

Beleidsadvies inzake verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) in het secundair onderwijs

AANBEVELING DOOR HET VLAAMS FORUM VERKEERSVEILIGHEID

18 mei 2016

Tijdens de **zitting van 11 maart 2016** heeft het Vlaams Forum Verkeersveiligheid zich gebogen over de aanpak van verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) in het secundair onderwijs, en de manieren om VME in de toekomst beter te verankeren in secundaire scholen. Daarbij kwamen de volgende punten ter sprake:

1. De nood aan verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs

Vanaf de leeftijd van 15 jaar zijn jongeren duidelijk oververtegenwoordigd in de ongevalstatistieken. Bij fietsers stijgt het aantal verkeersslachtoffers (doden en gewonden) sterk vanaf de leeftijdsklasse van 10 tot 14 jaar, om een piek te bereiken bij de 15- tot 19-jarigen. Bij bromfietsers piekt het aantal slachtoffers in de leeftijdscategorie van 15 tot 19 jaar, bij inzittenden van personenwagens noteren we een piek in de leeftijdscategorie 20 tot 24 jaar. Er wordt een duidelijke samenhang vastgesteld tussen het aantal slachtoffers per vervoerswijze en de leeftijd waarop men deze vervoerswijze doorgaans begint te gebruiken.¹

Aantal slachtoffers volgens leeftijdscategorie en verplaatsingswijze (Vlaams Gewest, 2013)

	Voetganger	Fietser	Bromfietser	Motorfietser	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus en autocar	Overige	Onbekend	Totaal
Onbekend	8	10	7	4	40	3	2	0	2	0	76
0-4 jaar	88	26	1	2	311	7	1	3	10	0	449
5-9 jaar	118	112	11	3	345	14	0	8	4	1	616
10-14 jaar	110	514	19	7	314	8	2	38	10	2	1024
15-19 jaar	139	705	978	49	1105	44	4	32	36	11	3103
20-24 jaar	139	468	398	191	2590	164	16	12	31	6	4015
25-29 jaar	99	369	202	185	1976	166	33	15	26	6	3077
30-34 jaar	84	338	171	222	1703	168	42	20	14	4	2766

Bron: FOD Economie AD Statistiek / Infografie: IMOB en BIVV

¹ Carpentier A., Schoeters A., Nuyttens N., Declercq K. & Hermans E. (2014) Jaarrapport Verkeersveiligheid 2013: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2013. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

Het aantal doden en gewonden per 100.000 inwoners uit de betrokken leeftijdsklasse ligt bij 10- tot 14-jarigen duidelijk hoger dan bij de jongere leeftijdsgroepen. Dit aantal stijgt verder bij de 15- tot 19-jarigen om te pieken bij de 20- tot 24-jarigen. 13% van alle doden valt binnen de leeftijdscategorie 20- tot 24-jarigen, terwijl deze categorie slechts 6% van de bevolking uitmaakt.² Voor jonge mannen tussen 18 en 24 zijn verkeersongevallen de belangrijkste doodsoorzaak.³

Algemeen kan men dus stellen dat de verkeersonveiligheid van Vlaamse tieners toeneemt vanaf de middelbare schoolleeftijd. Bij het begin van het secundair onderwijs maken kinderen de overstap van het in de buurt gelegen basisschooltje naar de verder gelegen secundaire school. Ze gaan zich vaker zelfstandig verplaatsen, leggen langere trajecten af en krijgen daarbij vaker te maken met wisselende, complexe verkeerssituaties. Dit vergroot hun risicoblootstelling, en daarmee ook het aantal verkeersslachtoffers binnen deze leeftijdsgroep. Naarmate de adolescentie vordert, doen ook gemotoriseerde vervoersmodi stilaan hun intrede. Leeftijdsgebonden factoren zoals het verkennen van grenzen, groepsdruk en speel- of imponeergedrag hebben eveneens een weerslag op het verkeersgedrag.⁴

Jongeren van middelbare schoolleeftijd zijn dan ook een belangrijke doelgroep inzake ongevallenpreventie. Verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs is één van de voornaamste middelen om jongeren aan te zetten tot veilig(er) verkeersgedrag en zo het aantal verkeersslachtoffers binnen deze doelgroep te verminderen.

