

Leerdoelen oudere verkeersdeelnemers

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 oudere verkeersdeelnemers is een update en doorontwikkeling van het in 2004 opgestelde leerdoelendocument. Deze nieuwe versie 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 verkeersdeelnemers ouder dan 60 10

Context verkeersgedrag doelgroep ouder dan 60 jaar 11

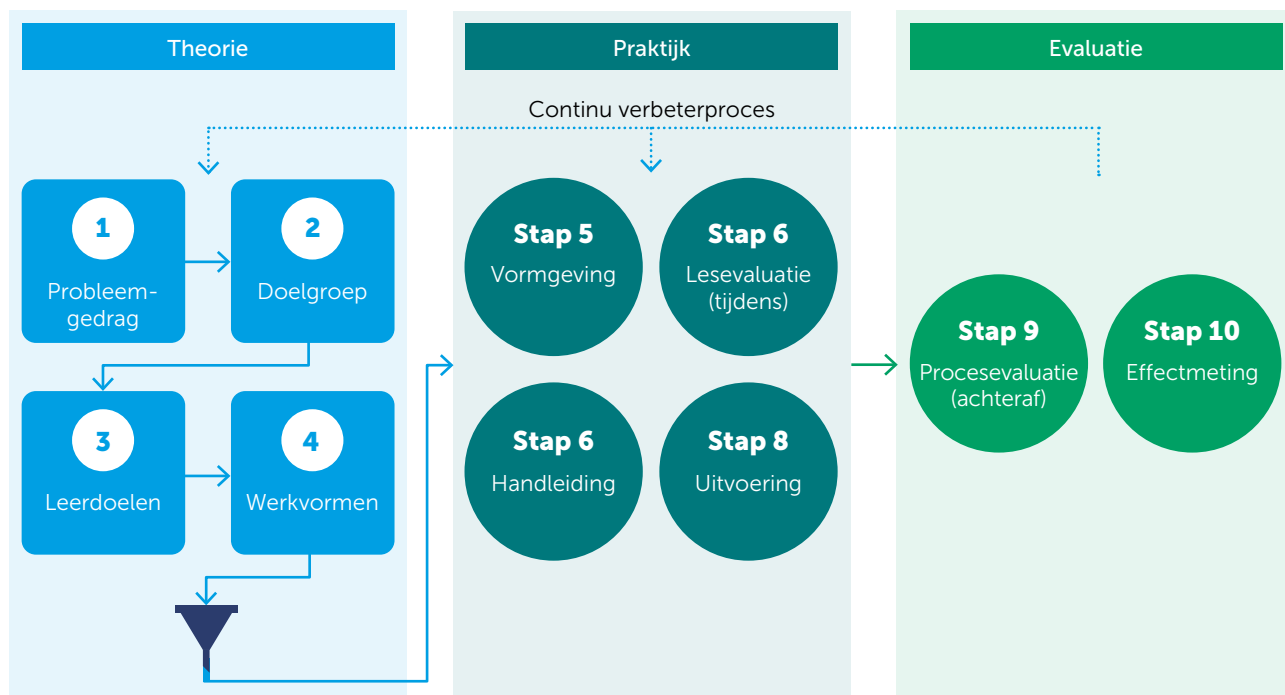
Uitwerking leerdoelen oudere verkeersdeelnemers 12

Eindnoten 18

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 ouder dan 60 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 'leeftaken 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 verkeersdeelnemers ouder dan 60

Ouder worden verloopt bij elke verkeersdeelnemer anders. Er kunnen dus grote verschillen zijn in de verkeersvaardigheid, mogelijkheden en beperkingen van verkeersdeelnemers van eenzelfde leeftijd. Sommige 85-jarigen zijn fitter dan bepaalde veertigers (SWOV, 2024). De groep 'oudere verkeersdeelnemers' is daarmee erg breed.

Uit cijfers over het aantal verkeersslachtoffers zijn een aantal algemene conclusies te trekken over de doelgroep oudere verkeersdeelnemers. Over het algemeen vormt deze doelgroep een kwetsbare groep in het verkeer: sinds 2014 is ieder jaar bijna de helft van alle verkeersdoden ouder dan 60 jaar. Naast een toename van het aantal oudere ernstig verkeersgewonden, neemt ook het aantal verkeersdoden toe sinds 2020.

