

AANPAK VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN JAPAN

Wakon-yosai: Japanse geest met westerse technologie

Artikel Verkeerskunde 35 (1984) 8 : 356 t/m 359

R-84-20

Ir. F.C.M. Wegman

Leidschendam, 1984

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

## AANPAK VAN DE VERKEERSONVEILIGHEID IN JAPAN

### Wakon-yosai: Japanse geest met westerse technologie

#### 1. Inleiding

Een vergelijking van gegevens uit Japan en Nederland leert dat het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners (mortaliteit) in Japan lager is dan in Nederland. In 1981 was de mortaliteit in Japan 9,6 en in Nederland 12,6. Uit Afbeelding 1 blijkt dat Nederland en Japan van de hoog ontwikkelde landen in de wereld tot de relatief veilige behoren.

Bovendien wordt uit de Japanse gegevens duidelijk dat in ongeveer tien jaar het jaarlijkse aantal verkeersdoden is gehalveerd, waarbij de daling zich in het bijzonder afspeelde in de eerste zeven jaar, terwijl het aantal de laatste jaren min of meer constant is en zelfs een lichte neiging tot stijging vertoont. De daling is in Nederland iets minder geweest (40%), en de daling zette zich ook in ons land niet door. In 1983 was het aantal verkeersdoden 4% hoger dan in 1982.

Met de omvang van deze dalingen scoren internationaal gezien Japan en Nederland zeer goed. Ook in de Noordepese landen was er sprake van een vergelijkbare reductie, maar in landen als België, Groot-Brittannië en Frankrijk was de reductie 15 tot 30%.

Japan is in staat gebleken een halvering van het aantal verkeersdoden te bereiken. In tien jaar en op een planmatige wijze, zo was in de literatuur te lezen. Reden om via een bezoek de achtergronden van dit "wereldwonder" te leren kennen.

#### 2. Verkeersonveiligheid in Nederland en Japan

Japan bestaat uit vier hoofdeilanden - Hokkaido, Honsjoe, Sjikokoe en Kioesjoe van noord naar zuid - en daarnaast nog 3900 kleinere eilanden. Het grootste eiland is Honsjoe. De bebouwing concentreert zich langs de kust en met name in de Kantonvlakte, waar Tokio ligt, en in het Kansai-gebied met de steden Osaka, Kobe en Kioto.

Japan heeft een lagere bevolkingsdichtheid dan Nederland (312, resp. 347 inwoners/km<sup>2</sup>), waarbij aangetekend dient te worden dat maar 30% van het

Japanse grondoppervlak bebouwd is vanwege het bergachtige karakter van het land.

In Japan had men in 1982 de beschikking over ruim 56 miljoen gemotoriseerde voertuigen op een bevolking van bijna 118 miljoen. Daarmee is de motoriseringsgraad ongeveer even groot als in Nederland: 2,4 bewoners per voertuig in Nederland tegen 2,2 in Japan.

De samenstelling van het Japanse voertuigpark is duidelijk anders dan het Nederlandse. In Nederland is het aandeel van de personenauto bijna 80%, in Japan nog geen 50%. Het aandeel van de vrachtauto, waaronder relatief zeer veel lichte bestelauto's, is in Japan 25% en in Nederland 5%. In Japan is het aandeel van de gemotoriseerde tweewielers 25% en in Nederland 15%.

Uit Japan zijn helaas geen cijfers beschikbaar over het fietsbezit. Mijn indruk is dat er in het algemeen weinig gefietst wordt, en de fiets met name in Tokio een zeer ondergeschikte rol speelt.

Op basis van deze gegevens lijkt de conclusie te trekken dat het Japanse voertuigpark minder homogeen is dan het Nederlandse, waar de personenauto zozeer domineert.

Het voertuigpark van gemotoriseerde vierwielers is de laatste tien jaar in Japan met 80% toegenomen, terwijl de toename in Nederland in dezelfde periode 50% bedroeg. Bovendien nam het bezit van motorfietsen en bromfietsen in Japan met 75% toe, terwijl zoals bekend in Nederland het aantal motorfietsen wel sterk toenam (100%), maar het aantal bromfietsen sterk afnam (65%).

Het Japanse wegennet is qua lengte tienmaal het Nederlandse, waarvan in Japan 40% verhard is en in Nederland 83%. De lengte van het Japanse autosnelwegennet ligt qua lengte in dezelfde orde van grootte als het Nederlandse, maar wordt nog aanzienlijk uitgebreid.

