

Leerdoelen voor doelgroep 12-16 jaar

Permanente Verkeerseducatie 2.0



CROW-KpVV

Het KpVV-programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering bij decentrale overheden en andere organisaties.

CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een veilige, duurzame en toegankelijke fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen en delen collectieve kennis over infrastructuur, openbare ruimte en mobiliteit; voor én met de sector. Onze richtlijnen, tools, opleidingen, netwerken en publicaties zorgen dat kennis actueel, gestandaardiseerd én direct toepasbaar is in de praktijk. Zo versnellen we innovatie, verbinden we partijen en maken we het verschil voor huidige en toekomstige generaties.

Werken aan praktische oplossingen die bijdragen aan maatschappelijke opgaven is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 130 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

December 2025

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.

Woord vooraf

Dit Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie 2.0 voor de doelgroep 12-16 jaar is een update en doorontwikkeling van het in 2004 opgestelde leerdoelendocument. Deze nieuwe versie van december 2025 is ontwikkeld in het kader van de activiteiten voor de Toolkit Verkeerseducatie door CROW in samenwerking met Haskoning.

Inhoud

Woord vooraf 3

Inleiding 5

Achtergrond 6

Doelgroepen Permanente Verkeerseducatie 6

PVE-leerdoelen 6

PVE-leerdoelen 2.0 6

Methodiek leerdoelen 2.0 7

Matrixmodel 7

Niveaus van veilig handelen 8

Vaardigheden verkeersdeelname 8

Gebruik van de leerdoelenmatrix in de praktijk 9

Leerdoelen doelgroep 12-16 jaar 10

Context verkeersgedrag van 12-16-jarigen 10

Uitwerking leerdoelen jongeren 12-16 jaar 13

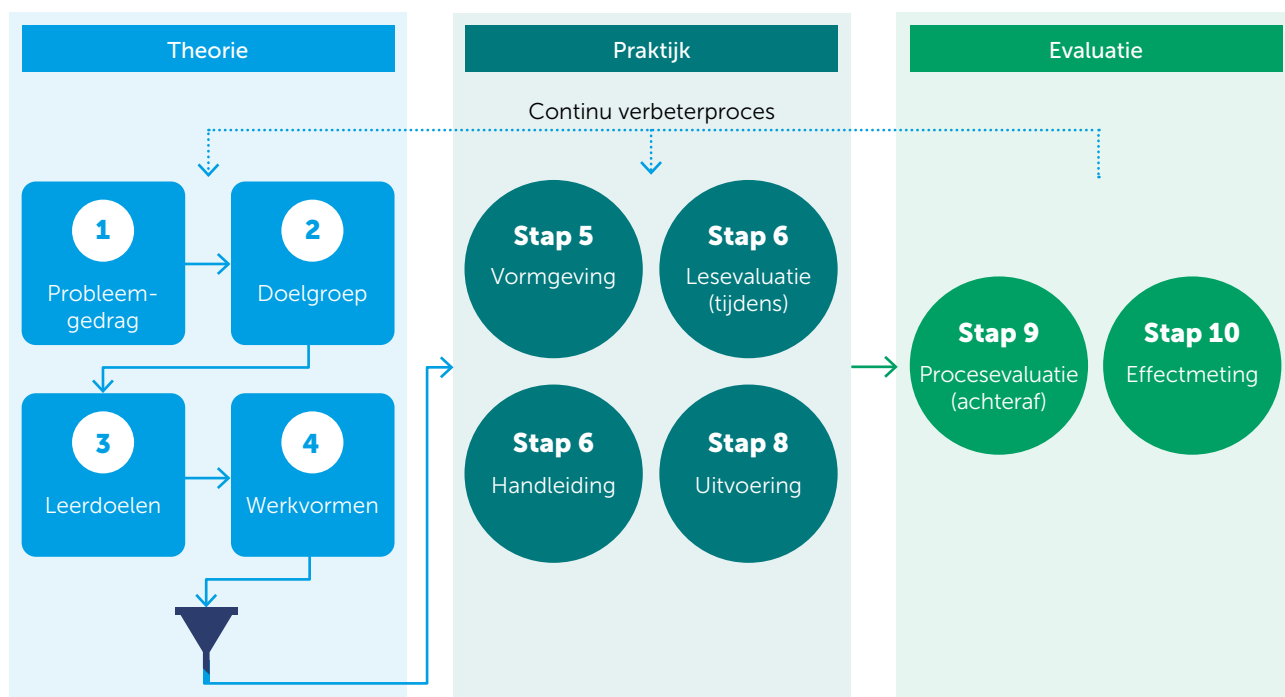
Uitwerking leerdoelen ouders/verzorgers doelgroep 12-16 jaar 18

Eindnoten 20

Inleiding

In dit document staan de leerdoelen voor de verschillende doelgroepen binnen de Permanente Verkeerseducatie (PVE). Leerdoelen spelen een belangrijke rol bij het ontwikkelen van verkeerseducatieve programma's. Helder beschreven leerdoelen maken duidelijk wat een programma bij de doelgroep wil veranderen. De kenmerken van goed beschreven leerdoelen zijn onderdeel van stap 3 van de Checklist verkeerseducatie (Checklist verkeerseducatie, 10 stappen, substappen, toelichting en voorbeelden; zie Figuur 1). Inhoudelijk hangen de leerdoelen af van het te beïnvloeden probleemgedrag (stap 1) en van de doelgroep (stap 2). Stap 3 is een cruciale stap. Als hier de verkeerde doelen worden gesteld of als de doelen onvoldoende helder zijn geformuleerd, zullen de vervolgstappen niet goed worden gezet en zullen er verkeerde accenten worden gelegd.

In deze toelichting staan we kort stil bij de achtergrond van het leerdoelendocument en de aanleiding voor de actualisatie. Vervolgens gaan we in op de gebruikte methodiek. Daarna volgt een introductie van de doelgroep 12-16 jaar, en als laatste de leerdoelen zelf.



Figuur 1. De 10 stappen van de checklist verkeerseducatie

Achtergrond

Doelgroepen Permanente Verkeerseducatie

Vanuit de behoefte aan meer structuur en coördinatie van activiteiten op het gebied van verkeerseducatie is rond de eeuwwisseling de aanpak ontstaan, die inmiddels bekend staat als Permanente Verkeerseducatie (PVE). Om te beginnen zijn PVE-doelgroepen benoemd en vervolgens is per doelgroep in kaart gebracht wat minimaal noodzakelijk is om zinvolle verkeerseducatieve activiteiten te ontwikkelen. Dit heeft in 2002 geleid tot een rapport met uitgangspunten voor het beleid ten aanzien van PVE: Naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie.

Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. Deze indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoermodaliteit. Het gaat om de volgende zes groepen:

- 0 tot 4 jaar
- 4 tot 12 jaar
- 12 tot 16 jaar
- beginnende bestuurders (16 tot circa 25 jaar)
- rijbewijsbestuurders (circa 25 tot circa 60 jaar)
- ouderen vanaf circa 60 jaar.

PVE-leerdoelen

In 2004 heeft Royal HaskoningDHV, in opdracht van de toenmalige Adviesdienst Verkeer en Vervoer, de algemene uitgangspunten uitgewerkt tot concrete leerdoelen voor elke doelgroep. Dit Leerdoelendocument Permanente Verkeerseducatie (PVE) is sindsdien een belangrijke inspiratiebron geweest bij de ontwikkeling van verkeerseducatieve interventies én een belangrijke norm bij de beoordeling ervan.

PVE-leerdoelen 2.0

Door de jaren heen is de visie op wat per doelgroep de benodigde kennis, vaardigheid en attitude zijn om veilig en verantwoord aan het verkeer deel te nemen veranderd. Bovendien was het 'oude' leerdoelendocument door de omvang en het detailniveau niet voor iedereen gemakkelijk in het gebruik. Dit leerdoelendocument 2.0 heeft tot doel daar verandering in te brengen. In deze nieuwe versie worden de leerdoelen op een meer toegankelijke wijze gepresenteerd. Daarnaast zijn de leerdoelen inhoudelijk geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten.

Twee belangrijke hoofdfuncties van het leerdoelendocument blijven overeind staan:

- Het helpt producenten van verkeerseducatie bij ontwikkelen van programma's.
- Het biedt een toetsingskader om te beoordelen in hoeverre programma's aandacht besteden aan de relevante leerdoelen.

De PVE-leerdoelen zijn ambitieus geformuleerd: het gaat om doelen die idealiter per hoofddoelgroep bereikt zouden moeten worden. Of doelen gehaald kunnen worden is onder meer afhankelijk van de tijd die voor verkeerseducatie beschikbaar is en van de specifieke kenmerken van subdoelgroepen. Zo kunnen voor kinderen in het speciaal basis-onderwijs sommige leerdoelen niet of slechts ten dele haalbaar zijn.

