

# Verkeerseducatie en de verkeersveiligheid

## **Samenvatting**

In dit paper wordt nagedacht over hoe het komt dat traditionele verkeerseducatie volgens onderzoek in het algemeen niet leidt tot veiliger verkeer. Verder wordt geanalyseerd wat verkeerseducatie dan wel bewerkstelligt en hoe verkeerseducatie meer gericht kan worden op de verkeersveiligheid.

Geconcludeerd wordt dat verkeerseducatie de verkeersveiligheid bevordert als en voorzover die er voor zorgt dat mensen veilig gedrag ook willen uitvoeren.

Tot slot wordt ervoor gepleit om de effecten van de op handen zijnde veranderingen in de educatiepraktijk in kaart te brengen (rijexamen, bromfietsexamen, gevaarherkenningstoets). De geplande veranderingen bieden daartoe een unieke mogelijkheid.

*Drs. Ipe Veling, VenV-Netwerk*

## **Inleiding**

Verkeerseducatie wordt van oudsher vooral gelegitimeerd door de verkeersveiligheid.

Gesteld wordt dat verkeerseducatie mensen zodanig toerust voor verkeersdeelname, dat zij zich veiliger gaan gedragen. Ondanks het feit dat dat nog nooit overtuigend is aangetoond, wordt die veronderstelde bijdrage aan de verkeersveiligheid wel voortdurend ten tonele gevoerd als morele plicht om iets aan verkeerseducatie te doen.

Kritische reflectie op de effectiviteit van verkeerseducatie en haar werkzame componenten wordt daardoor bemoeilijkt.

## **Verkeersveiligheid en gedrag**

Zolang verkeersdeelnemers in het verkeer een zekere keuzevrijheid wordt gelaten, kun je het probleem van de verkeersonveiligheid opvatten als een gedragsprobleem. Elk ongeval dat optreedt kan worden gekarakteriseerd als het gevolg van gedrag dat in de betreffende omstandigheden – kennelijk – onveilig was. Het gaat niet om schuld en niet-schuld. Het gaat slechts om de constatering dat het gedrag op het moment van en in die situatie van het ongeval niet paste.

Als dat zo is, zijn er in beginsel twee manieren om een verkeersongeval te voorkomen:

1. de omstandigheden zo wijzigen dat het betreffende gedrag niet meer gevaarlijk is; dat gebeurt bijvoorbeeld door autosnelwegen aan te leggen waar sneller autorijden veilig kan en ook door bijvoorbeeld ABS, waardoor kortere volgtijden minder gevaarlijk zijn; airbags, autogordels, helmen en retroreflecterende kleding zijn ook voorbeelden van omstandigheden die proberen gedrag minder gevaarlijk te maken;
2. gedrag zo beïnvloeden dat het niet meer voorkomt; dat gebeurt bijvoorbeeld door rotondes aan te leggen, waardoor de rijsnelheid op kruispunten lager wordt, maar ook door politietoezicht en door bijvoorbeeld alternatief wél-veilig gedrag aantrekkelijker te maken.

Eén probleem kan nog roet in het eten gooien. Dat is dat van ongewenste gedragscompensatie. Daar is bijvoorbeeld sprake van als mensen harder gaan rijden, omdat kruisend verkeer niet meer voorkomt op een autosnelweg. Er is ook sprake van gedragscompensatie als mensen leren om complexe verkeerssituaties snel te overzien en vervolgens daarom harder gaan rijden. Hetzelfde gebeurt ook als kleine kinderen leren om veilig over te steken en dat vervolgens ook zelfstandig willen demonstreren in druk verkeer. Dit soort gedragscompensatie is het grote probleem van de verkeersonveiligheid.

### **Gedragsbeïnvloeding**

Als je wilt dat mensen zich op een bepaalde manier wel of niet gedragen, moet je ervoor zorgen dat in de voorwaarden daarvoor is voorzien. Die voorwaarden zijn dat mensen:

- weten wat van hen verwacht wordt
- het gewenste gedrag ook kunnen uitvoeren, het ongewenste gedrag kunnen vermijden en tevens beschikken over voldoende faciliteiten en vaardigheden
- het gedrag ook daadwerkelijk willen uitvoeren

Als aan deze drie voorwaarden is voldaan, zullen mensen het beoogde gedrag vertonen.

De laatste voorwaarde is in de praktijk voor de verkeersveiligheid het belangrijkste. Als voldoende ook in het “willen” is voorzien, hoeft geen gedragscompensatie te worden gevreesd en is verkeersveiligheid een feit. Als alleen gezorgd is dat mensen weten wat van hen verlangd wordt en dat ze dat ook kunnen laten zien, en er niet is gezorgd voor voldoende motief om het geleerde in de praktijk te brengen, dan ben je er nog niet. Dan moeten mensen eerst – door schade en schande en/of door rijping – gaan beseffen dat toepassing van het geleerde nodig is.

## **Verkeerseducatie**

Verkeerseducatie is traditioneel gericht op het aanleren van kennis en vaardigheden. Daarmee verleggen verkeersdeelnemers hun grenzen. Waar kinderen zonder verkeerseducatie bijvoorbeeld niet goed weten wie wanneer voorrang heeft, aan welke kant van de weg ze moeten fietsen en snelheden niet goed kunnen schatten, weten en kunnen ze dat dankzij de verkeerseducatie veel beter. Waar automobilisten zonder rijopleiding bijvoorbeeld niet goed weten wat ze van ander verkeer kunnen verwachten en leren om te anticiperen op wat men verwacht dat er zal gebeuren, weten en kunnen ze dat dankzij de rijopleiding wel. Zij zullen het geleerde toepassen en daardoor vaker en langer aan het verkeer deelnemen, harder rijden en zich zekerder voelen in het verkeer. Daar is niets mis mee, want dat zorgt voor een grotere zelfredzaamheid en actieradius, maar niet per se voor meer veiligheid. Een bijdrage aan de verkeersveiligheid kan pas verwacht worden als er ook voor is gezorgd dat mensen beseffen wat de risico's zijn. Het gaat niet om het herkennen van risico's en daar goed op kunnen reageren, maar om de voortdurende bereidheid de eigen grenzen niet te overschrijden. Het gaat om dat besef en die voortdurende motivatie die voor de veiligheid zorgen.