De Japanner legde gemiddeld in 1980 (excl. te voet, per fiets, bromfiets en motorfiets) 6680 km af, terwijl de Nederlander in dat jaar 8770 km reisde. In Nederland werd ruim 80% van de kilometers met de personenauto afgelegd, terwijl het aandeel in Japan maar 40% bedroeg. Het aandeel van trein, metro, bus bedroeg in Japan ongeveer 55%. Overigens neemt het aandeel van de personenauto de laatste jaren aanzienlijk toe (was bijvoorbeeld in 1965 nog maar 10%).

De verdeling van verkeersslachtoffers naar wijzen van verkeersdeelname (Tabel 1) leert dat in Japan het aandeel van de slachtoffers onder personenauto-inzittenden in vergelijking tot Nederland laag is. Het aandeel van de voetgangers is in Japan relatief hoog.

De verdeling van de verkeersslachtoffers over de verschillende leeftijdsgroepen (Tabel 2) laat zien dat het aandeel van de jongeren onder de 15 jaar en van de 65 jaar en ouderen samen in beide landen ongeveer 30% bedraagt. Een opmerkelijk verschil is dat het aandeel van de 15 t/m 24-jarigen in Nederland ruim 30% is en in Japan ruim 20%.

Bezien we de mortaliteitscijfers uitgesplitst naar de verschillende leeftijdsgroepen dan zien we (voor 1979) dat het verschil tussen Nederland (15) en Japan (10) bijna uitsluitend terug te vinden is in de leeftijdsgroepen 20 t/m 24 jaar (Japan 13, Nederland 25) en 25 t/m 44 jaar (Japan 7, Nederland ruim 10).

Interessant is nog als men de mortaliteit relateert aan de gemiddelde jaarkilometrage (Afbeelding 2). Dit leert dat in vergelijking tot Nederland een lagere mobiliteit in Japan gepaard gaat met een lagere mortaliteit, waarbij nog opgemerkt moet worden dat de mobiliteit in Japan voor meer dan de helft afgewikkeld wordt met het relatief veilige openbaar vervoer en in Nederland voor slechts 20%.

Dit leidt tot de conclusie dat, zeker als men de ontwikkeling van de mortaliteit de laatste jaren daarbij betreft, de situatie in Nederland bepaald niet ongunstiger is dan in Japan.

Blijft het interessante feit dat het in Japan gelukt is om de omvang van de verkeersonveiligheid (uitgedrukt in het aantal verkeersdoden dan wel de mortaliteit) in een periode van zeven jaar te halveren.

### 3. Organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Japan

De verkeersonveiligheid, uitgedrukt in het aantal doden en gewonden, is in Japan toegenomen tot 1970. In dat jaar overleden 16.800 mensen en vielen bijna 1 miljoen gewonden in het wegverkeer.

De omvang van de problematiek en de gestage toename was voor de Japanse overheid aanleiding de inspanningen ter bevordering van de verkeersveiligheid te intensiveren en te coördineren.

Daartoe is in 1970 een wet aangenomen in het parlement "The Fundamental Law Related to Traffic Safety Measures". Aan een dergelijke mogelijkheid

denken sommigen ook voor Nederland. In Japan gaat het niet alleen om de verkeersonveiligheid van het wegverkeer, maar tevens van het spoorweg-, water- en luchtverkeer. In de wet is uitgangspunt dat bevordering van de verkeersveiligheid een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van de nationale, regionale en lokale overheden. De wet regelt tevens de wijze van financiering van plannen van lagere overheden. Op Rijksniveau betekent dit dat plannen worden gemaakt voor een periode van vijf jaar. De ervaring leert dat de lengte van deze periode geschikter is dan de driejarige periode die twee eerdere plannen besloegen. Men is nu bezig aan de uitvoering van het derde plan. Per begrotingsjaar wordt invulling aan het plan gegeven.

De grote lijnen van het plan worden opgezet door het "Prime Minister's Office". Dit is het coördinerende lichaam in Japan op het gebied van de verkeersveiligheid. Op basis van de grote lijnen wordt een uitwerking gemaakt per Ministerie. Er zijn 22 betrokken departementsonderdelen, welke jaarlijks een "Traffic Safety Measures Conference" houden. Het Prime Minister's Office heeft niet veel geld op de begroting staan om tot uitvoering van maatregelen over te gaan. De vakministeries zijn zelf verantwoordelijk voor de hoeveelheid geld die van hun eigen begroting aan verkeersveiligheidsactiviteiten wordt besteed. In verschillende gesprekken bleek mij dat deze situatie tot problemen leidde bij het komen tot een samenhangend beleid. Wel heeft het Prime Minister's Office kleine bedragen beschikbaar om activiteiten van lagere overheden te stimuleren, om nieuwe ontwikkelingen in gang te zetten. Als voorbeeld kan genoemd worden een onderzoek waarin de verkeersonveiligheid tussen verschillende regio's met elkaar wordt vergeleken. Resultaten van dit onderzoek vormen de basis voor maatregelen. Bovendien is er enig startkapitaal om onderhandelingen over nieuwe activiteiten welke op het terrein liggen van verschillende Ministeries succesvol te laten verlopen.