De per doelgroep beschreven leerdoelen zijn niet door één partij of binnen één programma te behandelen. Permanente verkeerseducatie werkt het beste wanneer programma's onderling, tussen én binnen de verschillende doelgroepen, op elkaar zijn afgestemd. Daarmee ontstaan er doorgaande leerlijnen. De leerdoelen in dit document zijn zo opgesteld dat deze doorgaande lijn in verkeerseducatieve doelen over alle doelgroepen wordt bewaakt.

Methodiek leerdoelen 2.0

De PVE-leerdoelen beschrijven op hoofdlijnen de benodigde kennis, vaardigheden en attitude die nodig zijn om veilig aan het verkeer deel te nemen. Voor de leesbaarheid gebruiken we in het vervolg van dit document de term 'vaardigheden'¹, maar hiermee bedoelen we ook kennis en attitude.

Matrixmodel

Net als in het eerdere leerdoelendocument, vormt de matrix met 'Goals for Driver Education'² (GDE) de basis voor het uitwerken van de leerdoelen. Deze GDE-matrix wordt al jaren met succes gebruikt voor bepalen van de inhoud van rijopleidingen en -examens. De matrix bestaat uit

verschillende niveaus van veilig handelen en vaardigheden, die samen het uiteindelijke verkeersgedrag van mensen bepalen (Tabel 1). Op basis van recente inzichten uit de wetenschap zijn de vaardigheden ten opzichte van de oorspronkelijke GDE-matrix (en de matrix uit het eerdere leerdoelendocument) enigszins aangepast en uitgebreid. Daarmee komt er meer aandacht voor hogere-ordevaardigheden in het verkeer. In Tabel 1 is de geactualiseerde matrix voor de leerdoelen 2.0 weergegeven. Door de niveaus van veilig handelen en vaardigheden in de matrix te combineren, ontstaan er in totaal zestien cellen. De betekenis van de niveaus en vaardigheden waaruit de matrix bestaat zijn hieronder beschreven.

Tabel 1. Matrixmodel leerdoelen 2.0

Niveaus van veilig handelen	Vaardigheden (inclusief benodigde kennisbasis en gewenste attitude)			
	1 Basisvaardigheden	2 Cognitieve vaardigheden: inzicht in en beheersing van risicoverhogende factoren	3 Kalibratie-vaardigheden: zelfevaluatie, kalibratie en motivatie	4 Sociaal-affectieve vaardigheden
	<i>Basisvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen</i>	<i>Herkennen van en omgaan met risicovolle verkeerssituaties</i>	<i>Situaties in het verkeer zo aanpakken dat je ze veilig en verantwoord aankunt</i>	<i>Kunnen inleven in situaties en gevoelens van andere weggebruikers.</i>
IV Algemeen	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op basisvaardigheden.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op herkennen en omgaan met risicovolle situaties.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op keuze van situaties zodat die passen bij je eigen vaardigheid.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op de inleving in situaties, gevoelens en belangen van andere weggebruikers.
III Strategisch	Gevolgen voor de uitvoering van basisvaardigheden van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor het herkennen en omgaan met risicovolle situaties van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor het aangaan van situaties die wel of niet passen bij je eigen vaardigheid van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor andere weggebruikers van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.
II Tactisch	Kennis, inzicht en vaardigheden om situaties in het verkeer veilig op te lossen: wat zijn de regels en afspraken en hoe pas ik ze veilig toe?	Kennis, inzicht en vaardigheden om risico's in het verkeer tijdig te herkennen en te vermijden of te voorkomen dat er onveilige situaties ontstaan.	Weten welke situaties in het verkeer je wel en niet aankunt en je gedrag zo kiezen dat situaties voor jou beheersbaar zijn en veilig opgelost kunnen worden.	Weten wat de gevolgen voor andere weggebruikers kunnen zijn als je situaties in het verkeer niet volgens afspraken oplost en onveilige keuzes maakt.
I Operationeel	Technische beheersing van het vervoermiddel.	Weten welke risico's je loopt als de technische beheersing onvoldoende is en weten wat je moet doen om deze risico's te voorkomen.	Weten hoe goed je het vervoermiddel technisch beheerst en situaties zo kiezen dat je ze, technisch gezien, aankunt.	Weten wat de gevolgen kunnen zijn voor andere weggebruikers als de technische beheersing onvoldoende is.

Niveaus van veilig handelen

Verkeersgedrag ontstaat door invloed van verschillende factoren, zowel persoonlijk als in de omgeving. Deze factoren zijn in de rijen van de matrix opgenomen als de vier niveaus van veilig handelen. Van boven naar beneden gaat het om:

IV. Algemeen niveau: leeftaken en verplaatsen

Op het taakniveau van 'leef taken en verplaatsen' gaat het om persoonlijkheidskenmerken, opvattingen, waarden, ambities en de leefstijl die de verkeersdeelname kunnen beïnvloeden.

III Strategisch niveau: plannen en navigeren

Bij het niveau, 'plannen en navigeren' gaat het om strategische taken: kiezen en voorbereiden van de route, de keuze van het vervoermiddel (auto, ov, fiets, meerijden, etc.). Vooraf nadenken over de situaties waarin je als verkeersdeelnemer kunt belanden en daar je plan op trekken, is een cruciale vaardigheid voor veilige en vlotte deelname in die situaties zelf. Zo kan op dagen met sneeuw en mist een keuze om te gaan rijden tot lastige en gevaarlijke situaties leiden die moeilijk te beheersen zijn.

II Tactisch niveau: oplossen van verkeerssituaties

Dit niveau van veilig handelen gaat over het feitelijk deelnemen aan het verkeer en 'oplossen van verkeerssituaties'. Oftewel: het uitvoeren van verkeersopgaven in samenwerking met andere verkeersdeelnemers. Op dit niveau zijn waarnemings-, beslis-, en handelingsvaardigheden van belang. Minstens net zo belangrijk is het communiceren met en het inleven in andere weggebruikers. Samengevat, de sociale kant van verkeersdeelname.

I Operationeel niveau: bedienen en beheersen van het voertuig

Het operationele niveau van veilig handelen gaat over het bedienen en beheersen van het voertuig. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor een bekwaame taakuitvoering, maar alleen dit niveau beheersen is niet voldoende voor een veilige verkeersdeelname. Voertuigbediening en -beheersing moet vergaand geautomatiseerd zijn, het moet 'vanzelf gaan'.

Vaardigheden verkeersdeelname

Om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen, dienen mensen te beschikken over bepaalde vaardigheden (en de kennis en de houding die daarbij horen). In de kolommen van de matrix zijn de vaardigheden opgedeeld in vier categorieën. De eerste categorie betreft basisvaardigheden, de overige categorieën beschrijven hogere-ordevaardigheden. Van links naar rechts gaat het om:

- 1 **Basisvaardigheden:** Wat mensen in de basis moeten weten en kunnen om veilig aan het verkeer deel te nemen. Denk aan kennis van bestemmingen, vervoermiddelen, verkeersregels, gedragsnormen en risico's. Vaardigheden zijn onder andere beheersing van lichaam en voertuig, waarneming, motoriek, communicatie en compensatie voor minder functioneren.
- 2 **Cognitieve vaardigheden:** Het herkennen en analyseren van potentiële gevaren in het verkeer, en hoe daarnaar te handelen. Gevaarherkenning en -vermijding omvatten verschillende processen: het waarnemen, voorspellen, evalueren, beslissen en handelen in het verkeer.
- 3 **Kalibratievaardigheden:** Het vermogen om je (alleen) in taaksituaties te begeven die passen bij wat je kunt. Hiervoor moeten mensen kunnen inschatten welke vaardigheden in een situatie nodig zijn (wat moet ik kunnen?), en in hoeverre zij die vaardigheden bezitten (kan ik dat?). Een realistisch zelfbeeld is daarbij van groot belang.
- 4 **Sociaal-affectieve vaardigheden:** Het gaat hier vooral om algemene 'skills for life' die ook voor veilig en verantwoord gedrag binnen andere domeinen dan verkeer van belang zijn. Verkeersdeelname is een sociale activiteit, je inleven in de belangen en behoeften van anderen is noodzakelijk. Vaardigheden als tonen van weerbaarheid en empathie, impulscontrole en omgaan met groepsdruk komen daarbij van pas.

