

PVE-beleid in gezamenlijkheid

Samenvatting

In de periode 1998 – 2006 is door de Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid met succes gewerkt aan het op een gestructureerde en uniforme wijze ontwikkelen en implementeren van verkeerseducatieve activiteiten in de regio. Hierbij was een belangrijke rol weggelegd voor het Landelijk Overleg Verkeerseducatie (LOVe), een regulier overleg waarin alle educatiespecialisten uit de diverse provincies maar ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Kennisplatform Verkeer en Vervoer vertegenwoordigd zijn. In dit artikel wordt beschreven hoe door het LOVe op een succesvolle wijze vorm en inhoud is gegeven aan dit proces van Permanente Verkeerseducatie, wat succes- en faalfactoren zijn geweest en hoe ervan geleerd kan worden voor toekomstige samenwerkingsverbanden.

drs. J.A.M.M. Vissers, senior adviseur, DHV BV Ruimte en Mobiliteit
mr. drs. G.H.J. Kern, beleidsmedewerker, Regionaal Orgaan
Verkeersveiligheid Gelderland

Inleiding

Als gevolg van de regionalisatie van het verkeersveiligheidsbeleid is verkeerseducatie iets dat vooral regionaal gestalte moet krijgen. Van oudsher hebben de Regionale en Provinciale Organen voor de Verkeersveiligheid een belangrijke taak bij het stimuleren, coördineren en vormgeven van verkeerseducatieve activiteiten in hun regio. In de beginperiode van de regionalisatie probeerde ieder vaak nog het wiel zelf uit te vinden. Dat betekende dat de verkeerseducatieve activiteiten in de regio's weinig op elkaar waren afgestemd. Gaandeweg ontstond er behoefte om de activiteiten meer op elkaar af te stemmen en meer te leren van ieders ervaringen.

Proces op gang gebracht

In 1998 heeft deze gezamenlijke behoefte aan meer structuur en meer coördinatie geleid tot de organisatie van een druk bezocht congres over Permanente Verkeerseducatie (van Veenendaal, 1998). Daar zijn de eerste fundamenten gelegd voor een proces van samenwerking tussen de diverse regio's op het gebied van verkeerseducatie. Mede op verzoek van het veld (d.w.z. de organisaties die actief zijn op het gebied van verkeerseducatie) hebben de ROV's en POV's de uitdaging aangenomen om samen de klus te klaren. Het samenwerkingsverband is concreet vorm gegeven in het Landelijk Overleg Verkeerseducatie ofwel kortweg LOVe. In het LOVe zijn alle educatiespecialisten van de ROV's/ POV's vertegenwoordigd. Ook de centrale overheid is in het LOVe vertegenwoordigd en recent is een aantal educatiespecialisten van de stadsregio's bij het overleg aangeschoven.

‘Permanente Verkeerseducatie’

Met het in 1998 gehouden congres is in feite ook de benaming Permanente Verkeerseducatie (PVE) gemeengoed geworden. PVE heeft tot doel de verkeersdeelnemer ‘van driewieler tot rollator’ vertrouwd te maken met kennis (kennen), vaardigheden (kunnen) en verantwoordelijkheidsgevoel (willen) om zich veilig te (blijven) gedragen in het verkeer.

PVE betekent dat verkeerseducatie plaatsvindt op elk moment waarop verwacht kan worden of geconstateerd wordt dat de bestaande voorwaarden van kennen, kunnen en willen niet meer toereikend zijn voor veilig gedrag en niet door ‘zelfinstructie’ alleen (tijdig) toereikend zullen worden. Het permanente karakter zit hem in het feit dat educatie anticipeert op ontoereikende gedragsvoorwaarden. Maar daarnaast ook in het feit dat permanente educatie telkens voortbouwt op eerdere verkeerseducatie en een fundament legt voor latere verkeerseducatie.

Bij de momenten waar verwacht kan worden dat de ‘oude’ gedragsvoorwaarden niet meer voldoen, wordt gedacht aan situaties, waarin:

- De verkeersomgeving verandert.
- De verkeerstaak verandert.
- De verkeersregels veranderen.
- Personen met nieuwe soorten belangen te maken krijgen (denk aan iemand die op een bepaald moment zijn geld gaat verdienen met verkeersdeelname, bijvoorbeeld taxichauffeur).
- Mensen in andere ontwikkelingspsychologische fasen komen.
- Kennis, vaardigheden en/of motivaties zijn weggezaakt.

Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit.

- 0 – 4 jaar (vroeg- en voorschoolse educatie)
- 4 – 12 jaar (basisschool)
- 12 – 16 jaar (voortgezet onderwijs)
- 16 – circa 25 jaar (beginnende bestuurders)
- circa 25 – circa 60 jaar (rijbewijsbezitters)
- vanaf circa 60 jaar (oudere verkeersdeelnemers)

Uitgangspunten voor beleid en kerndoelen

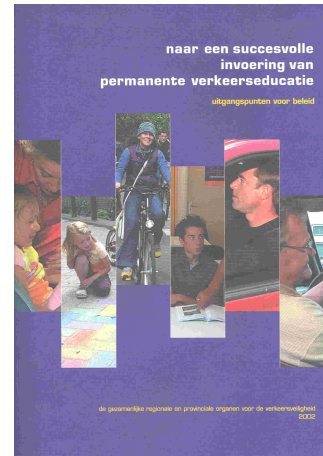
Als directe spin-off van het in 1998 georganiseerde congres is op initiatief van het LOVe samen met betrokken partners de koers afgesproken voor de periode 2000 tot en met 2010. Dit gebeurde in de vorm van workshops voor de zes PVE-doelgroepen. De resultaten zijn vastgelegd in zogenaamde koersdocumenten (Vissers, 2000). Op basis van deze koersdocumenten zijn tussen de ROV's/ POV's vervolgens afspraken gemaakt om tot een meer concrete invulling van de verkeerseducatieve activiteiten per doelgroep te komen.

Dit was een eerste stap richting meer structuur en coördinatie op het gebied van PVE. Al snel bleek echter dat de koersdocumenten onvoldoende concrete handvatten gaven voor een gezamenlijke aanpak van PVE per doelgroep. Daarvoor waren de in de koersdocumenten opgenomen afspraken te weinig specifiek geformuleerd. Daarom is in een volgende fase in kaart gebracht wat minimaal noodzakelijk is om per PVE-doelgroep zinvolle

activiteiten te ontwikkelen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een rapport met uitgangspunten voor het beleid ten aanzien van PVE: “Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie” (van Betuw en Vissers, 2002).

Deze beleidsnotitie bevat per PVE-doelgroep:

1. *Kerdoelen*
Wat moet gezien de problematiek van de doelgroep minimaal aan PVE worden gerealiseerd?
2. *Aanbevelingen voor de korte termijn*
Welke bestaande PVE-producten en – projecten kunnen per doelgroep op een zinvolle wijze worden ingezet?
3. *Aanbevelingen voor de langere termijn*
Welke aanvullende activiteiten moeten worden ontplooid om op de langere termijn te komen tot de gewenste kwaliteitsslag per PVE-doelgroep?



Werkplannen

Op basis van deze beleidsnotitie zijn de ROV's/ POV's verder gegaan. Per PVE-doelgroep werden 'trekkers' aangesteld en de afspraken werden vertaald in jaarwerkplannen met concrete activiteiten en een concrete tijdplanning. De inhoud en de voortgang van de jaarwerkplannen is een vast punt op de agenda van het LOVe. Het hele proces is en wordt begeleid door een extern bureau.

Leerdoelendocument

De kerndoelen van de eerder genoemde beleidsnota beschrijven op hoofdlijnen wat de verkeerseducatieve aanpak per doelgroep zou moeten zijn. Zij bleken echter te weinig specifiek om concreet te kunnen beoordelen of bestaande verkeerseducatieve activiteiten of materialen voor een bepaalde doelgroep voldoen. Tevens zijn de kerndoelen onvoldoende gedetailleerd om te kunnen nagaan welke activiteiten of materialen nog ontwikkeld zouden moeten worden om een zinvol en omvattend educatief aanbod per doelgroep te kunnen doen.

