

| ANWB | rai | NVVA |

EFFECTEN VAN SCHOOLTIJDEN EN AFSTANDEN OP DE VERKEERSONVEILIGHEID
VAN LEERLINGEN VAN HET BASISONDERWIJS

Consult in opdracht van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB

R-84-30

A. Blokpoel

Leidschendam, 1984

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

Inleiding

1. Algemeen

- 1.1. De ontwikkeling van het aantal leerlingen
- 1.2. De ontwikkeling van het aantal scholen voor het basisonderwijs
- 1.3. De schooltijden
- 1.4. Het overblijven
- 1.5. Verplaatsingsafstanden, wijze van verplaatsen en begeleiding
- 1.6. Het sluiten van scholen

2. De invloed van schooltijden op de verkeersonveiligheid

- 2.1. Opzet ongevallenanalyse
 - 2.1.1. Algemeen
 - 2.1.2. Het ongevallenmateriaal
 - 2.1.3. Werkwijze
 - 2.1.4. Verkeersmobiliteit
- 2.2. Resultaten ongevallenanalyse
 - 2.2.1. Omvang
 - 2.2.2. Dagpatronen
 - 2.2.3. Wijze van verkeersdeelname
 - 2.2.4. Seizoensinvloed

3. Effecten van mogelijke maatregelen

- 3.1. Later beginnen of eerder eindigen
- 3.2. Overblijven
- 3.3. Het sluiten van scholen

4. Samenvatting en conclusies

5. Aanbevelingen

Literatuur

Afbeeldingen

Tabellen

VOORWOORD

De verkeersveiligheid en in het bijzonder die van de zwakkere verkeersdeelnemers, en hiermee worden dan bedoeld voetgangers, fietsers, kinderen en bejaarden, dient een centrale plaats te hebben in het verkeers- en vervoersbeleid. Deze uitspraak deed de Tweede Kamer bij de behandeling van de regeringsbeslissing over het Structuurschema Verkeer en Vervoer in 1981. Deze lijn is doorgezet in het Nationaal Plan voor de Verkeersveiligheid dat onlangs door de Tweede Kamer is besproken.

In de brief waarmee de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat dit plan aan de Kamer aanbod, merkte hij op dat in het plan voorzien is via een aantal maatregelen de veiligheid van schoolgaande kinderen te vergroten. Door maatregelen om de schoolomgeving en schoolroutes te verbeteren, door verkeerseducatie en door andere maatregelen wordt dit bewerkstelligd.

De veiligheid van het schoolgaande kind wordt hiernaast nog beïnvloed door andere ontwikkelingen. Met de introductie van de basisschool is zo'n verandering genoemd. Het samengaan van kleuter- en lagere school en de verplichting dat de basisschool in hetzelfde gebouw moet worden ingepast heeft invloed op de schoolroutes en de af te leggen afstanden en op deze wijze op de veiligheid van schoolgaande kinderen. Een andere ontwikkeling welke in dit verband genoemd kan worden is de demografische ontwikkeling: het kindertal daalt, met consequenties voor het aantal scholen in ons land. Tenslotte kan genoemd worden een aantal organisatorische ontwikkelingen in het onderwijs: verschuivingen van schooltijden, toename van het overblijven, continu roosters, enz.

Deze en andere ontwikkelingen waren voor de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB aanleiding de SWOV te vragen eens na te gaan in hoeverre te verwachten ontwikkelingen inzake de organisatie van het onderwijs, in eerste instantie toegesplitst op het basisonderwijs, ook van invloed zijn op de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen.

De SWOV heeft geprobeerd na te gaan welke effecten te verwachten zijn van een aantal veranderingen in het onderwijsbestel via een "scenario-achtige aanpak". Dit betekent dat de gegeven schattingen de best denkbare zijn, en gebaseerd op een globaal inzicht in een aantal veranderingen in de organisatie van het onderwijs.

Uit dit consult komen aanwijzingen dat een aantal van deze veranderingen een meer dan marginaal effect kunnen hebben op de verkeersonveiligheid. Het verdient dan ook aanbeveling dat meer nauwkeurig wordt nagegaan wat de verkeersveiligheidseffecten van voorgestelde veranderingen zijn en dat de resultaten van dit onderzoek bij beslissingen over de organisatorische veranderingen in het onderwijs worden meegewogen. Dit geldt niet alleen voor de in dit consult behandelde veranderingen in het basisonderwijs, maar evenzeer voor die in het voortgezet onderwijs.

Deze door de ANWB gegeven opdracht vormt een onderdeel van het programma dat de SWOV in 1984 uitvoert in opdracht van drie particuliere subsidiegevers van de SWOV (de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, de Nederlandse Vereniging van Automobiellasseuradeuren NVVA, de Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiel Industrie RAI). Deze drie organisaties zijn gezamenlijk overeengekomen jaarlijks een onderzoekprogramma door de SWOV te laten uitvoeren.

Het consult is samengesteld door A. Blokpoel (afdeling Projectvoorbereiding en Adviezen), bijgestaan door een projectgroep bestaande uit mevrouw G. Schalekamp, drs. J.W. Joanknecht, A.A. Vis en drs. R.D. Wittink.

Prof. ir. E. Asmussen

Directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INLEIDING

Het doel van dit consult is het beschrijven en schatten van de invloed die veranderingen in de organisatie van het onderwijs, via veranderingen in de aard en omvang van mobiliteit, zullen hebben op de verkeersveiligheid van scholieren. Hoewel ook veel organisatorische veranderingen in het voortgezet onderwijs te gebeuren staan, behandelt dit consult uitsluitend de problematiek bij het kleuter- en lager onderwijs (basisonderwijs).

Door daling van het kindertal, de ontvolking en vergrijzing van bepaalde wijken, respectievelijk gemeenten, en de integratie van het kleuter- en het lager onderwijs is er een tendens naar "centralisatie" van het onderwijs zichtbaar. Deze tendens wordt versterkt door het bezuinigingsbeleid. Scholen met een (te) gering aantal leerlingen worden gesloten en de leerlingen moeten naar scholen die dan meestal op grotere afstand van hun huis liggen. Dit leidt tot (gemiddeld) langere schoolroutes, waarbij een toename in het kruisen van "onveilige" drukke verkeersroutes aannemelijk is. Dit kan tot gevolg hebben dat bij een aantal verplaatsingen gekozen zal worden voor een andere wijze van verplaatsen (fietsen in plaats van lopen, openbaar vervoer, wegbrengen enz.).

Het is denkbaar dat bij ongewijzigd beleid ten gevolge van de hier geschetste ontwikkelingen de verkeersonveiligheid bij de schoolgaande jeugd zal toenemen. Deze, mogelijk voor de verkeersveiligheid ongunstige, organisatorische veranderingen in de onderwijswereld zouden gepaard moeten gaan met maatregelen op het gebied van de verkeersveiligheid.

Naast de reeds op dit gebied in ontwikkeling en in uitvoering zijnde traditionele maatregelen, zoals het veiliger maken van de schoolroutes, aanpassing van de schoolomgeving, educatie, voorlichting, enz., kan gedacht worden aan de volgende maatregelen:

- de aanvangstijden zodanig opschuiven dat verplaatsingen niet meer zo sterk in de ochtendspits en, vooral in de wintermaanden, niet bij schemer of duisternis plaatsvinden;
- het stimuleren van overblijffaciliteiten, zodat de verplaatsingen tussen de middag komen te vervallen, al dan niet gecombineerd met een continu rooster.

Dit consult behandelt met name laatstgenoemde maatregelen. De meer traditionele maatregelen vallen, hoe belangrijk zij ook zijn, buiten het kader van dit consult.

1. ALGEMEEN

In dit hoofdstuk zullen de (organisatorische) veranderingen in het basis- onderwijs nader worden beschreven en zoveel mogelijk worden gekwantificeerd. Hierbij zullen de volgende onderwerpen nader worden belicht:

- de ontwikkeling van het aantal leerlingen
- de ontwikkeling van het aantal scholen
- de schooltijden
- het overblijven
- verplaatsingsafstanden, wijze van verplaatsen en begeleiding
- het sluiten van scholen

1.1. De ontwikkeling van het aantal leerlingen

In Afbeelding 1 is de ontwikkeling weergegeven van de bevolkingsaantallen in de leeftijdsgroepen waarvan aangenomen mag worden dat deze hoofdzakelijk betrekking hebben op leerlingen van de basisscholen. Hierbij is onderscheid gemaakt in de volgende leeftijdsgroepen:

- 4 en 5 jaar (leerlingen kleuteronderwijs),
- 6 t/m 8 jaar (lagere klassen lagere school) en
- 9 t/m 12 jaar (hogere klassen lagere school).

Bij de 4 en 5-jarigen is in de periode van 1975 tot 1981 het bevolkingsaantal met een kwart gedaald. Vanaf 1981 stabiliseert het aantal zich rond de 353.000. Volgens de laatste bevolkingsprognoses van het CBS zal het aantal in de komende jaren weer toenemen. In 1990 wordt een toename van bijna 10% ten opzichte van het aantal in 1983 verwacht.

Bij leeftijdsgroep 6 t/m 8 jaar is tot 1983 sprake van een daling. In 1983 was het bevolkingsaantal in deze groep 536.000. Ten opzichte van 1977 betreft dat eveneens een daling van een kwart. In 1990 wordt een aantal verwacht dat ca. 4% hoger zal zijn dan in 1983.

Bij de leeftijdsgroep 9 t/m 12 jaar is de laatste jaren sprake van een forse daling. Volgens de prognoses zal deze daling zich zeker tot 1990 voortzetten, het aantal zal dan ca. 15% lager liggen dan in 1983 dat toen 844.000 bedroeg.

Het aantal leerlingen van de totale groep 4 t/m 12 jaar nam in de periode 1978 t/m 1982 met gemiddeld 3% per jaar af.

De keuze van de grenzen van de leeftijdsgroepen is enigszins een probleem. Omdat van de bij ongevallen betrokken slachtoffers niet bekend is of zij op een kleuterschool dan wel op een lagere school zitten, is getracht dit via de leeftijd van het slachtoffer vast te stellen. Hierbij treden bij de 6- en de 12-jarigen problemen op.

Van de 6-jarigen is bekend dat ruim 70% reeds het lager onderwijs volgt, reden waarom in dit consult deze hele leeftijdsgroep tot de bezoekers van de lagere school is gerekend. Bij de 12-jarigen bezoekt ruim 40% nog het lager onderwijs. Hoewel de meerderheid al is doorgestroomd naar het voortgezet onderwijs zijn de 12-jarigen in dit consult nog tot leerlingen van de lagere school gerekend. Dit levert dus een (lichte) oververtegenwoordiging op, maar aangenomen wordt dat dit geen belangrijke invloed zal hebben op de gehanteerde onderverdelingen met de betreffende leeftijdsgroep. Enige voorzichtigheid bij het doen van uitspraken blijft geboden.

1.2. De ontwikkeling van het aantal scholen

In het voorgaande is gebleken dat het aantal inwoners in de leeftijdsgroepen van leerlingen van de kleuter- en lagere school de afgelopen jaren met gemiddeld 3% is afgenomen. Bij de ontwikkeling van het aantal scholen voor het kleuter- en lager onderwijs is deze tendens tot 1983 niet te zien (Tabel 1). Hier is eerder nog sprake van een lichte toename (gem. 0,5% per jaar). Het is dan niet verwonderlijk dat het gemiddelde aantal leerlingen per school tot 1983 duidelijk is gedaald (gem. 3 à 4% per jaar).

De eerste gegevens over 1983 geven bij het kleuteronderwijs een stabilisering te zien. Recenter gegevens zijn niet beschikbaar.

Als gevolg van deze afname en de door de Rijksoverheid gehanteerde normen op dit terrein wordt dan ook veel gesproken over sluiten en fuseren van scholen.

Op dit moment is nog geen kwantitatieve informatie hierover gevonden.

1.3. De schooltijden

Schooltijden zijn (nog) niet wettelijk geregeld en kunnen dus per school verschillen. En niet alleen dat, ook binnen een school zijn de schooltijden voor de lagere klassen meestal afwijkend van die voor de hogere klassen.

Dit wordt door velen als een bezwaar gezien. Argumenten met betrekking tot de verkeersonveiligheid zijn:

- ouders moeten nu soms 6 of 8 keer door het verkeer om hun kinderen te brengen of op te halen,
- oudere kinderen kunnen hun jongere broertjes of zusjes niet begeleiden.

Met ingang van het schooljaar 1985/1986 zijn de basisscholen volgens de nieuwe Wet op het Basisonderwijs verplicht de school voor alle leerlingen op hetzelfde tijdstip aan te vangen en te eindigen (art.12 punt 6, zie Bijlage). Om dit te kunnen realiseren zullen de kinderen in de kleuter- klassen en de onderbouw waarschijnlijk meer pauze en/of speeltijd krijgen. Een andere mogelijkheid is het introduceren van een in- en uitloop- kwartier. Hierbij zijn de ouders in de gelegenheid de jongere kinderen op hetzelfde tijdstip als de oudere kinderen naar school te brengen of te halen. Voor de jongere kinderen begint de school echter later (of eindigt een kwartier eerder). De school verzorgt gedurende deze periode de op- vang.

Overigens betekent de nieuwe wet niet dat alle scholen binnen een gemeen- te of regio dezelfde aanvangs- en eindtijd zullen hebben. Het vaststellen van deze tijden blijft in eerste instantie de bevoegdheid van het bevoegd gezag (B&W - Gemeenteraad voor de openbare scholen en het schoolbestuur voor het bijzonder onderwijs).

Hoe deze regeling in de praktijk zal gaan werken is nog onbekend.

Wel zijn er aanwijzingen dat de bedoeling van de wet niet altijd wordt gevolgd. In een aantal gemeenten wordt het verschil in aantallen uren onderwijs tussen de jongere en oudere leerlingen op dezelfde school tussen de middag weggewerkt. Met andere woorden: de eindtijd 's ochtends en de begintijd 's middags is niet voor alle leerlingen van dezelfde school gelijk. (In de wet wordt gesproken over gelijke begin- en eindtijd van de schooldag!).