Tenslotte is het ook de taak van het Prime Minister's Office de geldstroom naar de lagere overheden te coördineren.

Ook in Japan heeft men geconstateerd dat lokale overheden (provincies en gemeenten) een belangrijke rol te spelen hebben. Provincies zijn wettelijk verplicht jaarlijks een "Traffic Safety Measures Conference" te houden, dorpen en steden worden ertoe uitgenodigd (in 1982 34%). Provincies zijn bovendien verplicht een "Traffic Safety Programme" te

maken ("the main outline of the long term land traffic safety measures") en jaarlijks een uitvoeringsprogramma daarvan. Gemeenten zijn niet verplicht dit te doen, maar in ca. 600 gemeenten gebeurt het wel.

De wet laat zich kenmerken door: aanpak van de verkeersonveiligheid onder de aandacht brengen van bestuur en burgerij, stimulans van de aanpak door overheden wettelijke verplichtingen op dit gebied op te leggen dan wel dit op een minder dwingende manier te bewerkstelligen en een financieringsregeling.

Beleid wordt gevoerd rondom thema's. Vanaf 1971 heeft men zich bijvoorbeeld beziggehouden met de volgende maatregelen:

- een nationale verkeersveiligheids campagne; elk jaar is er in voor- en najaar een verkeersveiligheidsweek georganiseerd die staat in het teken van een speciaal onderwerp;
  - maatregelen ter voorkoming van ongevallen met vrachtwagens;
  - maatregelen ten behoeve van de veiligheid van kleine kinderen;
  - maatregelen om het gebruik van autogordels te bevorderen;
  - bevordering van verkeersveiligheidsmaatregelen voor fietsers;
  - maatregelen om ongevallen op spoorwegovergangen te voorkomen.
- Daarnaast zijn meer specifieke Japanse onderwerpen gekozen.

#### 4. Het Verkeersveiligheidsplan 1981-1985

De doelstelling van het verkeersveiligheidsplan is om door maatregelen zoals die in het plan zijn opgenomen een einde te maken aan de toename van het jaarlijkse aantal verkeersongevallen. Daarbij dient speciale aandacht gegeven te worden aan de ongevallen met dodelijke afloop. De doelstelling is om in 1985 minder dan 8.000 doden per jaar te bereiken. Dit is vergeleken met 1981 een reductie van 10%. Deze doelstelling werd geformuleerd terwijl het jaarlijkse aantal verkeersdoden een stijgende trend vertoonde.

De autoriteiten realiseerden zich dat het hachelijk is om zich zo'n concreet doel te stellen, maar noemden twee redenen waarom men het toch aandurfde.

De eerste reden was dat de deskundigen voldoende vertrouwen bleken te hebben in de door hen uitgerekende verwachtingen over de effecten van de

overheid ernstige ongevallen te rapporteren. Dit biedt deze ondernemingen overigens de basis iets aan ongevallenpreventie te doen. Daarnaast wordt ook handhaving van een "rijtijdenbesluit" als een verkeersveiligheidsmaatregel beschouwd.

Het hier gegeven voorbeeld van mogelijkheden voor het bedrijfsleven laat zich doortrekken naar andere particuliere organisaties.

Zo wordt bijvoorbeeld twee maal per jaar een verkeersveiligheidsweek georganiseerd. Deze weken hebben tot doel de bestrijding van de verkeersonveiligheid onder de aandacht van het grote publiek te brengen door specifieke activiteiten. Bij een dergelijke week werken een groot aantal organisaties samen.

Evaluatie van het beleid vindt meer plaats aan de hand van een vergelijking van voorgenomen en gerealiseerde activiteiten en maatregelen dan aan effecten daarvan op de verkeersonveiligheid.

#### 5. Selectie van een aantal maatregelen

In Japan worden niet zozeer andere maatregelen genomen dan in ons land, maar de voorgenomen maatregelen probeert men wel op een vasthoudende manier op een grote schaal te realiseren.

#### Verbetering van de kwaliteit van het wegennet

De kwaliteit van het wegennet lijkt minder dan in ons land. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat heel veel straten (ook binnen de bebouwde kom) geen trottoirs hebben, dat er geen markeringen op de wegen zijn aangebracht enz. Dit betekent dat in het kader van het verkeersveiligheidsbeleid een zeer groot aantal betrekkelijk eenvoudige maatregelen genomen kon worden en genomen is.