Ontwikkeling GDE-matrix

De GDE-matrix is een belangrijke stimulans geweest om de inhoud van de rijtaak te verbreden naar de hiërarchisch hogere taakniveaus. Op de lagere niveaus wordt vooral een beroep gedaan op technische en cognitieve basisvaardigheden. Zogenaamde hogere-ordevaardigheden zijn steeds belangrijker als je hoger in de GDE-matrix komt. Hogere-ordevaardigheden staan voor de meer complexe vaardigheden, vaardigheden waarvoor de verkeersdeelnemer in staat is verschillende basisvaardigheden geïntegreerd toe te passen als onderdeel van rijtaken op de hogere niveaus van de GDE. Dan gaat het naast cognitieve hogere-ordevaardigheden (denk aan gevaarherkenning) om kalibratie (je taken zo kiezen dat je ze aankunt) én sociaalemotionele hogere-ordevaardigheden (je verplaatsen in én rekening houden met andere verkeersdeelnemers). Bij die laatste vaardigheden is er vaak sprake van algemene 'skills for life', die ook voor verantwoorde keuzes op domeinen buiten het verkeer van belang zijn. Deze meer algemene vaardigheden krijgen nog onvoldoende aandacht, terwijl juist die bepalend kunnen zijn voor hoe iemand zich in het verkeer gedraagt. Hogere-ordevaardigheden zijn de meer complexe vaardigheden. Niet goed ontwikkelde hogere-ordevaardigheden zijn een belangrijke oorzaak van het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten. Recent onderzoek onderschrijft nog eens hoe belangrijk deze vaardigheden zijn voor veilige

en verantwoorde verkeersdeelname, ook voor andere doelgroepen dan jonge beginnende automobilisten.

Keuzes op hogere niveaus hebben invloed op gedrag op lagere niveaus

Keuzes op het niveau van leeftaken klinken door in de manier waarop mensen verkeerssituaties oplossen en hoe ze daarbij een voertuig besturen. Denk daarbij aan de keuze om überhaupt de auto te nemen, om passagiers mee te nemen (socializen), bagage te vervoeren en om dagelijkse activiteiten voort te zetten in de auto (zaken doen, kinderen opvoeden). Hierdoor kan een risico ontstaan. Bijvoorbeeld, er ontstaat een combinatie van stress en (sociale) tijdsdruk als gevolg van een (te) krappe tijdplanning. Dit leidt vervolgens weer tot meer haastig rijgedrag. Of een jonge bestuurder die gevoelig is voor druk van leeftijdsgenoten kan besluiten met vrienden in de auto naar een feest te rijden en onderweg gebruik te maken van de telefoon om tijd te besparen, met alle mogelijke gevolgen die daarbij horen. Denk aan gevaarlijk hoge snelheden bij kruisingen of op landelijke wegen.

SWOV (2021). *Jonge automobilisten. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.*

Tsapi, A., Vissers, J.A.M.M. & Buuron, I. (2022) *Hogere-ordevaardigheden (HOV) in het verkeer. Amersfoort, RHDHV.*

Gebruik van de leerdoelenmatrix in de praktijk

De cellen van de leerdoelenmatrix geven een ingedikte beschrijving van de onderliggende leerdoelen. Door op de cellen te klikken, kon je bij de bijbehorende leerdoelen. De leerdoelen zijn concreet beschreven, maar moeten bij het ontwikkelen van een educatief programma worden uitgewerkt in meer specifieke leerdoelen en lesdoelen. Het leerdoelendocument vormt als het ware een inspiratiebron of leidraad voor de ontwikkelaar. Bij de uitwerking in specifieke leerdoelen, aanbodsdoelen (zie tekstkader) en lesdoelen hebben producenten ruimte voor eigen keuzes en kunnen zij eigen prioriteiten stellen³.

Bij de detailuitwerking is afstemming nodig op het probleemgedrag waar het programma zich op richt (stap 1 van de educatieve checklist, zie Figuur 1) en de doelgroep die het gedrag vertoont (stap 2). Vervolgens moeten als onderdeel van stap 3 de leerdoelen helder en meetbaar worden omschreven. Daarna moet in stap 4 worden bepaald met welke werkvormen en methodieken de geformuleerde leerdoelen kunnen worden behaald.

Hogere-ordevaardigheden en aanbodsdoelen

Hogere-ordevaardigheden (met name de kalibratievaardigheden en sociaal-affectieve vaardigheden) laten zich soms moeilijk vertalen in concrete doelen met betrekking tot kennis, attitude en vaardigheid. In dat geval heeft het leerdoel meer het karakter van wat de trainer of opleider kan aanbieden. We spreken van aanbodsdoelen: ze geven aan wat een trainer, opleider of school kan aanbieden, maar zeggen daarbij niet wat de leerling of deelnemer precies moet kennen, kunnen of willen.

Leerdoelen doelgroep 12-16 jaar

Dit document bevat de leerdoelen voor de doelgroep 12-16 jaar (voortgezet onderwijs). De hier beschreven leerdoelen bouwen voort op de leerdoelen voor de doelgroep 4-12 jaar (basisonderwijs) en anticiperen op die van de doelgroep 16-25 jaar (beginnende bestuurders).

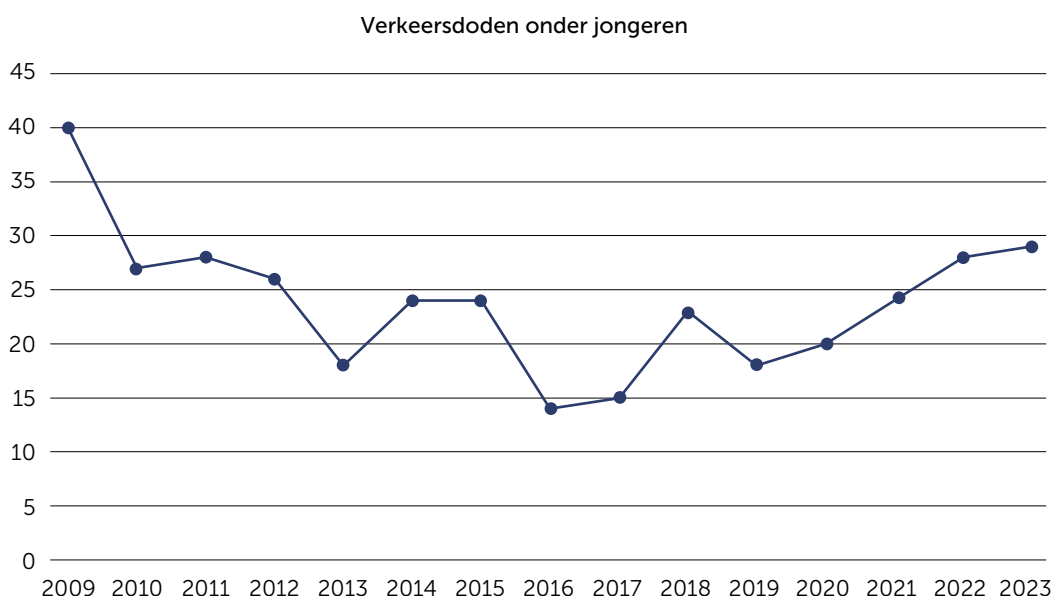
Jongeren van 12-16 jaar vormen als verkeersdeelnemers een kwetsbare groep. Deze jongeren zitten in een levensfase waarin de hersenen volop in ontwikkeling zijn, de hormoonhuishouding en mobiliteit verandert, en de sociale kring groter en belangrijker wordt. Bovendien zijn jongeren in deze fase gevoeliger voor groepsdruk, vertonen ze meer sensatie en risicozoekend gedrag en raken ze meer in conflict met autoriteit⁴. Daarnaast maken ze gebruik van vervoermiddelen waarop ze meer kwetsbaar zijn, zoals de (elektrische) fiets, de fatbike en de bromfiets.

In Nederland overlijden jaarlijks gemiddeld 24 jongeren van 12 t/m 17 jaar in het verkeer⁵. Figuur 2 geeft een overzicht van het aantal verkeersdoden onder deze leeftijdsgroep over de periode 2009-2023 (Zie Actuele ongevalscijfers van Rijkswaterstaat). Van de omgekomen jongeren in het verkeer tussen 2009 en 2023 waren verreweg de meesten gebruiker van een fiets (52%), gevolgd door de bromfiets (29%) en (bestel)auto (18%).

Steeds meer jongeren maken gebruik van een elektrische fiets. Dit is niet zonder risico, blijkt uit de ongevalscijfers. De cijfers laten een stijging zien in de ongevalscijfers voor jongeren met een elektrische fiets, van 4% in 2016 naar 22% in 2021⁶.

