



## HOE GAAN DE KINDEREN NAAR SCHOOL?

### Een thema voor gesprekken met ouders en ... voor wereldoriëntatie

*Auto's rijden af en aan. Kleine en zware met vierwielaandrijving. Een groot aantal kinderen wordt naar school gebracht door hun ouders. Draaiende motoren, dubbel geparkeerde auto's, kinderen die lopend of per fiets naar school gaan en tussen al die auto's door moeten, een drukte van belang. Ook kinderen die niet ver van de school wonen worden vaak per auto naar school gebracht, zelfs in dit rustige dorp. Een herkenbaar beeld bij heel veel scholen. Een vanzelfsprekendheid, zo lijkt het. Maar er worden steeds meer vraagtekens bij geplaatst. Door kinderen naar school te brengen – en zeker als dat per auto gebeurt – onthoud je kinderen belangrijke ervaringen. De weg van huis naar school is een belangrijke ervaringsruimte, zowel voor het leren van verkeersgedrag als voor andere dingen. Is dit ook wel eens een gespreksthema in een schoolteam en met en tussen ouders? Als een Jenaplanschool een 'kritische' school zegt te zijn – een van de zes kwaliteitscriteria – dan is het goed om 'vanzelfsprekendheden' als deze eens ter discussie te stellen.*

#### Verkeers(on)veiligheid

3VO, de verenigde verkeersveiligheidsorganisatie, voert nu al enkele jaren achtereenvolgende acties in verband met verkeersonveiligheid in samenhang met het brengen van kinderen per auto naar school. Dat is direct van toepassing op de verkeerssituatie rond de school zelf. Op grond van onderzoek van 3VO blijkt bij tweederde van de scholen de situatie onveilig te zijn: te hard rijdende auto's, onoverzichtelijke situaties, als een school vlak bij een winkelcentrum ligt ook bevoorradende vrachtauto's. De belangrijkste reden voor het brengen van kinderen per auto naar school is nota bene de zorg om de veiligheid in het verkeer! En niet ten onrechte: een derde van de kinderen die in 2003 omkwamen in het verkeer was onderweg tussen huis en school. De paradox is dat de veiligheid van kinderen in het verkeer door het per auto halen en brengen juist verslechtert, in plaats van verbetert. Niet alleen door al die auto's bij de school, maar ook en vooral doordat de kinderen te weinig ervaring opdoen in het verkeer.

Je passend gedragen in het verkeer – met het oog op je eigen veiligheid en die van anderen – is behoorlijk ingewikkeld, zeker voor kinderen. Je moet gevaren kunnen waarnemen, niet als het te laat is (acuut gevaarbewustzijn), maar ook vooruit kunnen kijken, met als hoogste ontwikkelingsfase wat dit betreft een 'preventiebewustzijn': ik kan dat beter doen of laten. Bijvoorbeeld een 'omweg' nemen omdat daar een voetgangersstoplicht is.

Je moet ook kunnen inschatten hoever een voertuig van je verwijderd is en hoe snel het nadert. Bij het

eerste wordt verondersteld dat kinderen diepte kunnen zien en die vaardigheid is pas rond hun achtste verjaardag compleet ontwikkeld. Het juist kunnen beoordelen van snelheden ontwikkelt zich later, tienjarigen kunnen dat meestal redelijk. Er is ook aandacht en concentratie nodig, terwijl jonge kinderen nog niet in staat zijn zich op twee dingen tegelijkertijd voldoende te concentreren. Ze rennen achter de bal aan de straat op, al het andere vergetend. En dan hebben we het nog niet over sociale (je in anderen kunnen verplaatsen) en motorische vaardigheden en de reactietijd.

Een ding is zeker: kinderen die per auto naar school gebracht worden en ook verder vaak per auto vervoerd worden zijn behoorlijk gehandicapt als het om ervaringen in het verkeer gaat: ze merken, vastgesnoerd op die achterbank, heel weinig van de omgeving. Daardoor wordt het voor hen op termijn onveiliger! Ook kinderen die niet op straat kunnen spelen ontberen belangrijke ervaringsmogelijkheden.

