht voor verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroute
- Ouderbetrokkenheid bij verkeerseducatie

- We voldoen aan de herijking criteria van het verkeersveiligheidslabel.

5. Opbouw naar de kerndoelen

5.1 Algemeen

Verkeerseducatie op school moet aansluiten bij de kerndoelen. Om dat te bereiken gebruiken wij de VVN-verkeersmethode. Een belangrijk onderdeel van methodisch verkeersonderwijs is het toepassen van de theorie in de praktijk, bijvoorbeeld via praktische oefening op het schoolplein of in de schoolomgeving. Ouders worden daarbij actief betrokken en er is veel aandacht voor het verkeer in de schoolomgeving. Deze activiteiten zijn geen kerndoelen, maar komen de verkeersveiligheid van kinderen direct of indirect wel ten goede.

5.2 Kerndoelen

In het leergebied 'Oriëntatie op jezelf en de wereld' van de kerndoelen van het ministerie, richten leerlingen zich op zichzelf en hoe mensen met elkaar omgaan. Hoe ze problemen oplossen en hoe ze zin en betekenis geven aan hun bestaan.

Binnen dit leergebied spelen met betrekking tot verkeersonderwijs de onderstaande kerndoelen een rol:

Mens en samenleving

35 - De leerlingen leren zich redzaam te gedragen in sociaal opzicht, als verkeersdeelnemer en als consument.

37 - De leerlingen leren zich te gedragen vanuit respect voor algemeen aanvaarde waarden en normen.

Ruimte

47 - De leerlingen leren de ruimtelijke inrichting van de eigen omgeving te vergelijken met die in omgevingen elders, in binnen- en buitenland, vanuit de perspectieven landschap, wonen, werken, bestuur, verkeer, recreatie, welvaart, cultuur en levensbeschouwing.

Concreet betekent dit

- de kinderen kennen de verkeersborden en de verkeersregels en kunnen deze kennis toepassen als ze deelnemen aan het verkeer
- de kinderen kunnen op een veilige manier deelnemen aan het verkeer als voetganger, fietser en passagier
- de kinderen kunnen rekening houden met anderen in het verkeer en kunnen zorg dragen voor de veiligheid van anderen

- de kinderen kunnen keuzes maken met betrekken tot hun verkeersdeelname op basis van milieufactoren, gezondheids- en veiligheidsaspecten.

5.3 Verantwoording verkeerseducatie

Op O.b.s. De Achtbaan maken we gebruik van de VVN-verkeersmethode. De methode gebruiken we als leidraad voor onze verkeerseducatie, echter besteden wij hiernaast zoveel mogelijk tijd aan het oefenen in praktische situaties. Door de methode als leidraad te gebruiken waarborgen wij de kwaliteit van ons onderwijs. In bijlage 4. vindt u een overzicht van de gehanteerde leerlijn.

Met ondersteuning van materiaal zoals onder andere 'Fiets Seef' kunnen leerkrachten hun verkeerslessen illustreren met praktijkvoorbeelden en opdrachten. Door het uitvoeren van de activiteiten uit het bijbehorende bronnenboek, worden de leerlingen voorbereid op het veilig deelnemen aan het verkeer. Met behulp van het activiteitenoverzicht kan de leerkracht de juiste praktische les kiezen, als vervolg op de theoretische les in de klas uit onze reguliere verkeersmethode. Door gebruik te maken van bijvoorbeeld 'Fiets Seef' in combinatie met de meer theoretische verkeersmethode, voldoet onze school straks optimaal aan de invulling van verkeerseducatie.

6. Standaardactiviteiten

6.1 Verkeersprojecten en activiteiten

In de onderstaande tabel is aangegeven welke onderdelen in de verschillende jaargroepen aan bod komen.

Activiteiten in de groepen	Groep 1-2	Groep 3-4	Groep 5-6	Groep 7-8
Landelijke campagne VVN De actie 'De scholen zijn weer begonnen' is één van de bekendste campagnes van VVN. Iedereen kent de spandoeken langs de weg. Een herinnering voor automobilisten en andere weggebruikers rekening te houden met kinderen die weer naar de school gaan. De boodschap is simpel: kinderen moeten veilig naar school kunnen.	x	x	x	x
Oversteken op het plein	x	x	x	
Educatieve wandeling om de school	x	x	x	
Oversteken op de straat bij school tussen geparkeerde auto's	x	x	x	
Educatieve wandeling door de wijk oversteeklessen in de praktijk		x		
Fietsoefeningen (bochten, hand uitsteken, noodstop)			x	x
Verkeersborden in de schoolomgeving	x	x	x	x
Educatieve fietstocht door de wijk (hand uitsteken, stoppen, voorrang)			x	x
Fietscontrole in samenwerking met VVN				x

Veilig Verkeer Nederland organiseert jaarlijks fietscontroles. Dit gebeurt per afdeling, in samenwerking met de plaatselijke politie.				
Verkeersexamen (schriftelijk en praktisch)				X
Fietsen met de groep			X	X
Naar het VO: van 8 naar 1 (project van VVN zie website)				X
Pietenactie "lopend en met de fiets naar school"	X	X	X	

6.2 Jaarplanning

In een separate bijlage is de jaarplanning van de VVN verkeersmethode in te zien. Daarnaast wordt een uiteenzetting gegeven van de opbouw binnen de leerlijn verkeerseducatie.