Eenvoud is ook het kenmerk van infrastructurele maatregelen binnen de bebouwde kom, welke wij in Nederland als "herindeling en herinrichting" van het wegennet betitelen. Het gaat daarbij dan niet over een enkel straatje, maar over grote delen van steden. In 1981 waren plannen in deze sfeer in meer dan 650 (grote) steden gerealiseerd. In de stad Nagoja heeft een evaluatie aan de hand van ongevalgegevens plaatsgevonden en daar vond men een ongevallenreductie van 30 tot 50%, afhankelijk van de ernst van de afloop.

voorgestelde maatregelen, gevoegd bij de verwachtingen "van ongewijzigd beleid". (Bij navraag bij die deskundigen bleek dat de autoriteiten eenvoudigweg geen onzekerheden verwachtten.)

De tweede reden was dat men vertrouwen heeft in een reactie als tussentijds zou blijken dat de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid niet naar verwachting is. "Japan is a nation, which could set goals for itself". Zo'n reactie bleek nodig. Als gevolg van de eerste aanwijzingen dat het aantal verkeersdoden toch is gestegen heeft het Prime Minister's Office in 1981 een tweedaags symposium georganiseerd onder de titel "Thinking about Traffic Safety in the '80's". Men hoopte dat door dit symposium de interesse van het grote publiek voor verkeersveiligheid zou stijgen. Bovendien werd het symposium georganiseerd om na te gaan welke maatregelen in de jaren tachtig uitgevoerd zouden kunnen worden. De lezingen en discussies waren gegroepeerd rond drie thema's: verkeerseducatie, hulp aan verkeersslachtoffers en verbetering van de veiligheid van de verkeersomgeving.

In het Verkeersveiligheidsplan 1981-1985 worden zes hoofdpunten voor beleid genoemd:

- verhoging van de vaardigheden van voertuigbestuurders;
- scheppen van een veiliger en meer leefbare verkeersomgeving;
- verkeersveiligheidsmaatregelen in en aan voertuigen;
- verbetering van het bewustzijn van alle burgers ten aanzien van de verkeersveiligheid;
- activiteiten in steden, dorpen, regio's, bedrijven etc.;
- hulpverlening aan verkeersslachtoffers.

Bezien we de organisatie van het verkeersveiligheidsbeleid dan valt op dat particuliere organisaties en het bedrijfsleven (voertuigindustrie, de elektronica-industrie, het verzekeringswezen) een veel grotere rol spelen dan in ons land. Aandacht wordt niet alleen gegeven door het (financieel) mede mogelijk maken van bepaalde maatregelen en activiteiten. Zo is er bijvoorbeeld een gedachte gerealiseerd om bij bedrijven die een wagenpark laten rijden een verantwoordelijke aan te stellen voor verkeersveiligheid. De overheid stimuleerde deze gedachte op een groot aantal manieren, bijvoorbeeld door cursussen te organiseren voor deze "verkeersveiligheidsinspecteurs", door voorlichtingsmateriaal beschikbaar te stellen. Transportondernemingen zijn daarnaast wettelijk verplicht aan de Rijks-



### Black-spot aanpak

In Japan kent men evenals in ons land een aanpak van black spots. De mate van gevaarlijkheid wordt niet vastgesteld op basis van het absolute aantal ongevallen - al dan niet gewogen - zoals dit staat aangegeven in de Handleiding Verkeersongevallenconcentraties, maar aan de hand van een ongevallenratio (doden + gewonden per hoeveelheid voertuigkilometers). Inmiddels zijn op bijna 400.000 locaties maatregelen genomen.

### Schoolomgeving

Alweer op grote schaal heeft men bijzondere maatregelen genomen rondom lagere scholen, kleuterscholen enz. Het betreft dan een gebied met een straal van ca. 500 m. In dit gebied worden voor de schoolgaande kinderen trottoirs aangelegd of wordt via trottoirbanden een deel van de rijweg afgescheiden voor voetgangers. Bovendien worden straten afgesloten en snelheidsbeperkingen ingesteld (soms voor een paar uur per dag als de scholen in- of uitgaan).

Uitgangspunt is bij zoveel mogelijk scholen voorzieningen aan te leggen, welke in de regel een eenvoudig karakter hebben. Zo laat men de ouders bijvoorbeeld houten obstakels op de weg plaatsen als de scholen in- of uitgaan, en ook op zondag, waardoor het voor verkeer onmogelijk is gedurende die tijd een wijk in te rijden en de kinderen veilig naar school kunnen gaan of buiten kunnen spelen.