Er valt daarom veel voor te zeggen – uiteraard afhankelijk van de verkeerssituaties onderweg van huis naar school – om jonge kinderen naar school te brengen, maar dan lopend of op de fiets. Maar wanneer laat je kinderen alleen gaan? De gemiddelde leeftijd waarop kinderen zonder begeleiding van hun ouders naar school gaan is de afgelopen 25 jaar gestegen van 6 naar 8,5 jaar. Er zijn echter situaties waarin kinderen al vanaf 5 jaar alleen – het liefst met vriendjes – naar school kunnen lopen. Ik ken bijvoorbeeld een situatie dat het 10 – 15 minuten lopen is, waarbij ook een vrij

drukke straat overgestoken moet worden, maar wel een voetgangersstoplicht aanwezig is. In het algemeen kan gesteld worden dat in de meeste situaties kinderen vanaf zeven/acht jaar zonder volwassene erbij lopend naar school kunnen en kinderen vanaf negen/ tien jaar met de fiets (Limbourg, 1998). Daardoor kunnen ze belangrijke ervaringen opdoen met verkeerssituaties. Dat kan nog eens ondersteund worden door activiteiten op school (zie verderop). En zo nodig door acties van ouders en buurtgroepen voor maatregelen als verkeersdrempels en/of een maximum snelheid van 30 km per uur.

Een belangrijke belemmering om kinderen deze zelfstandige wijze van naar school gaan (= vrijheid) toe te staan is het toegenomen besef van onveiligheid in onze samenleving. Nederland is objectief bekeken verhoudingsgewijs redelijk veilig, maar niet in de subjectieve beleving. Dat kan – zoals we zagen – ertoe leiden dat er door over-angstige ouders maatregelen getroffen worden die de onveiligheid feitelijk vergroten, waardoor we in een vicieuze cirkel terecht komen. Dat geldt niet alleen voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de sociale veiligheid, met name de angst dat kinderen door 'vreemden' meegenomen worden. Ruim 50 jaar geleden waarschuwde mijn moeder ook al voor 'kinderlokkers' en bezwoer ons geen snoep aan te nemen van vreemden. Een belangrijk verschil met toen is dat die 'kinderlokkers' nu over auto's beschikken. Die onveiligheidsgevoelens en hoe je daarmee omgaat is een belangrijk gesprekstema in schoolteam en tussen school en ouders. Absolute veiligheid kan nooit en door niemand gegarandeerd worden. Het gaat om het afwegen van risico's.

### Ruimtelijke oriëntatie

Een andere dimensie van het thema dat in dit artikel besproken wordt is de bijdrage die het zelfstandig zich bewegen van kinderen in de openbare ruimte levert aan de ontwikkeling van hun ruimtelijke oriëntatie. Voor kinderen die zich in ruimtes bewegen op de schaal van een dorp, de buurt of een groot park is 'de weg vinden' belangrijk. Bij dat 'de weg vinden' gaat het om vaardigheden als: het herkennen van een *route*, aan de hand van *herkenningspunten* ('landmarks'), *richtingen* en afgelegde *afstanden*. In de trant van 'voorbij die supermarkt rechtsaf de straat in en bij de kerk ...', ook als de begrippen links en rechts nog niet bewust gebruikt worden, maar tot het onbewuste lichaamsschema behoren. Er vormt zich een kaart in het hoofd (cognitieve kaart) of wellicht in je hele lijf, die je door de ruimte gidst. Je weet op den duur 'hoe je moet lopen' en als je kinderen op een passende manier vraagt hoe ze van huis naar school lopen kunnen ze het ook vertellen of, bij wat oudere kinderen, tekenen. In een vreemde omgeving kan je je op grond van de verworven vaardigheden sneller oriënteren. Naar de 'kaart in je hoofd' is veel onderzoek gedaan – zie verschillende hoofdstukken in afdeling C. van de reader over 'ruimte' (Both, 1992). Kinderen volgen overigens niet altijd de kortste weg, maar maken vaak 'omwegen': 'langs die hond achter dat hek, die zo hard blaft en waarbij je lekker kan griezelen'; 'door dat paadje achter