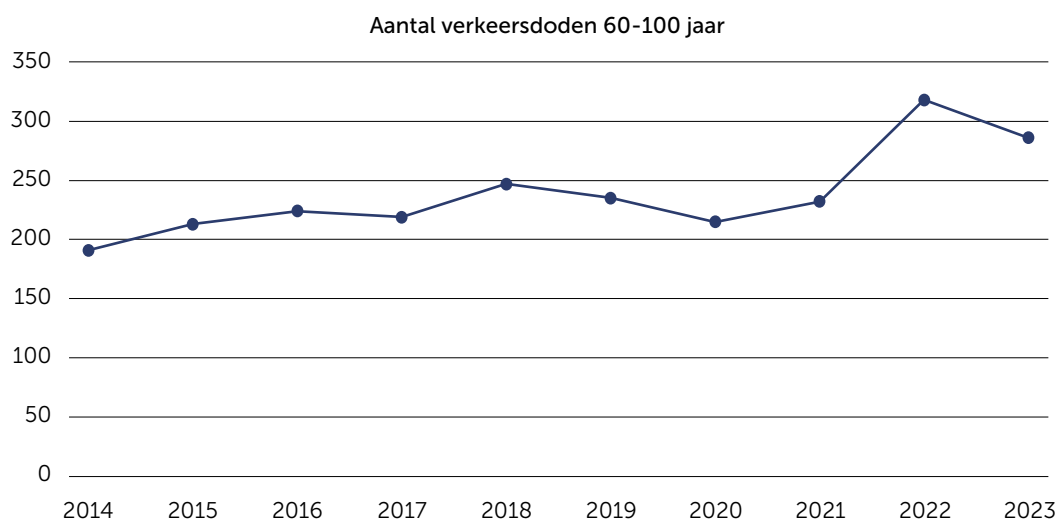
Sinds 2014 zijn er gemiddeld zo'n 238 verkeersdoden te betreuren in de leeftijdscategorie 60 jaar of ouder (Figuur 2). Wat opvalt is het forse aantal verkeersdoden in de jaren 2022 (318) en 2023 (286). De toename in het aantal verkeersdoden binnen deze leeftijdscategorie toont de noodzaak aandacht te besteden aan de doelgroep. Daarnaast verschilt het overlijdensrisico per vervoerwijze. Bij fietsers neemt het risico om te overlijden bij een verkeersongeval toe vanaf 60 jaar, bij alle vervoerwijzen (lopen, fietsen, autorijden) is dat vanaf 75 jaar.

Er zijn verschillende oorzaken voor het hogere overlijdensrisico bij oudere verkeersdeelnemers. De grotere fysieke kwetsbaarheid is een van de belangrijkste oorzaken. Daarnaast neemt de kans op functiestoornissen toe, zoals een lagere reactiesnelheid, moeite om veel informatie tegelijk te verwerken en moeite om balans te houden met op- en afstappen. Ten derde komen er steeds meer ouderen bij door de vergrijzing en ook blijven ouderen steeds langer

mobiel. Doordat ze langer actief blijven, maar bijvoorbeeld ook dankzij 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets en scooter (SWOV, 2024). Er is overigens geen bewijs dat de elektrische fiets an sich onveiliger is dan de gewone fiets (SWOV, 2022). Het hogere ongevalsrisico lijkt vooral te komen door de hogere leeftijd van de e-fietsers en de daarmee samenhangende lichamelijke kwetsbaarheid in combinatie met de hogere snelheid op een elektrische fiets. Met name vrouwen van boven de 60 jaar hebben de grootste kans op ernstig letsel na een val van een e-fiets.

Hoewel met het ouder worden de kans op functiebeperkingen toeneemt, heeft lang niet elke oudere last van dergelijke beperkingen. Bovendien hoeven functiebeperkingen niet automatisch te leiden tot onveilig verkeersgedrag. Inzicht in de eigen beperkingen en daarmee in de mogelijkheden om eventuele beperkingen te compenseren, kunnen veiligheidsproblemen voorkomen.