Meer recent is de fatbike in opkomst; een kleine elektrische fiets met dikke banden. Veel jongeren zijn van de scooter/ bromfiets overstapt naar de fatbike, waarvoor ze geen helm hoeven te dragen. Daarnaast geldt voor de fatbike geen rijbewijsplicht of leeftijdsbeperking, waardoor ook veel jongeren onder de 16 jaar gebruikmaken van een fatbike. De fatbike kan gemakkelijk opgevoerd worden met een 'gashendel' en dan snelheden tot 50 of 60 km/uur bereiken.

Betrouwbare cijfers over de onveiligheid van de fatbike in termen van dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden ontbreken nog. Wel kan op basis van onderzoek van VeiligheidNL worden geconcludeerd dat de problematiek van de fatbike ernstig is en toeneemt. In 2021 werd de fatbike voor het eerst gemeld in het Letsel Informatie Systeem (LIS) van VeiligheidNL⁷ als type voertuig waarmee een ongeval heeft plaatsgevonden. In 2022 waren dit er 7. In 2023 is dit aantal toegenomen tot 59, en in de eerste 4 maanden van 2024 werden 33 ongevallen geregistreerd. Daarmee lijkt het aantal ongevallen met een fatbike een snelle opwaartse trend te volgen. Het aantal bezoeken aan de Spoedeisende Hulp (SEH) na een fatbikeongeval moet beschouwd worden als een ondergrens van het werkelijk aantal SEH-bezoeken als gevolg van een ongeval met een fatbike in Nederland. In de eerste plaats omdat de steekproef in het LIS zich beperkt tot 14 van de 83 SEH-afdelingen in Nederland. In de tweede plaats omdat niet in alle gevallen genoteerd wordt op welk type fiets het slachtoffer deelnam aan het verkeer.



Figuur 2. Aantal verkeersdoden onder jongeren in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar tussen 2009 en 2023

Context verkeersgedrag van 12-16-jarigen

Hieronder is per niveau van veilig handelen beknopt de verkeerscontext voor de doelgroep 12-16 jaar beschreven.

Niveau IV – Algemeen niveau: leeftaken en verplaatsen

In de fase van de adolescentie vinden ingrijpende veranderingen plaats. Dit gebeurt zowel fysiek als mentaal, onder invloed van hormonen. De groei van het lichaam gaat met horten en stoten en vaak moeten de nieuwe proporties weer in balans worden gebracht. De hormonale veranderingen leiden vooral bij jongens (testosteron) tot veel competitief en sensatie- en risicozoekend gedrag. Maar ook bij meisjes is sprake van hormonale schommelingen. Die zorgen voor stemmingswisselingen die het gedrag negatief kunnen beïnvloeden. Niet alleen lichamelijk maar ook sociaal-emotioneel is het een turbulente periode. De veranderingen en ontwikkelingen van de jongeren kunnen hun weerslag hebben op het gedrag in het verkeer. Ze gaan op zoek naar een eigen identiteit. Dit uit zich onder meer in het verkennen van de grenzen van het eigen kunnen en van de acceptatiegraad van de directe omgeving en de maatschappij.

Jongeren zijn in deze leeftijd steeds beter in staat zichzelf te redden en rekening te houden met anderen. Tegelijkertijd spelen sociale invloeden (erbij willen horen, groepsdruk, overnemen normen) en het verkennen van de grenzen (experimentergedrag) een belangrijke rol in deze periode. Dit kan druk leggen op de eigen verantwoordelijkheid en extra risico's met zich meebrengen (bijvoorbeeld conformeren aan groepsnormen, roekeloos gedrag om te imponeren of om mee te doen, e.d.). Ook kan het toenemende besef van eigen verantwoordelijkheid en het steeds meer daarop worden aangesproken, leiden tot een zeker verzet tegen opgelegde regels en autoriteit ("dat maak ik toch zelf wel uit", "ik weet zelf wel wat gevaarlijk is en wat niet"). Als reactie kan een risicovolle gedragsstijl worden ontwikkeld. Ook gaat deze periode vaak gepaard met sterk wisselende emoties. Deze emoties kunnen van invloed zijn op het gedrag in het verkeer.

Het uittesten van vaardigheden als het gaat om fietsbeheersing en speel- of imponeergedrag leidt vaak tot ongevallen. Veel fietsongevallen van jongeren zijn eenzijdig: botsing tegen paaltjes, vallen, e.d. Ook blindelings volggedrag in de groep vanuit de behoefte erbij te willen horen of bang zijn de aansluiting te missen, leidt tot gevaarlijke situaties en ongevallen.

Een belangrijk thema voor verkeerseducatie moet dan ook zijn het bespreekbaar maken van sociale en emotionele processen in het verkeersgedrag en de veiligheidsmotivatie. Daarbij gaat het met name om de rol van eigen motieven en impulsen en de invloed van groepsdruk.

Niveau III – Strategisch niveau: plannen en navigeren

Jongeren zijn steeds beter in staat op abstracte wijze over dingen na te denken. In deze leeftijdsfase moeten ze ook steeds vaker zelf beslissingen nemen op basis van eigen overwegingen. Het maken van keuzes, en het hebben van een eigen verantwoordelijkheid hierin gaat een steeds grotere plek in hun leven innemen. Op jongere leeftijd was dit nog vooral het domein van de ouders/verzorgers, maar naarmate de jongere ouder wordt zal de bemoeienis van de ouders/verzorgers steeds minder op prijs worden gesteld. Daarbij komt dat de samenleving verwacht dat jongeren steeds meer eigen keuzes maken, waarvoor ze dan ook de ruimte krijgen.

De wereld waarin ze terecht komen in deze leeftijdsfase is een stuk groter dan die ze gewend waren. Deze leeftijds-groep krijgt te maken met een nieuwe school-thuisroute die vaak veel langer en drukker is. Vaak krijgen kinderen bij de overgang naar het voortgezet onderwijs een nieuwe fiets, e-bike of fatbike. Ze krijgen te maken met een ander tijdstip van vertrek en aankomst, met langere reistijden en met de tijdsdruk vanuit school. Dit vereist een goede planning. Ook hebben ze vaak nieuwe reisgenoten die bovendien wisselen qua samenstelling. Ze zullen vaker wisselende routes rijden, mede afhankelijk van de routes die hun vrienden rijden. Ze zullen vaker andere, nieuwe bestemmingen aandoen (bijvoorbeeld de stad in, uitgaan, nieuwe vrienden/vriendinnen bezoeken, e.d.). Als ze het al niet op jongere leeftijd hadden dan krijgen ze nu veelal te maken met het mobieltje, hoofdtelefoons, e.d. Bovendien speelt in deze leeftijdsgroep veelal de kennismaking met alcohol en drugs.

Om de jongeren te ondersteunen in het maken van keuzes en nemen van beslissingen, is het belangrijk inzicht in de mogelijke risico's bij ze te ontwikkelen en ze te stimuleren om veiligheidsoverwegingen een dominante rol te laten spelen. De ouders/verzorgers kunnen bij de aanschaf van een vervoermiddel nog wel invloed uitoefenen op de veiligheid ervan (zij betalen doorgaans de, elektrische, fiets), maar zijn mogelijk niet op de hoogte van het opvoeren van de voertuigen of zien het niet als een probleem. Daarnaast zijn belangrijke thema's het ontwikkelen van inzicht in het gevaar van het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer en van afleiding door bijvoorbeeld de mobiele telefoon.

Niveau II – Tactisch niveau: oplossen van verkeerssituaties

Bij de overgang van de basisschool naar het voortgezet onderwijs kunnen jongeren voor een veel ingewikkelder verkeersstaak komen te staan. Het fietsen buiten de directe (bekende) woonomgeving (naar voortgezet onderwijs, sportclubs) zonder begeleiding van ouders leidt veelvuldig tot verkeersongevallen. De verkeerssituaties zijn complexer, de intensiteit van het verkeer is groter, de af te leggen afstand is groter en, de rijsnelheid van het overige verkeer ligt een stuk hoger. Dit stelt hogere eisen aan het inschat-

tingsvermogen van jongeren (inschatting van snelheid van verschillende verkeersdeelnemers, inschatting van risico's voor henzelf en voor anderen, e.d.). Daarnaast maken jongeren ook vaker gebruik van snellere vervoermiddelen zoals een e-bike of fatbike. Op deze vervoermiddelen halen ze hogere snelheden, wat extra inschattingsvermogen vraagt.

Ook het inschatten wat de reacties van anderen op het eigen verkeersgedrag kunnen zijn en tot welke consequenties dit kan leiden, zijn relevant. Een belangrijke oorzaak van veel ongevallen in deze leeftijdsgroep is het volgens economische principes fietsen: niet afremmen, bochten afsnijden, verkeerd oversteken, door rood licht rijden. Ook slingeren als gevolg van speel- en inhaalgedrag is een van de oorzaken van (ernstige) ongevallen. Met name onder kinderen van 10-14 jaar valt een groot deel van de verkeersdoden door van achteren te worden aangereden.