de huizen langs, waar mijn vriendje woont'; 'door die straat waar je kastanjes kan vinden', etc. Uit recent onderzoek (Rissotto/Tonucci, 2002) blijkt dat de manier waarop je naar school gaat van invloed is op de ontwikkeling van genoemde ruimtelijke vaardigheden. Zoals te verwachten viel werd de hypothese bevestigd dat kinderen die bijna altijd per auto naar/ van school gebracht en gehaald werden zich het slechtst in de omgeving konden oriënteren. Kinderen die zelfstandig naar school gingen konden dat het best. En kinderen die door een volwassene begeleid worden naar en van school nemen een tussenpositie in. Een van de conclusies is dat 'over-angstige ouders niet alleen kinderen vormden met beperkte vaardigheden in het zich onafhankelijk kunnen bewegen, maar dat deze kinderen ook bang zijn voor hun omgeving.' En bovendien wordt het gegronde vermoeden geuit dat 'kinderen niet beschermd kunnen worden door ze in hun bewegingsvrijheid te beperken en hun capaciteiten en kennis te onderschatten, maar door hen een levendige interactie met hun omgeving toe te staan, ook omdat kennis van hun omgeving een gevoel van zekerheid voortbrengt.' Er zijn aanwijzingen (op grond van het onderzoek), dat de beschermende houding van de ouders sterker voorkomt uit hun kijk op hun rol als ouders en de invloed van berichten in de media, dan uit reële gevaren wat het verkeer betreft of de onkunde van de kinderen om zich in hun omgeving te bewegen.

### Wat je onderweg tegenkomt

Een derde dimensie van wat kinderen missen als zij van en naar school vervoerd worden is het ontbreken van mogelijkheden tot 'struinen' en het tegenkomen en vinden van onverwachte zaken, zowel wat gebeurtenissen in de mensenwereld betreft als de natuur. Denk bij dat laatste aan 'mooie dingen' zien, of de dingen in een mooi licht zien. Dingen die je soms mee kunt nemen naar school en daar kunt 'tonen'. 'Vindsels' die aanleiding kunnen zijn tot velerlei activiteiten. Het onverwachte en verrassende, in combinatie met de open geest van de kinderen. Dergelijke dingen kan je ook in de stad vinden. Over de betekenis van het struinen en het tegenkomen van 'vindsels' en welke 'knutsels' je daarvan kunt maken wordt in een volgend nummer van Mensen-kinderen een artikel geschreven. Het bewegen en het buiten zijn, met de beleving van het weer en de seizoenen, zijn als zodanig al belangrijke natuurervaringen. Door onder verschillende weeromstandigheden lopend of per fiets naar school te gaan worden ze ook gehard en minder kleinzerig. De bewegingsarmoede van veel kinderen van nu wordt terecht als een groot probleem gezien (dik worden, gevaar suikerziekte, e.a.) en de remedie ligt niet alleen in het sporten, maar ook en vooral in het gewone alledaagse bewegen.

### Gesprek met ouders

Als kinderen ver van de school wonen, in een andere buurt of plaats, dan kan het vaak niet anders dan dat ze met de bus of per auto naar school gaan. Soms ook zetten ouders kinderen af bij de school, terwijl ze per auto onderweg zijn naar hun werk.



Het gesprek met ouders over dit soort zaken is niet zo eenvoudig. Ouders kunnen zich gemakkelijk en in hun ogen ten onrechte beoordeeld voelen en zullen dan gauw reageren met 'waar bemoeien jullie je mee?' De manier waarop een gesprek wordt aangezet is van het grootste belang voor het welslagen ervan. Wellicht levert het hierboven geschrevene stof om het te plaatsen in het kader van de *gemeenschappelijke vraag*: wat is belangrijk voor onze kinderen? Het meest concrete aangrijpingspunt is de (on)veiligheid rond de school. Maar er zitten dus meer kanten aan. De levensverhalen van ouders en teamleden kunnen ook aangeboord en betrokken worden op de alledaagse ruimtelijke ervaringen van kinderen nu.