Interessant is nog het feit te vermelden dat men uit overwegingen van verkeersveiligheid parken en speelterreinen voor kinderen buiten de openbare weg aanlegt. Ook probeert men speelplaatsen van scholen na sluitingstijd van scholen open te houden. Dit alles wordt met geld van begrotingen voor verkeersveiligheid betaald.

### Verkeerseducatie

Voor alle leeftijdsgroepen en wijzen van verkeersdeelname zijn er educatie-activiteiten opgezet.

Het inschakelen van ouders bij de verkeerseducatie van kinderen wordt van veel belang geacht. Een voorbeeld hiervan vormen de verkeersveiligheidsclubs. Van dergelijke clubs bestaan er ca. 20.000 waarvan 2,1 miljoen kinderen en 1,9 miljoen ouders lid zijn. Het idee van deze clubs is geënt op de Tufty Club in England. Het zijn kleine, lokaal georganiseerde

clubs. Deze clubs bereiken de kinderen die niet naar een kleuterschool gaan (ca. 40% van de 3 t/m 5-jarigen bezoekt geen school).

Op middelbare scholen zijn speciale educatieprogramma's gemaakt voor bromfietzers en motorrijders. Daarbij spelen ook organisaties van motorrijders een rol.

### Rijopleiding en rijexamen

De rijopleiding kent twee fasen. Allereerst moet men op een afgesloten oefenterrein voertuigbeheersing leren. Na een voorexamen is men gerechtigd op een openbare weg onder leiding van een instructeur te oefenen. Het is mogelijk (en dus niet verplicht) een aparte, aanvullende rijopleiding te volgen, waarin uitsluitend het rijden op autosnelwegen aan de orde komt. Ook degenen die een bromfiets willen berijden moeten een rijexamen afleggen.

De rijopleiding voor automobilisten is niet eenmalig, zoals dit in Nederland het geval is, maar iedereen ontvangt een "refreshing-course" bij het verlengen van het rijbewijs. Dit moet elke drie jaar gebeuren. Hoewel deze nascholing vrijwillig is, neemt praktisch 100% van de mensen eraan deel. Vrijwillige nascholing en dan toch 100% bereiken past typisch in de Japanse cultuur. In deze cursussen wordt rekening gehouden met de leeftijd en de ervaring van de cursist en met het type voertuig waarmee gereden wordt.

### Strafpuntensysteem

In Japan is op 1 oktober 1969 een zogenaamd strafpuntensysteem ingevoerd. Verkeersovertredingen en veroorzaakte verkeersongevallen leveren een aantal strafpunten op, welke bij elkaar opgeteld worden. Overschrijden deze een bepaald aantal in een periode van 3 jaar, dan verliest men gedurende enige tijd zijn rijbewijs. De aantallen waar het hier om gaat zijn niet gering. Op 45 miljoen rijbewijsbezitters raakten in 1981 1,5 miljoen hun rijbewijs voor een bepaalde periode kwijt.

Op deze manier probeert men "gevaarlijke" rijders voor enige tijd uit het verkeer te weren. Bovendien krijgen deze gestraften, mede afhankelijk van de periode van de ontzegging van de rijbevoegdheid, trainingslessen (deze duren 6-12 uur). Volgt men zo'n cursus dan wordt de tijd waarin men niet over het rijbewijs mag beschikken, verkort. Bijvoorbeeld bij een ontzegging van 60 dagen kan men door een tweedaagse cursus de tijd tot 30 dagen