Er is de laatste jaren steeds meer aandacht gekomen voor de oudere verkeersdeelnemers, met name de fietsende ouderen. Zo lang mogelijk veilig mobiel blijven draagt immers bij aan het zo lang mogelijk zelfstandig en gezond blijven. Het programma Doortrappen (initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) speelt daarop in en biedt ouderen handvatten. Ook groeit de aandacht voor het stimuleren van het gebruik van de fietshelm. Voor oudere automobilisten zijn ook interventies ontwikkeld zoals de Opfriscursus van VVN, waarmee oudere weggebruikers geholpen worden om hun verkeerskennis up to date te houden.



Figuur 2. Aantal verkeersdoden in de leeftijd 60 jaar of ouder in de periode 2014-2023 (Bron: ViaStat)

Context verkeersgedrag doelgroep ouder dan 60 jaar

Hieronder volgt per niveau van veilig handelen beknopt de verkeerscontext voor de doelgroep ouder dan 60 jaar.

Niveau IV – Algemeen niveau: leeftaken en verplaatsen

Bij het ouder worden veranderen de leeftaken. De pensioenleeftijd komt steeds hoger te liggen en ouderen werken langer door. Met de pensioenleeftijd eenmaal in zicht bouwen de meeste ouderen het werkende leven af en krijgen meer vrije tijd. Daarmee hebben ze vaak meer vrijheid om te kiezen wanneer ze reizen (reizen als het minder druk is of als het buiten licht en droog is) en hoe vaak ze reizen. Ook het reisdoel verandert; de oudere reist nu vaker voor recreatieve doeleinden.

Ouderen zijn langer actief en verplaatsen zich vaak over grotere afstanden, dankzij, onder andere, de elektrische fiets.

Bij het ouder worden neemt de behoefte aan spanning en sensatie af en oudere verkeersdeelnemers vertonen gemiddeld minder vaak risicovol gedrag in het verkeer dan jongere verkeersdeelnemers (SWOV, 2024).

Ouderen hebben over het algemeen veel ervaring met het zich verplaatsen in het verkeer en hebben daarmee veel verkeersinzicht opgedaan. Het gevaar daarbij is dat ze zich onvoldoende bewust zijn van de eigen beperkingen of dat ze denken dat de jarenlange ervaring de beperkingen kan compenseren. In de loop der jaren is er echter ook veel veranderd in het verkeer. Ouderen merken wel dat het drukker is geworden op de weg; er veel verschillende vervoermiddelen met verschillende snelheden. Dit vraagt van ouderen dat zij zich bewust zijn van de verhoogde risico's bij het ouder worden, van de eigen beperkingen en dat zij passende maatregelen nemen om veilig mobiel te blijven. Ze zullen bijvoorbeeld meer tijd moeten nemen om verkeerssituaties in te schatten en beslissingen te nemen. Maar ook bijvoorbeeld aandacht moeten besteden aan de eigen fitheid (balansoefeningen) om balans te houden wanneer ze zich per fiets of lopend verplaatsen.

Niveau III – Strategisch niveau: plannen en navigeren

Oudere verkeersdeelnemers hebben over het algemeen meer tijd in vergelijking met jongere verkeersdeelnemers om te kiezen wanneer ze reizen (reizen als het minder druk is of als het buiten licht en droog is) en hoe vaak ze reizen en met welk vervoermiddel.

Het is van belang dat oudere verkeersdeelnemers zich bewust zijn van de (eventuele) eigen beperkingen en bij de keuze van de reis en vervoermiddel daar rekening mee houden (onder andere keuze voor veilige auto/fiets met lage instap, fietshelm, spiegel op fiets etc.).

Als er sprake is van functiebeperkingen zal de oudere te maken krijgen met de keuze om van een ander vervoermiddel gebruik te gaan maken, zoals de driewielers of de scooter in plaats van de gewone fiets of e-bike. Of gebruik te gaan maken van bijvoorbeeld het ov, als zelf autorijden niet meer gaat. Dit kan echter veel van de oudere vragen en kan worden ervaren als een (te) grote stap. Niveau

Niveau II – Tactisch niveau: oplossen van verkeerssituaties

Ouderen hebben over het algemeen veel ervaring met het zich verplaatsen in het verkeer. Het gevaar is dat ze zich onvoldoende bewust zijn van de eigen beperkingen of dat ze denken dat de jarenlange ervaring de beperkingen kan compenseren. In de loop der jaren is er echter veel veranderd in het verkeer. Ouderen merken wel dat het drukker is geworden, er veel verschillende vervoermiddelen bij zijn gekomen met verschillende snelheden.