Aangenomen mag worden dat als gevolg van de wet het schoolverkeer wat meer geconcentreerd zal plaatsvinden. Kinderen van de laagste klassen kunnen meer begeleid worden door oudere kinderen en daardoor wellicht weer wat minder door volwassenen. Dit behoeft echter niet altijd veiliger te zijn. Het is ook mogelijk dat de oudere kinderen nog wat langer door een volwassene worden begeleid, tegelijk met een jongere broer of zus.

Naast het probleem van de verschillende schooltijden zijn er verkeersveiligheidsoverwegingen om de aanvangstijd van de basisscholen op te schuiven. Argumenten hiervoor zijn:

- schoolverplaatsingen komen meer buiten de ochtendspits te liggen waardoor het minder onveilig zou zijn,
- in de wintermaanden behoeven de kinderen niet meer bij schemer of duisternis op pad, hetgeen ook de verkeersveiligheid zou bevorderen.

Hiertegen bestaan weer bezwaren van ouders die daardoor niet meer in de gelegenheid zijn hun kinderen naar school te brengen.

Overigens blijkt uit onderzoek dat de "verkeersdrukte" een van de redenen is van ouders om hun kind naar school te brengen. Het gevoel bij ouders dat het kind dan in veiliger uren naar school gaat, zou kunnen leiden tot minder begeleiding door ouders of tot minder animo om een moederbrigade in stand te houden.

In een van de volgende hoofdstukken zal nader worden teruggekomen op het effect van wijzigingen in de schooltijden op de verkeersonveiligheid van de schoolgaande jeugd.

1.4. Het overblijven

In de discussies over de schooltijden komen ook de voorzieningen voor de opvang van de scholieren, met name tussen de middag, aan de orde.

Sinds het schooljaar 1983/84 is elke school verplicht (bij de Wet van 31 augustus 1983 tot wijziging, Stb. 1983, 432, zie Bijlage) gelegenheid te geven tot opvang van kinderen buiten schooltijd (tussen de middag), althans wanneer daaraan behoefte bestaat bij de ouders. Dit heeft tot gevolg dat kinderen tussen de middag niet meer heen en weer naar huis hoeven. Hiermee kan het aantal verplaatsingen in belangrijke mate worden verminderd. Het is dan ook niet verwonderlijk dat één van de argumenten voor het overblijven de verkeersveiligheid is.

Uit een onderzoek van het Research Instituut voor het Onderwijs in het Noorden (RION) (Wolfram, P. e.a., 1981) blijkt dat van de respondenten op 67% van de kleuterscholen nog geen opvang mogelijk was, 22% bood de mogelijkheid over te blijven en bij 11% van de kleuterscholen "hoorde" een opvangcentrum.

In het lager onderwijs waren de percentages voor opvangmogelijkheden 50% geen, 40% wel en 11% "het kan elders". Er bestonden aanzienlijke regionale verschillen. Hoe sterker de verstedelijking, hoe groter het aantal voorzieningen. West-Nederland ging dan ook duidelijk aan kop. In de grote steden in het Westen had 84% van de lagere scholen opvang in of buiten school. In de grote steden (meer dan 100.000 inwoners) elders in het land kwam dat percentage niet boven de 60%. Op het platteland had 44% van de lagere scholen opvangvoorzieningen in enigerlei vorm.

Op scholen waar geen voorziening was, bleek er veelal wel behoefte te bestaan. Gezien de behoefte en de wettelijke verplichting mag men aan nemen dat het overblijven is toegenomen en in de toekomst zal toenemen.

Voor de verkeersonveiligheid is het van belang te weten in welke mate de verkeersexpositie als gevolg van het overblijven afneemt. Op dit moment is de middagpauze veelal 1,5 uur. Naast het eten blijft er dus genoeg tijd over om andere dingen te doen. Zolang dat niet buiten op straat gebeurt is het maximale effect van het overblijven op de verkeersonveiligheid te verwachten.

Dit is niet te verwachten bij de overblijfvoorzieningen buiten de eigen school. Hiervoor moet de leerling weer op pad. Wanneer het overblijven vooral wordt bepaald door het feit dat de scholier tussen de middag niet thuis opgevangen kan worden, bestaat de kans dat de afstand naar de plaats van het overblijven groter is dan naar huis, de expositie neemt dan toe in plaats van af.

Naast aanpassing van begin- en eindtijd en het overblijven neemt de belangstelling voor een zgn. continu rooster toe. Bij een continu rooster is de duur van de middagpauze sterk teruggebracht, de leerlingen krijgen op school de gelegenheid te eten en zich even te ontspannen (in de meeste gevallen kan de leerling, indien gewenst, thuis eten). Het gevolg is dat de school 's middags eerder dan thans het geval is uitgaat. In sommige uitvoeringsvormen wordt de vrije woensdagmiddag over de overige dagen verdeeld, zodat er vijf even korte (lange) schooldagen ontstaan.

Het belangrijkste gevolg is dat op tenminste vier van de vijf dagen slechts de helft van het aantal verplaatsingen tussen school en huis hoeft te worden gemaakt.

Opmerkelijk is dat er nauwelijks onderzoek heeft plaatsgevonden over de voor- en nadelen van de verschillende dagindelingen.

De Stichting Tijd voor School, een belangrijke voorvechter van het continu rooster, noemt de volgende voordelen (STS, 1982/83):

- meer aaneengesloten vrije tijd na schooltijd,
- een grotere (verkeers)veiligheid,
- minder wisselingen tussen huis en school,
- de school sluit beter aan bij de doelstelling van het basisonderwijs, zoals het bevorderen van sociale redzaamheid, gezondheidsvoorlichting, opvoeding en rol doorbreking,
- de school meer een leefgemeenschap vormt met meer mogelijkheden tot sociale contacten en ontspanning,
- ouders en leerkrachten hun activiteiten beter kunnen indelen,
- de school door vroeger te eindigen in de middag, energiebesparing oplevert.

Als nadelen worden genoemd:

- hoe korter de middagpauze hoe meer het overblijven een verplichting wordt,
- eventuele financiële consequenties (vergoeding kosten maaltijd en spel materiaal),
- wegvallen van een gezinsmaaltijd,
- voor werkende ouders problemen bij de opvang na kortere schooldag,
- extra toezicht nodig (of taakverzwaring van aanwezig personeel).

In het RION-onderzoek is ook nog nagegaan of er bij de ouders behoefte was aan opvang na schooltijd, met name bij scholen met een continu rooster. Het bleek dat hieraan nauwelijks behoefte bestond.

Voor het vaststellen van het effect op de verkeersonveiligheid is het vooral van belang kennis te hebben over de gevolgen van een en ander op de verkeersexpositie van de scholieren. Dit geldt niet alleen voor het overblijven maar ook voor het continu rooster waardoor 's middags meer tijd beschikbaar zal komen om buiten te spelen. In Hoofdstuk 3 zal hier nader op worden teruggekomen.

1.5. Verplaatsingsafstanden, wijze van verkeersdeelname en begeleiding

Landelijke gegevens over verplaatsingsafstanden en/of verkeersexpositie van personen onder de 12 jaar zijn nauwelijks aanwezig.

Alleen in 1978 heeft het CBS een onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van scholieren. Hieruit bleek dat 55% van de schoolverplaatsingen (afstand tussen woning en school) minder dan 1 km was (Tabel 2).

Uit het CBS-onderzoek over 1978 komen ook gegevens over de mate van begeleiding en wijze van verkeersdeelname (Hendrikx, 1980). De resultaten zijn uitgesplitst in twee leeftijdsgroepen: 4 t/m 6 jaar en 7 t/m 11 jaar. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 3. Uit Tabel 3 blijkt dat de jongste kinderen (4 t/m 6 jaar) in meer dan de helft van de gevallen (54%) naar school gebracht worden, terwijl dit percentage bij de oudere schoolkinderen (7 t/m 11 jaar) slechts 10% is. Voor beide leeftijdsgroepen is lopen de belangrijkste wijze van verplaatsen gevolgd door het fietsen. Opmerkelijk is dat er betrekkelijk weinig verschil bestaat tussen beide leeftijdsgroepen voor wat betreft de wijze van verkeersdeelname.

Deze verdeling naar wijze van verkeersdeelname wijkt af van de resultaten van een onderzoek in 1970 van het toenmalige Ministerie van Volksgezondheid (VOMIL, 1971). Met name blijkt daar voor de groep leerlingen van de lagere school een hoger aandeel van de fiets (Afbeelding 2). Een verklaring hiervoor kan zijn dat het VOMIL-onderzoek betrekking had op bij ongevallen gewond geraakte kinderen.

Eveneens is in dat onderzoek nagegaan in welke mate de scholier zelfstandig naar of uit school gaat (Afbeelding 3). Hier wijken de gegevens van de ongevallenpopulatie minder sterk af van de resultaten uit het CBS-onderzoek. Bij de 4-jarigen wordt ca. 60% gehaald en gebracht, bij de 12-jarigen is dat nog maar enkele procenten. Wel blijkt uit deze gegevens dat de kinderen naar school toe meer begeleid worden dan uit school. Uit een onderzoek in de gemeente Amsterdam (De Bruijn & Wegman, 1977) bleek dat tot de tweede klas de meerderheid van de kinderen nog naar school werd begeleid. De omslag lag bij het begin van het tweede leerjaar.

1.6. Het sluiten van scholen

De verwachting is dat als gevolg van het teruglopend aantal leerlingen scholen gesloten zullen moeten worden. Om welke aantallen het zal gaan is vooralsnog onbekend. Aangenomen mag worden dat als gevolg hiervan de gemiddelde verplaatsingsafstand zal toenemen.

De verwachting is dat dit per regio sterk kan verschillen.

In dichtbevolkte gebieden zal het aantal scholen per vierkante kilometer groter zijn dan in dunbevolkte gebieden. Bij het sluiten van scholen in dichtbevolkte gebieden zal de gemiddelde afstand toenemen, maar de totale afstand naar school hoeft nog niet zo groot te zijn dat niet naar school gelopen zou kunnen worden. Wel is de kans groot dat meer dan voorheen drukker straten moeten worden overgestoken. Er ontstaan andere schoolroutes. De vraag is of in voldoende mate door plaatselijke maatregelen dan wel begeleiding op deze veranderingen kan worden ingespeeld. Minder dan in dunbevolkte gebieden is te verwachten dat men een andere wijze van verkeersdeelname zal kiezen, hoewel toch wel met een toename van het gebruik van de fiets rekening moet worden gehouden.

In dunbevolkte gebieden kan het sluiten van een school betekenen dat voor een aantal scholieren de afstand naar een andere school zodanig groot wordt dat al snel voor een andere wijze van verkeersdeelname wordt gekozen. Degenen die lopend naar school gingen, gaan dan op de fiets, worden gebracht of gaan met openbaar vervoer. In sommige gevallen zal de afstand voor de fiets ook te lang of als te onveilig worden ervaren waardoor ook een verschuiving naar het openbaar vervoer of het gebracht worden kan optreden. Hierbij zullen afstand, bereikbaarheid, veiligheid en kosten, in combinatie met leeftijd van de scholier een belangrijke rol spelen in de afweging zoals deze door de ouders wordt gemaakt. Een ander gevolg van deze verandering kan zijn dat de kinderen minder tijd beschikbaar hebben om buiten te spelen.

Op dit moment is het ondoenlijk een indicatie te geven van de grootte van de veranderingen. Wel is duidelijk dat het sluiten van scholen belangrijke gevolgen zal hebben voor het verplaatsingsgedrag van scholieren (en mogelijk ook hun ouders of verzorgers) en zo voor de verkeersonveiligheid van scholieren.

Als mocht blijken dat het sluiten van scholen geen incidenteel gebeuren is dan zal dit allereerst gepaard moeten gaan met onderzoek naar de omvang en aard van de veranderingen in de verkeersmobiliteit van kinderen en hun ouders of verzorgers en vervolgens eventueel met maatregelen.

2. DE INVLOED VAN SCHOOLTIJDEN OP DE VERKEERSONVEILIGHEID

2.1. Opzet ongevallenanalyse

2.1.1. Algemeen

In dit hoofdstuk zal de relatie tussen de schooltijden in het basisonderwijs en de verkeersonveiligheid worden weergegeven. Mede op basis van deze informatie en die over de huidige omvang van het overblijven en de verwachtingen hierover voor de toekomst, kan een indicatie worden gegeven van mogelijke effecten van bijvoorbeeld massaal overblijven op de verkeersonveiligheid. Tevens zullen de ongevallengegevens informatie moeten verschaffen op basis waarvan effecten van het verschuiven van de schooltijden op de verkeersonveiligheid kunnen worden aangegeven. Hierbij kan men denken aan:

- later beginnen waardoor in de wintermaanden de verplaatsingen niet meer bij schemer of duisternis plaatsvinden,
- eerder eindigen door toepassing van een continu rooster (een kortere middagpauze gecombineerd met overblijven).

2.1.2. Het ongevallenmateriaal

De ongevallenanalyse heeft betrekking op de aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden slachtoffers over de jaren 1981 en 1982 te zamen. De twee jaren zijn samen genomen om bij de verschillende onderverdelingen voldoende grote celfrequenties te hebben. Vanwege de geringere betrouwbaarheid is de categorie "overige gewonden" buiten beschouwing gebleven. De analyse is uitgevoerd met behulp van de door de VOR aangeleverde ongevallentapes.

2.1.3. Werkwijze

Om een zo zuiver mogelijk beeld te krijgen is er naar gestreefd alleen die ongevallen in de analyse te betrekken die op schooldagen plaatsvonden.

Ongevallen die tijdens de vakantie of gedurende het weekeinde gebeurden zijn in afzonderlijke categorieën ondergebracht. Bij de indeling is

rekening gehouden met de regionale vakantiespreiding. Omdat gemeenten of scholen de vrijheid hebben binnen bepaalde grenzen vakantieperioden aan te passen, was het niet mogelijk een ondubbelzinnige indeling naar een school- en vakantieperiode te maken. Om toch een goed beeld te krijgen is een driedeling toegepast:

1. ongevallen waarvan zeker is dat zij WEL in een vakantie plaatsvonden,
2. ongevallen waarvan zeker is dat zij NIET in een vakantie plaatsvonden,
3. overige ongevallen in een zogenaamde "overlapperiode".

