



Nieuwe aanpak voor verkeersonderwijs aan jongeren

Leren aan de hand van concrete scenario's

Samenvatting

DHV heeft een studie uitgevoerd om relevante doelen, inhoud en aanpak vast te stellen van het verkeersonderwijs aan de groep jongeren van 12 tot 16 jaar. Op basis van de literatuur is een nieuwe aanpak voor verkeerseducatie aan jongeren voorgesteld: onderwijs aan de hand van concrete incidentscenario's. De doelgroep heeft reeds een schat aan ervaringskennis en eigen strategieën. Deze zouden centraal moeten staan bij het aanbieden van verkeersonderwijs. Door gebruik van deze scenario's kan de doelgroep actief en gericht kennis over het verkeer opbouwen. In een eerste marktverkenning is de aanpak globaal getoetst door middel van interviews met educatieve uitgeverijen, leerplanontwikkelaars, scholen en leerlingen.

Dr. M.J. Kuiken, DHV

In verkeerseducatie wordt doorgaans weinig geïnvesteerd. Dit treft vooral de 12- tot 16-jarige verkeersdeelnemer, omdat bij deze groep de overgang naar de middelbare school leidt tot specifieke veranderingen in de verkeerssituatie. Uit onderzoek van DHV blijkt dat verkeerslessen effectiever worden als leerlingen leren aan de hand van concrete scenario's.

Doel van de studie was het vaststellen van relevante doelen, inhoud en aanpak van het verkeersonderwijs aan de groep jongeren van 12 tot 16 jaar. Daarbij is rekening gehouden met praktische haalbaarheid en mogelijkheden voor de imple-

mentatie van het verkeersonderwijs. Eerst is gekeken naar ontwikkelingen in leertheorieën en de gevolgen daarvan voor verkeerseducatie. Daarna is een nieuwe aanpak voor verkeersonderwijs aan jongeren geschetst. Deze aanpak is vervolgens bij enkele betrokkenen getoetst.

Stimulus-response

In de jaren '60 en '70 waren onderwijskundige principes vooral gebaseerd op de behavioristische psychologie. Volgens deze theorieën staat het aanleren van stimulus-responseketens centraal. Voor het vormgeven van de gewenste

responsen wordt gebruikgemaakt van feedbackmechanismen zoals belonen en straffen. Vooraf wordt vastgesteld welke kenniselementen en vaardigheden een leerling nodig heeft en vervolgens wordt gewerkt aan het stapsgewijs aanleren van de sequenties. In die jaren was er dan ook grote interesse voor de opbouw van een onderwijsprogramma aan de hand van een gedetailleerde taakanalyse. Een taakanalyse is een systematische beschrijving van een taak. Idealiter gebeurt dat op twee manieren. Eerst wordt de gewenste taakuitvoering beschreven: de normatieve taakanalyse; vervolgens wordt de taak beschreven zoals die in werkelijkheid wordt uitgevoerd: de descriptieve taakanalyse. Op die manier wordt het mogelijk de discrepanties te bepalen tussen werkelijke en gewenste taakuitvoering. Door middel van onderwijs kan dan worden geprobeerd de verschillen daartussen op te heffen en daarmee de taakuitvoering te verbeteren.

Verskillende leerdoelen worden onderscheiden met betrekking tot bijvoorbeeld kennis vaardigheden en attitudes. Op die manier is het te leren gedrag te rubriceren en kan per leerdoel het niveau worden aangegeven en een didactische aanpak worden vastgesteld. Deze benadering is ook toegepast in verkeerseducatie in de jaren '80.

Cognitie centraal

In de jaren daarna werd het onderwijs steeds sterker beïnvloed door cognitieve theorieën. In de cognitieve benadering is de mens in essentie een actief informatieverwerkend systeem. Het opbouwen en organiseren van kennis staat centraal. Een op dit moment invloedrijke cognitieve theorie is het 'constructivisme'. Daarin wordt ervan uitgegaan dat de kennis waarover een persoon beschikt door die persoon zelf wordt geconstrueerd. Een persoon zal daarbij altijd streven naar consistentie en samenhang in zijn kennis. Dat heeft tot gevolg dat de voorkennis van leerlingen bijzonder belangrijk wordt. Nieuwe kennis wordt altijd geïntegreerd met (oude) kennis die een persoon reeds bezit. Bepaalde informatie kan bij de jongere een geheel andere betekenis hebben dan bij een volwassen persoon. Er kan dus niet worden volstaan met het formuleren van onderwijsdoelen en van daaruit lesinhouden en didactische aanpak afleiden. Het is noodzakelijk dat leerlingen actief zijn bij het aandragen en verwerken van informatie in de klas. In plaats van instructie en overdragen van kennis staat een interactief leerproces met een eigen inbreng van leerlingen centraal.