Wat betreft kennis is het van belang dat oudere verkeersdeelnemers op de hoogte blijven van nieuwe ontwikkelingen in het verkeer (nieuwe borden, verkeersregels).

Verkeerssituaties zijn complexer geworden dan vroeger. Er is meer verkeer, verschillende voertuigen met meer wisselende snelheden. Het is belangrijk dat ouderen meer tijd nemen om verkeerssituaties in te schatten. Bij het gebruik van een elektrische fiets is het voor ouderen belangrijk om zich bewust te zijn van de gevaren die de hogere snelheid van de e-bike met zich meebrengt en welke gevolgen dat heeft voor het veilig oplossen van verkeerssituaties.

Niveau I – Operationeel niveau: beheersing van het vervoermiddel

De fysieke kwetsbaarheid van oudere verkeersdeelnemers verandert en de kans op functiestoornissen neemt toe, zoals een lagere reactiesnelheid, moeite om veel informatie tegelijk te verwerken en moeite om balans te houden met op- en afstappen.

Ouderen blijken met name meer moeite te hebben met:

- links afslaan op voorrangskruispunten
- bij het op- en afstappen op de fiets (balans)
- infrastructuur met obstakels (botsen of van de weg afraken)

Belangrijk is dat ouderen zich bewust zijn van (eventuele) beperkingen en daar passende maatregelen voor nemen om het vervoermiddel te kunnen blijven beheersen. Zo kan de oudere balansoefeningen doen en er zorg voor dragen dat het vervoermiddel voldoende veilig is.

Van belang is ook dat de oudere zich bewust is van beperkingen, eigen verantwoordelijkheid neemt voor eigen veiligheid en om veilig te blijven (deelnemen) in het verkeer.

Uitwerking leerdoelen oudere verkeersdeelnemers

	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.

1 Basisvaardigheden

IV.1 Algemeen x basisvaardigheden

Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op basisvaardigheden.

- De oudere kan beschrijven welke persoonlijke kenmerken/factoren/omstandigheden van invloed kunnen zijn op de uitvoering van basisvaardigheden in het verkeer.

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

- Persoonlijke kenmerken, zoals:
 - Leeftijd
 - Geslacht
 - Leefsituatie/ maatschappelijke positie (alleen of samenwonend, werkend of niet meer werkend, etc.)
- Karaktereigenschappen, zoals:
 - Onzeker/angstig versus zelfverzekerd
 - Ongeduldig versus geduldig
 - Behoudend of vooruitstrevend
 - Mate van risicoperceptie, gevaarherkenning, overschatting van eigen kunnen
 - Zelfbewustzijn ten aanzien van omgang met veranderingen en beperkingen/acceptatie van ouder worden
- Persoonlijke waarden en normen, zoals:
 - Regels (hoe het moet) versus subjectieve norm (wat je daadwerkelijk doet)
 - Voorbeeldfunctie en voorbeeldgedrag ten opzichte van jongere verkeersdeelnemers

III.1 Strategisch x basisvaardigheden:

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

- De oudere kan beschrijven welke factoren en omstandigheden bij de keuze en de planning van de verkeersdeelname een rol spelen.
- De oudere weet wat hij/zij moet doen om een verantwoorde keuze en planning te maken.
- De oudere kan de verantwoorde keuze in praktijk brengen. De oudere kan:
 - de keuze maken voor een veilig vervoermiddel (passend bij zijn/haar leeftijd, fysieke situatie).
 - zich aanpassen aan de drukte en snelheid van andere weggebruikers op de geplande route.
 - een veilige route kiezen en plannen.
 - de keuze maken om op een ander tijdstip te reizen, via een alternatieve route of met een ander vervoermiddel.
 - omgaan met dienstregelingen van het openbaar vervoer.
 - verkeersinformatie achterhalen (via bijvoorbeeld websites, mobiele telefoon).
 - rekening houden met vertragende factoren (weer, drukte).
 - de keuze maken om hulp in te schakelen als het zelfstandig reizen niet meer gaat.