6.3 Takenlijst verkeerswerkgroep

Taakomschrijving teamlid in verkeerswerkgroep

- 1) Collega's informeren over de jaarplanning van de VVN verkeersmethode;
- 2) Dossiervorming i.v.m. het behouden van het verkeerslabel;
- 3) Met het team evalueren van de gang van zaken bij de praktische lessen en het aanbrengen van eventuele aanpassingen;
- 4) Het aan het team doorgeven van lessuggesties, onder meer voor het digibord;
- 5) Het met enige regelmaat verzorgen van tekstbijdragen voor het verkeersbulletin van de school betreffende verkeer en verkeersveiligheid;
- 6) Het onderhouden van externe contacten met de schoolcontactpersoon uit de gemeentelijke commissie voor de verkeersexamens;
- 7) Het meedenken over en het meewerken aan acties om de verkeersveiligheid te vergroten;

Taakomschrijving verkeersouder

- 1) Organiseren en bijwonen van overleg met verkeerswerkgroep;
- 2) Dossiervorming (documentatie van activiteiten) i.v.m. het behouden van het label;
- 3) Aanvragen van het verkeersbudget bij de directie;
- 4) Publiceren van informatie m.b.t. verkeerseducatie binnen de school;
- 5) Aanvragen informatie over praktische verkeersprojecten bij diverse instanties;

- 6) Uitvoeren en klaar zetten, in samenwerking met het team, van praktische verkeersactiviteiten;
- 7) Contacten met verschillende instanties maken en onderhouden;
- 8) Ontwikkelen van ideeën over verkeersmaatregelen en voorstellen doen;
- 9) Ondersteuning bij communicatie over het halen en brengen van de kinderen en het verkeersgedrag van ouders;
- 10) Bijwonen van vergaderingen voor verkeerswerkgroep.

7. Slotwoord

Dit verkeerseducatieplan moet bijdragen aan het doelmatig aanbieden van verkeerseducatie. Bij de totstandkoming van dit beleid heeft met name het inzicht verkregen vanuit de wetenschappelijke literatuur bijgedragen aan de manier waarop we verkeerseducatie op O.b.s De Achtbaan willen vormgeven.

Door het stellen van doelen op korte en lange termijn kunnen we toewerken naar de gewenste situatie. Uiteindelijk willen we samen met alle betrokkenen (leerkrachten, ouders, leerlingen en derden) een verkeersveilige school.

Chiel Mulder
Maik Hemrica
O.b.s. De Achtbaan

Referenties

Betuw, A.J.M. van & Vissers, J.A.M.M. (2002). *Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie: uitgangspunten voor beleid*. In opdracht van gezamenlijke Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid. TT02-09. Traffic Test, Veenendaal.

Demetre, J.D. (1997). *Applying developmental psychology to children's road safety : problems and prospects*. In: Journal of Applied Developmental Psychology, vol. 18, nr. 2, p. 263-270.

Hoekstra, A.T.G. & Twisk, D.A.M. (2010). *De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar; Een eerste verkenning*. R-2010-19. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

KpVV (2006). *Toolkit Permanente Verkeerseducatie*. Kennisplatform Verkeer en Vervoer KpVV/Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rotterdam.

ROSE 25 Country report The Netherlands. Available at http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_netherlands_new_en.pdf.

SWOV (2010). Factsheet De rol van ouders in verkeerseducatie aan kinderen van 4-12 jaar. SWOV, Leidschendam.

SWOV (2012). Factsheet Verkeerseducatie aan kinderen van 4-12 jaar. SWOV, Leidschendam.

Tussendoelen en leerlijn (SLO, 2006).

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. & Commandeur, J.J.F. (2006). *Wanneer is verkeerseducatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten*. R-2006-28. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Van Schagen, I.N.L.G. and Brookhuis, K.A. (1994) Training young cyclist to cope with dynamic traffic situations. *Acc. Anal. & Prev., Vol. 26(2)*, 223-230.

Van der Steen-Meiland, E.C.H. en Klein Baltink, H.G. (1979) *Het jonge kind in het verkeer als voetganger en als fietser*. Hilversum: Veilig Verkeer Nederland.

Vinje, M.P. (1986) *Ontwikkelingspsychologische voorwaarden voor het functioneren van kinderen in het verkeer*. VK 82-07. Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen. Haren: Verkeerskundig Studiecentrum

Vinje, M.P. (1986) *Stop, kijk uit, luister en dan ...? Aandachtsontwikkeling van kinderen als voorwaarde voor hun functioneren in het verkeer*. Lisse: Swets & Zeitlinger.

Vissers, J., Betuw, A. van, Nagele, R., Kooistra, A., et al. (2004). *Leerdoelendocument permanente verkeerseducatie*. TT04-056. Traffic Test BV, Veenendaal.

Wegman, F. & Aarts, L. (ed.) (2005). *Door met Duurzaam Veilig; Nationale Verkeersveiligheids-verkenning voor de jaren 2005-2020*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.