Een belangrijk thema voor verkeerseducatie moet dan ook zijn het ontwikkelen van inzicht van gevaar, voor jezelf en voor anderen. Daarbij gaat het om herkennen, voorspellen en zo mogelijk vermijden van gevaar in concrete verkeerssituaties. Daarnaast moeten jongeren zich kunnen verplaatsen in het perspectief van andere verkeersdeelnemers (wat willen ze, wat zijn beperkingen, wat kunnen ze doen) en daarmee rekening houden.

Het gedrag van deze leeftijdsgroep is soms meer gericht op het verkennen van de grenzen dan op het doelgericht omgaan met regels. Het kennen en toepassen van de verkeersregels blijft dan ook een belangrijk thema van verkeerseducatie voor deze leeftijdsgroep. Daarbij gaat het om kennis over – en de motivatie (het waarom van de regel) van – de belangrijkste formele en informele regels (waaronder defensief verkeersgedrag) en de toepassing daarvan in concrete verkeerssituaties. Daarnaast gaat het om het stimuleren van een positieve en gemotiveerde houding van leerlingen ten aanzien van verkeersregels en verkeersveiligheid.

Niveau I – Operationeel niveau: beheersing van het vervoermiddel

De psychomotorische en cognitieve ontwikkeling komt in deze leeftijdsfase tot een afronding. Inmiddels beheersen de meeste jongeren op deze leeftijd het fietsen als operationele rijtaak goed. Er is echter wel een aantal concrete uitvoeringstaken die wat betreft beheersing nog te wensen overlaten. Het gaat dan om het zorgdragen voor een goede technische staat van de fiets (met name de remmen en de verlichting), het gebruik van fietsverlichting in het donker, het op een veilige manier meenemen van bagage (rugzak, tasjes, e.d.) en passagiers op de fiets en het gebruik van beveiligingsmiddelen, zoals de autogordel en de valhelm (bij het meerijden op de bromfiets).

Jongeren in de leeftijd van 12-16 jaar gaan steeds meer op eigen benen staan, zowel binnen als buiten het verkeer. Toch blijft de rol van ouders/verzorgers belangrijk. De leerdoelen voor de ouders/verzorgers zijn in een aparte paragraaf uitgewerkt.

Uitwerking leerdoelen jongeren 12-16 jaar

	1 Basisvaardigheden	2 Cognitieve vaardigheden: inzicht in en beheersing van risicoverhogende factoren	3 Kalibratie- vaardigheden: zelfevaluatie, kalibratie en motivatie	4 Sociaal-affectieve vaardigheden
	<i>Basisvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen</i>	<i>Herkennen van en omgaan met risicovolle verkeerssituaties</i>	<i>Situaties in het verkeer zo aanpakken dat je ze veilig en verantwoord aankunt</i>	<i>Kunnen inleven in situaties en gevoelens van andere weg- gebruikers.</i>
IV Algemeen	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op basisvaardigheden.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op herkennen en omgaan met risicovolle situaties.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op keuze van situaties zodat die passen bij je eigen vaardigheid.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op de inleving in situaties, gevoelens en belangen van andere weggebruikers.
III Strategisch	Gevolgen voor de uitvoering van basisvaardigheden van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor het herkennen en omgaan met risicovolle situaties van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor het aangaan van situaties die wel of niet passen bij je eigen vaardigheid van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor andere weggebruikers van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.
II Tactisch	Kennis, inzicht en vaardigheden om situaties in het verkeer veilig op te lossen: wat zijn de regels en afspraken en hoe pas ik ze veilig toe?	Kennis, inzicht en vaardigheden om risico's in het verkeer tijdig te herkennen en ze vervolgens te vermijden of te voorkomen dat er onveilige situaties ontstaan.	Weten welke situaties in het verkeer je wel en niet aankunt en je gedrag zo kiezen dat situaties voor jou beheersbaar zijn en veilig opgelost kunnen worden.	Weten wat de gevolgen voor andere weggebruikers kunnen zijn als je situaties in het verkeer niet volgens afspraken oplost en onveilige keuzes maakt.
I Operationeel	Technische beheersing van het vervoermiddel.	Weten welke risico's je loopt als de technische beheersing onvoldoende is en weten wat je moet doen om deze risico's te voorkomen.	Weten hoe goed je het vervoermiddel technisch beheerst en situaties zo kiezen dat je ze, technisch gezien, aankunt.	Weten wat de gevolgen kunnen zijn voor andere weggebruikers als de technische beheersing onvoldoende is.

De leerdoelen voor de doelgroep 12-16 jaar borduren voort op de leerdoelen van de groepen 7 en 8 van het basisonderwijs. Dat betekent dat uiteraard ook hier alle cellen van de matrix van toepassing zijn. De optelsom van alle leerdoelen is erop gericht dat jongeren in het voortgezet onderwijs beschikken over de vaardigheden die nodig zijn om zelfstandig op een veilige manier aan het verkeer deel te nemen.

Ouders/verzorgers spelen voor deze leeftijdsgroep nog wel een rol, maar deze verdwijnt steeds meer naar de achtergrond. Gaandeweg het doorlopen van het voortgezet onderwijs krijgen de hogere-ordevaardigheden (zoals antiperen op en omgaan met risico's) steeds meer aandacht. Steeds vaker wordt van jongeren verwacht dat ze zelf-

standig verantwoorde keuzes kunnen maken, ook ten aanzien van de hogere-ordevaardigheden. Maar net als voor de doelgroep basisonderwijs geldt dat er grote verschillen kunnen zijn tussen jongeren in het voortgezet onderwijs. Dat betekent dat met name leerdoelen met betrekking tot de hogere-ordevaardigheden niet voor alle jongeren haalbaar zullen zijn. Denk bijvoorbeeld aan kinderen in het speciaal voortgezet onderwijs. Voor die groepen kinderen blijft maatwerk noodzakelijk en zal de rol van de ouder/verzorger belangrijk blijven.

1 Basisvaardigheden

IV.1 Algemeen x basisvaardigheden:

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op basisvaardigheden.

- De jongere kan beschrijven welke persoonlijke kenmerken/factoren/omstandigheden van invloed kunnen zijn op de uitvoering van basisvaardigheden in het verkeer.
- De jongere heeft inzicht in eigen risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de uitvoering van basisvaardigheden in het verkeer.
- Daarnaast weet hij/zij hoe jezelf kan voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden de basisvaardigheden in het verkeer negatief beïnvloeden.

Adequate beschrijving van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden die van invloed kunnen zijn op zijn/haar gedrag in het verkeer.

- *Karaktereigenschappen*
 - Ondernemend versus afwachtend
 - Risicomijdend versus risico zoekend (behoefte aan spanning en sensatie, competitie)
 - Stoer doen/imponeren van vrienden of vriendinnen
 - Ongeduldig versus geduldig
 - Wel/geen zelfbeheersing (boosheid en agressie)
 - Wel/niet assertief
- *Normen/regels ouders/school/vrienden/vriendinnen*
 - Groepsdruk
 - Injunctieve norm (wat je verwacht) versus descriptieve norm (wat je daadwerkelijk doet)
 - Lak aan regels en autoriteiten
 - Non-conformistisch gedrag (bijvoorbeeld rebellie, ongehoorzaamheid)
- *Fysieke en mentale kenmerken*
 - Bijvoorbeeld lengte ten opzichte van fiets/bagage
 - Slecht zien, slecht horen
 - ADHD (snel afgeleid, onvoldoende aandacht bij verkeer, e.d.)
 - Autisme (meer tijd nodig voor informatieverwerking, moeite om met onverwachte situaties om te gaan, e.d.)
 - Beperkt niveau van cognitieve vaardigheden (bijvoorbeeld bij het inschatten van risico's)

Bedenken van effectieve oplossingen in termen van gedragsaanpassing of aanpassing c.q. vermijding van de situatie.

- Is het mogelijk het gedrag aan te passen of is het beter om de situatie aan te passen of te vermijden?
- Bewustzijn van risicovolle neigingen en de gevaren daarvan. Inzicht in situaties waarin deze risicovolle neigingen een rol kunnen spelen. Inzicht in mogelijke oplossingen: hoe kan ik deze situaties voorkomen/vermijden?

III.1 Strategisch x basisvaardigheden:

Gevolgen voor de uitvoering van basisvaardigheden van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.