- De oudere kan door middel van een verantwoorde keuze en planning van de verkeersdeelname de beperkingen die gepaard gaan met het ouder worden optimaliseren, selecteren en compenseren.

Adequate beschrijving van de noodzaak van een juiste keuze en planning van de route:

- Optimaliseren, selecteren en compenseren voor beperkingen die gepaard gaan met het ouder worden.

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

- De oudere kan beschrijven dat het tijdstip van vertrek relevant is voor de verkeersrisico's onderweg (drukke tijdstippen, voldoende tijd nemen, e.d.).
- De oudere kan beschrijven dat de vervoerwijze invloed heeft op verkeersrisico's (bijvoorbeeld afweging fiets, auto of openbaar vervoer).
- Route (kenmerken van de weg)
- Beperkingen (fysiek en/of mentaal)
- Medicijngebruik
- Vermoeidheid
- Andere verkeersdeelnemers
- Vertragende factoren zoals het weer, drukte op de weg

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 oudere:

- weet wat hij/zij kan doen om de verkeerssituatie te beheersen (optimaliseren, selecteren en compenseren) en kan dit gedrag toepassen. Bijvoorbeeld:
 - snelheid aanpassen (auto, fiets)
 - op- en afstappen van de fiets als de situatie daarom vraagt (bij drukte, bij oversteken)
 - op de fiets in balans blijven bij het maken van bochten
- is op de hoogte van de actuele verkeersregels en verkeerstekens.
- is in staat de actuele verkeersregels op een juiste wijze toe te passen in verschillende verkeerssituaties en de aanwezige verkeerstekens op te volgen.
- is bereid zich volgens de actuele verkeersregels en verkeerstekens te gedragen.

Adequate beschrijving van mogelijke risico's bij de beheersing van verkeerssituaties:

- Cognitieve beperkingen, zoals:
 - Langere tijd nodig om informatie te verwerken, langzamere reactietijd
 - Moeite met overzicht in complexe verkeerssituaties
 - Moeite met uitvoeren van dubbeltaken

- Motorische beperkingen, zoals:
 - Moeite met balans houden (tijdens lopen, fietsen)
 - Minder soepel (moeite met instappen in auto, been over instap van fiets)
 - Moeite met achterom kijken (stijvere spieren)
 - Moeite met snel reageren op andere weggebruikers
- Sensorische beperkingen, zoals:
 - Slechthorend, moeite met achterhalen waar verkeer vandaag komt
 - Slecht zien, moeite met overzicht, in het donker zien, moeite met tijdig waarnemen ander verkeer

Adequate beschrijving van mogelijkheden voor optimaliserend, selecterend en compenserend gedrag voor deze beperkingen, bijvoorbeeld:

- Aanpassen vervoermiddel
- Aanpassen snelheid
- Afstappen van de fiets bij het oversteken of bij drukte
- Aanpassen tijdstip van verkeersdeelname

I.1 Operationeel x basisvaardigheden:

Technische beheersing van het vervoermiddel. De oudere:

- kan beschrijven hoe hij/zij bij de uitvoering van concrete taken in het verkeer kan optimaliseren, selecteren en compenseren voor functiebeperkingen
- laat zien dat hij/zij bij de uitvoering van concrete taken in het verkeer kan optimaliseren, selecteren en compenseren voor functiebeperkingen
- weet wat belangrijke middelen zijn om zich te beschermen en kan deze zelfstandig gebruiken (gebruik helm en fietsspiegel bij fietsen (inclusief e-bike), gebruik autogordel als passagier, gebruik automaat in plaats van handmatig schakelen e.d.).
- kan het vervoermiddel veilig gebruiken tijdens de verkeersdeelname

Adequate beschrijving van de mogelijke gevaren bij de uitvoering van concrete taken in het verkeer van fysieke beperkingen.

Adequate beschrijving van optimalisatie, selectie en compensatiemogelijkheden voor deze beperkingen, bijvoorbeeld:

- spiegel op stuur van de fiets
- dragen van fietshelm
- gebruik van veilige fiets met lage instap
- overstappen op driewiel fiets bij moeite met balans houden
- overstappen op automaat bij autorijden

Adequaat gebruik van optimalisatie, selectie en compensatiemogelijkheden bij de uitvoering van concrete taken in het verkeer.