Binnen elk van de hierboven genoemde categorieën is nog onderscheid gemaakt tussen weekeinddagen (zaterdag en zondag), de woensdag en de overige, hele schooldagen.

Omdat het hier om basisscholen (kleuter- en lager onderwijs) gaat heeft de analyse betrekking op de leeftijdsgroep 4 t/m 12 jaar, waarbij de volgende indeling is gehanteerd:

- 4 en 5 jaar (kleuteronderwijs),
- 6, 7 en 8 jaar,
- 9, 10, 11 en 12 jaar.

Bij de keuze van deze indeling hebben factoren als mogelijk andere schooltijden en veranderingen in begeleiding en wijze van verkeersdeelname een rol gespeeld.

2.1.4. Verkeersmobiliteit

Een steeds terugkerend probleem bij de ongevallenanalyse is het ontbreken van gegevens over de verkeersmobiliteit van 4 t/m 12-jarigen. Verwacht mag worden dat een deel van de in de ongevallenanalyse geconstateerde verschillen in absolute aantallen slachtoffers verklaard kan worden door verschillen in verkeersmobiliteit. Door het ontbreken van deze gegevens is het helaas niet mogelijk aan te geven in welke mate bovengenoemde verschillen veroorzaakt worden door een verschil in risico, dan wel door een verschil in mobiliteit.

De in de volgende paragrafen gegeven verklaringen voor geconstateerde verschillen in aantallen slachtoffers moeten dan ook als aanwijzingen gezien worden, die in eventueel vervolgonderzoek met behulp van te verzamelen informatie nader onderbouwd moeten worden.

2.2. Resultaten ongevalanalyse

2.2.1. Omvang

Allereerst is nagegaan hoe groot de omvang van de verkeersonveiligheid van 4 t/m 12-jarigen op schooldagen in de jaren 1981 + 1982 is, en of deze afwijkend is van de niet-schooldagen. Hiervoor is het ongevalmateriaal op eerder beschreven wijze ingedeeld. De resultaten zijn weergegeven in Tabel 4.

Jaarlijks raken gemiddeld 1800 kinderen van 4 t/m 12 jaar ernstig gewond (overleden en/of in ziekenhuis opgenomen) als gevolg van een verkeersongeval, hetgeen gemiddeld 5 ernstig gewonden per dag is. Het gemiddelde aantal slachtoffers per dag is voor deze leeftijdsgroep het laagst in de weekeinden van de vakantieperiode (2,4) en het hoogst op schooldagen (5,7).

Op schooldagen valt ca. 64% van alle ernstig gewonden in de leeftijdsgroep 4 t/m 12 jaar. Bij de oudere kinderen is dat aandeel wat hoger (67%) dan bij de jongeren (57%).

Van het totale aantal slachtoffers in deze leeftijdsgroepen was ca. 86% betrokken bij ongevallen die overdag (tussen 07.00 en 19.00 uur) plaatsvonden.

Van de ongevallen die buiten deze periode plaatsvinden wordt aangenomen dat deze niets met het van en naar school gaan te maken hebben. In de volgende paragraaf zal worden nagegaan of het ongevallenbeeld overdag in verband kan worden gebracht met de schooltijden.

2.2.2. Dagpatronen

In Afbeelding 4 is het aantal slachtoffers van 4 t/m 12 jaar weergegeven op de gehele schooldagen (excl. woensdagen) naar kwartier tussen 07.00 en 19.00 uur. Zeer duidelijk is de relatie te zien tussen de schooltijden en het aantal slachtoffers: grote aantallen slachtoffers op tijden dat de scholieren van of naar school gaan en geringe aantallen op tijden waarop zij geacht worden op school te zijn. Tussen de drie leeftijdsgroepen zijn er wel verschillen, maar deze verstoren niet het algemene beeld. Bij het bestuderen van de afbeelding dient men wel rekening te houden met het feit dat het aantal leeftijdjaren (en dus ook het aantal personen) per leeftijdsgroep verschillend is.

Op de (hele) schooldagen kunnen nu de volgende perioden onderscheiden worden:

- De "ochtendpiek" begint bij de ouderen vanaf 7.45 uur op gang te komen, bij de leeftijdsgroep 6 t/m 8 jaar is dat vanaf 8.15 uur. Bij de allersjongsten is nauwelijks een piek te zien. De meeste slachtoffers vallen rond 8.30. Voor allen geldt dat de "ochtendpiek" om 9.00 uur is afgelopen.
- Tijdens schooluren is het aantal slachtoffers vrij gering ("ochtenddal"), maar loopt in de loop van de ochtend wel langzaam op.
- Vanaf 11.45 uur gaan de eerste scholen weer uit. Bij de oudere kinderen is dit één of twee kwartier later. Bij de 4 en 5-jarigen is nu, in tegenstelling tot de situatie bij de "ochtendpiek", wel een toename in het aantal slachtoffers te zien. In deze periode vallen de meeste slachtoffers rond 12.00 uur. Hierna neemt het aantal slachtoffers snel af. Bij de jongeren is dit sterker dan bij de ouderen. Kennelijk blijven de oudere kinderen wat meer op straat spelen. Opmerkelijk is ook dat bij de leeftijdsgroep 9 t/m 12 jaar het aantal slachtoffers in deze periode beduidend lager is dan in de ochtendpiek.
- Tegen 13.00 uur begint het aantal slachtoffers weer sterk toe te nemen. Om 13.45 uur is de piek weer voorbij en begint het "middagdal".
- Het "middagdal" is korter dan het "ochtenddal", terwijl het gemiddelde aantal slachtoffers per kwartier in het "middagdal" beduidend hoger is dan in het "ochtenddal".
- Rond 15.30 uur begint de "middagpiek". Dit geldt voor alle drie leeftijdsgroepen. Bij de leeftijdsgroep 6 t/m 8 jaar, en in mindere mate ook bij de leeftijdsgroep 4 en 5 jaar, neemt het aantal slachtoffers eerst duidelijk af, om vervolgens weer sterk te stijgen. Mogelijk gaan deze jongeren eerst naar huis toe om zich af te melden en/of een kopje thee te drinken. Na 16.30 uur begint het aantal slachtoffers bij deze groepen weer te stijgen. Bij de oudere kinderen is een ander beeld te zien. Hier wordt rond 16.00 uur het hoogste punt bereikt, waarna het aantal slachtoffers geleidelijk afneemt. Deze leeftijdsgroep gaat vermoedelijk niet direct naar huis, maar eenmaal thuis dan blijft men meer thuis. Bij alle leeftijdsgroepen wordt rond 18.00 uur weer het laagste punt bereikt.

Voor de woensdagen, waar over het algemeen sprake is van halve schooldagen, is een zelfde grafiek gemaakt (Afbeelding 5). Omdat het aantal

woensdagen beduidend kleiner is dan het aantal overige schooldagen, zijn de leeftijdsgroepen gesommeerd. Tevens is het dagpatroon op woensdagen in de vakantie- en overlapperperiode weergegeven (Ook hier geldt dat het aantal woensdagen in de verschillende perioden niet gelijk is).

Voor wat betreft de ochtend is voor de schoolwoensdagen nagenoeg hetzelfde patroon te zien als voor de overige schooldagen. Op de woensdagmiddag is het aantal slachtoffers vrij constant en hoger dan in het ochtenddal. In lichte mate is er een toename in de tweede helft van de middag.

Op de woensdagen in de vakantie- en overlapperperiode zijn geen pieken te constateren.

Om vast te stellen of bovenstaand patroon een typisch patroon voor een schooldag is, zijn de schooldagen vergeleken met dezelfde werkdagen in de vakantie- en de overlapperperiode. Omdat het aantal dagen in deze laatste perioden veel kleiner is, is ook het aantal slachtoffers in deze perioden geringer. Vanwege deze kleinere aantallen is de vergelijking alleen uitgevoerd voor de totale leeftijdsgroep 4 t/m 12 jaar. Het resultaat is weergegeven in Afbeelding 6.

Hoewel het aantal slachtoffers in de vakantie- en overlapperperiode betrekkelijk gering is zijn er geen aanwijzingen voor duidelijke pieken en dalen, zoals die op de schooldagen voor het geval is.

In hetgeen volgt zal getracht worden wat aanwijzingen af te leiden over mogelijke verschillen in risico tussen leeftijdsgroepen en tijdperioden van de dag.

Gemiddeld per kwartier per 100.000 inwoners op hele schooldagen (maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag)

Om vast te stellen of er verschil is in risico tussen de verschillende leeftijdsgroepen zijn de aantallen slachtoffers gerelateerd aan het aantal inwoners per betreffende leeftijdsklasse. Een andere maat hiervoor zou het aantal afgelegde kilometers of de hoeveelheid tijd doorgebracht in het verkeer kunnen zijn. Zoals reeds eerder gezegd, deze gegevens zijn voor de 4 t/m 12-jarigen niet aanwezig.

Op basis van de informatie uit de voorgaande hoofdstukken is de volgende dagindeling gemaakt:

van 07.45 uur tot 09.00 uur, "ochtend-heen-piek",
van 09.00 uur tot 11.45 uur, "ochtend-dal",
van 11.45 uur tot 12.45 uur, "ochtend-terug-piek",
van 12.45 uur tot 13.45 uur, "middag-heen-piek",
van 13.45 uur tot 15.30 uur, "middag-dal",
van 15.30 uur tot 16.30 uur, "middag-terug-piek",
van 16.30 uur tot 18.00 uur, "middag-eind".

Hieruit blijkt dat de "ochtend-heen-piek" wat breder is (5 kwartier) dan de andere piekperiodes (4 kwartier). Ook is de tijdsduur van het ochtenddal (11 kwartier) langer dan die voor het middagdalen (7 kwartier). In Tabel 5 zijn de resultaten weergegeven. In gecomprimeerde vorm geeft deze tabel dus de resultaten van de vorige paragraaf weer.

Gerelateerd aan het aantal inwoners heeft de leeftijdsgroep van 4 + 5 jaar het laagste quotiënt. Zeer opvallend bij deze leeftijdsgroep is het (relatief) zeer lage aantal slachtoffers in de "ochtend-heen-piek". Voor een deel kan dit toegeschreven worden aan het feit dat de kinderen in deze groep, meer dan in de andere groepen, door anderen gebracht worden. Daarnaast zullen de allerjongsten nog niet elke dag 's morgens naar school gaan. Dit zou dan ook een verklaring kunnen zijn voor het relatief grote aantal slachtoffers in het "ochtenddal". In deze periode zullen zij wat meer op straat zijn (de ochtendspits zal te druk en te vroeg zijn om naar buiten te gaan). Dit betekent overigens ook dat voor deze groep geen duidelijk onderscheid is te maken tussen "buiten spelers" en de "schoolgaanders" in de andere "piekperiodes".

Het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners is bij de leeftijdsgroep van 6 t/m 8 jaar het hoogst. Met name is dit voor deze groep hoog in de periode waarin de kinderen uit school komen en aan het einde van de middag. Vermoedelijk bevindt deze groep zich net in de "overgangperiode". Deze kinderen worden wat minder begeleid en moeten nu zelfstandig in het verkeer ervaring opdoen. Het feit dat vooral aan het einde van de middag onder hen relatief veel slachtoffers vallen, wordt mogelijk ook nog veroorzaakt doordat zij meer dan de allerjongsten alleen mogen buiten spelen en dat ook meer kunnen dan de ouderen, omdat deze veelal nog wat huiswerk moeten maken.

Bij de oudere kinderen, van 9 t/m 12 jaar, is het hoge aantal slachtoffers in de "ochtend-heen-piek" opvallend. Hierbij kan men denken aan

het feit dat oudere kinderen meer fietsen. Vooral bij grotere afstanden wordt de fiets gebruikt (de kinderen uit jongere leeftijdsgroepen worden dan meer gebracht of gaan met het openbaar vervoer).

Het is overigens niet onmogelijk dat het feit dat de 12-jarigen in deze groep zijn opgenomen, een grotere verstorende invloed heeft dan oorspronkelijk bij de keuze van de klassen is verondersteld.

Bovenstaande verklaringen blijven echter voor een deel speculaties.

De woensdag

Zoals bekend is de woensdag een bijzondere schooldag. De meeste scholen zijn dan 's middags gesloten. Om vast te stellen of er belangrijke verschillen zijn tussen de woensdag en een "normale" schooldag zijn in Tabel 6 de aantallen slachtoffers gerelateerd aan het aantal dagen en kwartieren waarop de betreffende cellen betrekking hebben.

De "ochtend-heen" en het "ochtend-dal" blijken op de woensdag nauwelijks af te wijken van die van de overige schooldagen. Op woensdagen is het aantal slachtoffers 's ochtends op de terugweg wel wat hoger, hetgeen verklaarbaar is vanwege het vervallen van het effect van het overblijven. De grootste verschillen zijn in de middag waar te nemen. Op de woensdagmiddag zijn geen pieken te zien. Wel is het gemiddelde aantal slachtoffers per kwartier in het tweede deel van de middag hoger dan in het eerste deel. Zeker zal dat verband houden met de toegenomen totale verkeersdruk. In welke mate het verplaatsingsgedrag van de kinderen in de loop van de middag verandert is niet bekend.

Opmerkelijk is dat het gemiddelde aantal slachtoffers per kwartier over de hele woensdag, maar ook voor de woensdagmiddag in totaal, nauwelijks afwijkt van dat voor de overige schooldagen. In welke mate de grote verschillen op de woensdagmiddag en de middagen van de overige schooldagen verklaard kunnen worden door bijvoorbeeld:

- een andere verkeersexpositie (wijze van verkeersdeelname, speelgebied);
 - het sterker afreageren na schooltijd op de hele schooldagen;
 - het minder vermoeid zijn na een halve schooldag,
- is door het ontbreken van o.a. de expositiegegevens niet te zeggen.