- De jongere kan een eigen route kiezen en plannen.
- De jongere kan een eigen route organiseren en bijstellen als dit nodig is.
- De jongere weet met welke risico's rekening gehouden moet worden bij het plannen van de route.
- De jongere kan een alternatieve route kiezen als dit nodig is.
- De jongere is zich bewust van de andere weggebruikers op de geplande route en weet hiermee om te gaan.

Adequate beschrijving van factoren en omstandigheden die voor de keuze en de planning van verkeersdeelname van belang zijn:

- De jongere kan beschrijven dat het volgen van diverse fietsroutes (routes met verschillende wegkenmerken, intensiteiten, onveilige schakels, beslippunten, e.d.) leidt tot een verbetering van vaardigheden in het verkeer.
- De jongere kan beschrijven dat het tijdstip van vertrek relevant is voor de verkeersrisico's onderweg (gevaarlijke tijdstippen, voldoende tijd nemen, vertragende factoren, sociale veiligheid, e.d.).
- De jongere kan beschrijven dat de vervoerwijze invloed heeft op verkeersrisico's (bijvoorbeeld afweging fiets of openbaar vervoer).
- De jongere kan beschrijven dat er verschillende verkeersrisico's verbonden zijn aan ofwel alleen reizen, danwel gezamenlijk reizen (afweging sociale veiligheid, gezelligheid, e.d.).
- De jongere kan de risico's van het gebruik van een mobiele telefoon in het verkeer beschrijven. De jongere weet dat bellen of berichten sturen tijdens het fietsen verboden is en mogelijk leidt tot verminderd kijkgedrag en/of een vergrote kans op vallen.
- De jongere kan de risico's van het gebruik van een hoofdtelefoon beschrijven. De jongere weet dat door muziek te luisteren tijdens het fietsen er een vergrote kans op vallen is.
- De jongere kan de negatieve invloed en risico's van alcohol en drugs op rijgedrag beschrijven (bijvoorbeeld verminderde reactiesnelheid, voertuigcontrole en alertheid).

2 Cognitieve vaardigheden

II.1 Tactisch x basisvaardigheden:

Kennis, inzicht en vaardigheden om situaties in het verkeer veilig en vlot op te lossen: wat zijn de regels en afspraken en hoe pas ik ze veilig toe?

- De jongere weet wat de belangrijkste verkeersregels en verkeerstekens zijn. De jongere kent de betekenis van regels, borden en tekens die het meest van belang zijn voor de rol als fietser, voetganger of passagier (bijvoorbeeld relevante borden en tekens in relatie tot plaats op de weg en voorrangregels, regels bij afslaan, gebruik van de autogordel of valhelm, gebruik van een veilige fiets (of e-bike of fatbike) met goede fietsverlichting en werkende remmen, verkeerslichten, e.d.).
- De jongere weet waarom het belangrijk is om de verkeersregels na te leven en verkeerstekens op te volgen. De jongere weet dat iedereen verplicht is zich zo te gedragen in het verkeer dat geen gevaar of hinder wordt veroorzaakt.
- De jongere is in staat de verkeersregels op een juiste wijze toe te passen in verschillende verkeerssituaties en de aanwezige verkeerstekens op te volgen.
- De jongere is bereid zich volgens de verkeersregels en verkeerstekens te gedragen, handelt verstandig wanneer er geen regel of instructie voorhanden is, en kent de gevolgen van twijfelend of onvoorspelbaar gedrag (niet volgens de regels) en voorkomt dat soort gedrag zoveel mogelijk.
- De jongere is in staat zich volgens de verkeersregels en de verkeerstekens te gedragen en situaties in het verkeer veilig en vlot op te lossen, ook onder moeilijke omstandigheden (complexe kruispunten, oversteeksituaties, verkeersrotondes, gevaarlijke zijwegen /voorrangssituaties, gevaarlijke situaties op het fietspad (inclusief snel- en doorfietspaden), inhaalsituaties, geparkeerde auto's, dode hoek bij vrachtauto's/bussen, e.d.).

I.1 Operationeel x basisvaardigheden:

Technische beheersing van het vervoermiddel.

- De jongere kan tijdens deelname aan het verkeer controle houden over de gebruikte vervoermiddelen (fiets/e-bike/fatbike/skates en skateboard) en heeft technische vaardigheden in verregaande mate geautomatiseerd.
- De jongere kan beoogde oplossingen (afslaan, inhalen, stoppen, e.d.) geautomatiseerd omzetten in passende technische handelingen.
- De jongere kent de belangrijkste kenmerken van een veilige fiets/e-bike/fatbike (snelheid, grootte). De jongere kent de gevaren van het opvoeren van een e-bike of fatbike en kent de invloed op de beheersbaarheid ervan.
- De jongere weet wat belangrijke middelen zijn om zich te beschermen en kan deze zelfstandig gebruiken (gebruik helm bij fietsen (inclusief e-bike en fatbike), skaten en skateboarden, gebruik kniebeschermers bij skaten/skateboarden, gebruik autogordel als passagier, e.d.).
- De jongere kan het vervoermiddel veilig gebruiken tijdens de verkeersdeelname, en weet waar je veilig kunt fietsen/skaten/skateboarden.
- De jongere weet hoe zich te gedragen bij het meerijsen als passagier (in de auto, achterop een bromfiets).

IV.2 Algemeen x cognitieve vaardigheden:

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op herkennen en omgaan met risicovolle situaties.

- De jongere kan beschrijven welke persoonlijke kenmerken/factoren/omstandigheden van invloed kunnen zijn op het herkennen en omgaan met risicovolle situaties in het verkeer.
- De jongere heeft inzicht in eigen risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden en weet te voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden de risico's in het verkeer negatief beïnvloeden (bijvoorbeeld omstandigheden tijdig te herkennen en adequaat naar te handelen).

Adequate beschrijving van factoren en omstandigheden die kunnen duiden op risicovolle situaties:

- Moeilijke kruispunten, oversteeksituaties, verkeersrotondes, snel- en doorfietspaden.
- Beperkingen met betrekking tot gezichtsveld van een vrachtwagenchauffeur (dode hoek).
- Rijkarakteristieken van vrachtwagens en bussen (remvermogen, wendbaarheid, uitdraaien in bochten, etc.).
- Invloed van rijsnelheid op de stopafstand (reactietijd plus remweg) van voertuigen.
- Factoren die invloed hebben op de remweg (toestand wegdek, belading, weersomstandigheden).
- Rijsnelheid van andere verkeersdeelnemers (automobilisten, zwaar verkeer, bromfietzers, elektrische fietsers, gebruikers van fatbike of speedpedelec) inschatten vanuit verschillende rijrichtingen in concrete verkeerssituaties.
- De benodigde stopafstand in concrete verkeerssituaties.

III.2 Strategisch x cognitieve vaardigheden:

Gevolgen voor het herkennen en omgaan met risicovolle situaties van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.

- De jongere kan beschrijven welke risicofactoren een rol spelen bij de keuze en planning van routes.
- De jongere weet wat hij/zij moet doen om te voorkomen dat risicofactoren een negatieve invloed hebben op het tijdig herkennen, vermijden van en omgaan met risicovolle verkeerssituaties.

II.2 Tactisch x cognitieve vaardigheden:

Kennis, inzicht en vaardigheden om risico's in het verkeer tijdig te herkennen en ze vervolgens te vermijden of te voorkomen dat er onveilige situaties ontstaan.

- De jongere weet wat gevaarlijke verkeerssituaties en omstandigheden zijn op diens eigen routes.
- De jongere kan in verschillende verkeerssituaties herkennen wat risicovolle gedragingen zijn, zowel van de jongere zelf als van andere weggebruikers.
- De jongere weet om te gaan met risicovolle verkeerssituaties.
- De jongere kan mogelijke risico's tijdig herkennen (gladheid/verminderd zicht).
- De jongere kan mogelijke risico's vermijden.

- De jongere kan verkeersgedrag van kwetsbare doelgroepen inschatten (ouderen/kinderen). De jongere past tijdig het gedrag aan (geeft kwetsbare verkeersdeelnemers de ruimte om over te steken, laat hen voorgaan, geeft hen de tijd om situaties veilig op te lossen, etc.).

I.2 Operationeel x cognitieve vaardigheden:

Weten welke risico's verbonden zijn aan een verkeerd gebruik van de fiets/e-bike/fatbike en van beveiligingsmiddelen, en kunnen analyseren wat gedaan moet worden om deze risico's te voorkomen.

- De jongere kan herkennen wat risico's zijn van het onvoldoende beheersen van een vervoermiddel (bijvoorbeeld van een fiets, e-bike, fatbike en/of skateboard).
- De jongere weet hoe deze risico's voorkomen kunnen worden.
- De jongere zorgt ervoor dat er voldoende tijd en ruimte is om aandacht te besteden aan mogelijke risico's en past daartoe tijdig de eigen snelheid aan.
- De jongere weet mogelijke risico's tijdig te herkennen.
- De jongere weet mogelijke risico's te vermijden.

