

Primair onderwijs | Periodieke Peiling van het Onderwijsniveau

Inventarisatie verkeersonderwijs op de basisschool in 2006

PPON-rapport



zeker weten

Inventarisatie verkeersonderwijs op de basisschool in 2006

PPON-rapport

Frank van der Schoot

Opdrachtgever: Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen

© Stichting Cito Instituut voor Toetsontwikkeling Arnhem (2006)
Alle rechten voorbehouden. Niets uit dit werk mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Stichting Cito Instituut voor Toetsontwikkeling worden openbaar gemaakt en/of verveelvoudigd door middel van druk, fotokopie, scanning, computersoftware of andere elektronische verveelvoudiging of openbaarmaking, microfilm, geluidskopie, film- of videokopie of op welke wijze dan ook.

Inhoud

Inleiding	5
1 Opzet van het onderzoek	7
1.1 Instrumentconstructie	7
1.2 Steekproef van scholen	7
1.3 Respons op de vragenlijst Verkeersonderwijs	10
2 Resultaten op de vragenlijst Verkeersonderwijs	13
2.1 Tijd voor verkeersonderwijs	13
2.2 Theorie en praktijk in de verkeersles	14
2.3 Aandacht voor algemene onderwijsdoelen voor verkeersonderwijs	16
2.4 Aandacht voor verkeerssituaties in de omgeving	16
2.5 Methoden en leermiddelen voor verkeersonderwijs	17
2.6 Deelname aan verkeersexamens	19
2.7 Specifieke projecten en verkeerseducatie in het schoolbeleid	20
3 Ontwikkelingen over de langere termijn	23
Literatuur	27

Inleiding

Dit rapport beschrijft de resultaten van het onderzoek naar het aanbod voor verkeersonderwijs in het basisonderwijs dat door het project Periodieke Peiling van het Onderwijsniveau (PPON) is uitgevoerd in de periode mei/juni 2006. Vanuit verschillende kanten, zoals het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 3VO, ANWB en ROV's, is op een onderzoek aangedrongen. Het laatste peilingsonderzoek voor verkeersonderwijs was inmiddels 10 jaar geleden (Van der Schoot en Verhelst, 1998) en er bestond een duidelijke behoefte om op zijn minst geïnformeerd te worden over een aantal aspecten van het onderwijsaanbod voor het leerstofdomein Verkeer in het basisonderwijs. Binnen de beschikbare randvoorwaarden was het niet mogelijk ook een onderzoek te doen naar de verkeerskennis en het verkeersinzicht van leerlingen in het basisonderwijs.

Aanvankelijk zou het onderzoek zich beperken tot de jaargroepen 6, 7 en 8 van de scholen die in dezelfde periode zouden deelnemen aan de peilingsonderzoeken voor Engelse taal en Bewegingsonderwijs. In tweede instantie is deze scholen gevraagd om de vragenlijst ook voor te leggen aan de leraren van de jaargroepen 3, 4 en 5, zodat een meer compleet beeld kan worden geschetst van het aanbod voor verkeersonderwijs op de basisschool.

Het onderzoek vond plaats met behulp van een schriftelijke vragenlijst. Deze enquête is samengesteld in overleg met drs. A.C. Hage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat die op zijn beurt de opzet van de enquête ter beoordeling voorlegde aan collega's van regionale organen voor de verkeersveiligheid. Dank gaat uit naar al diegenen die de moeite hebben genomen om conceptversies van de enquête van kritisch commentaar te voorzien. Zoveel mogelijk hebben wij hun suggesties gehonoreerd.

Onze dank gaat ten slotte ook uit naar de leraren die de moeite hebben genomen de enquête te beantwoorden.

1 Opzet van het onderzoek

1.1 Instrumentconstructie | Het doel van het onderzoek is op landelijk niveau een inventarisatie uit te voeren voor een aantal aspecten van het onderwijsaanbod voor Verkeer in de jaargroepen 3 tot en met 8 van het basisonderwijs. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van een schriftelijke vragenlijst. Deze vragenlijst bevatte vragen over:

- de organisatie en inrichting van het verkeersonderwijs in de groep,
- het gebruik van methoden en aanvullende leermiddelen voor verkeersonderwijs,
- de deelname aan een schriftelijk verkeersexamen en praktijkexamen,
- de aandacht voor verkeerseducatie in het schoolbeleid.

De vragen over de eerste twee onderwerpen zijn aan leraren van alle jaargroepen voorgelegd, de vragen over de laatste twee onderwerpen alleen aan de leraren van de jaargroepen 6, 7 en 8.

Een aantal vragen is ook bij peilingsonderzoeken in 1991 en 1996 gesteld, zodat we op een aantal aspecten een vergelijking kunnen maken met resultaten uit eerder onderzoek.

1.2 Steekproef van scholen | In de periode mei/juni 2006 heeft PPO twee peilingsonderzoeken in het basisonderwijs uitgevoerd: een peilingsonderzoek voor Engelse taal en een peilingsonderzoek voor Bewegingsonderwijs. Voor beide onderzoeken is een afzonderlijke steekproef van basisscholen getrokken. Voor de aanbodpeiling voor Verkeer is geen afzonderlijke steekproef van scholen getrokken, maar zijn de scholen benaderd die aan een van deze twee peilingen deelnamen.

Voorafgaand aan de steekproeftrekkingen zijn de scholen verdeeld in drie strata. De stratumindeling is gebaseerd op de schoolscores, die op hun beurt weer gebaseerd zijn op de formatiegewichten van de leerlingen. De schoolscore bestaat uit de ratio van het gewogen aantal leerlingen en het nominale aantal leerlingen, met aftrek van een correctieterm. De correctieterm bedraagt 9% van het nominale aantal leerlingen, waarmee de schoolscore een bereik heeft van 0.91 tot 1.81. Deze stratumindeling weerspiegelt in globale termen een indeling van de schoolpopulatie op basis van de sociaaleconomische achtergrond van de schoolbevolking. De steekproef van scholen is getrokken op basis van het teldatumbestand van oktober 2004 omdat op het moment van steekproeftrekking het teldatumbestand van oktober 2005 (voor het schooljaar 2005-2006) nog niet beschikbaar was. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de indeling naar strata met een korte karakteristiek van elk stratum en de verdelingen over de strata in de populatie en de beide steekproeven.