Kennis integreren

Deze meer hedendaagse visie op leren beïnvloedt ook het verkeersonderwijs. In het educatiemateriaal moet bijvoorbeeld nadrukkelijker rekening worden gehouden met het gegeven dat de 12- tot 16-jarige de (verkeers)werkelijkheid anders ziet dan een volwassene. Het materiaal zou expliciet ruimte moeten bieden aan de voorkennis en het referentiekader van de doelgroep.

Ook herkenbaarheid van de (verkeers)problematiek door de doelgroep is een essentieel element. Het is noodzakelijk dat de leerlingen zich goed in de aangeboden problemen en situaties kunnen verplaatsen.

Daarnaast is belangrijk dat het bij verkeersonderwijs om

meer gaat dan alleen de verkeersdeelname in enge zin. In de Duurzaam-Veilig-filosofie gaat het om een verantwoorde en veilige deelname aan het verkeerssysteem. Naast regelkennis draait het vooral om het innemen van een standpunt. De leerling moet situaties kunnen beoordelen en besluiten hoe zij ermee om willen gaan. Motivatie en betrokkenheid van de leerlingen is een voorwaarde voor het integreren van oude met nieuwe kennis.

Incidentscenario's

Met deze wetenschap zijn ideeën ontwikkeld voor een nieuwe aanpak van verkeersonderwijs aan jongeren. Hierbij staan incidentscenario's centraal: een voorgestelde reeks gebeurtenissen die tot een ongeval of incidenten kunnen leiden. Scenario's hebben een aantal gemeenschappelijke achtergrondfactoren, zoals:

- het samenspel met andere verkeersdeelnemers of de omgeving;
- het gevaar voor zichzelf of anderen;
- sociaal verkeersgedrag. Hierbij spelen ook preventie en defensieve strategieën een rol.

Scenario's vormen de kapstok van verkeerslessen. Middels scenario's worden de leerlingen betrokken bij het vinden en formuleren van het probleem en vervolgens uitgedaagd om (mee) te denken over strategieën om het probleem op te lossen. Dit vereist een actieve en meer strategische manier van denken. Het bespreken van de scenario's vergt een perspectiefwisseling bij de leerlingen. Door verschillende herkenbare verkeerssituaties (scenario's) vanuit verschillende perspectieven te behandelen wordt de leerling bewustgemaakt van het eigen gedrag en van het perspectief van andere verkeersdeelnemers.

Marktverkenning

Om deze ideeën te toetsen zijn verkennende gesprekken gevoerd met verschillende organisaties en betrokkenen, zoals educatieve uitgeverij, leerplanontwikkelaars, 3VO en Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) en schooldirecties/docenten. Ook zijn enkele leerlingen geïnterviewd. In de interviews is ingegaan op eisen vanuit de school, randvoorwaarden aan het lesmateriaal, de scenario-aanpak en de implementatie.

Lesmateriaal en aanpak

In de gesprekken kwamen twee onderwerpen sterk naar voren.

- De vorm van het lesmateriaal komt vóór de inhoud van het materiaal. Er worden hoge eisen gesteld aan materiaal en presentatie; denk aan nieuwe media, flexibel gebruik in de les, veel zelfsturing en aantrekkelijkheid voor de leerling.
- Aansluiting bij de doelgroep. Het materiaal moet aansluiten op en gebruikmaken van de ervaringen die de doelgroep reeds heeft met verkeer. De jongere moet serieus worden genomen en hij moet zich betrokken voelen bij de onderwerpen en thema's.

Het inzetten van scenario's bij verkeersonderwijs wordt positief ontvangen. Het accent op zelfreflectie en het wisselen van perspectief past goed in de huidige ideeën over onderwijs en de aanpak daarvan. Ook wordt als positief aspect

genoemd dat verkeersonderwijs aan de hand van scenario's het mogelijk maakt om op projectbasis te werken. Daarnaast wordt met deze methode de mogelijkheid geboden om eigen materiaal te ontwikkelen en daarmee nog beter aan te sluiten bij de ervaringen van de leerlingen.