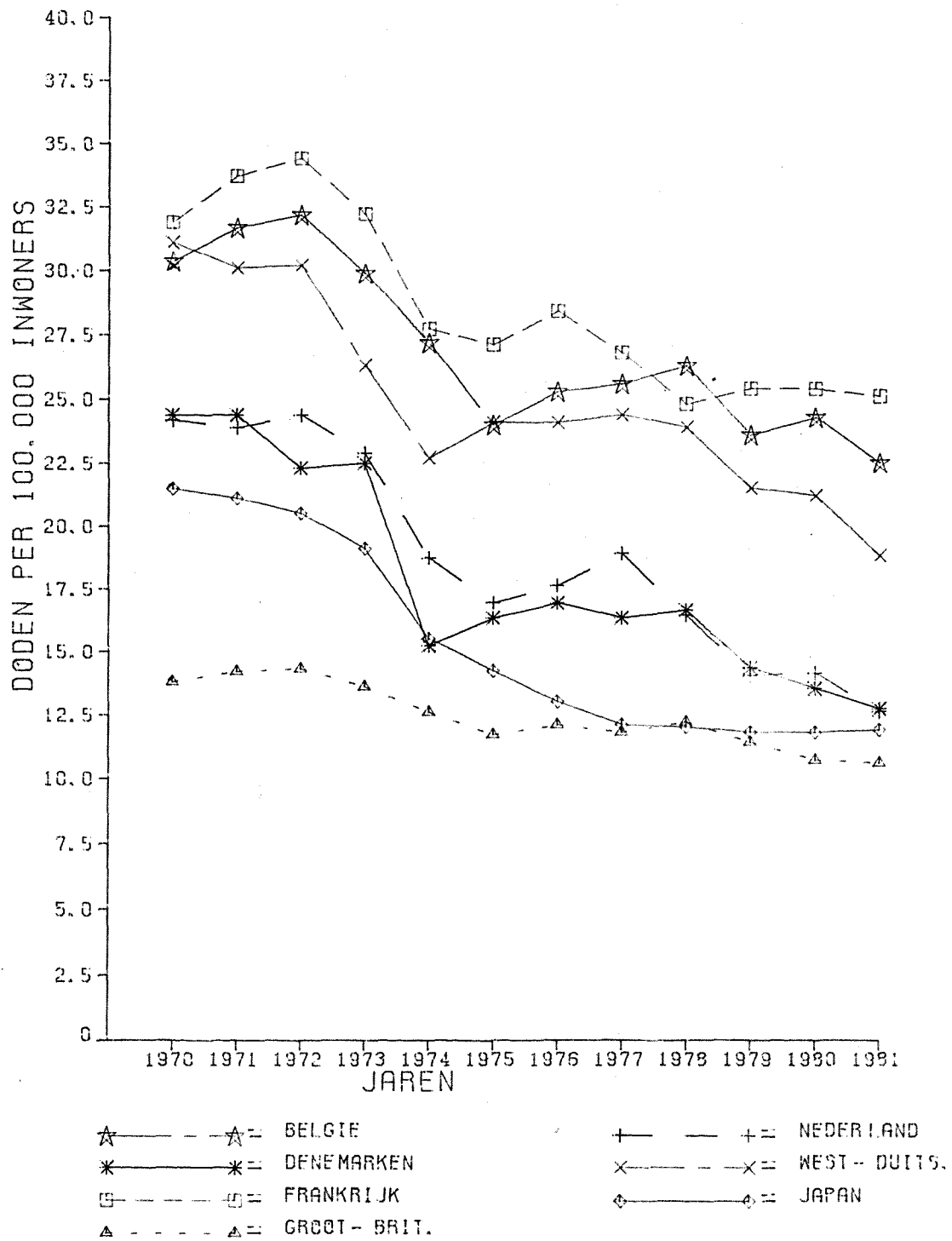
bekorten. Bijna 90% van allen die het rijbewijs ontzegd is, volgen een dergelijke cursus.

Er zijn uiteraard nog vele andere terreinen waar verkeersveiligheidsmaatregelen genomen worden: maatregelen in en aan voertuigen, met name vrachtwagens, politietoezicht, voorlichting enz. Een totale opsomming is terug te vinden in het "White Paper on Transportation Safety", zoals dit elk jaar door het Prime Minister's Office wordt uitgegeven. In deze publikatie vindt men allereerst de feiten over verkeersveiligheid en wordt bovendien het gevoerde beleid beschreven. Een idee voor Nederland!