2 Cognitieve vaardigheden

IV.2 Algemeen x cognitieve vaardigheden:

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

- kan beschrijven welke persoonlijke risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden van invloed kunnen zijn op de uitvoering van basisvaardigheden in het verkeer.
- weet hoe hij/zij kan voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden de basisvaardigheden in het verkeer negatief beïnvloeden.

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

- Fysieke en mentale kenmerken
 - Eventuele ziekte, functiebeperkingen en/of lichamelijke kwetsbaarheid zoals
 - Slecht zien/horen
 - Verminderde kracht en/of moeite met balans
 - Cognitieve beperkingen
 - Medicijngebruik
 - Vermoeidheid

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 voor zichzelf en anderen. Inzicht in situaties waarin deze risicovolle neigingen een rol kunnen spelen.
- Inzicht in mogelijke oplossingen: hoe kan ik deze (risicovolle) situaties voorkomen/vermijden?

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 oudere:

- kan beschrijven welke risicofactoren een rol spelen bij de keuze en planning van routes.
- 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 situaties.
- weet welke routes veilig zijn om te fietsen/autorijden.

Adequate beschrijving van risico's die een rol kunnen spelen bij de keuze en de planning van de verkeersdeelname:

- Mentale en fysieke gesteldheid
- Vermoeidheid

Middelen die de geest beïnvloeden

- Medicijnen, drugs en alcohol

Externe omstandigheden

- Weersomstandigheden
- Drukke, andere weggebruikers
- Verkeersdeelname in het donker
- Snelheid andere weggebruikers

Analyseren van de belangrijkste problemen die zich kunnen voordoen:

- Wat zijn de belangrijkste problemen die door genoemde risico's kunnen ontstaan bij de keuze en de planning van de verkeersdeelname?

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

- Hoe kan ik ervoor zorgen dat risico's niet van invloed zijn op mijn gedrag in het verkeer?
- Hoe kan ik daartoe mijn persoonlijke gedrag aanpassen?
- Hoe kan ik ervoor zorgen dat de risicovolle situaties niet ontstaan?

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 oudere:

- kan beschrijven welke risico's een rol spelen bij het beheersen van verkeerssituaties
- weet wat gevaarlijke verkeerssituaties en omstandigheden zijn op zijn/haar eigen routes.
- kan in verschillende verkeerssituaties herkennen wat risicovolle gedragingen zijn, zowel van hem-/haarzelf als van andere weggebruikers.
- weet hoe hij/zij moet omgaan met risicovolle verkeerssituaties.
- kan mogelijke risico's tijdig herkennen.
- kan mogelijke risico's vermijden.

Adequate beschrijving van risico's die een rol kunnen spelen bij het beheersen van verkeerssituaties:

- Cognitieve beperkingen, zoals:
 - Langere tijd nodig om informatie te verwerken, langzamere reactietijd
 - Moeite met overzicht in complexe verkeerssituaties
 - Moeite met uitvoeren van dubbeltaken
- Motorische beperkingen, zoals:
 - Moeite met balans houden (tijdens lopen, fietsen)
 - Minder soepel (moeite met instappen in auto, heen over instap van fiets)
 - Moeite met achterom kijken (stijvere spieren)
 - Moeite met snel reageren op andere weggebruikers
- Sensorische beperkingen, zoals:
 - Slechthorend, moeite met achterhalen waar verkeer vandaag komt
 - Slecht zien, moeite met overzicht, in het donker zien, moeite met tijdig waarnemen ander verkeer

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

- Hoe kan ik ervoor zorgen dat risico's niet van invloed zijn op de beheersing van de verkeerssituaties?
- Hoe kan ik daartoe mijn persoonlijke gedrag aanpassen?
- Hoe kan ik ervoor zorgen dat de risicovolle situaties niet ontstaan?

I. 2 Operationeel x cognitieve vaardigheden:

Weten welke risico's je loopt als de technische beheersing onvoldoende is en weten wat je moet doen om deze risico's te voorkomen. De oudere:

- kan beschrijven welke risico's een rol spelen bij de uitvoering van concrete taken in het verkeer.
- kan herkennen wat de risico's zijn wanneer hij/zij het vervoermiddel niet meer voldoende beheerst.
- kan analyseren wat hij/zij moet doen om te voorkomen dat de risico's negatieve gevolgen hebben.
- weet hoe hij/zij deze risico's kan voorkomen.
- zorgt ervoor dat er voldoende tijd en ruimte is om aandacht te besteden aan mogelijke risico's.
- weet hoe hij/zij mogelijke risico's tijdig kan herkennen.
- weet hoe hij/zij mogelijke risico's kan vermijden.