Uit gesprekken met enkele leerlingen bleek dat leerlingen de aanpak aan de hand van scenario's herkenbaar en stimulerend vinden. Het kost hen geen moeite om nieuwe scenario's (problemen) te bedenken en een perspectiefwisseling daagt hen uit. Verder bleek dat de leerlingen zich met name aangesproken voelen als de verkeerseducatie betrekking heeft op hun eigen situatie, zoals de eigen fietsroute.

Implementatie

Bij randvoorwaarden voor implementatie van verkeersonderwijs werden kansen en obstakels genoemd.

Kansen ontstaan als:

- verkeersveiligheid in de kerndoelen van de school is opgenomen;
- het initiatief op school ontstaat;
- vernieuwing de school aanspreekt en de school zich op dat punt ook kan onderscheiden;
- er een ondersteuningsstructuur bestaat (extern: provincie, belangengroepen; intern: verkeerscoördinator);
- didactische ideeën en materialen aanspreken, gemakkelijk te implementeren zijn en passen in het natuurlijk ritme van de school;
- maatschappelijke ontwikkelingen het vak ondersteunen (denk aan de normen- en waardendiscussie).

Obstakels ziet men vooral bij:

- beperkte doelformulering in het bestaande en toekomstige curriculum;
- beperkte tijd, interesse en middelen;
- te moralistische benadering.

Conclusies en aanbevelingen

Tot nu toe werd verkeersonderwijs vooral opgebouwd vanuit taakanalyses en een systematische behandeling van kennisonderwerpen en vaardigheden. We kijken daar nu anders tegenaan. Dit hangt samen met nieuwe ideeën en visies op leren en onderwijzen. Zo wordt herkend dat de voor kennis van de leerlingen van wezenlijk belang is. De doelgroep heeft reeds een schat aan ervaringskennis en eigen strategieën op het gebied van verkeersdeelname. Deze kennis moet ons inziens centraal staan bij het aanbieden van verkeersonderwijs.

Er zijn vele voordelen aan het gebruik van scenario's in verkeersonderwijs. Allereerst kan deze aanpak de interesse van de leerlingen wekken en hen motiveren om met het, nu vaak weinig populaire, onderwerp aan de slag te gaan. Er is een variëteit aan toepassingssituaties en het is mogelijk om in te zoomen op formele en informele aspecten van situatie en gedrag. Ook daagt het leerlingen uit de overstap te maken van een detailwaarneming in het verkeer naar een meer systeemgerichte denkwijze. Dit laatste is vooral van belang gezien het feit dat het verkeerssysteem niet volledig consistent is. Er zijn verschillende perspectieven en interpre-

taties mogelijk. Werken aan de hand van verkeersscenario's maakt het mogelijk om zaken op te sporen die strijdig zijn met elkaar. Het biedt tevens de mogelijkheid tot reflectie om het verkeerssysteem in bredere zin te beschouwen en het resultaat te optimaliseren.

Wat betreft de markt is het van het grootste belang om draagvlak te verwerven, omdat het thema verkeersveiligheid niet vanzelfsprekend op de agenda van betrokken partijen staat. Er moet goed worden gekeken naar de behoeften, de zienswijze en de organisatie van de school. Ook in bredere zin is draagvlakverwerving essentieel, omdat belangrijke signalen vanuit de maatschappij aanleiding kunnen zijn het onderwerp in het schoolprogramma op te nemen.

Om zicht te krijgen op kansrijke aanpakstrategieën, is het interessant om met name te kijken naar scholen die innovatiebereid zijn op dit terrein en na te gaan waarom zij verkeerslessen geven en hoe dit op deze scholen wordt geadopteerd, geïmplementeerd en verankerd. Er zijn innovatieve scholen die ruimte scheppen om met de scenarioaanpak te experimenteren. Die kunnen als uitgangspunt worden genomen om vervolgens te bekijken hoe dit functioneert en welke factoren het eventuele succes bepalen.

We moeten ons daarbij realiseren dat de formele aanpak via wetgeving en examinering slechts beperkte heeft op de inhoud en didactiek die uiteindelijk voor (verkeers)veiligheidsonderwijs wordt gekozen. De overheid ziet het niet als haar taak zich daar veel mee te bemoeien. Dat betekent dat stimulering vooral van onderaf zal moeten plaatsvinden door argumenten voor goed verkeersonderwijs aan te dragen, overtuigende voorbeelden te geven en het netwerk van betrokken partijen optimaal in te zetten.