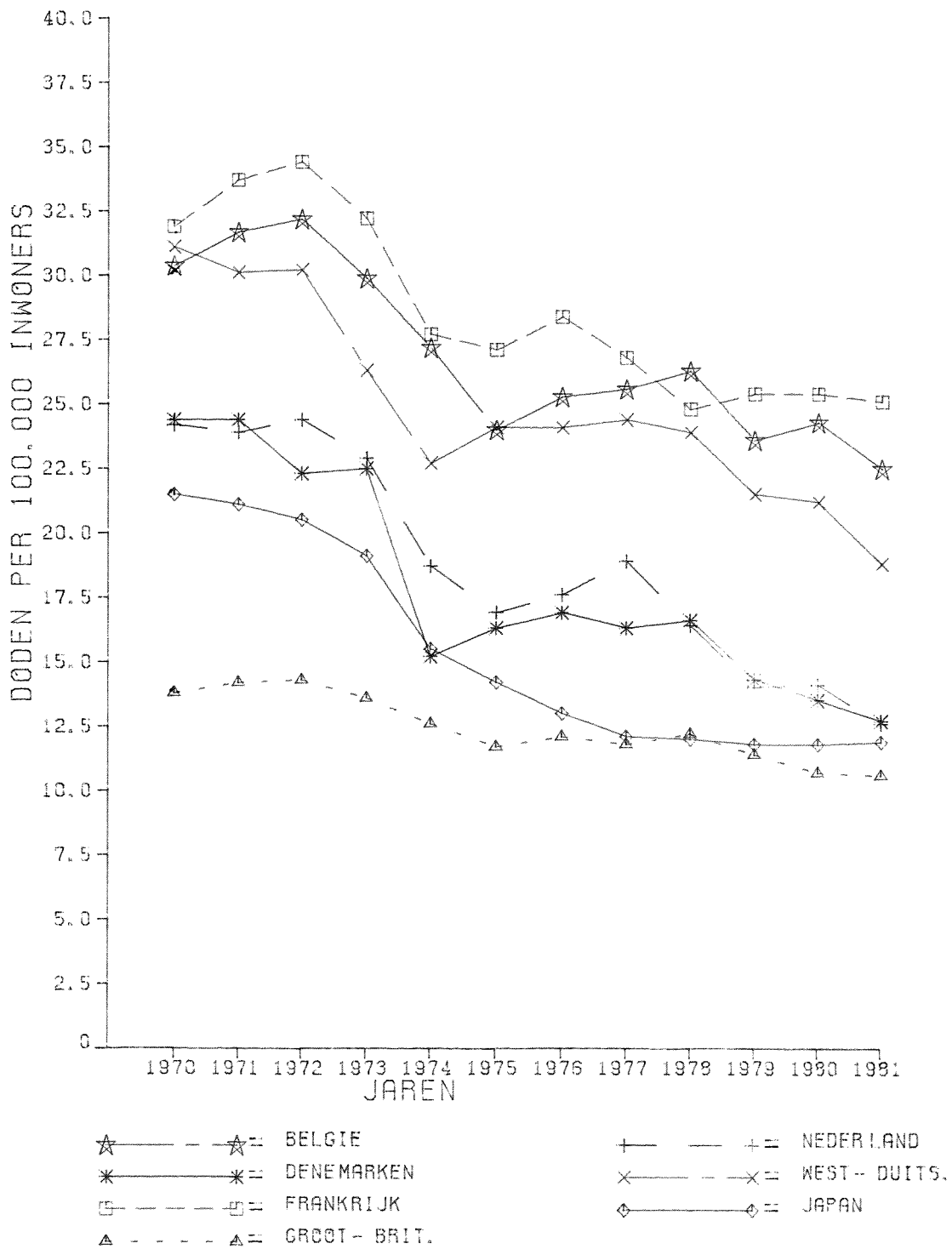
## 6. Tenslotte

In 1873 reisde een groep hoge Japanse ambtenaren over de wereld. Mede op basis van hun ervaringen kreeg Japan een grondwet gebaseerd op die van het Duitsland van Bismarck, een leger getraind door Franse instructeurs en een vloot opgezet volgens Brits model. Men noemde dit toen: "wakon-yosai" - Japanse geest met westerse technologie. Of zoals een Japanse Nobelprijswinnaar het uitdrukte: "Westerlingen worden gedreven om het onbekende bekend te maken. De Japanners willen dolgraag het bekende laten werken en beter laten functioneren".