### **WO – project**

Een WO-project kan het gesprek met ouders ondersteunen. De nadruk ligt op de ervaringsgebieden *Omgeving en landschap* en *Samenleven*. Daarbij gaat het over het thema verkeer en verkeersveiligheid.

Nu volgt een korte schets van zo'n project, voor respectievelijk onder-, midden- en bovenbouw. Daarbij wordt verwezen naar de ervaringsgebieden van WO-Jenaplan en naar de leerlijn Ruimte, die is opgenomen in de Algemene Map van Wereldoriëntatie Jenaplan.

### **Onderbouw: Wandelen in de schoolomgeving**

*Ervaringsgebied:* Omgeving en landschap

*Leerervaringen:* 8, 9 en 15

*Leerlijn Ruimte:* ontwikkeling ruimtebesef; vormen kaartbeeld

*Accenten:*

- buurt rond school leren kennen – opvallende punten
- op luchtfoto school en omgeving herkennen, zo mogelijk ook eigen huis
- verkeer: drukke straten, geparkeerde auto's, oversteken, gevaarlijke punten, stoplichten

*Mogelijke activiteiten:*

- luchtfoto bekijken, herkennen dingen als intro voor wandeling, blijft verder hangen om te bekijken
- wandelen en foto's maken onderweg; verkeersgedrag 'oefenen'
- wandeling terugvinden op luchtfoto; foto's bij plattegrond ingetekende route op plattegrond plakken
- zo mogelijk herkennen route thuis – school.

*Opmerking:* kleuters kunnen vaak dingen op luchtfoto van eigen omgeving al 'thuisbrengen'

### **Middenbouw: De weg van huis naar school**

*Ervaringsgebieden:* Omgeving en landschap en Communicatie

*Leerervaring:* O&L 8; Com. 3

*Leerlijn Ruimte:* ontwikkeling ruimtebesef en ruimtelijk denken; weergave ruimte in beelden; vormen kaartbeeld.

*Accenten:* routes en oriëntatiepunten; belevingswaarde plekken onderweg; verkeer: veilig, gevaarlijk; verkeerstekens (borden, strepen, kleuren) en pictogrammen ('de taal van de straat').

*Mogelijke Activiteiten:*

- in tweetallen op eigen manier 'kaart' maken van route school – huis
- aan de hand van de kaarten in de kring bespreken knelpunten voor voetgangers en fietsers;
- verkeersborden en andere verkeerstekens in de buurt verzamelen, tekenen of fotograferen, een individueel verkeerstekboek maken, met de betekenis erbij, ordenen in 'wat je moet en niet mag – borden', 'wat je mag borden' (bijv. voorrang) en 'pas op – borden'; aangeven welke je op de weg van huis naar school tegenkomt
- kijken naar beschermingsmaatregelen voor voetgangers en fietsers: drempels, stoplichten, oversteekplaatsen, etc.
- oefenen in het echt met oversteken, etc.

## Bovenbouw: Schoolverkeer moet veiliger

*Ervaringsgebieden:* Omgeving en Landschap en Samenleven

*Leerervaringen:* O&L 13, Samenleven 19

*Leerlijn Ruimte:* meten snelheid (ruimte-tijdrelatie) ; karteren; ruimtelijke conflicten oplossen

*Accenten:* onderzoeken verkeersveiligheid in de buurt; gebruiken verschillende middelen: meten snelheid; fotograferen, tekenen, tellen en turven, grafieken maken, interviewen, experiment, etc.; zoeken naar oplossingen voor problemen, 'actieonderzoek'