Verschillen tussen dagdelen

In de voorafgaande paragrafen zijn vooral de verschillen in dagpatronen tussen leeftijdsgroepen en tussen de hele schooldagen en de woensdag

bekeken. In deze paragraaf zullen verschillen tussen de dagdelen worden besproken. Met name Tabel 5, waar de aantallen slachtoffers zijn gerelateerd aan het betreffende aantal kwartieren, is hiervoor geschikt. Hierbij moet er wel rekening mee gehouden worden dat er tussen de leeftijdsgroepen belangrijke verschillen waren.

Op de hele schooldagen is er een duidelijk verschil aanwezig tussen het "ochtenddal" en het "middagdal". Het aantal slachtoffers onder de 4 t/m 12-jarigen is in het middagdal gemiddeld per kwartier een factor 3 hoger dan in het ochtenddal. Als mogelijke verklaringen kan men hierbij denken aan het volgende:

- de allerjongste kleuters gaan nog niet altijd 's middags naar school,
- bij oudere kinderen is er wellicht wat meer sprake van spijbelen,
- het effect van een continu rooster ('s middags eerder vrij),
- wellicht 's middags een hoger risico dan 's morgens.

Ook is het aantal slachtoffers per kwartier in de periode dat de scholieren uit school komen hoger dan in de periode dat zij naar school toe gaan. Dit verschil is 's middags het sterkst. Maar ook 's morgens, zeker wanneer men de woensdag erbij betreft, is dit verschil zichtbaar. Deze verschillen kunnen door het volgende veroorzaakt worden:

- "heen" is er meer sprake van begeleiding dan "terug",
- "terug" lopen de begeleiders meer in groepjes en hebben minder aandacht voor de kinderen,
- na schooltijd moet het kind meer afreageren, loopt meer in groepsverband en speelt meer.

Een reden waarom het verschil 's middags sterker is dan 's morgens kan veroorzaakt worden door het overblijven. Zonder overblijven zouden de quotiënten bij "ochtend terug" en "middag heen" groter worden. Daardoor zou het verschil tussen ochtend heen en ochtend terug groter worden, terwijl het verschil 's middags tussen heen en terug kleiner zou worden.

2.2.3. Wijze van verkeersdeelname

In Tabel 3 was al aangegeven dat naarmate de kinderen ouder zijn er meer gebruik gemaakt wordt van de fiets ten koste van het lopen. In Tabel 7 komt dit tot uitdrukking in de ongevallencijfers. Op de hele schooldagen

is het aandeel fietsersslachtoffers bij de 4 + 5-jarigen gemiddeld 18%, bij de 6 t/m 8-jarigen gemiddeld 32% en bij de 9 t/m 12-jarigen 65%. Deze aandelen zijn hoger dan op basis van de eerder gegeven summiere expositiegegevens (Tabel 3) verwacht mocht worden, hetgeen weer een bevestiging is van het feit dat fietsen meer gevaar met zich mee brengt dan lopen.

Tevens geeft deze tabel een duidelijke aanwijzing dat van en naar school fietsen al bij de 6 t/m 8-jarigen de verkeersonveiligheid bij deze leeftijdsgroep beïnvloedt. Helaas is bij deze gegevens geen onderverdeling beschikbaar naar bestuurder en passagier. Uit de landelijke ongevallestatistiek blijkt echter dat maar 6% van de fietsersslachtoffers in deze leeftijdsgroep passagier was (en 2% bij 9 t/m 12jarigen).

Hoewel de aandelen over de dag wat fluctueren, lijkt het er wel op dat het aandeel van de fiets van en naar school niet duidelijk afwijkt van die tijdens de niet-schooluren.

Met betrekking tot het gebruik van de fiets zijn grote regionale verschillen te verwachten. In het bijzonder in dunbevolkte gebieden zullen de afstanden die per fiets wordt afgelegd groter zijn dan in dichtbevolkte gebieden.

2.2.4. Seizoensinvloed

In december en januari valt een deel van de ochtendpiek tijdens de schemerperiode. Dit geldt in mindere mate ook voor de maanden november en februari (Afbeelding 7).

Aangenomen is dat in de wintermaanden de verkeerseexpositie in de ochtendpiek eerder wat minder dan meer is dan in de zomermaanden. Op basis hiervan komen uit het ongevallemateriaal wel enkele aanwijzingen dat het risico in de ochtendspits in de winterperiode wat groter is dan in de zomerperiode (Tabel 8). De aantallen slachtoffers zijn echter gering, zodat een harde uitspraak op basis van deze twee jaren thans niet mogelijk is. Zeker niet omdat er tussen december + januari en november + februari geen verschil blijkt te zijn, terwijl de duur van de schemer in december + januari toch wel duidelijk langer is. Het lijkt erop dat er 's middags "terug" en aan het einde van de middag in de wintermaanden minder slachtoffers zijn dan in de zomermaanden. Aannemelijk lijkt dat er in de wintermaanden vanwege het slechtere weer minder op straat wordt gespeeld.

3. EFFECTEN VAN MOGELIJKE MAATREGELEN

In dit hoofdstuk zullen op basis van de beschikbare informatie schattingen worden gemaakt van de effecten die een aantal organisatorische veranderingen in het onderwijs kunnen hebben op de verkeersonveiligheid. Vanwege het ontbreken van een aantal hiervoor benodigde gegevens is het niet mogelijk om hierover harde uitspraken te doen.

Doel van dit hoofdstuk is dan ook niet een volledig en gedetailleerd overzicht van alle effecten te geven, maar wel om een indicatie te geven van de aard en orde van grootte van effecten op de verkeersmobiliteit en veiligheid, die bij een aantal maatregelvarianten (gegeven de gedane aannamen) te verwachten zijn.

3.1. Later beginnen

De belangrijkste argumenten die vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen gehanteerd worden om de school later te laten beginnen zijn:

- niet meer bij schemer of duisternis van of naar school,
- niet meer in het drukke spitsuur naar school.

Doel van deze maatregelen is niet de verkeerseexpositie te verminderen maar deze te verschuiven naar een periode waarvan verwacht wordt dat dan het risico minder hoog is. Ten aanzien van de verplaatsingen bij schemer of duisternis zijn in het vorige hoofdstuk wel aanwijzingen gevonden dat deze extra risico met zich meebrengen.

Door het ontbreken van verkeerseexpositiegegevens is het niet mogelijk een bevestiging te vinden van het algemene gevoel dat men buiten de spits minder risico loopt. Zou men tot verschuiving van de schooltijden besluiten, zijn er wellicht wel een aantal neveneffecten te verwachten, want

- als de schooltijd te zeer gaat afwijken van de werktijd van de begeleidende, werkende ouders zal de begeleiding teruglopen;
- door het gevoel van de ouders dat de kinderen buiten de spits minder risico lopen bestaat de kans dat :
 - * het kind al op jongere leeftijd zonder begeleiding naar school mag, dan wel eerder toestemming krijgt om op de fiets te gaan,
 - * de noodzaak voor verkeersbrigadiers minder noodzakelijk lijkt;
- omdat het openbaar vervoer buiten de spits minder frequent rijdt be-

staat de kans dat deze wijze van vervoer minder aantrekkelijk wordt voor scholieren; een verschuiving naar de fiets of met de auto halen en brengen is dan te verwachten;

- een zeker vervoerspakket dat samen hangt met het onderwijs (vervoer van kinderen, verplaatsingen van of naar onderwijsinstellingen) verschuift mee, waardoor een deel van van het spitsuur meeschuift (Afbeelding 8).
- een toename van expositie bij scholieren is mogelijk, omdat zij voordat zij naar school gaan meer zullen buiten spelen.

Als gevolg van het later beginnen zullen de overige schooltijden daaraan aangepast moeten worden, bijvoorbeeld door de middagpauze te verkorten of de school aan het einde van de middag later te laten uitgaan.

Het bekorten van de beschikbare tijd tussen de middag zou kunnen leiden tot een toename van het aantal overblijvers, hetgeen door de afname van de expositie tot een verlaging van het aantal slachtoffers kan leiden. Mogelijk dat er ook minder buiten gespeeld kan worden omdat de tijd hard nodig is om naar huis te gaan, te eten en weer naar school te gaan. Anderzijds bestaat het gevaar dat men kiest voor een snellere vervoerswijze, bijvoorbeeld met de fiets in plaats van te lopen. Verschuiving van lopen naar fietsen zal een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid.

Het later uitgaan van de school aan het einde van de dag kan een belangrijke invloed hebben op de verkeersonveiligheid. Omdat het niet direct te verwachten is dat het avondmaal ook zal opschuiven, heeft dat tot gevolg dat het kind minder lang kan buiten spelen. Omdat dit juist een periode is met relatief veel slachtoffers, is in deze periode een grotere besparing te verwachten dan in de relatief veiliger ochtendspits. De vraag hierbij is echter of men in de oude situatie de gehele beschikbare tijd buiten heeft doorgebracht. Wanneer men toch al maar een deel van de beschikbare tijd buiten speelde hoeft er geen belangrijke verandering op te treden. Dit zal naar verwachting het sterkst zijn in de wintermaanden. Mogelijke nadelen zijn dat het kind door de beperktere beschikbare tijd zich buiten intenser gaat "afreageren" of dat bij het naar school gaan meer van de fiets gebruik wordt gemaakt, waardoor een hoger risico wordt gelopen.

Afhankelijk van de bestaande eindtijd zou het later uitgaan van de school betekenen dat men dan in de wintermaanden in plaats van 's morgens nu 's avonds tijdens de schemer of duisternis naar huis moet.

Schattingen mogelijk effect

- Later beginnen

Stel dat de aanvangstijden een half uur zouden worden opgeschoven, alsmede dat het aantal slachtoffers per kwartier in de ochtendpiek in november t/m februari even groot is als in de ochtendpiek van de maanden maart t/m oktober (gem. 0,09 per kwartier). In de ochtendpiek in de periode november t/m februari vielen in 1981+82 69 slachtoffers (gem. 0,12 per kwartier). In de ochtendpiek in november t/m februari levert dat dan een reductie op van ca. 10 slachtoffers per jaar (incl. de woensdagochtend).

Bij bovenstaande berekeningen is geen rekening gehouden met de mogelijke gevolgen van de neveneffecten. Evenmin kunnen de effecten buiten de wintermaanden gekwantificeerd worden.

- Tussen de middag korter

Indien het later beginnen van de school leidt tot een kortere middagpauze zal naar verwachting het aantal slachtoffers per saldo tussen de middag niet duidelijk veranderen. Enerzijds kan het overblijven wat toenemen en het buiten spelen wat afnemen (daling aantal slachtoffers), anderzijds bestaat de kans dat men meer op de fiets gaat (toename van het aantal slachtoffers).

- Later eindigen

Indien het later beginnen leidt tot het later eindigen van de school is te verwachten dat de kinderen korter zullen buiten spelen. Uitgaande van hetzelfde aantal slachtoffers per kwartier zou dat over het gehele jaar een vermindering van ca. 70 slachtoffers per jaar opleveren. Dit aantal moet wel als een maximum beschouwd worden vanwege de onbekendheid of kinderen voorheen wel de gehele beschikbare tijd buiten speelden.

3.2. Het overblijven

Niet-continu rooster

Anders dan bij later beginnen leidt tussen de middag overblijven tot een vermindering van de verkeersexpositie. Immers, als iedereen tussen de middag op school zou blijven wordt het aantal verplaatsingen van en naar school over de gehele dag vrijwel gehalveerd.

Wanneer de begin- en eindtijden van de school ongewijzigd blijven, worden alle slachtoffers als gevolg van tussen de middag verplaatsingen van en naar school bespaard. Aangenomen mag worden dat, evenals in het "ochtend- en middagdalen", ook tussen de middag nog jongeren aan het verkeer zullen deelnemen, dus helemaal nul zal het aantal slachtoffers tussen de middag niet worden. Wanneer we aannemen dat er tussen de middag net zoveel slachtoffers zullen vallen als het gemiddelde tussen het "ochtend- en middagdalen", dan is een maximaal "overblijfeffect" van een winst van gemiddeld ca. 70%, dus van ca. 120 ernstig gewonde slachtoffers, te berekenen (Tabel 9).

Er is een sprake van een maximum schatting omdat ervan wordt uitgegaan dat alle leerlingen tussen de middag op een van het verkeer gescheiden speelplaats verblijven.

De vraag is bij hoeveel scholen een dergelijke ruimte aanwezig is. In die gevallen waar geen verkeersvrije speelruimte is zullen dus aanvullende voorzieningen getroffen moeten worden. Voorts sluit de schatting niet aan op een situatie waarbij buiten de school gelegen voorzieningen het overblijven verzorgen. Bij de bestaande schooltijden (lange middagpauze) is het eerder te verwachten dat ca. 20% à 30% van de kinderen gebruik van de overblijfgelegenheid zal maken (RION). Dit zou een besparing van ca. 30 ernstig gewonde slachtoffers betekenen als men niet buiten zou gaan spelen, in werkelijkheid zal dit aantal dus lager liggen.

Continu rooster

Bij het continu rooster wordt de middagpauze verkort en gaat het kind eerder naar huis. Tijdens de middagpauze krijgt het kind op school de gelegenheid te eten en zich te ontspannen. Bij dat ontspannen hoort het (buiten) spelen. Zolang de school over een verkeersveilige ruimte hiervoor beschikt zijn er geen problemen te verwachten. Anders is het wanneer het kind tijdens de middagpauze bij/tussen het verkeer gaat spelen.

Hierbij is het mogelijk dat er geen verschil zal zijn met de huidige (verkeers)veiligheid. In wezen is dit hetzelfde probleem als beschreven bij het overblijven met een niet-continu rooster. Zolang hierover geen informatie te verkrijgen is is het niet goed mogelijk een effect van het overblijven bij een continu rooster te berekenen. Afhankelijk van de mate waarin verkeersveilige speelruimten gerealiseerd kunnen worden kan het effect tussen de middag maximaal 120 slachtoffers per jaar zijn.

