

Verkeersexamen

Op 15 april is in groep 7/8 het schriftelijk verkeersexamen van Veilig Verkeer Nederland (VVN) afgenomen.¹ Voor de geslaagden kan de school vervolgens het VVN- praktijkexamen organiseren. De PVV-fractie uit de Haagse gemeenteraad stelde daarover schriftelijke vragen aan B&W.² Zij wilde graag weten hoeveel procent van de Haagse leerlingen het basisonderwijs verlaat zonder voor beide examens geslaagd te zijn. B&W kon daar geen antwoord op geven, behalve dan dat 96% van de deelnemers van het praktijkexamen uiteindelijk slaagt, eventueel na herkansing. Onvermeld blijft hoeveel procent van de leerlingen niet aan het theoretisch examen deelneemt, hoeveel procent van de deelnemers uiteindelijk niet voor dat examen slaagt en hoeveel procent van de geslaagden niet aan het praktijkexamen deelneemt. In 2008 berichtte het College dat 60% van de Haagse basisscholen hun leerlingen niet aan een praktijkexamen onderwierp, onder meer omdat er niet genoeg leenfietsen voorhanden waren.³ Het punt is dat scholen niet verplicht zijn aan deze beide VVN-examens deel te nemen. Ze moeten slechts bevorderen dat leerlingen zich als verkeersdeelnemer zelfredzaam leren te gedragen (kerndoel nr.35).⁴ Ze hoeven niet aan te tonen dat iedere leerling bij het verlaten van de basisschool veilig als voetganger en fietser aan het verkeer kan deelnemen.

De Haagse PVV-fractie (14/4/2010) oordeelt dat de Gemeente via haar Educatieve Agenda aan die vrijblijvendheid een eind moet maken.⁵ Zij vindt dat het huidige fietsverkeersexamen 'een farce is. Raadslid De Mos, zelf oud-onderwijzer (...): "De opzet is veel te vrijblijvend, want in Den Haag kunnen veel kinderen helemaal niet fietsen en die doen dan gewoon niet mee aan het examen. Bovendien wordt er met de kinderen die voor het examen zakken niets gedaan. Dat weet ik helaas uit eigen ervaring." De PVV wil af van zo'n waardeloos verkeersexamen en pleit voor het invoeren van een verplicht verkeersexamen op Haagse basisscholen. "Kinderen die zo'n examen niet halen, kunnen niet over naar de volgende klas", aldus De Mos.'

Hoe zit het in de gemeente Amsterdam? De Gemeente doet niet mee met het educatie- en examenaanbod van de VVN, maar heeft een eigen programma. Vorig najaar berichtte B&W in een notitie over verkeersveiligheid voor scholieren:⁶ 'Om de kennis en kunde van de kinderen te testen worden er theoretische en praktische verkeersexamens georganiseerd [respectievelijk voor groep 7 en voor groep 8]. Aan de theoretische examens doen bijna alle scholen van Amsterdam mee. Aan de praktische verkeersexamens doet ruim de helft van alle scholen mee, de deelname is de laatste jaren sterk gestegen.' Het theoretisch examen bestaat uit een schriftelijk en een mondeling gedeelte. In het laatstbedoelde gedeelte, dat wordt afgenomen door onafhankelijke examinatoren, 'wordt gewerkt met visuele middelen zoals fietsen, auto's en poppetjes. Hierdoor is het mogelijk dat ook kinderen met een taalachterstand of een handicap mee kunnen doen aan het verkeersexamen.'⁷

In 2006 is ook een landelijke Inventarisatie Verkeersonderwijs verricht door het CITO.⁸ Van de geënquêteerde basisscholen neemt 87% aan het schriftelijk examen deel en 72% ook aan het praktijkexamen. Scholen met veel *gewichtsleerlingen* nemen aanmerkelijk minder aan de examens deel en van de scholen met veel *allochtone* gewichtsleerlingen participeert slechts 27% aan het praktijkexamen. Wat verder opvalt is dat het aantal uren besteed aan verkeerseducatie, gerekend over een periode van vijftien jaar, is afgenomen, vooral in groep 8. Slechts 35% van de leraren in groep 8 trekt daar wekelijks meer dan een halfuur voor uit. Wordt de verkeerseducatie verdrongen door de eindtoets Basisonderwijs van het CITO? Weliswaar is het percentage leraren dat *praktijkles* geeft toegenomen (tot ruim 60% in groep 7 en 8), maar de investeringen in praktijklessen worden begrensd door het feit dat deze zoveel tijd en organisatie kosten.

Hierboven kwamen de volgende mogelijke belemmeringen voor adequate verkeerseducatie en -examining naar voren.

1. Basisscholen zijn niet verplicht ervoor te zorgen dat iedere schoolverlater het theoretisch en praktisch verkeersexamen aflegt en daarvoor slaagt, en ze worden ook niet afgerekend op het percentage geslaagde schoolverlaters.
2. Sommige leerlingen hebben onvoldoende fietservaring, bezitten geen fiets (die aan de wettelijke eisen voldoet), of komen niet per fiets naar school. Er worden door de school onvoldoende faciliteiten geboden opdat ze leren fietsen en er zijn bij de examinering niet voldoende leenfietsen voorhanden.
3. Sommige leerlingen hebben onvoldoende taal- en leesvaardigheid om de theoretische verkeerseducatie met vrucht te volgen en voor het theoretische verkeersexamen te slagen. De instructie en examinering is te talig in verhouding tot hun vorderingenniveau op het gebied van het Standaardnederlands.