Stratumindeling van de basisscholen (N=7132)

Stratum	Schoolscore	Omschrijving	Omvang* in de populatie	Omvang in steekproef Engels	Omvang in steekproef Bewegingsonderwijs
Stratum 1	≤ 1.00	Overwegend kinderen van ouders met afgeronde voortgezette opleiding, weinig allochtone kinderen	62,6 %	61,3 %	64,3 %
Stratum 2	1.01–1.20	Relatief meer autochtone 1.25-leerlingen, weinig allochtone 1.90-leerlingen	24,4 %	25 %	20 %
Stratum 3	> 1.20	Vooral autochtone 1.25-leerlingen en allochtone 1.90-leerlingen	13,0 %	13,8 %	15,7 %

*** teldatumbestand oktober 2004**

Voor het peilingsonderzoek Engelse taal is op landelijk niveau een basissteekproef van 100 basisscholen getrokken met voor elke school vier reserves met dezelfde of een naastliggende schoolscore. 28 scholen reageerden positief op het verzoek tot deelname aan het peilingsonderzoek, zodat in tweede instantie voor elke niet-deelnemende school vier reservescholen zijn aangeschreven. Daarvan hebben 52 scholen positief gereageerd op het verzoek tot deelname, zodat de totale steekproefomvang 80 scholen betreft. Deze steekproef is representatief voor de schoolscoreverdeling in de populatie.

Respons binnen de steekproef naar stratum peiling Engelse taal

	Stratum 1			Stratum 2			Stratum 3		
	Omvang	Respons	%	Omvang	Respons	%	Omvang	Respons	%
Basissteekproef	63	16	25	24	7	29	13	5	38
Reservesteekproef	200	33	17	76	13	17	40	6	15
Totaal / % beoogd		49	78		20	83		11	85

Het peilingsonderzoek voor Bewegingsonderwijs vond plaats op een vijftal locaties in het land, te weten in Amsterdam, Den Haag, Tilburg, Arnhem en Zwolle. Voor dit onderzoek zijn scholen benaderd binnen een straal van 15 km van de locatie. Per locatie zijn in eerste instantie 16 scholen benaderd, waarvan 24 scholen (30%) positief hebben gereageerd. Ook nu zijn per niet-deelnemende school vier reservescholen aangeschreven. Daarvan hebben 46 scholen positief gereageerd, zodat in totaal 70 scholen aan het peilingsonderzoek voor bewegingsonderwijs hebben meegedaan. Ook deze steekproef is representatief voor de schoolscoreverdeling in de schoolpopulatie.

Respons binnen de steekproef naar stratum peiling Bewegingsonderwijs

	Stratum 1			Stratum 2			Stratum 3		
	Omvang	Respons	%	Omvang	Respons	%	Omvang	Respons	%
Basissteekproef	45	15	33	20	5	25	15	4	27
Reservesteekproef	148	30	20	48	9	19	55	7	13
Totaal / % beoogd		45	100		14	70		11	73

De scholen van beide steekproeven is gevraagd de aanbodvragenlijsten voor verkeers- onderwijs te beantwoorden. Omdat twee scholen deel uitmaakten van beide steekproeven betreft dat dus in totaal een steekproef van 148 basisscholen.

Verdeling van de samengevoegde steekproeven naar stratum

Stratum	Peiling Engels	Peiling		Totaal
		Bewegingsonderwijs		
1	49	45	93	
2	20	14	34	
3	11	11	21	
Totaal	80	70	148	

Tijdens de voorbereiding van het onderzoek is gevraagd om bij de rapportage zo mogelijk aandacht te schenken aan resultaten per regio. De steekproefomvang is met 148 scholen echter te klein om al te gedetailleerd per regio te rapporteren. Besloten is daarom de resultaten over vier regio's te vergelijken.

Verdeling van de samengevoegde steekproeven naar regio's

Regio	Provincies	Postcodes	Peiling		Totaal
			Engels	Bewegingsonderwijs	
A	Noord- en Zuid-Holland	10 t/m 33	25	23	47
B	Zeeland, Noord-Brabant, Limburg	43 t/m 64	7	17	24
C	Utrecht, Gelderland, Overijssel	34 t/m 42 en 65 t/m 82	32	30	61
D	Groningen Friesland, Drenthe	78, 79 en 83 t/m 99	16	-	16
		Totaal	80	70	148

Voor de peiling Engelse taal zijn scholen in regio B ondervertegenwoordigd. Aan de peiling Bewegingsonderwijs hebben geen scholen uit regio D deelgenomen, terwijl in de regio's A en C twee onderzoeklocaties en in regio B één locatie voorkwamen.

1.3 Respons op de vragenlijst Verkeersonderwijs | Aan de leraren van de jaargroepen 3 tot en met 8 is gevraagd de aanbodvragenlijst voor Verkeer te beantwoorden. Op de vragenlijst was het jaargroepnummer aangegeven en de contactpersoon voor het peilingsonderzoek op de scholen is gevraagd de vragenlijsten overeenkomstig het jaargroepnummer aan de groepsleraren uit te delen. Indien de school voor een jaargroep parallelklassen had, zijn we ervan uitgegaan dat het onderwijsaanbod in deze groepen vergelijkbaar zou zijn en kon de school volstaan met het beantwoorden van één vragenlijst per groep, bij voorkeur door de betreffende groepsleraren gezamenlijk in te vullen. In het geval van combinatieklassen is de leraar in principe gevraagd voor elke jaargroep een afzonderlijke vragenlijst te beantwoorden. Soms echter beantwoordden de leraren één vragenlijst voor de gecombineerde jaargroep en in dat geval werden de antwoorden voor elk van de jaargroepen afzonderlijk ingevoerd. Wanneer een school niet naar leerjaar was georganiseerd, dan was het de bedoeling dat de meest in aanmerking komende leraar de vragen zou beantwoorden. Scholen hebben een financiële tegemoetkoming ontvangen voor het beantwoorden van de vragenlijsten.