## **Waar moeten we vanaf?**

Je zou kunnen zeggen dat de traditionele verkeerseducatie primair bijdraagt aan doelmatiger en niet zozeer aan een veiliger gebruik van het verkeer- en vervoersysteem, terwijl zij wel wordt afgemeten aan een bijdrage aan de verkeersveiligheid. Het is geen wonder dat verkeerseducatie dan niet hoog scoort. Verkeerseducatie zou moeten worden beoordeeld naar de mate waarin de actieradius en de zelfredzaamheid van haar leerlingen toeneemt en het verkeer- en vervoersysteem efficiënter wordt benut.

We moeten er mee ophouden traditionele verkeerseducatie te beoordelen als verkeersveiligheidsmaatregel en niet als benuttingsmaatregel en gebruiksaanwijzing, die zij in feite is.

## **Hoe verder met verkeerseducatie?**

Om verkeerseducatie invloed te laten hebben op de verkeersveiligheid, moet zij zich meer gaan richten op de motivationele aspecten van veilig gedrag: het voortdurende besef en de aanhoudende motivatie om zich veilig te gedragen.

De laatste jaren begint dat inzicht gelukkig steeds meer terrein te winnen. Een voorlopig rijbewijs, begeleid autorijden, rijden-onder-elektronisch-toezicht, coaching, ervaringsprojecten, e.d. zijn alle manieren om op de een of andere manier te werken aan de motivatie van mensen om zich veilig te gedragen.

Op deze manier wordt de traditionele verkeerseducatie uitgebreid van vooral training naar ook opvoeding: de ontwikkeling van normen en waarden om zich in het verkeer veilig te gedragen.

Om daartoe in staat te zijn, moet verkeerseducatie worden uitgebreid met nieuwe instrumenten die specifiek gericht zijn op de ontwikkeling van de motivationele aspecten van de verkeersdeelname en de grenzen van wat je als verkeersdeelnemer niet meer kunt.

Bij die instrumenten kan gedacht worden aan:

- verkeerstoezicht (traditioneel en nieuw via black boxes)
- beloningssystemen voor veilig gedrag via verzekering, belasting en intelligente gedragsfeedback
- veiligheidsmarketing
- gefaseerde en graduele toelating tot en uitsluiting van verkeersdeelname
- onder gecontroleerde omstandigheden ervaring opdoen met de onbeheersbaarheid van kritische situaties

De vraag die we ons in de verkeerseducatie voortdurend moeten stellen, als we daarmee iets aan de verkeersveiligheid willen doen, is hoe we ervoor kunnen zorgen dat mensen het geleerde veilige gedrag niet alleen maar kennen en kunnen uitvoeren, maar ook en vooral willen uitvoeren.

### **Effecten in kaart brengen**

Als we verkeerseducatie enerzijds als een benuttingsmaatregel en anderzijds als veiligheidsmaatregel efficiënt en effectief willen inzetten, moeten de effecten eenduidig in kaart worden gebracht.

Als benuttingsmaatregel moet worden nagegaan in hoeverre verkeerseducatie leidt tot verkeersdeelname die meer aansluit bij de behoefte van de leerling en tot een efficiënter gebruik van het verkeer- en vervoersysteem. Dat kan gebeuren door het verplaatsingsgedrag in kaart te brengen.

Als veiligheidsmaatregel moet worden nagegaan of en in hoeverre verkeerseducatie leidt tot minder verkeersongevallen. Dat kan op de manier van een zogenaamde casecontrolstudie gebeuren, door in een overgangssituatie, waarin de educatie wordt veranderd, ongevalsbetrokkenen en verkeersdeelnemers van controlegroepen te bevragen en die gegevens te vergelijken.

Het is opmerkelijk dat niet in dergelijk onderzoek is voorzien, terwijl de unieke mogelijkheid zich daartoe wel voordoet nu rijopleiding, rijexamen, bromfietsexamen en andere educatiezaken veranderen en je tijdelijk een populatie hebt waarin zowel nieuw- als oud-opgeleide verkeersdeelnemers voorkomen.

## **Stellingen**

- Verkeerseducatie draagt meer bij aan de verkeersveiligheid, naarmate zij zich meer richt op de motivationele aspecten van de verkeersdeelname.
- Verkeerseducatie dient te worden uitgebreid met maatregelen die gericht zijn op de beïnvloeding van die motivationele aspecten. Die maatregelen zijn bijvoorbeeld verkeerstoezicht, beloningsystemen, gefaseerde toelating tot en uitsluiting van verkeersdeelname.
- Traditionele verkeerseducatie richt zich vooral op kennis en vaardigheid en leert mensen efficiënter gebruik te maken van het verkeer- en vervoersysteem. Om het welslagen van verkeerseducatie aan te tonen moet daar naar worden gekeken en niet naar het aantal verkeersongevallen.
- De unieke kans om eindelijk eens goed aan te tonen of en in hoeverre verkeerseducatie effect heeft op de verkeersveiligheid, nu binnenkort allerlei veranderingen in de rijopleiding worden doorgevoerd, moet benut worden!