

ONDERZOEK BETREFFENDE JEUGDIGEN EN DE VERKEERSVEILIGHEID EN HET  
VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID IN NEDERLAND

Bijdrage aan Studiedag Kinderen en Verkeersveiligheid,  
Touring Club België, Antwerpen, 28 september 1977

R-77-27

Dr. ir. D.A. Schreuder

Voorburg, 1977

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding
2. "Veilige schoolomgeving en veilige schoolroutes"
3. De woonerven
4. De organisatie

## 1. INLEIDING

Ook in Nederland is de verkeersveiligheid van jeugdigen een nijpend probleem. Van de bijna 3000 doden die er onder de voetgangers vielen in de jaren 1968 t/m 1972 was 31% jonger dan 10 jaar; van de 2700 fietsers die in die tijd omkwamen was 14% jonger dan 10 jaar; 36% was jonger dan 20 jaar. Dit zijn grote aantallen, en ze maken een groot deel uit van de totaal 15594 verkeersslachtoffers in die vijf jaren. Wanneer men de leeftijd nog verder opsplitst dan blijkt dat de "piek" van de slachtoffers onder de jeugdige voetgangers valt bij ca. 4 jaar, van de fietsers bij 8-12 jaar, en bij de bromfietsers bij 16 jaar.

In absolute maat waarlijk een groot probleem. Maar om de juiste tegenmaatregelen te kunnen vinden moeten we ook weten of het in relatieve maat een even groot probleem is. Hiertoe diene het volgende voorbeeld. Uit de ongevallenregistratie blijkt dat in de bedoelde vijf jaar van de 16-jarigen bromfietsers er 160 dodelijk verongelukken, en bij de 20-jarigen 44. Wanneer nu zou blijken dat er evenveel 16-jarige als 20-jarige bromfietsers op de weg zijn, heeft de 16-jarige dus een vier keer zo grote kans op een fataal ongeval. Wanneer er echter viermaal zoveel 16-jarige bromfietsers zijn als 20-jarigen, is hun kans op een fataal ongeval weer gelijk. Het zal duidelijk zijn dat in deze twee - bedachte - gevallen geheel verschillende maatregelen de voorkeur verdienen. Om bij het voorbeeld te blijven: in het eerste geval opleiding en training, in het tweede geval gebruik van helmen.

Een van de grote moeilijkheden nu is, dat er over de verkeersgegevens (of expositie, zoals het ook wordt genoemd) van voetgangers en fietsers bijna niets bekend is. We zullen het moeten doen met de globale observaties dat het zeer jonge kind vooral als voetganger, en de iets oudere vooral als fietser aan het verkeer deelneemt.

Twee heel belangrijke redenen voor kinderen om op straat te zijn, zijn het naar en van school gaan, en het buiten spelen. Het is dan ook op deze twee aspecten dat de meeste aandacht is gericht. Beide punten worden nader toegelicht.

## 2. "VEILIGE SCHOOLOMGEVING EN VEILIGE SCHOOLROUTES"

In het Beleidsplan voor de Verkeersveiligheid en ook in het Meerjarenplan Personenvervoer wordt gesteld dat prioriteit zal worden gegeven aan de verhoging van de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer, waarbij met name de voetgangers worden genoemd.

Een prioriteitsproject daarbinnen richt zich op de verhoging van de veiligheid van de schoolomgeving en schoolroutes.

De wenselijkheid om het project hierop te richten kan worden afgeleid uit de volgende statistische analyses van voetgangersongevallen:

- Het percentage gedode voetgangers in relatie tot alle verkeersdoden neemt tussen 1968 en 1972 af van ca. 20% tot ca. 18% (1975: ca. 16%).
- Gemiddeld was van alle gedode voetgangers in de periode 1968 t/m 1972 31% jonger dan 10 jaar.
- Van alle in het verkeer gedode kinderen jonger dan 5 jaar verongelukten in 1970 t/m 1973 66% als voetganger; in de leeftijd van 5 t/m 9 jaar was dit 49%.
- In de periode 1968 t/m 1972 verongelukten tweemaal zoveel voetgangers binnen de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom (resp. 65% en 35%).

Als doelstellingen van het project kunnen worden genoemd:

1. verantwoordelijke overheidsinstanties - rijk en vooral gemeenten - sterker te richten op de verbetering van de schoolomgeving en de schoolroutes;
2. ouders, leerkrachten en kinderen te betrekken bij de problematiek van schoolomgeving en schoolroutes door het stimuleren van initiatieven en activiteiten aan de basis;
3. verbeteren van de vormgeving van schoolomgeving en routes, aanpassing verkeersvoorzieningen, eventuele wettelijke maatregelen of voorzieningen;
4. het verkrijgen van kennis en ervaring door middel van experimenten ter zake.

Het beleid heeft voor dit project een aantal specifieke doelstellingen geformuleerd. De meeste daarvan worden reeds aangepakt.