*Mogelijke activiteiten:*

- in tweetallen lopen van elkaars weg van huis naar school en op plattegrond punten aantekenen die gevaarlijk (kunnen) zijn; een van deze wandelingen wordt op video vastgelegd;
- verzamelen potentieel gevaarlijke punten in de wijk/ het dorp; keuze daaruit van vier of vijf waarschijnlijk gevaarlijkste; bij de politie informeren waar in de wijk de meeste ongelukken gebeuren; definitieve keuze punten die nader bekeken worden;
- op die punten een keer gaan observeren, fotograferen en tekenen, een kijkwijzer maken en terug in de stamgroep bespreken en een gemeenschappelijke observatielijst maken; bespreken hoe je snelheid auto's, brommers, etc. kunt meten;
- op alle punten een uur (hetzelfde) uur observeren: half uur verkeerstelling houden, snelheid auto's enkele keren meten, mogelijke gevaarlijke situaties beschrijven (taakverdeling);
- voetgangers interviewen over verkeerssituatie, ook oudere mensen;
- bij voetgangersstoplichten observeren of dat goed gaat: genoeg tijd, gedrag wegverkeer?
- gesprek over de zin van (verkeers-) regels: wat zou er gebeuren als je een regel afschaft, bijvoorbeeld rechts houden in het verkeer? (of een ander door de kinderen te noemend voorbeeld);
- maken eindverslag over waargenomen verkeerssituatie in de wijk en eventuele voorstellen doen voor verbeteringen; dat aanbieden aan de gemeente en erover publiceren in de plaatselijk pers.

In een stamgroep die op deze manier een 'actieonderzoek' deed werd ontdekt dat de voetgangerslichten in het centrum van het dorp voor bejaarden te kort afgesteld waren. Ze bedachten een experiment, waarbij zij bejaarden de afstand van het oversteken lieten lopen en maten de tijd die het kostte. In het eindrapport dat aan de betreffende wethouder werd aangeboden werd daarop gewezen en dat leidde tot verbeteringen van de oversteeksituatie.

### BRONNEN

- Both, K. (red.)(1992), *Ruimte en Jenaplanschool – een reader. Hoevelaken: CPS*
  - Both, K. (1995), *Verkeer en wereldoriëntatie. In: Bouwmeester, Tj. (red.), Wereldoriëntatie Jenaplan – Algemene Map, Enschede: SLO. Rubriek C*
  - Karsten, L. e.a. (2001), *Van de straat. De relatie jeugd en openbare ruimte verkend. Assen: Van Gorcum (zie recensie in Mensen-kinderen, november 2002).*
  - Koch, K.H. (1999), *Ist der Weg zur Schule heute noch kindgerecht? In: Grundschule, 1999/2, p. 42-44*
  - Limbourg, M. (1998), *Überforderte Kinder im Straßenverkehr. Essen: Universität Essen. Zie [www.uni-essen.de/traffic\\_education/texte.m/Goslar.html](http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.m/Goslar.html)*
  - O'Brien, C. (2003), *Transportation ... That's actually good for the soul. In: NCBW Forum Article, 12-03-1, December. Zie internetadres hieronder.*
  - Rissotto, A./ F. Tonucci (2002), *Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children. In: Journal of Environmental Psychology, 22, p.65-77*
  - Hüttenmoser, M. (2002), *Kein Umwelterlebnis im Auto. In: Velo Journal, Juli/Augustus*
- Met dank aan Marco Hüttenmoser, die verschillende door hem geschreven artikelen toezond Zie ook:
- [www.kindundumwelt.ch](http://www.kindundumwelt.ch)
  - <http://www.dtvconsultants.nl/verkeersslang>
  - <http://www.3VO.nl>
  - [http://www.bikewalk.org/ncbw\\_forum/articles.htm](http://www.bikewalk.org/ncbw_forum/articles.htm)

Hoe meer je het gevoel hebt dat je iets niet begrepen hebt, des te waarschijnlijker is het dat je het begint te begrijpen.

*Howard Gardner, Amerikaans psycholoog*