De bereidheid van leraren om de vragenlijst te beantwoorden neemt toe met het jaargroepniveau van 68% van de leraren in jaargroep 3 tot iets meer dan 80% van de leraren in de jaargroepen 7 en 8. Het is niet bekend om welke redenen leraren van bepaalde jaargroepen de vragenlijsten niet hebben beantwoord. Het kan een kwestie van bereidheid zijn om aan het onderzoek mee te doen, het kan ook zijn dat leraren in het geheel geen verkeersles geven en om die reden de vragenlijst niet beantwoord en geretourneerd hebben.

Respons naar jaargroep (max=148 scholen)

Jaargroep	Aantal scholen	Percentage scholen
3	101	68%
4	110	74%
5	116	78%
6	117	80%
7	121	82%
8	120	81%
Totaal	685	

Per school zijn zes vragenlijsten verstuurd, een voor elk van de jaargroepen 3 tot en met 8. De gemiddelde respons per school onderscheidt zich nauwelijks naar stratumniveau. Op regio-niveau is wel een duidelijk verschil: scholen uit regio C hebben gemiddeld één vragenlijst meer beantwoord dan scholen uit regio D.

Gemiddeld aantal beantwoorde vragenlijsten per school (max=6)

Naar stratum	Aantal scholen	Gemiddeld
Stratum 1	88	5,2
Stratum 2	29	5,2
Stratum 3	15	4,9
Naar regio		
Regio A	44	4,9
Regio B	20	5,2
Regio C	52	5,6
Regio D	16	4,6

Een onzekere factor blijft toch in dit onderzoek het relatief hoge percentage leraren dat geen ingevulde vragenlijst heeft geretourneerd. Een enkele leraar heeft op de vragenlijst aangegeven dat hij of zij in het geheel geen verkeersles geeft. Maar misschien geldt dat voor meer leraren. We zijn er nu van uitgegaan dat in alle jaargroepen minstens incidenteel verkeersles wordt gegeven, door niet-geretourneerde en niet-ingevulde vragenlijsten buiten beschouwing te laten. Maar mogelijk is dat toch geen juist uitgangspunt geweest.

2 De resultaten op de vragenlijst voor Verkeersonderwijs

2.1 Tijd voor Verkeersonderwijs | In eerste instantie is de leraar gevraagd aan te geven hoe vaak in de groep verkeersles wordt gegeven: (vrijwel) elke week, (ongeveer) twee keer per maand of incidenteel. De aandacht voor verkeersonderwijs in termen van lesfrequentie is duidelijk gerelateerd aan het jaargroepniveau. Het percentage leraren dat wekelijks verkeersles geeft, neemt geleidelijk toe van 43% in jaargroep 3 tot 85% in jaargroep 7, om daarna weer terug te vallen naar 45% in jaargroep 8. Ongeveer een kwart van de leraren in de jaargroepen 3, 4, 5 en 8 geeft eens in de twee weken verkeersles, in de jaargroepen 6 en 7 betreft dit minder dan 20%. Ongeveer een derde deel van de leraren in jaargroep 3 besteedt slechts incidenteel aandacht aan verkeer, in jaargroep 4 is dat 21% en in de jaargroepen 5, 6 en 7 geldt dat voor minder dan 10% van de leraren, waarna het percentage leraren in jaargroep 8 weer toeneemt tot 27%. De gemiddelde frequentie is dan ongeveer zeven lessen per jaar, in jaargroep 8 ongeveer vijf lessen in het schooljaar. Er zijn nauwelijks leraren die de vraag niet beantwoord hebben of hebben aangegeven helemaal geen verkeersles te geven. Zoals eerder opgemerkt, kan dit resultaat enigszins geflatteerd zijn gezien de relatief hoge non-respons op de vragenlijst.

Lesfrequentie voor Verkeersonderwijs naar jaargroep

Jaargroep	Wekelijks	Tweewekelijks	Incidenteel		Niet/geen antwoord
	% leraren	% leraren	% leraren	gemiddelde frequentie/jaar	% leraren
3	43	26	31	7,7	1
4	51	28	21	7,0	0
5	66	23	10	7,6	1
6	75	19	6	6,4	0
7	85	13	2	8,0	0
8	45	28	27	4,8	1

De lestijd voor verkeersonderwijs bedraagt gemiddeld iets meer dan een half uur per week voor leraren die wekelijks verkeersles verzorgen. Worden de lessen tweewekelijks gegeven, dan is de gemiddelde tijd die aan een verkeersles wordt besteed nauwelijks hoger. Wordt er slechts incidenteel verkeersles gegeven dan reserveren leraren in met name de jaargroepen 5 en 6 daar vaker meer lestijd voor. Over alle leraren gerekend zien we de gemiddelde lestijd per week geleidelijk toenemen van gemiddeld 21 minuten per week in jaargroep 3 tot gemiddeld 34 minuten per week in jaargroep 7, waarna in jaargroep 8 de gemiddelde lestijd per week weer daalt tot 22 minuten per week.

Er wordt geen stratumeffect gevonden voor lestijd, dat wil zeggen dat de tijd die de school aan verkeersles besteedt niet gerelateerd is aan de samenstelling van de schoolbevolking

naar sociaal-economische achtergrond van de leerlingen. Wel is er een significant regio-effect gevonden ($F=3,25$, $df=3$, $p=0,02$). Het komt er op neer dat in de regio's C en D de gemiddelde lestijd per week enkele minuten lager is dan in de regio's A en B; een significant maar toch onbeduidend verschil.