Om die sturing wel te kunnen geven zijn meer concreet geformuleerde leer- en onderwijsdoelen noodzakelijk. Een logische vervolgstap was daarom dat de algemene kerndoelen zouden worden vertaald in specifieke onderwijs- of leerdoelen. Aan deze vervolgstap is in 2004 concreet inhoud gegeven. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en begeleid door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer is het 'Doelendocument Permanente Verkeerseducatie' opgesteld (Vissers e.a., 2004).

Door voor elke doelgroep leerdoelen te formuleren wordt via dit document:

- Per doelgroep inzicht verkregen in de relevante onderwerpen, mede als het gaat om kennis, vaardigheden, motivatie en gedrag.
- De doorgaande lijn in verkeerseducatieve doelen over alle doelgroepen inzichtelijk gemaakt.

- Een inhoudelijk toetsingskader geboden voor verkeerseducatieve pakketten, waardoor inhoudelijke hiaten en beperkingen in bestaande pakketten kunnen worden gesignaleerd.

Hoe ziet een leerdoel eruit?

Voor de formulering van de leerdoelen is gebruik gemaakt van een schematisch overzicht, waarbij onderscheid wordt gemaakt in enerzijds vier niveaus van verkeersdeelname en anderzijds drie bekwaamheden die voor een verantwoorde en veilige verkeersdeelname noodzakelijk zijn. Zo ontstaat een matrix met 12 cellen en voor elke cel zijn een of meer leerdoelen geformuleerd. Eerst wordt een algemene beschrijving gegeven, daarna wordt een en ander meer specifiek uitgewerkt.

Zo is voor de doelgroep 4 – 12 jaar als het gaat om kennis en vaardigheid met betrekking tot de uitvoering van concrete verkeerstaken het volgende leerdoel geformuleerd:

Algemene omschrijving:

Het kind kan beschrijven welke aspecten van belang zijn om veilig te kunnen spelen/ wandelen/ fietsen in het verkeer en het is in staat om de basisvaardigheden op een veilige manier toe te passen.

Specifieke uitwerking:

Adequate omschrijving van benodigde vaardigheden om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen:

- (Basis)vaardigheden (samen) fietsen, wandelen (waaronder oversteken), steppen, skaten (beheersing van fiets/ step/ skates)
- enz.

‘Toolkits’ voor elke PVE-doelgroep

Een voorlopig laatste stap in het PVE-proces wordt op dit moment gezet. Deze stap houdt in dat op basis van de per PVE-doelgroep beschreven specifieke leerdoelen wordt gescreend:

- In hoeverre bestaande verkeerseducatieve producten en projecten reeds voldoende aansluiten bij de leerdoelen.
- In hoeverre er nog lacunes zijn die via de ontwikkeling van nieuwe producten en projecten moeten worden aangevuld.



Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) heeft de verantwoordelijkheid op zich genomen om deze vervolgstap verder vorm en inhoud te geven. Dat sluit aan bij de taak van het KpVV om de decentrale overheden te ondersteunen bij het opzetten en uitvoeren van kwalitatief goede plannen op gebied van verkeer en vervoer. Eindproduct zijn zes ‘toolkits’ (een voor elke doelgroep) met verkeerseducatieve producten en projecten die op een zinvolle wijze kunnen worden toegepast. De bedoeling is dat alle regio’s voor educatieve activiteiten uitsluitend uit deze ‘toolkits’ putten.

**Voorbeeld van een succesvolle projectmatige samenwerking:
Rijopleiding in Stappen**

Ook binnen projecten wordt door de diverse partijen succesvol samengewerkt om concrete projecten of producten te ontwikkelen en te implementeren. Een goed voorbeeld hiervan is de Rijopleiding in Stappen (RIS), een modulair opgebouwde rijopleiding voor het Rijbewijs B die aan alle relevante leerdoelen aandacht besteedt en waarmee leerlingen een fors hogere kans hebben om te slagen voor het CBR-examen. Vanaf de start van het project waren onder leiding van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland alle belangrijke partijen op gebied van rijopleiding en rijexamen bij het ontwikkeltraject betrokken. Daardoor is vanaf het begin gezorgd voor een breed draagvlak voor deze nieuwe opleidingsvariant. De RIS is inmiddels landelijk ingevoerd en het aantal leerlingen dat voor de RIS kiest groeit gestaag.