2. De huidige invulling van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs

In tegenstelling tot het basisonderwijs, waar vakgebonden eindtermen inzake VME zijn gedefinieerd en waar voor scholen derhalve een resultaatsverplichting geldt, is het wettelijke kader voor VME in het secundair onderwijs veel beperkter. In het secundair onderwijs zijn voor VME immers vakoverschrijdende eindtermen bepaald, waaraan slechts een inspanningsverplichting wordt gekoppeld. Daardoor zijn secundaire scholen niet verplicht om het thema 'verkeer en mobiliteit' op structurele wijze in het lessenpakket aan bod te laten komen.

Ondanks deze hindernis hebben de VSV en verschillende andere actoren heel wat VME-materialen en -initiatieven ontwikkeld voor het secundair onderwijs. Verder publiceerde de VSV in samenwerking met haar Stuurgroep Onderwijs en met de onderwijskoepels een leidraad voor de implementatie van VME in het secundair onderwijs, het *Educatief Actieplan Secundair Onderwijs*.

Vaak geven scholen echter aan dat ze niet over de nodige ruimte in het lessenpakket noch over de nodige expertise of mankracht beschikken om voldoende aandacht te besteden aan VME. Het komt de scholen bovendien zelf toe om te bepalen welke acties en aandachtspunten zij vooropstellen. Dit heeft tot gevolg dat verkeer en mobiliteit, afhankelijk van het beleid en de mogelijkheden in elke individuele school, in mindere of meerdere mate een plaats verwerft tussen andere maatschappelijke thema's zoals gezondheid of milieu. Veel, zonet alles hangt af van het

² Carpentier A., Schoeters A., Nuyttens N., Declercq K. & Hermans E. (2014) Jaarrapport Verkeersveiligheid 2013: Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2013. Steunpunt Verkeersveiligheid & Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

³ Casteels, Y., Focant, N., & Nuyttens, N. (2012). Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Statistische analyse van letselongevallen met jonge autobestuurders van 18 tot 31 jaar. Brussel: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

⁴ Vissers et al. (2005). Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie. Veenendaal: Traffic Test bv.

engagement van de school en van de inspanningen van individuele leerkrachten die aandacht willen geven aan verkeer en mobiliteit. Het resultaat is dat niet eens de helft van de secundaire scholen VME-initiatieven uitwerkt of aanbiedt, zo blijkt uit diverse bevragingen.

Net op het moment dat de risico's stijgen, vermindert dus de aandacht voor VME in het onderwijs en worden jongeren wat betreft verkeers- en mobiliteitseducatie als het ware aan hun lot overgelaten. Gezien de hoge ongevalsbetrokkenheid van jonge weggebruikers is dit uiteraard geen ideale situatie.

3. De gewenste invulling van verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs – kansen van de onderwijshervorming

Op 4 juni 2013 keurde de Vlaamse Regering het masterplan goed voor de hervorming van het secundair onderwijs.⁵ In het kader van de onderwijshervorming is in het voorjaar van 2016 is een breed maatschappelijk debat gestart rond de herziening van de eindtermen. De hervormingsplannen en de herziening van de eindtermen bieden een ideale opportuniteit om VME duidelijk en ondubbelzinnig in te bedden in het secundair onderwijs. Het invoeren van specifieke, vakgebonden eindtermen inzake VME biedt kansen om ook in het secundair onderwijs structureel beleidsoverschrijdend te werken. Een dergelijke invoering dient sterk te worden aangemoedigd. Eventueel kan dit zelfs in de kwaliteitsdoelstellingen van de onderwijsnetten worden opgenomen. Het invoeren van specifieke, vakgebonden eindtermen inzake VME betekent automatisch dat de onderwijsinspectie kwantitatief kan nagaan of de doelstellingen al dan niet worden bereikt. Door die inspectie komt er meer informatie beschikbaar over de manier waarop VME wordt aangepakt op klas- en schoolniveau, zonder dat dit afbreuk doet aan de autonomie van de school.

Eindtermen inzake VME mogen niet beperkt blijven tot de kennis van verkeersregels, maar dienen vooral te worden toegespitst op de attitude- en gedragsmatige aspecten die er verband mee houden, samen met hun concrete toepassing. Net zoals in het basisonderwijs dient de focus daarbij te liggen op de praktijk. Daarbij moet de nodige aandacht gaan naar risicoperceptie, preventief en defensief rijgedrag en een positieve attitude ten aanzien van verkeersregels en verkeersveiligheid. Zo kunnen onder meer eindtermen rond veilige verkeersdeelname en verkeersvaardigheid worden onderscheiden, naast eindtermen die te maken hebben met risicoperceptie en sociaal verkeersgedrag (de zogenaamde 'hogere orde-vaardigheden' in de GDE-matrix die in het kader van de rijopleiding wordt gebruikt). Deze eindtermen houden verband met de Europese sleutelcompetenties die de leidraad vormen voor de hervorming van het secundair onderwijs. Met name de link met sociale en burgerschapscompetenties ligt voor de hand.⁶