A. Kleinschalige experimenten ter bevordering van een veilige schoolomgeving

Veelal zijn scholen aan verkeersruimten gelegen, waardoor in de schoolomgeving met name bij het aan- en uitgaan van de school, verkeersgevaarlijke situaties voor kinderen kunnen ontstaan. Experimenten met betrekking tot wijziging van infrastructuur en van verkeersvoorzieningen worden gestimuleerd.

B. Kleinschalige experimenten ter bevordering van veilige schoolroutes

Op dezelfde wijze als onder A genoemd kunnen experimenten met schoolroutes worden gestimuleerd en geëvalueerd. Het gaat er hierbij vooral om dat er verschillende oplossingen en ideeën ten aanzien van schoolroutes denkbaar zijn.

C. Verbetering van de veiligheid van voetgangersoversteekplaatsen (v.o.p.)

De v.o.p. is een vaak voorkomend onderdeel van de schoolroute. De gedragsregels voor voetgangers en het rijdende verkeer blijken nauwelijks te voldoen. Het basisidee van een harmonieus samenspel tussen voetganger en automobilist beantwoordt in de praktijk nog onvoldoende aan de verwachtingen.

Nadere bezinning over de gedragsregels wordt noodzakelijk geacht, waarbij aan het verbeteren van de communicatie tussen de voetganger en het rijdende verkeer, onder handhaving of versterking van de prioriteit voor de overstekende voetganger speciale aandacht dient te worden besteed.

Verder zijn verbeteringen wenselijk ten aanzien van de aanduiding van de v.o.p., de markering, de aanleg, de verlichting.

D. Een algemene regel voor het instituut van de verkeersbrigadiers

Wanneer men besluit dat de verkeersbrigadiers dienen te blijven, moet er een algemene regel voor deze verkeersbrigadiers komen. Hierbij dient gedacht te worden aan opleiding en toezicht, aan uitmonstering en werkwijze en aan de wettelijke basis.

E. Veilig gedrag rondom en naar en van school

Gedacht kan worden aan het ontwerpen van een speciaal onderwijsprogramma, dat erop gericht is kinderen mede aan de hand van praktijkgevallen te leren en te instrueren hoe ze naar en van school moeten gaan. Het aanwijzen van uitgestippelde en herkenbare routes kan hierbij een belangrijk hulpmiddel zijn.

### 3. DE WOONERVEN

Reeds Juvenalis wist het: Sunt pueri pueri, pueri puerilia tractant. En spelen doen ze meestal buiten.

In de meeste steden is "buiten" hierbij de straat of de particuliere tuinen; de straat op haar beurt is het domein geworden van de auto en van de bromfiets. Voor het spelende kind is dus niet veel ruimte meer overgebleven. In Nederland heeft men kortelings het begrip "woonerf" ingevoerd met de bedoeling om hier drastisch verandering in te brengen. De doelstelling van dit nieuws is zelfs nog ruimer dan alleen het kind in de stad een veilige en ruime speelplaats te geven: de stadsstraat dient zijn oorspronkelijke dorpse karakter weer terug te krijgen. De openbare ruimte tussen de huizen dient opnieuw in zijn geheel ter beschikking te komen van de bewoners ten behoeve van een ruime schakering van bezigheden: leven is verblijven, elkaar ontmoeten, met elkaar spelen, verplaatsen, maar ook autorijden en parkeren. Kortom, de leefbaarheid dient verhoogd te worden. Woonerven zijn dus niet een specifieke verkeersveiligheidsmaatregel.

Aangezien de auto, naast zijn grote nut, de overwegende factor is die de leefbaarheid doet verminderen, is de uitvoering van de woonerf-gedachte er veelal op gericht om de ongunstige neveneffecten - stress, lawaai, stank, visuele intrusie - van de auto te verminderen, zonder zijn gebruik onmogelijk te maken. En dit is één van de twee opvallende kenmerken van de woonerfgedachte, de twee kenmerken waardoor woonerven een geheel eigen plaats innemen onder de verkeersmaatregelen. Het eerste kenmerk is integratie. Men poogt te voorkomen dat er veel auto's in woonwijken komen, en ze moeten niet te snel rijden. Maar dit wordt niet gedaan - zoals in zoveel voorstellen - door de auto domweg te verbannen. Dit blijkt gewoonweg niet te kunnen, een ook de volledige scheiding van verkeerssoorten door het plaatselijk verbannen van de auto blijkt alleen te voldoen in speciale gevallen zoals winkelstraten en andere "voetgangersgebieden". In woonwijken hoort de auto thuis: het gaat er om dat hij zijn onnodig overheersende plaats kwijtraakt.

Het tweede kenmerk van de woonerfgedachte is, dat het niet een verzameling is van een aantal losse verkeersmaatregelen. Een woonerf is een systeem, een wijk waarvan de gehele woonomgeving als een gesloten geheel wordt beschouwd. Om dit te bereiken dient aan een aantal voorwaarden te worden voldaan:

- objectieve stress dient te worden verminderd (lawaai, pollutie, enz.)
- subjectieve stress dient te worden verminderd (angst voor verkeersongevallen, voor aanvallen en aanrandingen)
- sociale contacten dienen te worden bevorderd (met name mogelijkheden voor spelen)
- mobiliteit dient gehandhaafd te blijven (contact met de buitenwereld en dit zonder verkeersongevallen).