Effecten van verkeerseducatie

Over de effecten van verkeerseducatie op de verkeersveiligheid is nog relatief weinig bekend. Om inzicht te verwerven in de effecten van verkeerseducatie en in de kosten en baten die daarmee samenhangen en om vast te stellen wat de effectiviteit is van de verschillende vormen van verkeerseducatie, is recent door de SWOV het EVEO (Effecten van Verkeerseducatie Onderzoek) project gestart. Resultaten van het EVEO onderzoek zullen te zijner tijd worden meegenomen in het PVE-proces en meer in het bijzonder in de PVE-‘toolkits’ worden verwerkt. Op die manier kan naar verwachting de keuze en de ontwikkeling van verkeerseducatieve producten en projecten nog verder worden onderbouwd.

Aanbevelingen, succes- en faalfactoren

Van PVE-congres in 1998 naar PVE-toolkits in 2006 is weliswaar een lange weg geweest, maar dit proces heeft er uiteindelijk wel voor gezorgd dat er op dit moment een grote mate van uniformiteit in de aanpak van PVE bestaat in de diverse regio’s.

Wat zijn de belangrijke succesfactoren in dit proces geweest?

- Vanaf het begin zijn alle belangrijke partijen bij het proces betrokken geweest.
- Het proces is op een gestructureerde manier aangepakt: er zijn afspraken gemaakt over de inhoud van PVE en deze zijn neergelegd in ‘officiële’ documenten (beleidsnotitie, werkplannen, leerdoelendocument en toolkits) en de gemaakte afspraken zijn vervolgens richtinggevend geweest voor de aanpak van PVE.
- Op basis van de gemaakte afspraken is een taakverdeling gemaakt tussen de diverse regio’s (trekkers per PVE-doelgroep).
- Er is een regulier overleg (LOVe) ingesteld, waarbij de voortgang van het PVE-proces voortdurend is bewaakt en bijgesteld.
- Voor de begeleiding van het PVE-traject en voor het opstellen van tussenproducten is een neutrale deskundige partij ingehuurd.

Wat zijn mogelijke faalfactoren?

- Regio's zijn soms gedwongen (acuut probleem, politieke druk e.d.) om voor een bepaalde doelgroep activiteiten te ontwikkelen zonder dat afstemming met het landelijke proces mogelijk is.
- De aansturing van de regio's is een probleem, wanneer dit door de regio's zelf moet gebeuren.

Wat zijn aanbevelingen op basis van het doorlopen proces?

- Betrek in een vroeg stadium alle relevante partijen bij het proces.
- Stel vast waar het over gaat: maak afspraken.
- Zorg voor een overlegstructuur.
- Verdeel verantwoordelijkheden op basis van gemaakte afspraken en spreek partijen hierop aan.
- Zorg ervoor dat het proces in de betrokken organisaties (in dit geval de provincies) verankerd is.
- Zorg voor een onafhankelijke proces- en kwaliteitsbewaking (bijvoorbeeld in de vorm van een projectbureau).

Referenties

Betuw, A.J.M. van en Vissers, J.A.M.M. (2002) *Naar een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie. Uitgangspunten voor beleid.* Rapportnummer TT02-009. Veenendaal, Traffic Test.

Veenendaal, A.F.M. van (1998) *Verkeerseducatie, van Incident naar Permanent. Verslag van het werkcongres, gehouden in de RAI te Amsterdam op 4 november 1998.* Rapportnummer TT98-080. Veenendaal, Traffic Test.

Vissers, J.A.M.M. (2000) *Permanente Verkeerseducatie. De koers voor de periode 2000 t/m 2010.* Rapportnummer TT00-003. Veenendaal, Traffic Test.

Vissers, J.A.M.M. en Nägele, R.C. (2004) *Doelendocument verkeerseducatie. Literatuuronderzoek en uitgangspunten voor de formulering van leerdoelen.* Rapportnummer TT04-038. Veenendaal, Traffic Test.

Vissers, J.A.M.M., Betuw, A.J.M. van, Nägele, R.C., Kooistra, A.B. en Harteveld, M. (2004) *Doelendocument Permanente Verkeerseducatie.* Rapportnummer TT04-056. Veenendaal, Traffic Test.