4. De slaagkans voor het theoretische (en praktische?) verkeersexamen wordt verlaagd door functiebeperkingen (of andere handicaps van zorgleerlingen).
5. Praktische verkeerseducatie en -examinering kost de school relatief veel personeelstijd en organisatie. Ook gaat er relatief veel *lestijd* verloren ten koste van andere vakken (waaronder de vakken die van belang zijn voor het behalen van hogere CITO-scores).

Met enige verbeeldingskracht zouden we ook andere mogelijke belemmeringen kunnen bedenken:

6. Praktische verkeerseducatie en -examinering doet een aanslag op het financiële en personele budget van de school, tenzij de gemeente dat met subsidie of extra menskracht ondervangt of tenzij ouders in de kosten bijdragen.
7. Scholen schrikken terug voor de aansprakelijkheidsrisico's die verbonden zijn aan praktische verkeerseducatie en -examinering.
8. Praktische verkeerseducatie en -examinering vereist actieve ouderparticipatie, maar er zijn te weinig ouders die zich daartoe als hulpouders beschikbaar stellen.
9. Voor minvermogende ouders is de aanschaf van fietsen voor hun opgroeiende kinderen nauwelijks op te brengen, mede ten gevolge van het grote diefstalrisico.
10. Door de complexiteit van (en de vele wijzigingen in) het wegenverkeersreglement zijn leraren en ouders niet in staat op een verantwoorde wijze bij te dragen aan de theoretische en praktische verkeerseducatie en -examinering.
11. Door de zojuist bedoelde wijzigingen gaan aangeschafte leermiddelen niet lang mee, wat de kosten van theoretische verkeerseducatie verhoogt.

Tot zover de belemmeringen. Maar wat is per saldo het resultaat van de verkeerseducatie in het basisonderwijs? Het zou me niets verbazen als anno 2010 slechts 55% van de schoolverlaters geslaagd is voor het theoretisch en praktisch verkeersexamen. Of is dat te pessimistisch? Stel het percentage scholen dat een praktijkexamen afneemt op 75%. Trek daar 5% van af voor de leerlingen die ook na herkansing voor het praktijkexamen gezakt zijn. Blijft over 70%. Trek daar 15% van af voor de leerlingen die niet aan het praktijkexamen deelnemen omdat ze niet kunnen fietsen of omdat ze (ook na herkansing) voor het theorieexamen gezakt zijn. Blijft over 55% van de schoolverlaters. Ik hoop oprecht dat ik te pessimistisch ben.

Hoe zou je dat percentage omhoog kunnen schroeven? Ik ben niet deskundig op het gebied van verkeerseducatie. Maar ik zou in de volgende richting denken.

- Onderscheid binnen de verkeerseducatie twee doelen: a) hoe zorgen we dat onze leerlingen veilig van huis naar school en van school naar huis komen? en b) hoe zorgen we dat leerlingen het verkeersexamen halen ten bewijze dat ze ook elders (te voet en per fiets) veilig aan het verkeer kunnen deelnemen?
- Doel a) vereist een gericht trainingsprogramma dat in samenwerking met de ouders moet worden opgezet en uitgevoerd, afgestemd op de concrete *blackspots* die de kinderen dagelijks op hun weg vinden.
- Doel b) vereist algemene kennis en oefening voor veilige deelname aan het verkeer in de rol van voetganger, fietser, skateboarder, rollerscater, etc.
- In hoeverre is het mogelijk de praktische oefening en examinering ad b) in een soort 'flight simulator' onder te brengen, niet met geschreven tekst maar met andersoortige (verbale en nonverbale) feedback?

Wes Holleman

weblog onderwijs 25-5-2010

<http://www.onderwijsethiek.nl>

¹ <http://examen.vvn.nl/info>; <http://examen.vvn.nl/>

² <http://zbs.denhaag.nl/risdoc/2010/RIS172202.PDF> (10/5/2010)

³ <http://zbs.denhaag.nl/internet?oid=153808> (voorjaar 2008)

⁴ Zie ook de voorbeeld-leerlijn van SLO: <http://tule.slo.nl/OrientatieOpJezelfEnWereld/F-L35.html>.

⁵ http://www.pvvdenhaag.nl/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=1&Itemid=5&limitstart=10 (14/4/2010)

⁶ <http://www.bestuursinformatie.amsterdam.asp4all.nl/> (22/9/2009):

<http://biodata.asp4all.nl/andreas/2009/09012f97806882b7/09012f97806882b7.html>

⁷ http://www.ivv.amsterdam.nl/projecten/tussen_school_en/verkeersexamens

⁸ http://www.cito.nl/share/PPON/Cito_PPON_rapport_verkeer2006.pdf; zie ook

http://www.swov.nl/rapport/factsheets/nl/factsheet_verkeerseducatie_aan_kinderen.pdf (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2009).