3 Kalibratievaardigheden

IV.3 Algemeen x kalibratievaardigheden:

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op keuze van situaties zodat die passen bij je eigen vaardigheid.

- De jongere kan beschrijven welke persoonlijke kenmerken/factoren/omstandigheden ervoor kunnen zorgen dat je met situaties te maken krijgt die je (nog) niet aankunt.
- De jongere heeft inzicht in eigen risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden.
- De jongere herkent en onderkent diens gevoeligheid voor impulsgedrag (bijvoorbeeld door emoties als boosheid en agressie, behoefte aan spanning/sensatie, lak aan regels en autoriteiten).
- De jongere herkent en onderkent diens gevoeligheid voor groepsdruk (bijvoorbeeld wanneer ga ik op in de groep en wanneer toon ik eigen verantwoordelijkheid, imponeergedrag).
- De jongere weet te voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden ervoor kunnen zorgen dat je in situaties komt die je (nog) niet aankunt.

III.3 Strategisch x kalibratievaardigheden:

Gevolgen voor het aangaan van situaties die wel of niet passen bij je eigen vaardigheid van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.

- De jongere heeft inzicht in factoren en omstandigheden die de complexiteit van de verkeerstaak bepalen (zoals hoge verkeersintensiteit, hoge tijddruk en weersomstandigheden).
- De jongere kiest te verwachten verkeersopgaven aan de hand van eigen kunnen en laat dat meewegen bij het kiezen en plannen van routes.

II.3 Tactisch x kalibratievaardigheden:

Weten welke situaties in het verkeer je wel en niet aankunt en je gedrag zo kiezen dat situaties voor jou beheersbaar zijn en veilig opgelost kunnen worden.

- De jongere monitort of die verkeersopgaven aankan.
- De jongere weet wat te doen om risico's te voorkomen en is bereid dit te doen (tijdig snelheid terugnemen, tijdig stoppen c.q. het zekere voor het onzekere nemen).
- De jongere is zich bewust van miskalibraties en past het gedrag daarop aan.

I.3 Operationeel x kalibratievaardigheden:

Weten hoe goed je het vervoermiddel technisch beheerst en situaties zo kiezen dat je ze, technisch gezien, aankunt.

- De jongere weet welke risico's een rol spelen voor zichzelf als voetganger, een fiets/e-bike/fatbike/skates/skateboard gebruikt en meerijdt als passagier.
- De jongere weet over voldoende technische beheersing van het vervoermiddel te beschikken om verkeerssituaties veilig op te lossen.
- De jongere weet welke risico's een rol spelen voor zichzelf als voetganger, een fiets/e-bike/fatbike/skates/skateboard gebruikt en meerijdt als passagier.
- De jongere is zich bewust van eigen sterke en zwakke punten.
- De jongere beseft wat de gevolgen kunnen zijn van het overschatten van eigen kunde voor zichzelf en andere verkeersdeelnemers.
- De jongere blijft eigen technische vaardigheden kritisch monitoren.
- De jongere corrigeert tijdig eigen fouten.

4 Sociaal-affectieve vaardigheden

IV.4 Algemeen x sociaal-affectieve vaardigheden:

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op de inleving in situaties, gevoelens en belangen van andere weggebruikers.

- De jongere kan beschrijven welke persoonlijke kenmerken/factoren/omstandigheden ervoor kunnen zorgen onvoldoende rekening te houden met de belangen van andere verkeersdeelnemers.
- De jongere heeft inzicht in eigen risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden.
- De jongere weet te voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden ervoor kunnen zorgen dat andere verkeersdeelnemers in gevaar worden gebracht.
- De jongere kan zich verplaatsen in het perspectief van de ander en is bereid daarmee rekening te houden in het verkeersgedrag.

Adequate beschrijving van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden die van invloed kunnen zijn op gedrag in het verkeer.

- Pubertijd/pubergedrag: de jongere beseft in een levensfase te zitten:
 - die onvoorspelbaar en riskant gedrag met zich meebrengt.
 - waarin sensatie zoeken diens eigen verkeersgedrag beïnvloedt.
 - waarin sprake is van een verminderde impulscontrole.
 - met een gevoeligheid voor gezag van autoriteiten.
 - waarin een gebrek aan weerbaarheid invloed kan hebben op eigen verkeersgedrag.
- Sociale druk/invloed van vrienden
 - De jongere beseft in een levensfase te zitten met een hogere gevoeligheid voor de invloed van leeftijdsgenoten.
 - De jongere weet dat eigen gedrag invloed kan hebben op het gedrag van vrienden.
 - De jongere weet dat eigen belangen tegenstrijdig kunnen zijn met belangen van anderen.

III.4 Strategisch x sociaal-affectieve vaardigheden:

Gevolgen voor andere weggebruikers van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.

- De jongere kan bij het kiezen en plannen van een route te verwachten verkeersdeelnemers inschatten.
- De jongere kan bij het kiezen en plannen van een route rekening houden met onvoorspelbaar gedrag van andere verkeersdeelnemers (zowel zwakkere, bijvoorbeeld ouderen en kinderen, als sterkere, bijvoorbeeld vrachtautochauffeurs).
- De jongere houdt rekening met hun belangen, behoeften, gewoontes en eventuele tekortkomingen.
- De jongere maakt keuzes op grond van afweging van te verwachten positieve en negatieve effecten voor zichzelf en voor anderen in het verkeer.

II.4 Tactisch x sociaal-affectieve vaardigheden:

Weten wat de gevolgen voor andere weggebruikers kunnen zijn als je situaties in het verkeer niet volgens afspraken oplost en onveilige keuzes maakt.

- De jongere beseft wat de gevolgen zijn voor andere verkeersdeelnemers door situaties in het verkeer niet volgens de regels op te lossen en onveilige keuzes te maken.
- De jongere beseft dat sommige verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld ouderen, jonge kinderen) moeite hebben met het oplossen van verkeerssituaties.
- De jongere kan zich inleven in directe belangen van anderen bij concrete verkeerssituaties.
- De jongere is bereid om rekening te houden met belangen van anderen in het verkeersgedrag.
- De jongere laat zien dat het emoties in het verkeer in de hand kan houden en indien nodig tijdig kan bijsturen.

I.4 Operationeel x sociaal-affectieve vaardigheden:

Weten wat de gevolgen kunnen zijn voor andere weggebruikers als de technische beheersing onvoldoende is.

- De jongere beseft wat de gevolgen zijn voor andere verkeersdeelnemers als hij/zij het vervoermiddel (fiets/e-bike/fatbike/skates/skateboard) onvoldoende beheerst.
- De jongere beseft dat sommige verkeersdeelnemers moeite hebben met omgaan met de besturing van een vervoermiddel.
- De jongere kan inschatten welk gedrag andere verkeersdeelnemers verwachten.

Uitwerking leerdoelen ouders/verzorgers doelgroep 12-16 jaar

	1 Basisvaardigheden	2 Cognitieve vaardighe- den: inzicht in en beheersing van risicoverhogende factoren	3 Kalibratie-vaardighe- den: zelfevaluatie, kalibratie en motivatie	4 Sociaal-affectieve vaardigheden
	<i>Basisvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen</i>	<i>Herkennen van en omgaan met risicovolle verkeerssituaties</i>	<i>Situaties in het verkeer zo aanpakken dat je ze veilig en verantwoord aankunt</i>	<i>Kunnen inleven in situaties en gevoelens van andere weg- gebruikers.</i>
IV Algemeen		Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op herkennen en omgaan met risicovolle situaties.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op keuze van situaties zodat die passen bij je eigen vaardigheid.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op de inleving in situaties, gevoelens en belangen van andere weg-gebruikers.
III Strategisch		Gevolgen voor het herkennen en omgaan met risicovolle situaties van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor het aangaan van situaties die wel of niet passen bij je eigen vaardigheid van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor andere weggebruikers van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.
II Tactisch				
I Operationeel	Technische beheersing van het vervoermiddel.			

Jongeren in de leeftijd van 12-16 jaar gaan steeds meer op eigen benen staan, zowel binnen als buiten het verkeer. Verkeerseducatie is erop gericht dat aan het einde van de basisschool de basisvaardigheden goed zijn ontwikkeld. Ook kunnen jongeren veilige en verantwoorde keuzes maken met betrekking tot hogere-ordevaardigheden op de twee lagere niveaus van veilig handelen. Toch blijft de rol van ouders/verzorgers belangrijk. Denk maar aan de aanschaf van een veilige fiets, e-bike of fatbike. Daarnaast blijven zij een belangrijke rol houden bij het maken van juiste keuzes ten aanzien van de hogere-ordevaardigheden en bij het overbrengen van waarden en normen, in algemene zin én in het verkeer in het bijzonder. Daarbij is het belangrijk dat ouders/verzorgers beseffen dat hun kinderen in deze leeftijd nog sterk in ontwikkeling zijn en daardoor niet steeds een goede inschatting kunnen maken van de mogelijke risico's van hun gedrag.