Gemiddelde en standaardafwijking van de lestijd voor Verkeersonderwijs (minuten)

Jaargroep	Wekelijks		Tweewekelijks		Incidenteel		Totaal Gem/week (s.a.)
	Gemiddeld (s.a.)	Min-max	Gemiddeld (s.a.)	Min-max	Gemiddeld (s.a.)	Min-max	
3	32 (9,5)	15 - 60	32 (9,2)	15 - 60	29,6 (14,1)	10 - 60	21,0 (13,0)
4	33 (8,6)	15 - 60	34 (6,7)	20 - 45	31,3 (13,4)	5 - 60	23,7 (12,6)
5	34 (8,1)	20 - 60	38 (12,1)	20 - 60	47,5 (9,6)	30 - 60	28,4 (10,9)
6	33 (8,7)	15 - 60	40 (8,8)	30 - 60	52,0 (7,6)	45 - 60	29,3 (10,3)
7	37 (9,6)	15 - 60	38 (7,1)	30 - 45	25,0 (-)	25 - 25	34,0 (11,1)
8	33 (10,4)	15 - 60	34 (8,0)	15 - 50	39,0 (15,7)	10 - 60	22,0 (13,7)

2.2 Theorie en praktijk in de verkeersles | We hebben de leraren gevraagd om met een percentage aan te geven welk deel van de lessen besteed wordt aan theoretische verkeerslessen in de klas en welk deel aan praktische verkeerslessen op het schoolplein of in de wijk. In alle jaargroepen ligt het accent duidelijk op de theoretische verkeersles in de klas. In de jaargroepen 3 en 4 geeft meer dan 75% van de leraren ook praktische verkeerslessen op het schoolplein of in de wijk, in de overige jaargroepen is dat ongeveer 40% tot 50% van de leraren.

Gemiddeld zeggen leraren van de jaargroepen 3 en 4 dat zo'n 80% van de tijd aan theorie wordt besteed, in de hogere jaargroepen is dat 90% van de tijd of meer. Bij een vergelijking naar regio en stratum zijn in de relatieve aandacht voor theorie en praktijk geen verschillen van betekenis gevonden.

Verdeling van de lestijd voor verkeer over theorie- en praktijkles

Jaargroep	Percentage alleen theorieles (% in 1996)	Gemiddeld percentage theorieles (s.a.)	Gemiddeld percentage praktijkles (s.a.)
3	21	80 (24,1)	20 (23,9)
4	21	84 (18,4)	15 (17,8)
5	47	93 (10,3)	7 (10,3)
6	50 (51)	94 (8,3)	6 (8,3)
7	39 (45)	93 (8,7)	7 (8,7)
8	39 (40)	89 (18,8)	10 (16,9)

We hebben de leraren een aantal stellingen voorgelegd die een reden zouden kunnen zijn om af te zien van praktische verkeerslessen in de omgeving van de school. De oordelen of meningen van leraren verschillen nauwelijks naar jaargroep. De meeste leraren, 60% tot

80%, onderschrijven de stelling dat het geven van praktijklessen voor verkeer teveel organisatie en tijd vergt. Slechts weinig leraren – 10% tot 20% – achten de verkeerssituatie in de buurt te onveilig voor het geven van praktijklessen, al onderschrijven in de onderbouw iets meer leraren dat de omgeving toch te onveilig is gezien de beperkte verkeerservaring van de leerlingen. Er zijn nauwelijks leraren die praktijklessen overbodig vinden. Anderzijds onderschrijft ongeveer 20% van de leraren de stelling dat praktijklessen overbodig zijn omdat het verkeersgedrag van de leerlingen vooral een verantwoordelijkheid van de ouders is. En er zijn dus ook maar zeer weinig leraren die van mening zijn dat leerlingen, zelfs in de jaargroepen 7 en 8, al voldoende praktische verkeerservaring hebben opgedaan.

Percentage leraren dat stellingen rond praktijklessen onderschrijft

Jaargroep	3	4	5	6	7	8
Praktijkles vraagt teveel organisatie	65	63	76	78	65	68
Verkeer in de buurt is te onveilig voor praktijkles	19	13	22	17	19	15
Te onveilig omdat leerlingen te weinig verkeerservaring hebben	29	23	24	19	12	13
Praktijklessen zijn overbodig	6	5	3	4	11	14
Verkeersgedrag is vooral een verantwoordelijkheid van de ouders	26	22	16	19	21	18
Leerlingen hebben voldoende praktische verkeerservaring	3	0	3	4	15	16

We hebben de leraren gevraagd een indicatie te geven van de mate waarin zij in de theoretische en praktische verkeerslessen aandacht besteden aan de verschillende verkeersrollen van de leerling. Helaas is deze vraag door verschillende leraren verkeerd geïnterpreteerd. Voor zover het de theoretische verkeerslessen betreft heeft 67% van de leraren de vraag juist beantwoord en sommeren de percentages voor de aandacht die besteed wordt aan de diverse verkeersrollen tot 100%. In jaargroep 3 schatten de leraren gemiddeld dat 57% van de theorielessen de voetgangersrol betreft. In volgende jaargroepen zien we dit percentage geleidelijk dalen naar 33% in jaargroep 8. Omgekeerd stijgt het gemiddelde percentage lestijd gericht op de fietsersrol van 29% in jaargroep 3 naar 49% in de jaargroepen 7 en 8. Ongeacht de jaargroep wordt de aandacht voor de rol van autopassagier gemiddeld ingeschat op 8% van de lestijd en voor de rol van deelnemer aan het openbaar vervoer op 5% tot 7%, in jaargroep 8 op 10% van de lestijd.

60% van de leraren heeft aangegeven ook praktische verkeerslessen te geven en daarvan heeft ongeveer de helft een verdeling over de verschillende verkeersrollen gemaakt die sommeert tot 100%. De praktische verkeerslessen hebben in de jaargroepen 3 en 4 vooral betrekking op de voetgangersrol van de leerling in het verkeer. In jaargroep 3 wordt daar ongeveer 75% van de tijd aan besteed, in jaargroep 4 gemiddeld 66% en daarna daalt het percentage tijd voor de voetgangersrol verder naar ongeveer 25% in jaargroep 7 en 8. En ook nu neemt het gemiddelde percentage aandacht voor de fietsersrol toe van 22% in jaargroep 3 naar 70% in de jaargroepen 7 en 8. Gemiddeld geven de leraren, ongeacht het jaargroep-niveau, aan dat 3% van de tijd wordt besteed aan de rol van autopassagier en 2% aan de rol van deelnemer aan het openbaar vervoer.