Dit wordt bereikt door een systeem van verkeerskundige en verkeers-technische maatregelen, die er met name op zijn gericht om het doorgaande verkeer te weren en het bestemmingsverkeer langzamer te doen rijden, vooral de auto's.

Deze maatregelen betreffen onder andere:

- geen aparte trottoirs met verhoogde randen
- smalle rijbaan (2-2,5 m)
- geen langere rechte stukken dan 50 m
- fysieke en visuele obstructies op de rijbaan.

Het systeem "woonerf" wordt gecompleteerd door een schakel van speciale - meest nieuwe - wettelijke maatregelen.

De belangrijkste daarvan zijn:

- voertuigen - met name auto's - mogen niet sneller rijden dan stapvoets
- voertuigen mogen voetgangers niet hinderen
- auto's mogen alleen op daartoe aangegeven plaatsen parkeren
- voetgangers mogen van de gehele straat gebruik maken.

Zoals gezegd, de woonerfgedachte is niet een specifieke verkeersveiligheidsmaatregel. We verwachten wel een verbetering van de veiligheid, omdat te verwachten is dat het aantal ernstige conflicten, en vooral die tussen spelende kinderen en rijdende auto's zal af-



nemen, zelfs al zou het totale aantal conflicten (dus ernstige en niet-ernstige samen) toenemen. Het zal echter nog wel de nodige tijd kosten voor we hier meer over kunnen zeggen.

De genoemde gebieden zijn natuurlijk niet de enige twee waar activiteiten plaatsvinden. Bijvoorbeeld wordt ook aan de verkeersopvoeding, en dan speciaal op scholen aandacht besteed. Voor vanmiddag leken mij echter de schoolroutes en de woonerven de meest interessante.

#### 4. DE ORGANISATIE

Het verkeersveiligheidsbeleid heeft ten doel om onder afweging van de belangen van de noodzakelijke en gewenste omvang en kwaliteit van de mobiliteit en de gewenste kwaliteit van het woon-, werk- en leefmilieu het verkeersongevallengebeuren terug te dringen met name door vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden.

De gebieden die door het verkeersveiligheidsbeleid worden bestreken zijn:

- mobiliteitsbehoefte en wijze van verplaatsing;
- verkeersvoorzieningen;
- opleiding, selectie, opvoeding en voorlichting;
- wetgeving, wetshandhaving en verkeerstoezicht.

Met het oog op een doelmatige uitvoering van dit beleid is een geformaliseerde coördinatiestructuur in het leven geroepen met als centrale punt de coördinerend minister. Met behoud van de eigen verantwoordelijkheid van ieder departement is de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als coördinerend minister voor de verkeersveiligheid. Bij deze coördinatie zijn betrokken de departementen van Binnenlandse Zaken, Justitie, Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Volksgezondheid en Milieuhygiëne, Verkeer en Waterstaat, Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en Defensie. De coördinerend minister voor de verkeersveiligheid heeft de beschikking over een ambtelijk apparaat de Directie Verkeersveiligheid.

De interdepartementale coördinatie is gestalte gegeven door de instelling van de Centrale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Dit is een besluitvormend orgaan, ten behoeve van de coördinerend minister. De bij die coördinatie betrokken ministers zijn vertegenwoordigd.

Als beleidsvoorbereidend orgaan is ingesteld de Permanente Contactgroep voor de Verkeersveiligheid. Voor de ontwikkeling van een landelijk beleid deed zich de behoefte gevoelen alle betrokken instan-

ties en organisaties bij de voorbereiding van een verkeersveiligheidsbeleid en beleidsmaatregelen in te schakelen. Deze Groep omvat niet alleen horizontaal-interdepartementaal-overleg, maar ook verticaal met provincies, gemeenten en waterschappen en overleg met particuliere organisaties.

Verder is ingesteld de voorlopige Raad voor de Verkeersveiligheid met als taak erop toe te zien, dat de bestrijding van de verkeersonveiligheid de vereiste en juiste aandacht krijgt.

Ook al valt er geen duidelijke scheidslijn aan te geven, het onderscheid tussen de Contactgroep en Raad is duidelijk.

De eerste: breed samengesteld uit vertegenwoordigers van instanties en organisaties heeft tot taak het voorbereiden van een verkeersveiligheidsbeleid en het ontwikkelen van activiteiten en voorstellen tot bestrijding van de verkeersonveiligheid.

De tweede: een klein orgaan (max. 9 personen) samengesteld uit onafhankelijke leden heeft tot taak kennis te nemen van het verkeersveiligheidsbeleid en de minister van advies te dienen m.b.t. het signaleren van knelpunten in de ontwikkeling op lange termijn en het aangeven van beleidsalternatieven.