Deze invulling komt tegemoet aan de aanbeveling betreffende VME die op 9 december 2013 werd geformuleerd door de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid. Voor het secundair onderwijs omvat deze aanbeveling 'het structureel en in belangrijke mate inbedden van VME op school- en klasniveau via de eindtermen en leerplandoelen, zodat er verplicht aandacht gaat naar het bijbrengen van kennis, attitudes en praktische vaardigheden voor voetgangers, fietsers, autopassagiers en buspassagiers in de eerste graad, eventueel aangevuld met bromfietsers in

⁵ Masterplan hervorming S.O. (VR 2013 0406 DOC.0563/1, versie 4.06.2013).

<https://www.vlaamsparlement.be/bestanden/Documenten/Masterplan-Hervorming-SO.pdf>

⁶ Idem. Het Masterplan bepaalt dat er binnen de sleutelcompetenties meer dan vandaag aandacht dient te zijn voor onder meer sociale en burgerschapscompetenties.

de tweede graad en met autobestuurders in de derde graad, alsook naar een kritische houding ten aanzien van de verschillende vervoersmodi'.⁷

De basisprincipes die hierbij dienen te gelden, zijn onder meer het resultaatsgebonden maken van contextgebonden VME in de hele leerlijn op school (basisonderwijs en alle graden van het secundair onderwijs), en de doelgroepgerichte aanpak waarbij de 'levenslange leerlijn' verder wordt ingevuld voor doelgroepen en contexten waar momenteel nog hiaten bestaan of die specifieke risico's lopen. In het bijzonder wordt aanbevolen om werk te maken van specifieke programma's per leeftijdscategorie voor die domeinen waarin jongeren risicovol verkeersgedrag vertonen met aandacht voor inzicht in risico's en de gevolgen van onverantwoord verkeersgedrag; zelfbewustzijn, zelfreflectie en zelfstandigheid; het ontwikkelen van strategisch en tactisch verkeersinzicht vanuit hun eigen deelname aan het verkeer; een efficiënte ondersteuning door middel van moderne media; en een deskundige begeleiding zodat leerkrachten de kans krijgen om te groeien in de specifiek voor deze opdracht nodige didactische competenties. Noodzakelijke voorwaarden om dit te realiseren zijn onder meer bijkomende en structurele inspanningen van het departement Onderwijs, de onderwijsnetten en de pedagogische begeleidingsdiensten, tot en met individuele scholen (curriculum en visie op pedagogisch traject op schoolniveau).⁸

5. Aanbeveling

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid beschouwt verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs van levensbelang voor jongeren. Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid beveelt derhalve aan om **structureel aandacht te besteden aan VME in het secundair onderwijs**, door in het kader van de onderwijshervorming **specifieke, vakgebonden eindtermen te bepalen inzake verkeer en mobiliteit**. Deze eindtermen dienen onder meer gericht te zijn op **veilige verkeersdeelname en verkeersvaardigheid, risicoperceptie en sociaal verkeersgedrag** (de zogenaamde 'hogere-ordevaardigheden').

In navolging van de aanbevelingen die werden geformuleerd door de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid, benadrukt het Vlaams Forum Verkeersveiligheid de noodzaak om werk te maken **van specifieke programma's per leeftijdscategorie voor die domeinen waarin jongeren risicovol verkeersgedrag vertonen**, met aandacht voor **inzicht in risico's en de gevolgen van onverantwoord verkeersgedrag; zelfbewustzijn, zelfreflectie en zelfstandigheid; het ontwikkelen van strategisch en tactisch verkeersinzicht** vanuit hun eigen deelname aan het verkeer; een **efficiënte ondersteuning door middel van moderne media**; en een **deskundige begeleiding van leerkrachten** zodat deze de kans krijgen om te groeien in de specifiek voor deze opdracht nodige didactische competenties. Verkeerseducatieve programma's voor het secundair onderwijs zijn bij voorkeur **praktijkgericht**.

⁷ Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid: 31 aanbevelingen ter verbetering van de verkeersveiligheid in Vlaanderen. <http://www.mobielvlaanderen.be/verkeersveiligheid/vcrv2013/docs/lijst.pdf>

⁸ Idem