Deze besparing moet verminderd worden met een mogelijke toename van het aantal slachtoffers als gevolg van eerder uitgaan van de school. De scholieren hebben nu een langere middag om te spelen (ca. 30 minuten). In het gunstigste geval treed er eenzelfde situatie op als op de woensdagmiddag. Dat zou betekenen dat het buiten spelen aan het einde van middag wordt verdeeld over de beschikbare uren. Het totale aantal slachtoffers aan het einde van de middag blijft dan gelijk.

In het ongunstigste geval moet er echter rekening worden gehouden dat het aantal slachtoffers zal toenemen. Thans vallen aan het einde van de middag in een periode van zes kwartier ca. 212 slachtoffers. Uitbreiding van deze periode met twee kwartier betekent dat, bij hetzelfde aantal slachtoffers per kwartier, er ca. 70 slachtoffers meer zullen zijn. Het aantal van 70 slachtoffers moet als een maximum gezien worden.

Een continu rooster zou dus, in het gunstigste geval, als dit op alle scholen wordt ingevoerd, jaarlijks maximaal ca. 120 ernstig gewonde slachtoffers kunnen besparen, en in de ongunstigste situatie (minimale besparing tussen de middag en een maximaal negatief effect aan het einde van de middag) een toename van ca. 70 ernstig gewonde slachtoffers kunnen betekenen.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten wordt het gunstigste effect bereikt bij een combinatie van later beginnen en een continu rooster. In dat geval is er effect te berekenen van een besparing tussen de 10 en de 130 ernstig gewonde slachtoffers.

Sluiten van scholen

Zoals reeds in Hoofdstuk 1 is aangegeven is op dit moment nog geen informatie beschikbaar over het aantal kleuter- en lagere scholen dat zal gaan sluiten.

Dit geldt dan ook voor de gevolgen van deze sluitingen op de verkeersveiligheid. Aangenomen mag worden dat de gemiddelde afstand tussen woning en school zal toenemen. De kans is groot dat er gemiddeld meer drukkere straten overgestoken moeten worden. Uiteraard zal dit van invloed zijn op de wijze van verkeersdeelname en de mate van begeleiding van het kind van en naar school. In dunbevolkte streken of vergrijsde wijken kan het in sommige gevallen leiden tot de sluiting van de enige school in de naaste omgeving.

Zonder nadere gegevens zijn geen kwantitatieve schattingen te geven. Wel mag aangenomen worden dat het effect op de verkeersveiligheid eerder negatief dan positief zal zijn.

4. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In dit consult is de invloed beschreven van een aantal veranderingen in de organisatie van het kleuter- en lager onderwijs, welke van invloed zijn op de aard en omvang van de mobiliteit, en zo op de verkeersveiligheid van de scholieren.

Dit consult behandelt met name de aanpassing van de schooltijden en het stimuleren van het overblijven en de mogelijke gevolgen op de verkeersonveiligheid van het sluiten van scholen. Bij de schooltijden wordt niet alleen de uitwerking van de wettelijk geregelde gelijke aanvangs- en eind tijden voor alle leerlingen op dezelfde basisschool behandeld, maar ook zullen de gevolgen van het verschuiven van aanvangs- en/of eindtijden worden aangegeven. De meer traditionele maatregelen (veilige schoolroutes, educatie, voorlichting etc.) vallen, hoe belangrijk zij ook zijn, buiten het kader van dit consult.

Bij het samenstellen van het consult bleek het niet mogelijk over een aantal belangrijke onderwerpen kwantitatieve gegevens te verkrijgen. Zo zijn er nauwelijks landelijke gegevens over aard en omvang van de verkeersmobiliteit van kinderen tot 12 jaar. Hierdoor was het niet mogelijk om bij de geconstateerde verschillen in absolute aantallen slachtoffers tussen bijvoorbeeld leeftijdsgroepen of tijdstip van de dag aan te geven of de verschillen verklaard kunnen worden door verschillen in verkeersmobiliteit, dan wel dat er sprake is van verschillen in risico. Evenmin was er enig zicht op het aantal scholen dat gaat sluiten dan wel fuseren en de gevolgen hiervan op de verkeersmobiliteit.

Een belangrijk gevolg van het ontbreken van deze gegevens is dat het in veel gevallen niet mogelijk is harde uitspraken te doen over de omvang van veranderingen in de verkeersonveiligheid als gevolg van de organisatorische veranderingen in het onderwijs.

Het aantal leerlingen in de leeftijdsgroep 4 t/m 12 jaar nam in de periode 1978 t/m 1982 met gemiddeld 3% per jaar af, terwijl het aantal scholen met gemiddeld 0,5% per jaar toenam, waardoor het gemiddelde aantal leerlingen per school met ca. 3 à 4% per jaar afnam. Als gevolg van deze afname en de door de Rijksoverheid gehanteerde normen op dit terrein wordt dan ook veel gesproken over sluiten en fuseren van scholen.

Aannemelijk is dat dit leidt tot (gemiddeld) langere schoolroutes, waarbij bijvoorbeeld een toename te verwachten is van het aantal drukke wegen dat de scholieren moeten oversteken. De langere schoolroute kan tevens tot gevolg hebben dat gekozen wordt voor een andere vervoerswijze. Zo kan zeker bij de wat oudere leerlingen, het gebruik van de fiets toenemen. Ook zijn verschuivingen naar het openbaar vervoer of naar het (al dan niet met de auto) halen en wegbrengen te verwachten. De hier geschetste veranderingen zullen zich met name voordoen in gebieden die ontvolken en vergrijzen. In dunbevolkte gebieden zullen de consequenties ingrijpender zijn dan in verstedelijkte gebieden. Het is aannemelijk dat dat deze beschreven ontwikkeling eerder een verhoging van de onveiligheid tot gevolg hebben dan een vermindering.

Uit de ongevallenanalyse van het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers (in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden) komt het volgende beeld met betrekking tot de verkeersonveiligheid van de schoolgaande jeugd tussen 4 t/m 12 jaar. In deze leeftijdsgroep vielen in 1981/82 jaarlijks 1800 ernstig gewonde slachtoffers (waarvan ca. 115 overleden) in het verkeer. Ongeveer 64% van deze slachtoffers waren betrokken bij ongevallen op schooldagen (exclusief vakantiedagen en de weekeinden). Op deze schooldagen vielen bijna 6 ernstig gewonde slachtoffers per dag, op de weekeinddagen in de vakantieperiode was het aantal slachtoffers in deze leeftijdsgroep gemiddeld 2,4 per dag. De ongevallenanalyse bevestigt dat er op schooldagen een zeer sterke relatie bestaat tussen het aantal jeugdige slachtoffers en het tijdstip waarop de scholen beginnen en uitgaan. Uit de ongevallenstatistieken is niet direct af te leiden welk aandeel van de slachtoffers viel op weg van en naar school, dan wel aan het spelen was. De meeste ernstig gewonde jeugdige slachtoffers vallen 's middags in de periode dat de kinderen uit school komen. Het aantal slachtoffers is dan ongeveer twee tot drie maal zo groot als in de ochtendspits naar school. Mogelijk komt dit doordat de kinderen dan niet direct naar huis gaan, maar onderweg meer blijven spelen. Deze veronderstelling wordt gesterkt door het gegeven dat in de wintermaanden het verschil tussen het 's ochtends naar school gaan en 's middags uit school komen kleiner is. Er zijn ook aanwijzingen dat in de wintermaanden de ochtendspits wat gevaarlijker is dan buiten deze winterperiode. Aan het einde van de middag is het aantal ernstig gewonde slachtoffers in deze

winterperiode wat lager dan in de overige maanden. Het eerste lijkt een gevolg van de slechtere zichtomstandigheden (schemer/duisternis/slecht weer), het laatste bevestigt de veronderstelling dat in de wintermaanden de scholieren uit school directer naar huis gaan, maar ook dat zij daarna minder buiten spelen.

Hoe ouder kinderen zijn, hoe meer ze als fietser verongelukken. Bij de 4 + 5-jarigen was dat aandeel op schooldagen overdag ca. 18% (ongeveer 75% als bestuurder). Bij de leeftijdsgroep 6 t/m 8 jaar zat 32% van de slachtoffers op de fiets (waarvan ongeveer 94% bestuurder), terwijl bij de 9 t/m 12-jarigen dit aandeel was gestegen tot ca. 65% (ca. 98% bestuurder). De fiets speelt dus een belangrijke rol in de onveiligheid van leerlingen van basisscholen. Een eerste mogelijke verklaring hiervoor is uiteraard het feit dat kinderen meer dan vroeger in plaats van te lopen op de fiets van en naar school gaan, terwijl lopen veiliger is dan fietsen. Vooral als de afstand van huis tot school wat groter is kiest men eerder voor fietsen dan voor lopen. Verwacht mag worden dat vooral in dunbevolkte gebieden het gebruik van de fiets bij het van en naar school gaan groter zal zijn dan in de sterk verstedelijkte gebieden, omdat daar de af te leggen afstanden groter zijn.

Aan de hand van de beschikbare (ongevallen)gegevens is getracht het effect aan te geven van mogelijke (combinaties van) veranderingen in de schooltijden op de verkeersonveiligheid. Met nadruk wordt er hierbij op gewezen dat het gaat om schattingen die een indicatie geven van de orde van grootte van mogelijke effecten.

De belangrijkste argumenten die vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen gehanteerd worden om de school later te laten beginnen zijn dat de kinderen dan niet meer tijdens de drukke ochtendspits over straat hoeven en dat in de wintermaanden de verplaatsingen niet meer bij schemer of duisternis plaatsvinden. Zonder gegevens over de verkeersmobiliteit is het niet mogelijk aan de hand van de beschikbare ongevallengegevens aan te geven of de kinderen buiten de ochtendspits minder risico lopen dan in de spits. Dit betekent dat er geen uitspraak mogelijk is over het effect op de verkeersonveiligheid van een later beginnen van de scholen.

Uit de ongevallengegevens kon wel afgeleid worden dat in de wintermaanden de ochtendspits gevaarlijker is dan in de overige maanden. Het opschuiven

bijvoorbeeld een half uur. De eindtijd van de school hoeft dan 's middags nauwelijks te veranderen. Maximaal zal een dergelijke situatie een jaarlijkse besparing van ca. 130 ernstig gewonde slachtoffers betekenen. Dit is ongeveer 8% van alle slachtoffers in de leeftijdsgroep van 4 t/m 12 jaar, wat betekent dat de genoemde verschuivingen een meer dan marginaal effect hebben op de verkeersonveiligheid.

Eenzijds kan hier de conclusie verbonden worden dat in het kader van verkeersveiligheidsbeleid nauwkeuriger moet worden nagegaan welke de te verwachten effecten zijn van dit type veranderingen in de onderwijsorganisatie.

Anderzijds mag geconcludeerd worden dat de omvang van mogelijke effecten op de verkeersonveiligheid het noodzakelijk maakt dat bij beslissingen over de organisatie van het onderwijs het verkeersveiligheidsargument wordt meegewogen.

van de aanvangstijd met een half uur kan in de wintermaanden (november t/m februari) naar schatting ongeveer 10 ernstig gewonden per jaar besparen. Overigens kan het verschuiven van de aanvangstijd tot een tijdstip na de ochtendspits tot gevolg hebben dat de begeleiding van de kinderen zal afnemen vanuit het idee dat het dan minder gevaarlijk is. De begeleiding kan ook in gedrang komen omdat de schooltijd te veel gaat afwijken van de werktijd van werkende ouders. Ook zijn er daardoor verschuivingen te verwachten van relatief veilige wijzen van verkeersdeelname (lopen, openbaar vervoer en auto) naar het relatief onveilige fietsen.

Als gevolg van de opgeschoven aanvangstijd zullen de overige schooltijden meeschuiven of kan de middagpauze bekort worden. Het 's middags een half uur later eindigen zal naar schatting een besparing van maximaal 70 ernstig gewonden betekenen, er van uitgaande dat de kinderen dan minder lang buiten kunnen spelen. Het effect van het verkorten van de middagpauze hangt voor een deel af van de huidige lengte van deze pauze. Verwacht mag worden dat de verkeersexpositie zal afnemen omdat er minder gelegenheid is voor spelen en/of omdat men gebruik zal maken van overblijffaciliteiten.

Sinds het schooljaar 1983/84 is elke school verplicht gelegenheid te geven tot opvang van kinderen buiten schooltijd (tussen de middag). Dit kan leiden tot een belangrijke vermindering van de verkeersexpositie van kinderen. Het meer overblijven op school kan tot een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid leiden. Uit onderzoek in 1981 is gebleken dat in de grote steden in West-Nederland ca. 84% van de lagere scholen opvang in of buiten school hadden. Op het platteland had 44% van de lagere scholen opvangvoorzieningen in enigerlei vorm. Wanneer alle scholieren tussen de middag zouden overblijven kan dat een jaarlijkse maximale besparing van ca. 120 ernstig gewonde slachtoffers van 4 t/m 12 jaar opleveren, waarbij ervan uitgegaan is dat de kinderen dan tussen de middag niet bij school op straat gaan spelen. Een nieuwe ontwikkeling die met het overblijven samenhangt is het zogenaamde continu rooster. De duur van de middagpauze wordt sterk teruggebracht, de leerlingen krijgen op school de gelegenheid om te eten en zich te ontspannen. Maximaal effect op de verkeersonveiligheid kan worden verkregen door het continu rooster te combineren met het opschuiven van de aanvangstijd 's ochtends met

5. AANBEVELINGEN

Tot nu toe worden er op diverse gebieden activiteiten ontplooid voor de veiligheid van schoolgaande kinderen, zoals educatie en verbetering van schoolroutes. De gegevens uit deze studie kunnen de probleemstelling bij deze activiteiten preciseren en daarmee leiden tot een nadere bezinning op de keuze van probleemgebieden en prioriteiten daartussen. Uit de hier gebruikte gegevens komen bijvoorbeeld aanwijzingen dat:

- 's middags bij het uitgaan van de school het aantal slachtoffers onder schoolkinderen groter is dan in de ochtendspits,
- al een belangrijk deel van de 6 t/m 8-jarigen die op weg van of naar school betrokken raakte bij een ernstig ongeval reed op de fiets,
- het effect van het toenemen van het overblijven voor een belangrijk deel wordt bepaald door een verkeersveilige schoolomgeving.