2.3 Aandacht voor algemene onderwijsdoelen voor verkeersonderwijs | Meer algemene onderwijsdoelen voor verkeersonderwijs als kennisoverdracht, het oefenen van vaardigheden, de vorming van een goede verkeersattitude en het aanleren van verkeersgedrag in de praktijk worden door vrijwel alle leraren als belangrijk gezien en er zijn vrijwel geen leraren die deze doelen als 'niet echt belangrijk' hebben aangeduid. De nuance ligt in de mate waarin deze doelen als 'zeer belangrijk' of 'tamelijk belangrijk' door leraren worden aangemerkt. Zo vindt 53% van alle leraren kennisoverdracht een zeer belangrijk aspect van het verkeersonderwijs en vindt 42% van de leraren dit 'tamelijk belangrijk'. In de jaargroepen 5, 6 en 7 vindt ongeveer 60% van de leraren kennisoverdracht zeer belangrijk, in de jaargroepen 3, 4 en 8 is dat 40% tot 50% van de leraren. Het oefenen van vaardigheden vinden leraren wat minder belangrijk. Dit onderwijsdoel wordt door 39% van de leraren als zeer belangrijk aangemerkt, waarbij dit percentage naar jaargroep varieert tussen 55% in jaargroep 3 en 27% in jaargroep 6. Het vormen van een goede verkeersattitude wordt door 79% van de leraren als een zeer belangrijk aspect van het verkeersonderwijs gezien, en met percentages die naar jaargroep variëren van 72% tot 85% is er ten aanzien van het belang van dit onderwijsdoel weinig verschil van mening tussen de jaargroepen. Ten slotte vindt 44% van de leraren het aanleren van verkeersgedrag in de praktijk zeer belangrijk, vergelijkbaar met het belang dat men hecht aan het oefenen van vaardigheden.

Belang van enkele algemene onderwijsdoelen voor verkeersonderwijs (% leraren)

Jaargroep	Belang	3	4	5	6	7	8	Totaal
Kennisoverdracht	Zeer	45	50	59	61	59	44	53
	Tamelijk	48	45	40	39	40	50	42
Oefenen van vaardigheden	Zeer	55	44	36	27	39	38	39
	Tamelijk	42	52	57	65	51	53	54
Vormen van goede verkeersattitude	Zeer	73	72	79	82	85	80	79
	Tamelijk	25	26	20	17	15	16	19
Aanleren van verkeersgedrag in de praktijk	Zeer	52	43	37	39	48	48	44
	Tamelijk	46	50	51	54	44	40	47

2.4 Aandacht voor verkeerssituaties in de omgeving | We hebben de leraren gevraagd in hoeverre zij in de verkeerslessen de school-thuisroute en de speelomgeving van de leerlingen bij hun onderwijs betrekken. De beide vragen hebben vergelijkbare resultaten opgeleverd, ongetwijfeld omdat voor de meeste leerlingen zal gelden dat de school-thuisroute en de speelomgeving in belangrijke mate dezelfde verkeersomgeving betreffen. Ongeveer de helft van de leraren (55%) besteedt in de verkeerslessen 'soms, dat is in ongeveer 25% van de lessen' aandacht aan de verkeersomgeving van de leerlingen en ongeveer 28% van de leraren besteedt daar vaker aandacht aan. Opmerkelijk is toch dat ongeveer 18% van de leraren zegt daar vrijwel nooit aandacht aan te besteden. De verschillen tussen de jaargroepen zijn vrij klein. In de jaargroepen 3 en 4 is iets meer aandacht voor de verkeersomgeving van de leerlingen dan in de hogere jaargroepen.

Aandacht voor de verkeersomgeving in de verkeersles (% leraren)

Aandacht voor de school-thuisroute	3	4	5	6	7	8	Totaal
Vrijwel nooit	16	9	14	21	22	26	18
Soms, in ongeveer 25% van de lessen	47	56	63	58	53	52	55
Regelmatig, in ongeveer 50% van de lessen	29	24	16	18	21	17	21
Vaak, in ongeveer 75% van de lessen	8	10	7	3	4	5	6
Aandacht voor de speelomgeving	3	4	5	6	7	8	Totaal
Vrijwel nooit	6	10	17	19	20	30	17
Soms, in ongeveer 25% van de lessen	40	49	59	60	62	54	55
Regelmatig, in ongeveer 50% van de lessen	42	33	19	19	17	15	24
Vaak, in ongeveer 75% van de lessen	11	8	5	3	1	1	5

Aan de leraren van jaargroep 8 is gevraagd of zij aandacht besteden aan de verkenning van de route naar scholen voor voortgezet onderwijs. 50% van de leraren besteedt daar op een of andere manier aandacht aan:

- 35% van de leraren bespreekt met de leerlingen de route(s) en/of gevaarlijke verkeerspunten op weg naar de nieuwe school.
- 16% van de leraren betreft de route(s) naar scholen voor voortgezet onderwijs bij het verkeersonderwijs.
- 15% van de leraren verkennen (ook) in de praktijk de route(s) naar scholen voor voortgezet onderwijs door deze met de leerlingen te fietsen of ter plaatse te gaan bekijken.
- 3% van de leraren bespreekt (ook) met de ouders de toekomstige school-thuisroute.

2.5 Methodes en leermiddelen voor verkeersonderwijs | We hebben de leraren gevraagd welke methode zij voor het verkeersonderwijs gebruiken. Het blijkt dan dat lang niet alle leraren daarvoor een methode gebruiken. In de jaargroepen 3 en 4 noemt ongeveer 70% van de leraren een methode, in de jaargroepen 5, 6 en 7 ongeveer 55% van de leraren en in jaargroep 8 nog 44% van de leraren. De verkeerskranten van 3VO zijn daarbij niet meegerekend hoewel veel leraren deze verkeerskranten wel als methode noemen. In de jaargroepen 3 en 4 gebruikt 15% van de leraren een verkeerskrant, in de hogere jaargroepen is dat 41% tot 48% van de leraren. Voor de meeste leraren geldt dat zij óf een methode óf een verkeerskrant gebruiken.