Adequate beschrijving van risico's die een rol kunnen spelen bij de uitvoering van concrete taken in het verkeer:

- toenemende kwetsbaarheid
- functiebeperkingen
- niet (correct) gebruiken van beveiligingsmiddelen (autogordel, fietshelm e.d.)

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

- Hoe kan ik ervoor zorgen dat risico's niet van invloed zijn op de uitvoering van concrete taken in het verkeer?
- Hoe kan ik daartoe mijn persoonlijke gedrag aanpassen?
- Hoe kan ik ervoor zorgen dat de risicovolle situaties niet ontstaan?

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 oudere:

- kan persoonlijke kenmerken en eigenschappen die van invloed zijn op het eigen verkeersgedrag bij zichzelf herkennen.
- toont bereidheid om zijn gedragskeuzen af te stemmen op de eigen beperkingen en om voor de eigen veiligheid (en die van anderen) op te komen.

Herkennen en onderkennen van persoonlijke kenmerken en eigenschappen die van invloed kunnen zijn op het gedrag in het verkeer:

- Welke persoonlijke kenmerken en eigenschappen kunnen van invloed zijn op het gedrag in het verkeer?
- Waarom zijn ze van invloed en welke concrete risico's zijn eraan verbonden?

Bewust worden en uitspreken van de eigen attitude ten opzichte van persoonlijke kenmerken en eigenschappen als mogelijke negatieve of positieve invloeden op het rijgedrag:

- In welke gevallen is het al dan niet zinvol om rekening te houden met persoonlijke kenmerken en eigenschappen voor mezelf en voor anderen?
- Wat zijn de voor- en nadelen voor mezelf en voor anderen?

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 oudere:

- kan risico's bij de keuze en planning van de verkeersdeelname bij zichzelf herkennen
- is bereid om zijn/haar gedrag aan te passen en verantwoordelijke keuzes te maken bij de keuze en planning van de verkeersdeelname (vervoermiddel/route/planning) ten gunste van de eigen veiligheid en die van anderen.

Herkennen van de risico's die een rol kunnen spelen bij de keuze en planning van de routes en weten wat de invloed is op het gedrag in het verkeer:

- Welke risico's kunnen van invloed zijn bij de keuze en planning van de routes?
- Welke negatieve gevolgen kunnen deze risico's hebben?

Bewust worden en uitspreken van de eigen houding ten opzichte van de risico's die een rol kunnen spelen bij de keuze en planning van de routes als mogelijke negatieve of positieve invloeden op het rijgedrag:

- Wat zijn de voor- en nadelen voor mezelf en voor anderen?

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 oudere:

- kan beschrijven wat de negatieve rol van zelfoverschatting is van de eigen vaardigheid om verkeersmanoeuvres uit te voeren.
- kan bij zichzelf herkennen wat zijn/haar sterke en zwakke punten (en eventuele persoonlijke risico's) zijn.
- toont de bereidheid de verkeersdeelname af te stemmen op de eigen gedragsmogelijkheden.

Adequate beschrijving van de negatieve rol van overschatting van de eigen vaardigheid bij de uitvoering van verkeersmanoeuvres.

Adequate beschrijving van wat sterke en zwakke punten ten aanzien van de uitvoering van verkeersmanoeuvres zijn en welke invloed zij kunnen hebben op het gedrag in het verkeer.

Herkennen en onderkennen van de mogelijk negatieve rol van zelfoverschatting en van de eigen sterke en zwakke punten ten aanzien van de uitvoering van verkeersmanoeuvres.

Bewust worden en uitspreken van een eigen houding ten opzichte van de negatieve rol van zelfoverschatting bij de uitvoering van verkeersmanoeuvres. Wat is de zin en de onzin om rekening te houden met de negatieve rol van zelfoverschatting voor mezelf en voor anderen?