Verdere analyses van deze probleemgebieden zijn noodzakelijk, in samenhang met het lopende onderzoek betreffende de veiligheid van schoolgaande kinderen.

Uit dit consult blijkt dat de onderzochte maatregelen belangrijke (neven)effecten kunnen hebben op de omvang van de verkeersonveiligheid. Over de invloed van deze effecten kunnen alleen maar schattingen gemaakt worden omdat elementaire gegevens ontbreken. Te denken hierbij valt aan het aantal schoolsluitingen, het effect hiervan op de afstanden naar school, de wijze van verkeersdeelname, mate van begeleiding, enz. Ook de steeds terugkerende constatering dat van een niet-onaanzienlijk deel van onze bevolking, de 0 t/m 12-jarigen, nauwelijks gegevens beschikbaar zijn met betrekking tot hun betrokkenheid bij het verkeersproces, is als een ernstig gemis ervaren.

Het verdient daarom dan ook aanbeveling te komen tot aanvullende gegevensverzamelingen over de mate van verkeersdeelname van kinderen zoals: hoe ze naar school gaan, hoeveel kilometer ze afleggen, of ze begeleid worden, in hoeverre ze buiten spelen etc.

Dit consult heeft overigens alleen betrekking op de organisatorische veranderingen in het basisonderwijs.

Bekend is dat ook bij het voortgezet onderwijs belangrijke organisatorische veranderingen aan de gang zijn, dan wel in gang worden gezet. Met

name moet hierbij gedacht worden aan het concentreren van scholen, hetgeen belangrijke gevolgen zal hebben op het verplaatsingsgedrag van de betreffende leerlingen.

Evenals bij het basisonderwijs mag verwacht worden dat ook de veranderingen in het voortgezet onderwijs een niet te verwaarloosbare invloed zal hebben op de verkeersonveiligheid van deze scholieren.

Nader onderzoek hiernaar is gewenst.

LITERATUUR

- Achtergronden huidige schooltijden in het basisonderwijs in Nederland. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1980.
- Een boterham mee naar school; Samenvatting van een onderzoek naar buitenschoolse opvang. SVO-brochure, Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1982.
- Bruijn, T.G. de & Wegman, F.C.M. (1977). Schoolroutes van kinderen. Verkeerskunde 28 (1977) 1: 17 t/m 20.
- Colk, drs. H. van der & Wesemann, mr. P. (1982). Verkeersonveiligheid van kinderen. Notitie ten behoeve van Symposium Verkeersonveiligheid van kinderen, Oosterbeek, 20 en 21 januari 1983. R-82-44. SWOV, 1982.
- Emancipatiekommissie (1980). Rond schooltijd; Advies over schooltijden en opvang van schoolgaande kinderen. 7/2/54. Emancipatiekommissie, Rijswijk, 1980.
- Hendriks, drs. F.W.M. (1980). De mobiliteit in 1978. Maandstatistiek Verkeer en Vervoer 43 (1980) 9 (september): 600-615.
- Klaauw, C. van der (1978). Expositie van kinderen in het verkeer: Een verkennend literatuuronderzoek. Stageverslag. WR-78-01. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, Haren, 1978.
- Knulst, W.P. (1977). Een week tijd. Rapport van een onderzoek naar de tijdsbesteding van de Nederlandse bevolking in oktober 1975. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1977.
- Knulst, W. & Schoonderwoerd, L. (1983). Waar blijft de tijd; Onderzoek naar de tijdsbesteding van Nederlanders. Sociale en Culturele studies 4. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1983.
- Kraay, drs. J.H., Mathijssen, M.P.M. & Wegman, ir. F.C.M. (1982). De verkeersonveiligheid in woonwijken; Een overzicht van de problemen en mogelijke oplossingen. Publikatie 1982-1N. SWOV, 1982.
- Molen, H.H. van der (1977). De omstandigheden waaronder verkeersongevallen met kinderen plaatsvinden. VK-77-08. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, Haren, 1977.
- STS (1982/83). Lesbrieven schooltijden. Stichting Tijd voor School, Huizen (1982).
- STS (1983). Draaiboek schooltijden. Stichting Tijd voor School, Huizen (1983).
- STS (1984). Organisatie van de schooldag op de basisschool. Stichting Tijd voor School, Huizen, 1984.

- SWOV (1979). Verkeersonveiligheid onder (school)kinderen. Een beknopte beschrijving van de omvang en de ontwikkeling van de aantallen verkeersdoden naar leeftijd en enige aanwijzing voor nader onderzoek. Consult aan de Directie Verkeersveiligheid. (SWOV, niet gepubliceerd).
- SWOV (A.A. Vis) (1982). Verkeersongevallen met kinderen. Literatuurstudie omtrent de verkeersonveiligheid van (school)kinderen, alsmede de invloed van woon- en schoolomgeving en de route van en naar school + Afbeeldingen, Tabellen en Bijlagen. (SWOV, niet gepubliceerd).
- Vakantieregeling voor het onderwijs, bijgewerkt tot 1 augustus 1980. TR.803279. Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen.
- VOMIL (1971). Doorgemaakte ongevallen bij schoolgaande jeugdigen; Eerste beschrijving van de "variabele vraagstelling 1970". Ministerie van Volksgezondheid en Milieu, Leidschendam, 1971.
- Wegman, ir. F.C.M. (1978). Verkeersonveiligheid bij kinderen. Bijdrage Symposium Preventie van ongevallen bij kinderen, Oosterbeek, 17 en 18 oktober 1978. R-78-21. SWOV, 1978.
- Wesemann, mr. P. (1983). Hoe onveilig is het voor kinderen op straat. Bijdrage Symposium Verkeersonveiligheid van kinderen, Oosterbeek, 20 en 21 januari 1983. R-83-38. SWOV, 1983.
- Wet op het basisonderwijs. Stb. 1983, 432. Staatsuitgeverij, 's Gravenhage, 1983.
- Wolfram, P.; Meijvogel, M.C.; Hofman, A., Quist, M. (1981). Buitenschoolse opvang; Eindrapport S.V.O. 0 588. RION, Haren, 1981.

AFBEELDINGEN 1 T/M 8

Afbeelding 1. Ontwikkeling van de bevolkingsaantallen in de leeftijdsgroepen 4 + 5 jaar, 6 t/m 8 jaar en 9 t/m 12 jaar in de jaren 1975 t/m 1990 (Bron: CBS).

Afbeelding 2. Het percentage kinderen dat lopend of op de fiets naar school gaat naar leeftijd (Bron: VOMIL, 1971).

Afbeelding 3. De mate waarin het kind zelfstandig naar of uit school gaat (Bron: VOMIL, 1971).

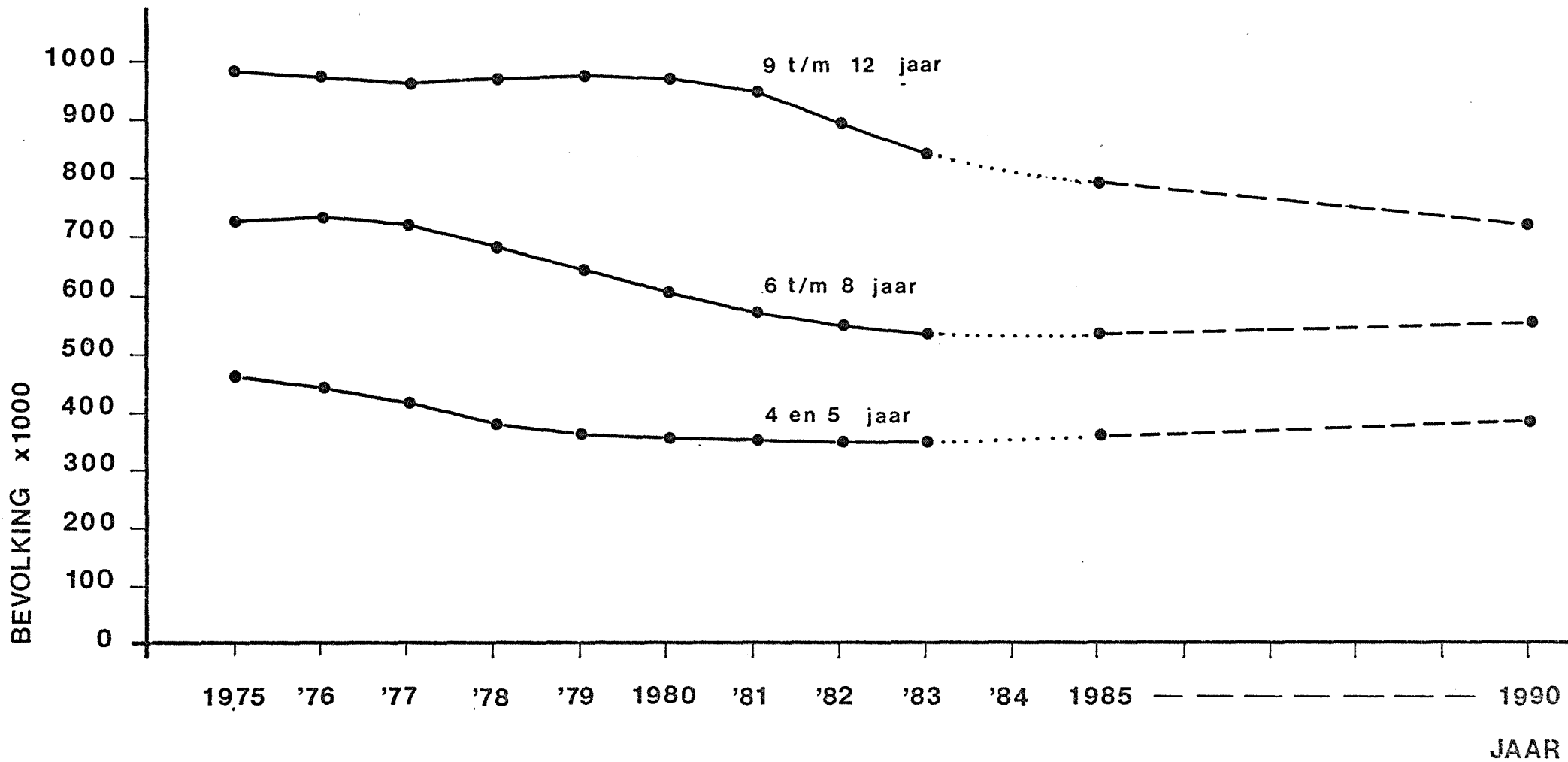
Afbeelding 4. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar en per leeftijdsgroep ten gevolge van ongevallen op werkdagen (exclusief woensdag) tijdens de schoolperiode per kwartier (Bron: SWOV/VOR).

Afbeelding 5. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op woensdagen tijdens de schoolperiode en tijdens de vakantie- + overlapperiode per kwartier (Bron: SWOV/VOR).

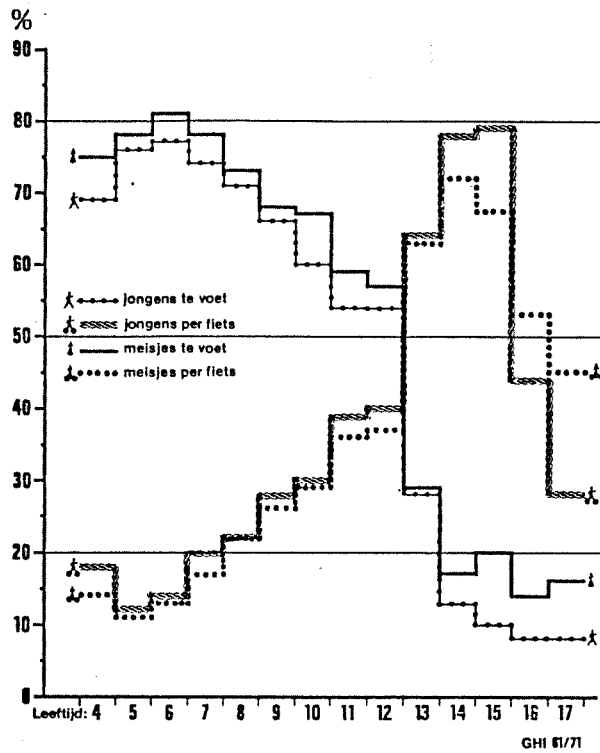
Afbeelding 6. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op werkdagen (exclusief woensdag) tijdens de school-, overlap- en vakantieperiode per kwartier in 1981 + 1982. (Bron: SWOV/VOR).

Afbeelding 7. Overzicht lichtgesteldheid per maand naar uur van de dag.

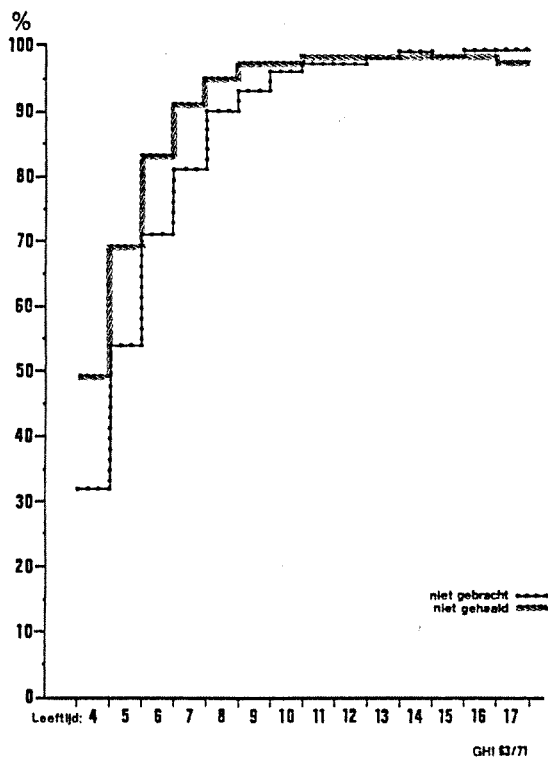
Afbeelding 8. Cumulatieve verdeling van de deelname van kwartier tot kwartier aan vervoer op dinsdag, 1980 (Deelname uitgedrukt in procenten van de gehele steekproef; N = 2730) (Bron: Knulst & Schoonderwoerd, 1983).