Gebruik van methoden en verkeerskranten voor verkeersonderwijs (% leraren)

	3	4	5	6	7	8
Gebruikt een methode en een krant	3	3	6	8	13	13
Gebruikt alleen een methode	64	71	49	48	41	34
Gebruikt alleen een verkeerskrant	11	13	35	34	35	33
Geen methode of krant	22	14	10	10	11	21

De methoden *Wijzer door het verkeer* en *Klaar... over* zijn op dit moment de meest gebruikte methoden voor verkeersonderwijs, elk door zo'n 20% tot 25% van de leraren of scholen. Opmerkelijk is dat – uitgezonderd de methode *Wijzer door het verkeer* – in de hogere jaargroepen methoden minder vaak worden genoemd. Het lijkt erop of de methoden niet altijd schoolbreed zijn ingevoerd of dat men in de hogere jaargroepen eerder geneigd is de methode opzij te leggen. Een relatief oude methode als *Straatwerk* wordt door leraren in de onderbouw nog wel genoemd en ook *Wijzer op weg* wordt nog door zo'n 5% van de leraren genoemd. Andere methoden zoals *Claxon!*, *Wegwijs*, *Blokboek Verkeer*, *De Wereld van het Verkeer* en *Verkeersveilig* zijn slechts incidenteel door leraren gekozen.

Gebruik van methoden voor verkeersonderwijs en van de verkeerskranten (% leraren)

Methode	3	4	5	6	7	8
Wijzer door het verkeer (WN, 2001/02)	22	26	22	26	26	22
Klaar... over (WN, 1996/97)	23	26	18	14	15	13
Straatwerk (WN, 1988/90)	10	11	6	4	3	3
Wijzer op weg (WN, 1995)	8	5	6	5	3	3
Verkeerskranten 3VO	14	16	41	42	48	46

De leraren is gevraagd met een rapportcijfer 1 tot 10 de geschiktheid van de methode voor het verkeersonderwijs te waarderen. De hoogste waardering gaat dan uit naar de *Verkeerskranten 3VO* en naar de methoden *Wijzer door het verkeer* en *Klaar... over*. De methoden *Wijzer door het verkeer* en *Klaar... over* en de *Verkeerskranten 3VO* worden door de leraren ook intensief gebruikt. Meer dan 70% van de leraren geeft aan dat zij deze leermiddelen vrijwel geheel volgen. De methode *Wijzer op weg* wordt door ongeveer de helft van de gebruikers in haar geheel gevolgd, de methode *Straatwerk* door slechts 17% van de gebruikers.

Waardering van methoden voor verkeersonderwijs

Methode	3	4	5	6	7	8	Totaal
Wijzer door het verkeer	7,4	7,7	7,3	7,8	7,7	7,5	7,6
Klaar... over	7,0	6,8	7,3	7,4	7,1	7,0	7,1
Straatwerk	5,0	5,6	6,5	5,0	4,5	6,0	5,5
Wijzer op weg	6,7	6,8	6,8	6,5	5,7	6	6,5
Verkeerskranten 3VO	7,5	7,3	7,7	7,8	7,8	7,8	7,7

Verschillende leraren geven aan dat zij naast de methode of verkeerskrant ook andere leermiddelen voor het verkeersonderwijs gebruiken. De diversiteit aan leermiddelen is echter aanzienlijk en de meeste worden door slechts een enkele leraar genoemd. Wat men wel vaker noemt zijn schriftelijke verkeersexamens uit voorgaande jaren of proefexamens zoals *Dijkstra's oefeningen voor het schoolverkeersexamen* of *Examenwijzer* van Wolters-Noordhoff, maar door onduidelijke naamgeving is het niet mogelijk daar een kwantitatief overzicht van te geven. Ongeveer 10% van de leraren geeft aan voor het verkeersonderwijs gebruik te maken van computerprogramma's. Men verwijst dan vaak naar de site van 3VO met spelletjes en opgaven.

2.6 Deelname aan verkeersexamens | We hebben aan de leraren van jaargroep 7 en 8 gevraagd of hun leerlingen in het lopende schooljaar hebben deelgenomen aan een schriftelijk examen of een praktijkexamen Verkeer. 72% van de scholen doet mee aan zowel het schriftelijk examen als het praktijkexamen voor verkeer, 15% van de scholen doet alleen mee aan het schriftelijk examen en 13% van de scholen neemt geen verkeersexamens af of maakt daar althans geen melding van. In de meeste gevallen zijn het de leraren van jaargroep 7 die aangeven dat hun leerlingen aan deze examens meedoen, maar ook een kwart van de leraren uit jaargroep 8 heeft aangegeven dat de leerlingen meedoen. Er zijn ook scholen waarbij zowel de leraar van jaargroep 7 als de leraar van jaargroep 8 heeft aangegeven dat de leerlingen deelnemen aan deze examens. Het zou kunnen zijn dat de school in dat geval een keer per twee jaar aan de examens deelneemt, het zou ook kunnen zijn dat het een combinatieklas betreft en dat ten onrechte is aangegeven dat (ook) leerlingen uit jaargroep 8 meedoen of mogelijk heeft de leraar van jaargroep 8 de vraag geïnterpreteerd als deelname van de school aan de examens.

Deelname aan schriftelijk en praktisch verkeersexamen (% leraren)

	Schriftelijk examen	Praktijkexamen
Alleen in jaargroep 7	62 %	47 %
Alleen in jaargroep 8	10 %	13 %
Zowel jaargroep 7 als 8	15 %	13 %
Niet/geen antwoord	14 %	28 %

Voor de meeste scholen (78%) geldt dat voor het praktisch verkeersexamen in het dorp of in de stad een route wordt uitgezet waar meerdere scholen het praktijkexamen afleggen. 14% van de scholen geeft aan dat het praktijkexamen plaatsvindt in de wijk rond de school. In de meeste gevallen (62%) geven leraren aan dat het praktijkexamen wordt georganiseerd door de plaatselijke afdeling van 3VO. 25% van de scholen zegt het praktijkexamen, al of niet in samenwerking met andere scholen, zelf te organiseren en 15% van de scholen zegt dat de plaatselijke politie het praktijkexamen organiseert. Ook noemt zo'n 12% van de scholen de gemeente als organisator al of niet in samenwerking met 3VO of de politie. De percentages sommen tot boven 100 omdat soms meerdere instanties betrokken zijn bij de organisatie van een praktijkexamen.