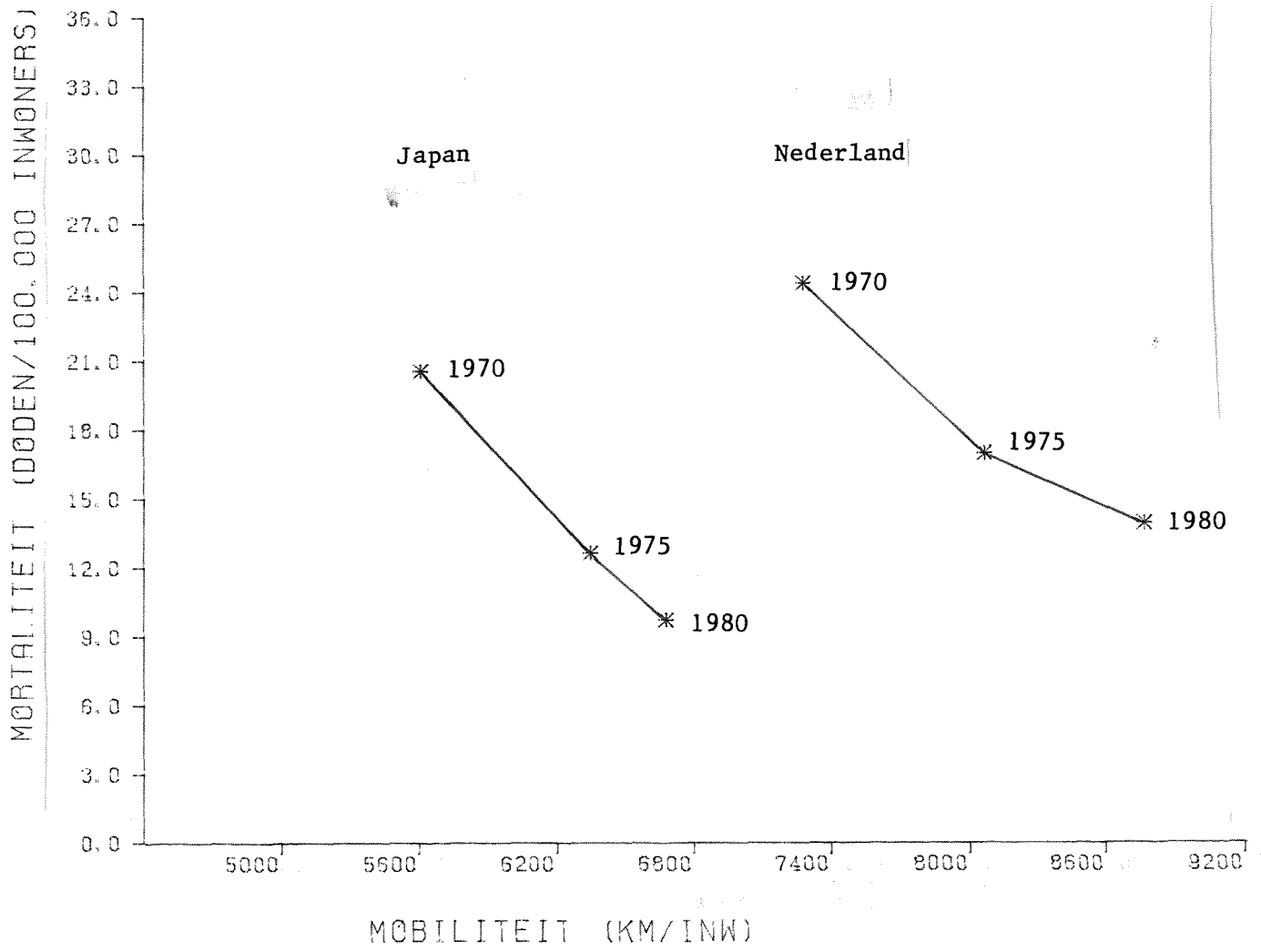
Japan als "volger" en niet als "leider". Een beeld dat, ondanks alle voorbehoud, volgens mij ook nog geldt op het gebied van de aanpak van de verkeersonveiligheid. In tegenstelling tot op andere terreinen (zoals de technologie op het gebied van de biochemie, van de computer) ambieert Japan op dit terrein ook geen leidersrol. Toch is Japan, met geïmporteerde kennis, in staat gebleken planmatig de omvang van de verkeersonveiligheid aanzienlijk terug te dringen. Japan als volger: ook op het gebied van de verkeersveiligheid. Een volger die tot voorbeeld strekt.



Afbeelding 1. Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners voor een aantal Europese landen en Japan in de periode 1970 t/m 1981.



Afbeelding 1. Ontwikkeling van het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners voor een aantal Europese landen en Japan in de periode 1970 t/m 1981.



Afbeelding 2. Mortaliteit (aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners) als functie van de mobiliteit (aantal afgelegde kilometers per inwoner) voor Japan en Nederland in de jaren 1970, 1975 en 1980.

	Japan	Nederland
Voetganger	32,8 %	14,8 %
Fietser	12,2 %	20,4 %
Automobilist	36,3 %	48,4 %
Gemotoriseerde tweewieler	18,2 %	15,7 %
overig	0,5 %	0,8 %
Totaal	100 %	100 %

Tabel 1. Verdeling van de verkeersdoden naar wijzen van verkeersdeelname in Japan en Nederland (gemiddelden over 1978-1980)

	Japan	Nederland
0 t/m 14 jaar	12,6 %	10,8 %
15 t/m 24 jaar	21,8 %	31,1 %
25 t/m 64 jaar	46,5 %	36,8 %
ouder dan 65 jaar	19,1 %	21,3 %
Totaal	100 %	100 %

Tabel 2. Verdeling van de verkeersdoden naar leeftijdsgroepen in Japan en Nederland (gemiddelden over 1978-1980)