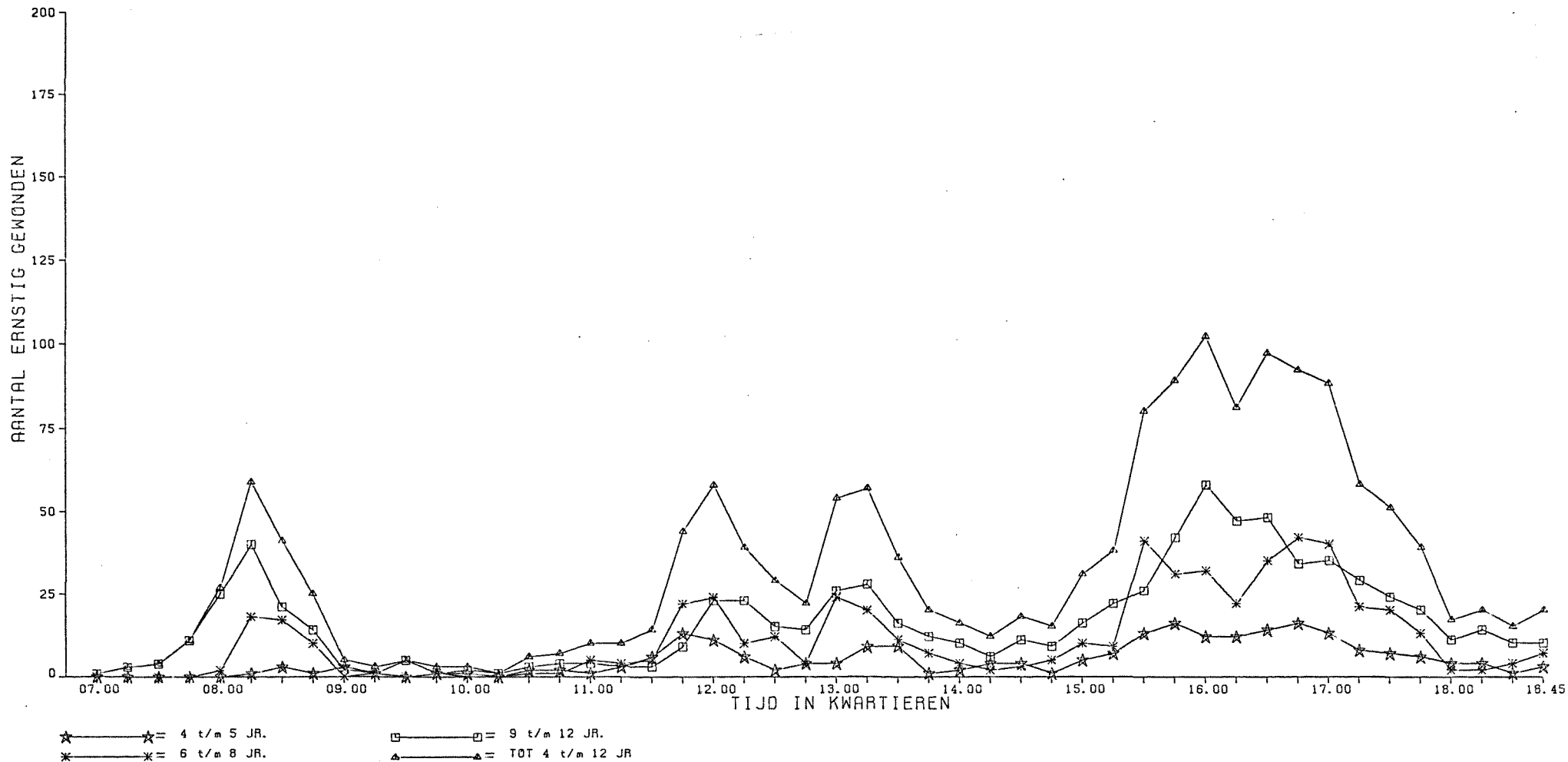
Afbeelding 1. Ontwikkeling van de bevolkingsaantallen in de leeftijdsgroepen 4 + 5 jaar, 6 t/m 8 jaar en 9 t/m 12 jaar in de jaren 1975 t/m 1990 (Bron: CBS).



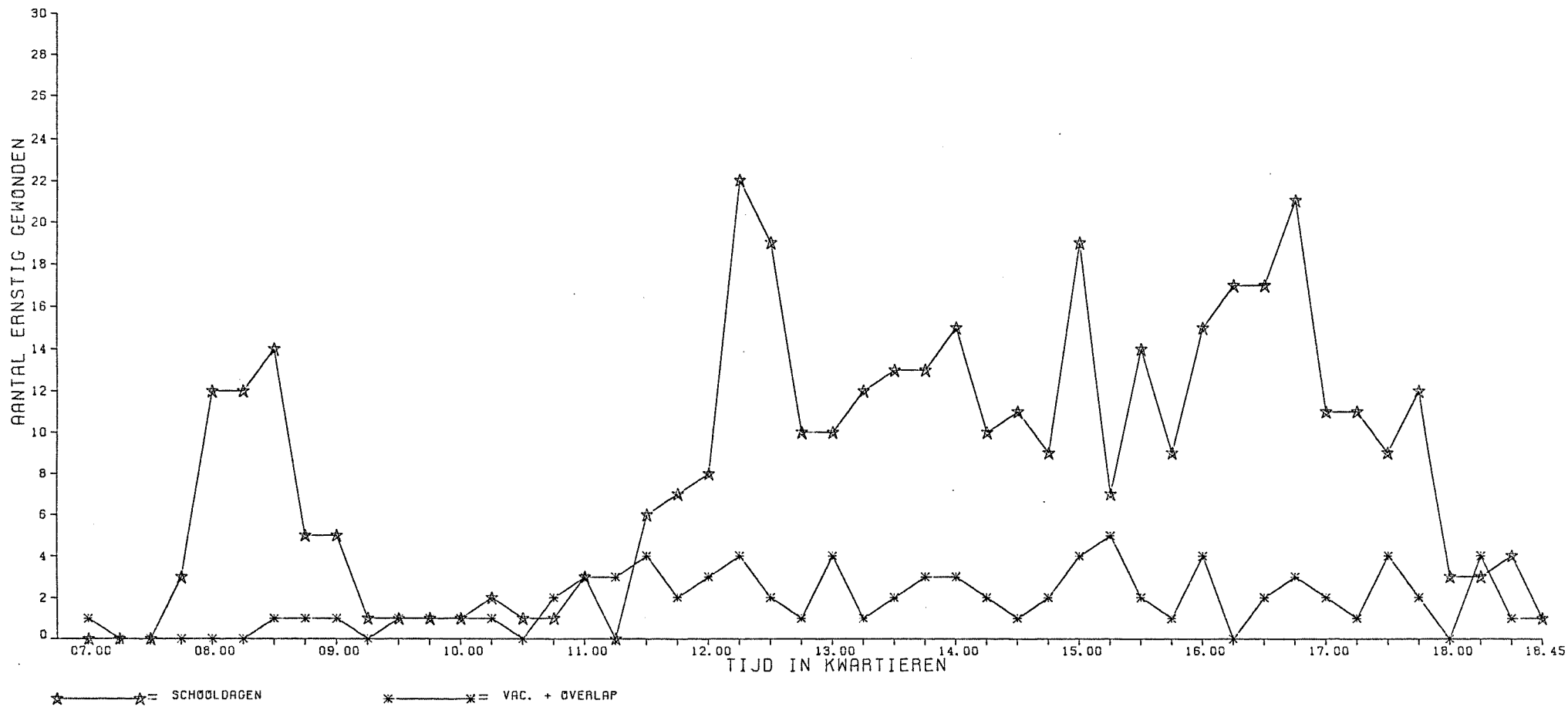
Afbeelding 2. Het percentage kinderen dat lopend of op de fiets naar school gaat naar leeftijd (Bron: VOMIL, 1971).



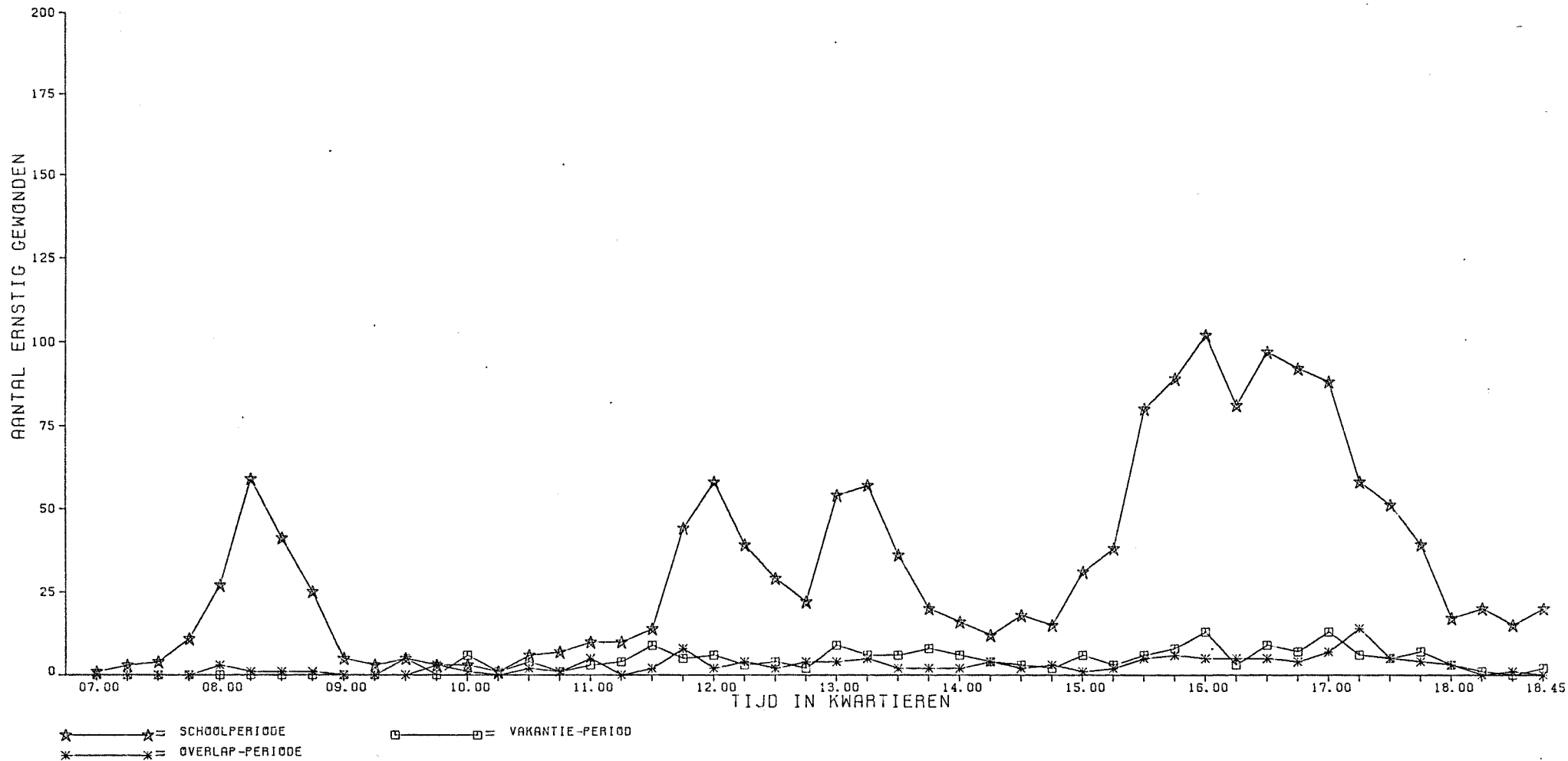
Afbeelding 3. De mate waarin het kind zelfstandig naar of uit school gaat (Bron: VOMIL, 1971).



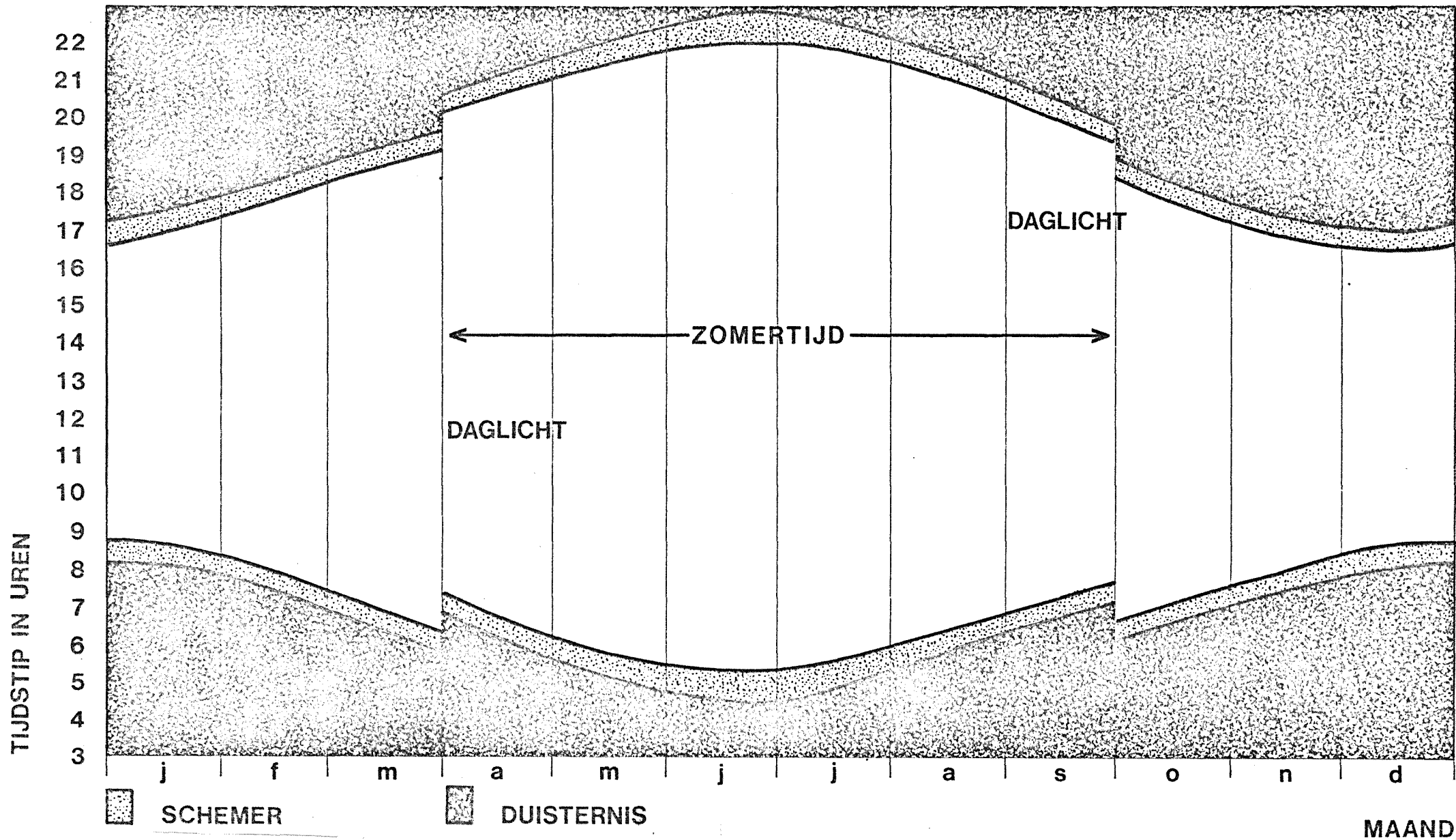
Afbeelding 4. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar en per leeftijdsgroep ten gevolge van ongevallen op werkdagen (exclusief woensdag) tijdens de schoolperiode per kwartier (Bron: SWOV/VOR).