We aggregeren de gegevens van deelname aan de examens naar schoolniveau. Deelname aan het schriftelijk verkeersexamen varieert dan van 71% in stratum 2 tot 92% in stratum 1. Op regio-niveau varieert deelname aan het schriftelijke examen van 81% in regio D tot 94% in regio C.

Wat deelname aan het praktijkexamen betreft, blijkt er wel een duidelijk significant stratum-effect. Van de scholen in stratum 1 neemt 79% deel aan het praktijkexamen, in stratum 2 nog 64% en in stratum 3 slechts 27%. Deelname aan het praktijkexamen uitgesplitst naar regio varieert van 55% in regio B tot 72% in C; dit verschil is echter niet significant.

Verder was het opvallend dat relatief veel scholen in regio D met jaargroep 8 deelnemen aan het praktijkexamen: 50% van de scholen in regio D tegen 20% in de andere regio's. Vrijwel altijd geldt dat scholen die aan het praktijkexamen deelnemen ook aan het schriftelijke examen deelnemen. Ongeveer 15% van de scholen neemt alleen deel aan het schriftelijke examen en 13% van de scholen neemt geen enkel examen af, of maakt daarvan althans geen melding.

Deelname aan verkeersexamen naar stratumniveau en regio (% scholen, N=131)

Naar stratum	Schriftelijk examen	Praktijkexamen	Beide examens
Stratum 1	92	83	83
Stratum 2	71	64	61
Stratum 3	80	27	27
Naar regio			
Regio A	79	63	61
Regio B	85	75	75
Regio C	94	79	79
Regio D	81	75	75

2.7 Specifieke projecten en verkeerseducatie in het schoolbeleid | We hebben de leraren gevraagd of zij met hun groep deelnemen aan specifieke projecten voor verkeerseducatie. 25% van de leraren heeft deze vraag bevestigend beantwoord, waarbij de percentages naar jaargroep uiteenlopen van ongeveer 20% in de jaargroepen 3 en 4, 24% in de jaargroepen 5

en 6 en gemiddeld 33% in de jaargroepen 7 en 8. Vergelijken we deze percentages naar regio, dan neemt in de regio's A en C 24% van de leraren aan dergelijke projecten deel en in de regio's B en D 32% van de leraren.

We hebben leraren gevraagd welke projecten het dan betreft. De diversiteit aan projecten die genoemd worden is groot en er zijn maar weinig activiteiten of projecten die door een redelijk aantal leraren worden genoemd:

- 14 leraren doen met de groep mee aan een themaweek of een themaproject over verkeer,
- 10 leraren noemen het vrachtwagenproject of het project 'Dode hoek',
- 6 leraren doen – zonder nadere aanduiding – mee aan een 3VO-project,
- 5 leraren spreken over het gebruik dat zij maken van een verkeerstuin.

Overige projecten zoals *Gordels om, Trapvaardig, Van 8 naar 1, een oversteekproject, het Brabants verkeerslabel, een fietskeuring, een skeelerproject* worden hooguit door 1 of 2 leraren genoemd.

Het onderzoek geeft dus helaas geen duidelijk beeld in hoeverre basisschoolleraars werkelijk deelnemen aan de diverse projecten die hen op initiatief van derden worden aangeboden. Mogelijk blijft dat leraren een activiteit over het hoofd hebben gezien of een activiteit niet als een specifiek project ervaren. Misschien had een opsomming van relevante activiteiten waaruit de leraar dan een keuze had kunnen maken tot meer positieve reacties geleid dan nu bij een open invulvraag.

Versillende leraren gaven het gebruik van een verkeerskrant aan als een project, maar hun reacties zijn verwerkt bij de beschrijving van de leermiddelen.

Ongeveer 40% van de scholen geeft aan dat er op school verkeersouders zijn aangesteld en ongeveer 20% van de scholen maakt voor verkeerseducatie gebruik van advisering of ondersteuning door een externe instantie. Men noemt dan de gemeente, de wijkagent of plaatselijke politie, 3VO en in een enkel geval de ANWB en de onderwijsbegeleidingsdienst. Eén school geeft aan dat er een methode in ontwikkeling is die is toegespitst op de eigen verkeersomgeving.

3 Ontwikkelingen over de langere termijn

Zoals al in de inleiding is aangegeven heeft PPOON ook in 1991 en 1996 een inventarisatie van het aanbod voor verkeersonderwijs uitgevoerd (Van der Schoot, 1993a, 1993b; Van der Schoot en Verhelst, 1998). Voor enkele aspecten van het verkeersonderwijs is het daardoor mogelijk de ontwikkelingen over een langere termijn te schetsen. Eerdere peilingen beperkten zich tot de bovenbouw van het basisonderwijs, zodat we alleen over de jaargroepen 6, 7 en 8 een vergelijking op de langere termijn kunnen maken.

In 1996 constateerden we dat, wanneer we verkeersles met een frequentie van minstens eens in de veertien dagen aanmerken als 'systematisch aandacht voor verkeer', er weinig verandering was opgetreden in de positie van het verkeersonderwijs in de jaargroepen 6, 7 en 8 ten opzichte van 1991. En ook nu weer besteedt meer dan 95% van de leraren in de jaargroepen 6 en 7 systematisch aandacht aan verkeer en in jaargroep 8 ongeveer 70% van de leraren. Wel blijkt het percentage leraren in 2006 van de jaargroepen 6 en 8 dat wekelijks verkeersles geeft, te zijn gedaald ten opzichte van 1996: van 85% naar 75% voor jaargroep 6 en van 61% naar 45% voor jaargroep 8.