Bereidheid om de moeilijkheid van de gekozen verkeersmanoeuvres steeds zoveel mogelijk af te stemmen op de eigen mogelijkheden:

- door het rijgedrag aan te passen
- door moeilijke situaties 'aan te passen' of te vermijden

I.3 Operationeel x kalibratievaardigheden:

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

- kan beschrijven wat de negatieve rol van zelfoverschatting van de eigen basisvaardigheden is.
- kan bij zichzelf herkennen wat zijn/haar sterke en zwakke punten zijn.
- toont de bereidheid om de verkeersdeelname af te stemmen op de eigen mogelijkheden.

Adequate beschrijving van de negatieve rol van overschatting van de eigen technische basisvaardigheden.

Adequate beschrijving van wat sterke en zwakke punten ten aanzien van de technische basisvaardigheden zijn en welke invloed zij kunnen hebben op het gedrag in het verkeer.

Herkennen en onderkennen van de mogelijk negatieve rol van zelfoverschatting en van de eigen technische basisvaardigheden.

Herkennen en onderkennen van de eigen sterke en zwakke punten ten aanzien van de technische basisvaardigheden.

Analyseren van de belangrijkste problemen die zich kunnen voordoen:

- Wat zijn de belangrijkste problemen die door zelfoverschatting kunnen ontstaan bij de uitvoering van de technische basisvaardigheden?

Bedenken van effectieve oplossingen in termen van gedragsaanpassing of aanpassing c.q. vermijding van situaties of omstandigheden:

- Is het mogelijk om het gedrag aan te passen of is het beter om de situatie aan te passen respectievelijk te vermijden?

Bewust worden en uitspreken van een eigen houding ten opzichte van de negatieve rol van zelfoverschatting bij de uitvoering van technische basisvaardigheden:

- Wat is de zin en de onzin om rekening te houden met de negatieve rol van zelfoverschatting voor mezelf en voor anderen?

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 oudere:

- kan beschrijven welke persoonlijke kenmerken/factoren/omstandigheden ervoor kunnen zorgen dat hij/zij onvoldoende rekening houdt met de belangen van andere verkeersdeelnemers.
- heeft inzicht in eigen risicovolle kenmerken/factoren/omstandigheden.
- weet hoe hij/zij kan voorkomen dat deze kenmerken/factoren/omstandigheden ervoor kunnen zorgen dat de belangen van andere verkeersdeelnemers in gevaar worden gebracht.
- 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. Onder andere:

- Leeftijd (toenemende kwetsbaarheid, eventuele functiebeperkingen en/of lichamelijke beperkingen)
- Neiging tot zelfoverschatting of juist (te) onzeker gedag

III.4 Strategisch x sociaal-affectieve vaardigheden:

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

- kan bij het kiezen en plannen van de route de te verwachten verkeersdeelnemers inschatten.
- kan bij het kiezen en plannen van de route rekening houden met onvoorspelbaar gedrag van andere verkeersdeelnemers (zowel zwakkere, bijvoorbeeld andere ouderen, kinderen, jongeren) als sterkere (bijvoorbeeld vrachtautochauffeurs).
- houdt rekening met hun belangen, behoeften, gewoontes en eventuele tekortkomingen.
- weegt keuzes af 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 oudere:

- beseft wat de gevolgen zijn voor andere verkeersdeelnemers als hij/zij situaties in het verkeer niet volgens regels oplost en onveilige keuzes maakt.
- beseft dat sommige verkeersdeelnemers – bijvoorbeeld andere ouderen, jonge kinderen – (ook) moeite kunnen hebben met het oplossen van verkeerssituaties.
- kan zich inleven in directe belangen van anderen bij concrete verkeerssituaties.
- is bereid om rekening te houden met belangen van anderen in het verkeersgedrag.

I.4 Operationeel x sociaal-affectieve vaardigheden:

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

- beseft wat de gevolgen zijn voor andere verkeersdeelnemers als hij/zij het vervoermiddel (auto/fiets/e-bike/scootmobiel) onvoldoende beheerst.
- beseft dat sommige verkeersdeelnemers moeite hebben met omgaan met de besturing van een vervoermiddel.
- is bereid om rekening te houden met eventuele tekortkomingen van anderen in het verkeersgedrag.

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/>.

Colofon

Leerdoelen oudere verkeersdeelnemers –
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