Gaandeweg het doorlopen van het voortgezet onderwijs krijgen de hogere-ordevaardigheden (zoals antiperen op en omgaan met risico's, maar ook omgaan met groepsdruk) steeds meer aandacht. Steeds vaker wordt van jongeren verwacht dat ze zelfstandig verantwoorde keuzes kunnen maken, ook ten aanzien van de hogere-ordevaardigheden. Ondersteuning van ouders/verzorgers vindt over het

algemeen niet meer plaats tijdens de verkeersdeelname, gewoonweg omdat jongeren zelfstandig op de fiets, e-bike of fatbike het verkeer ingaan. Maar bij keuzes die vóór verkeersdeelname gemaakt moeten worden, kunnen zij die ondersteuning wel geven. Is het gezien de omstandigheden wel verstandig om op de fiets naar school te gaan? Of is het slimmer op voor het openbaar vervoer te kiezen of kies je er als ouder voor om voor deze keer de kinderen met de auto te brengen? En ook is het belangrijk dat ouders/verzorgers inzicht hebben in risicovolle kenmerken van de jongeren en die bespreekbaar maken. Zo kunnen jongeren tijdens verkeersdeelname uiteindelijk veilige en verantwoorde keuzes maken.

Net als voor de doelgroep basisonderwijs geldt, dat er grote verschillen kunnen zijn tussen jongeren in het voortgezet onderwijs. Dat betekent dat met name leerdoelen met betrekking tot de hogere-ordevaardigheden niet voor alle jongeren haalbaar zullen zijn. Denk bijvoorbeeld aan kinderen in het speciaal voortgezet onderwijs. Zelfstandige verkeersdeelname zal in bepaalde gevallen nog niet mogelijk zijn. Voor die groepen kinderen blijft maatwerk noodzakelijk en zal de rol van de ouder/verzorgers belangrijk blijven, ook als het gaat om de uitvoering van de basisvaardigheden.

In de tabel is weergegeven welke cellen van de matrix voor de ouders/verzorgers van toepassing zijn. Het gaat met name om ondersteuning van de jongeren ten aanzien van de hogere-ordevaardigheden op de twee hogere niveaus van veilig handelen.

1 Basisvaardigheden

I.1 Operationeel x basisvaardigheden:

Technische beheersing van het vervoermiddel.

- De ouder kan beschrijven welke factoren een rol spelen bij de keuze en aanschaf van een veilig en adequaat vervoermiddel (fiets, e-bike of fatbike) voor de jongere. De ouder houdt daarbij rekening met het feit dat door de hogere snelheid van de e-bike of de fatbike de verkeers-
staak van de jongere moeilijker en risicvoller wordt.
- De ouder kan zorgdragen voor de aanschaf van een veilig en adequaat vervoermiddel (fiets, e-bike of fatbike afhankelijk van de te overbruggen afstand, e.d.) die beschikt over veilige remmen, juiste verlichting, e.d.
- De ouder houdt rekening met de onderhoudsgevoeligheid van het aan te schaffen vervoermiddel en de mogelijkheden om op een veilige manier bagage (tas, rugzak, e.d.) mee te nemen.
- De ouder helpt de jongere bij het onderhouden van het vervoermiddel (band plakken, lampje vervangen, e.d.).

2 Cognitieve vaardigheden

IV.2 Algemeen x cognitieve vaardigheden:

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op herkennen en omgaan met risicovolle situaties.

- De ouder kan beschrijven welke persoonlijke kenmerken/factoren/omstandigheden van invloed kunnen zijn op het herkennen en omgaan met risicovolle situaties in het verkeer.
- De ouder heeft inzicht in risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden van de jongere en kan inschatten in welke mate de jongere hier verantwoord mee kan omgaan.
- De ouder geeft de jongere zo nodig ondersteuning om te voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden het tijdig herkennen, vermijden van en omgaan met risico's negatief beïnvloeden.

III.2 Strategisch x cognitieve vaardigheden:

Gevolgen voor het herkennen en omgaan met risicovolle situaties van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.

- De ouder kan beschrijven welke risicofactoren een rol spelen bij de keuze en planning van routes.
- De ouder helpt de jongere om te voorkomen dat risicofactoren bij de keuzes en de planning van routes een negatieve invloed hebben op het tijdig herkennen, vermijden van en omgaan met risicovolle situaties.

3 Kalibratievaardigheden

IV.3 Algemeen x kalibratievaardigheden:

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op de keuze van situaties zodat die passen bij de eigen vaardigheid.

- De ouder heeft inzicht in risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden van de jongere. De ouder kan ervoor zorgen dat het kind niet in situaties komt die de jongere (nog) niet aankan.

III.3 Strategisch x kalibratievaardigheden:

Gevolgen voor het aangaan van situaties die wel of niet passen bij je eigen vaardigheid van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.

- De ouder heeft inzicht in factoren en omstandigheden die de complexiteit van de verkeersdeelname bepalen. Hij/zij kan inschatten wat dit voor de jongere betekent.
- De ouder helpt bij het maken keuzes voordat de jongere het verkeer ingaat en houdt daarbij rekening met de vaardigheid van de jongere.

4 Sociaal-affectieve vaardigheden

IV.4 Algemeen x sociaal-affectieve vaardigheden:

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op de inleving in situaties, gevoelens en belangen van andere weggebruikers.

- De ouder heeft inzicht in risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden van de jongere als het gaat om het omgaan met andere verkeersdeelnemers. Hij/zij weet hoe kan worden voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden de belangen van andere verkeersdeelnemers in gevaar brengen.

III.4 Strategisch x sociaal-affectieve vaardigheden:

Gevolgen voor andere weggebruikers van keuzes die je maakt voordat je het verkeer ingaat.

- De ouder kan inschatten of de jongere rekening kan en wil houden met de belangen, behoeften, gewoontes en eventuele tekortkomingen van andere verkeersdeelnemers. De ouder ondersteunt de jongere om verantwoorde keuzes te maken.

Eindnoten

- 1 Naast 'vaardigheden' wordt in de onderzoeksliteratuur ook vaak gebruik gemaakt van de termen 'competenties' en 'bekwaamheden'. Ze verschillen subtiel in betekenis, maar worden regelmatig door elkaar gebruikt. In het leerdoelen-document kiezen we consequent voor 'vaardigheden'.
- 2 Siegrist, S. (1999; Ed.). *Driver Training, Testing and Licensing. Towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of the EU-project GADGET, Work Package 3*. Bern, B.
- 3 Met deze werkwijze sluiten we in hoofdlijnen aan bij het zogenaamde 'spinnenwebmodel' van de Stichting Leerplan Ontwikkeling (SLO). SLO is een landelijk kenniscentrum voor het onderwijs en houdt zich bezig met het opstellen van landelijke onderwijsdoelen voor basis en voortgezet onderwijs. Het spinnenwebmodel beschrijft 10 belangrijke activiteiten die nodig zijn bij het (plannen van) leren door leerlingen. Zie: <https://www.slo.nl/thema/meer/curriculumontwikkeling/instrumenten/spinnenweb/inleiding/>.
- 4 SWOV (2022). *Jongeren (pubers en adolescenten)*. SWOV-factsheet, november 2022, Den Haag.
- 5 SWOV (2022). *Jongeren (pubers en adolescenten)*. SWOV-factsheet, november 2022, Den Haag
- 6 TeamAlert (2023) *Jongeren en de e-fiets*.
- 7 In het Letsel Informatie Systeem worden gegevens verzameld over bezoeken aan de Spoed Eisende Hulp (SEH)

Colofon

Leerdoelen voor doelgroep 12-16 jaar –
Permanente Verkeerseducatie 2.0

uitgave

CROW, Ede

tekst

Haskoning

eindredactie

CROW

foto omslag

Shutterstock

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

contact

CROW klantenservice: klantenservice@crow.nl of
(0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via
<https://toolkitverkeerseducatie.nl/over-verkeerseducatie>

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit en wordt gefinancierd door de vervoerregio's en de provincies.



provincie Drenthe



provinsje fryslân
provincie fryslân

provincie
Gelderland



provincie limburg

Provincie Noord-Brabant



PROVINCIE UTRECHT