Percentage leraren met systematische aandacht voor Verkeersonderwijs in de bovenbouw van het basisonderwijs over de periode 1991-2006

Jaargroep	1991	1996	2006
6	94	97	94
7	96	100	98
8	71	74	73

De omstandigheid dat het percentage leraren dat wekelijks verkeersles verzorgt is gedaald, heeft ook een effect op de tijd die aan verkeersonderwijs wordt besteed. In alle drie de jaargroepen 6, 7 en 8 is het percentage leraren dat gemiddeld minder dan een half uur per week verkeersles geeft, gestegen en daarmee is het percentage leraren dat gemiddeld een half uur per week of meer verkeersles geeft, gedaald. Deze tendens komt het sterkst naar voren in jaargroep 8 en jaargroep 6, maar ook in jaargroep 7 – traditioneel het jaar waarin de examens vallen – geven meer leraren minder dan een half uur per week verkeersles.

Gemiddelde lestijd per week voor verkeersonderwijs in de bovenbouw van het basisonderwijs over de periode 1991-2006 (% leraren per categorie lestijd)

	Jaargroep 6		Jaargroep 7		Jaargroep 8	
	< 30 min	≥ 30 min	< 30 min	≥ 30 min	< 30 min	≥ 30 min
1991	11	87	2	98	6	92
1996	14	85	13	86	33	64
2006	37	63	20	79	55	35

In 1996 vonden we ten opzichte van 1991 in alle drie de jaargroepen minstens een verdubbeling van het percentage leraren dat naast theoretische verkeerslessen ook praktijklessen verzorgde. Voor de jaargroepen 6 en 8 is het percentage leraren dat ook praktijkles geeft sinds 1996 stabiel gebleven, in jaargroep 7 vinden we nog een lichte stijging voor het geven van praktijklessen. Niettemin vindt men het geven van praktijkles vooral ook om organisatorische redenen lastig en is het slechts een fractie van de totale lestijd voor verkeer. Soms geven leraren aan dat het wel gebeurt, maar bijvoorbeeld als men per fiets naar de gymzaal of het zwembad gaat.

Percentage leraren dat aangeeft naast theorieles ook praktijkles verkeer te geven

	Jaargroep 6	Jaargroep 7	Jaargroep 8
1991	18	28	20
1996	48	53	58
2006	50	61	61

De aandacht voor de school-thuisroute tijdens de verkeersles lijkt in de bovenbouw iets te zijn afgenomen: in 2006 geeft ongeveer 80% van de leraren aan daar minstens 'soms' aandacht aan te besteden, eerder gold dat voor meer dan 90% van de leraren. We constateerden in 1996 dat het percentage leraren dat in jaargroep 8 aandacht schenkt aan de route(s) naar het voortgezet onderwijs iets was gestegen van 40% naar 50%. Opnieuw besteedt nu zo'n 50% van de leraren daar aandacht aan.

Uiteraard is in het methode-spectrum in de laatste tien jaar weer veel veranderd; nieuwe methodes voeren nu de ranglijst aan en de methode *Straatwerk* is vrijwel uit het onderwijs verdwenen. Vergeleken met het gebruik van methoden en krantpublicaties in 1996 is met name in de jaargroepen 7 en 8 het percentage leraren dat aangeeft de beide leermiddelen te gebruiken aanzienlijk gedaald: in jaargroep 7 van 41% in 1996 naar 13% in 2006 en in jaargroep 8 van 31% in 1996 naar 12% in 2006. Het percentage leraren dat zegt een methode te gebruiken is min of meer stabiel gebleven, maar het percentage leraren dat gebruik maakt van de verkeerskrant blijkt gedaald en dan vooral in jaargroep 7.

Gebruik van methode en verkeerskrant voor verkeersonderwijs in de bovenbouw van het basisonderwijs over de periode 1991-2006 (% leraren)

	Jaargroep 6		Jaargroep 7		Jaargroep 8	
	Methode	Krant	Methode	Krant	Methode	Krant
1991*	80	40	80	51	80	56
1996	63	42	57	84	49	64
2006	56	42	54	48	47	46

* Voor 1991 geldt dat 80% van de leraren in de jaargroepen 6, 7 en 8 een methode voor verkeersonderwijs gebruikt. Een uitsplitsing naar jaargroepniveau is niet bekend.

Ten slotte kunnen we constateren dat in de deelname aan het schriftelijk verkeersexamen sinds 1991 weinig verandering is gekomen nu opnieuw 86% van de scholen daaraan meedoet. Wel lijken er steeds meer scholen aan het praktijkexamen mee te doen: 57% in 1991, 63% in 1996 en 73% in 2006.

Opmerkelijk is wel dat we opnieuw een significant stratumeffect vonden voor deelname aan het praktisch verkeersexamen vergelijkbaar met 1991. Met name op stratum 3 scholen was en is de deelname daaraan beperkt vergeleken met stratum 1 en stratum 2 scholen: 35% in 1991 en 27% nu in 2006. In 1996 deed zich een dergelijk stratumeffect niet voor.

Literatuur

Schoot, F. van der (1993a). *Balans van de verkeerseducatie aan het einde van de basisschool. Beknopte schets van de eerste peiling verkeerseducatie einde basisonderwijs*. Arnhem, Cito (PPON-brochure nr 6).

Schoot, F. van der (1993b). *Verantwoording van de peiling verkeerseducatie einde basisonderwijs 1991*. Arnhem, Cito (PPON-rapport nr. 7).

Schoot, F. van der & N. Verhelst (1998). *Balans van het verkeersonderwijs aan het einde van de basisschool 2. Uitkomsten van de tweede peiling voor verkeersonderwijs*. Arnhem, Cito. (PPON-reeks nr. 11).

Primair onderwijs

Periodieke Peiling van
het Onderwijsniveau

Inventarisatie verkeersonderwijs op de basisschool in 2006

Cito

Nieuwe Oeverstraat 50
Postbus 1034
6801 MG Arnhem
T (026) 352 11 11
F (026) 352 13 56
www.cito.nl

Klantenservice

T (026) 352 11 11
F (026) 352 11 35
klantenservice@cito.nl