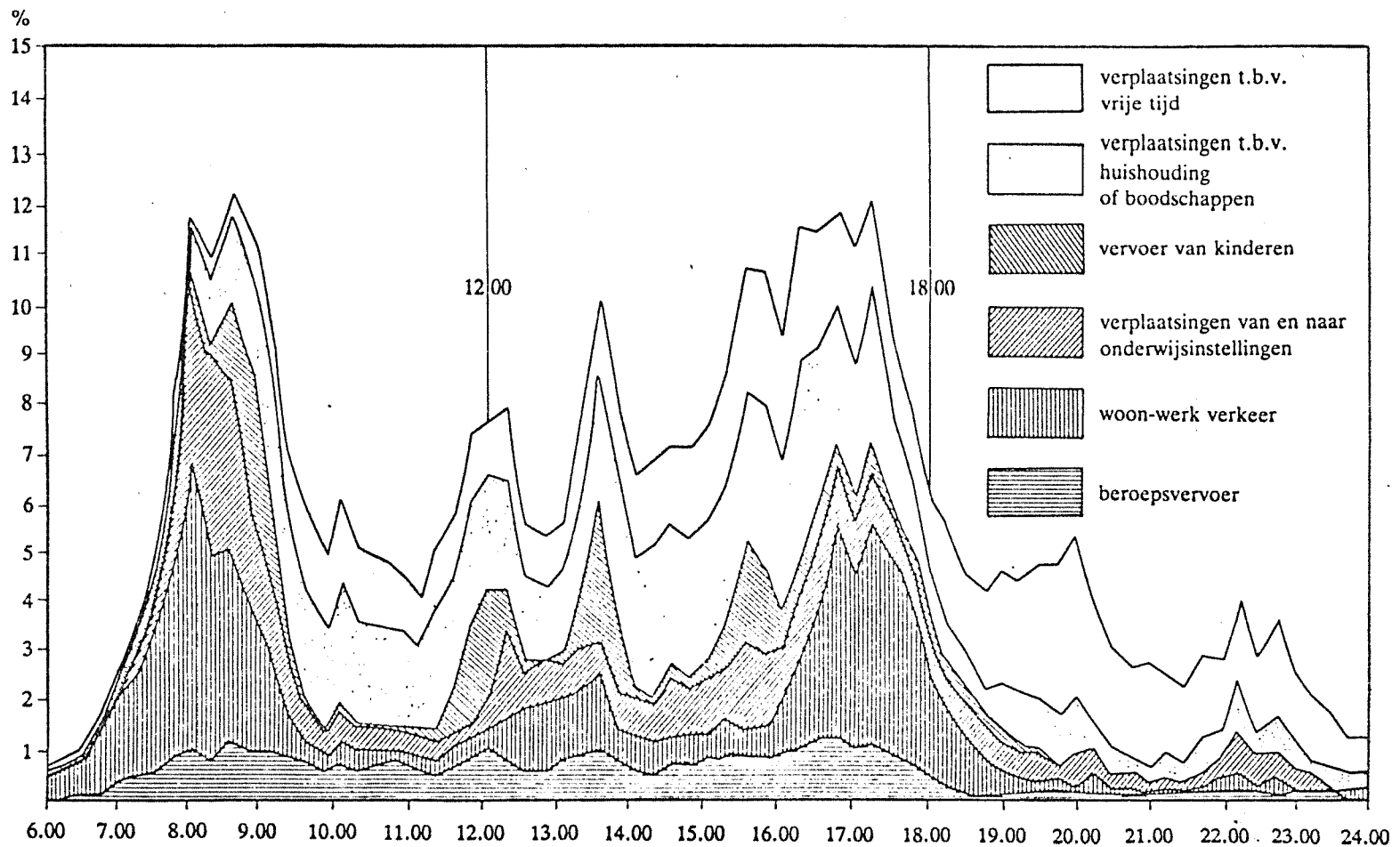
Afbeelding 5. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op woensdagen tijdens de schoolperiode en tijdens de vakantie- + overlapperiode per kwartier (Bron: SWOV/VOR).



Afbeelding 6. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op werkdagen (exclusief woensdag) tijdens de school-, overlap- en vakantieperiode per kwartier in 1981 + 1982. (Bron: SWOV/VOR).



Afbeelding 7. Overzicht lichtgesteldheid per maand naar uur van de dag.



Afbeelding 8. Cumulatieve verdeling van de deelname van kwartier tot kwartier aan vervoer op dinsdag, 1980 (Deelname uitgedrukt in procenten van de gehele steekproef; N = 2730) (Bron: Knulst & Schoonderwoerd, 1983).

TABELLEN 1 T/M 9

Tabel 1. Ontwikkeling aantal scholen voor het kleuter- en lager onderwijs en de ontwikkeling van het gemiddelde aantal leerlingen per school over de periode 1978 t/m 1983.

Tabel 2. Verdeling van de kinderen (4 t/m 12 jaar) naar de afstand tussen woning en school in 1978.

Tabel 3. Vervoerswijze in het woon- schoolverkeer, personen van 4 t/m 11 jaar, 1978.

Tabel 4. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op werk- en weekeinddagen naar de periode van het jaar, dagsoort en tijd van de dag (1981 + 1982).

Tabel 5. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers ten gevolge van ongevallen op (hele) schooldagen (ma, di, do, vr) naar leeftijd en deel van de dag per kwartier en per 100.000 inwoners in die leeftijdsgroep (1981 + 1982).

Tabel 6. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op schooldagen naar dagdeel, woensdag en overige werkdagen per kwartier en gemiddeld per dag (1981 + 1982).

Tabel 7. Aantallen en percentages in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers ten gevolge van ongevallen op (hele) schooldagen (ma, di, do, vr) naar wijze van verkeersdeelname en leeftijd slachtoffer.

Tabel 8. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar, ten gevolge van ongevallen op hele schooldagen (ma, di, do, vr), naar periode van het jaar en dagdeel, en gemiddeld een kwartier per dag.

Jaren	Kleuteronderwijs		Lager onderwijs	
	aantal scholen	gemiddeld aantal leerlingen	aantal scholen	gemiddeld aantal leerlingen
1978	7898	55,5	8690	162,6
1979	7942	52,7	8685	158,8
1980	8052	50,8	8726	152,5
1981	8108	49,3	8727	145,5
1982	8170	48,8	8745	137,4
1983	8059	49,3	-	-

Bron: CBS, Statistisch zakboek

Tabel 1. Ontwikkeling aantal scholen voor het kleuter- en lager onderwijs en de ontwikkeling van het gemiddelde aantal leerlingen per school over de periode 1978 t/m 1983

0,1 - < 0,5 km	0,5 - < 1,0 km	1,0 - < 1,5 km	1,5 - < 2,0 km	2,0 - < 2,5 km	2,5 - < 3,0 km	=>3,0 km	onbek.	totaal
25,4%	29,8%	17,9%	8,0%	5,4%	2,5%	8,6%	2,1%	100%

Bron: CBS, Maandstatistiek Verkeer en Vervoer, sept. 1980.

Tabel 2. Verdeling van de kinderen (4 t/m 12 jaar) naar de afstand tussen woning en school in 1978

Vervoers- wijze	4 t/m 6 jaar		7 t/m 11 jaar	
	totaal	w.v. samen met ouder iemand	totaal	w.v. samen met ouder iemand
lopen	60,5%	38%	68,7%	5%
fiets	23,9%	80%	24,5%	10%
auto	11,0%	100%	3,3%	100%
overig	4,6%	28%	3,5%	9%
totaal	100%	54,5%	100%	9,8%

Bron: CBS, Maandstatistiek Verkeer en Vervoer, sept. 1980.

Tabel 3. Vervoerswijze in het woon-schoolverkeer, personen van 4 t/m 11 jaar, 1978

Leef- tijd	Werkdagen					Weekeinddagen				Totaal
	schoolper. ma, di, wo do, vr	overlap ma, di, wo do, vr	vakantie ma, di, wo do, vr	school- per.	over lap	vakan- tie				
<u>07.00 - 19.00 uur</u>										
4 + 5	236	51	28	7	37	8	99	12	15	493
6,7,8	544	118	44	14	69	17	179	30	28	1043
9t/m12	796	231	59	18	83	22	238	35	41	1523
<u>overige uren</u>										
4 + 5	28	9	3	2	8	1	18	2	3	74
6,7,8	64	27	7	0	10	4	38	4	8	162
9t/m12	161	34	5	1	21	7	58	5	6	298
<u>gehele dag</u>										
4 + 5	264	60	31	9	45	9	117	14	18	567
6,7,8	608	145	51	14	79	21	217	34	36	1205
9t/m12	957	265	64	19	104	29	296	40	47	1821
Totaal	1829	470	146	42	228	59	630	88	101	3593
Aantal dagen										
1981 +										
1982	325	80	27	7	67	16	146	20	42	720
Gem. aantal slachtoff.										
per dag	5,6	5,9	5,4	6,0	3,4	3,7	4,3	4,4	2,4	5,0

Bron: SWOV, op basis van VOR-ongevallentapes

Tabel 4. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op werk- en weekeinddagen naar de periode van het jaar, dagsoort en tijd van de dag (1981 + 1982).

Leeftijd	Ochtend-			Middag-			Totaal eind	
	heen	dal	terug	heen	dal	terug		
<hr/>								
4 + 5 j.								
(absoluut)	(5)	(20)	(32)	(26)	(24)	(53)	(64)	(224)
relatief	0,14	0,26	1,13	0,92	0,48	1,87	1,51	0,77
6 + 8 j.								
(absoluut)	(47)	(18)	(68)	(59)	(40)	(126)	(171)	(529)
relatief	0,84	0,15	1,51	1,31	0,51	2,80	2,53	1,15
9 t/m 12 j.								
(absoluut)	(111)	(29)	(70)	(84)	(86)	(173)	(190)	(743)
relatief	1,20	0,14	0,95	1,14	0,67	2,34	1,72	0,98
<hr/>								
Totaal 4 t/m 12 jaar								
(absoluut)	(163)	(67)	(170)	(169)	(150)	(352)	(425)	(1496)
relatief	0,89	0,17	1,16	1,15	0,58	2,39	1,93	0,99
<hr/>								

absolute aantallen: som 1981 en 1982

relatieve aantallen: gemiddeld per jaar

Bron: SWOV, op basis van VOR-ongevallentapes

Tabel 5. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers ten gevolge van ongevallen op (hele) schooldagen (ma, di, do, vr) naar leeftijd en deel van de dag per kwartier en per 100.000 inwoners in die leeftijdsgroep (1981 + 1982)

School- periode	Ochtend- heen	dal	terug	Middag- heen	dal	terug	eind	Totaal
ma, di, do, vr.								
(absoluut)	(163)	(67)	(170)	(169)	(150)	(352)	(425)	(1543)
relatief	0,10	0,02	0,13	0,13	0,07	0,27	0,22	0,11
woensdag								
(absoluut)	(46)	(22)	(56)	(45)	(74)	(55)	(81)	(359)
relatief	0,12	0,03	0,18	0,14	0,13	0,17	0,17	0,11

Bron: SWOV, op basis van VOR-ongevallentapes

Tabel 6. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar ten gevolge van ongevallen op schooldagen naar dagdeel, woensdag en overige werkdagen per kwartier en gemiddeld per dag (1981 + 1982)

Leeftijd	Ochtend-			Middag-				Totaal
Wijze deelname	heen	dal	terug	heen	dal	terug	eind	
<u>4 + 5 jaar</u>								
voetganger	(80%)	(65%)	81%	(73%)	(75%)	79%	80%	77%
fiets	-	(15%)	19%	(23%)	(17%)	17%	17%	18%
overig	(20%)	(20%)	-	(4%)	(8%)	4%	3%	5%
totaal %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
aantal	5	20	32	26	24	53	64	224
<u>6 t/m 8 jaar</u>								
voetganger	58%	(61%)	82%	64%	60%	60%	64%	64%
fiets	36%	(39%)	16%	34%	28%	38%	32%	32%
overig	4%	-	2%	2%	12%	2%	4%	4%
totaal %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
aantal	47	18	68	59	40	126	171	529
<u>9 t/m 12 jaar</u>								
voetganger	25%	(34%)	36%	36%	19%	31%	34%	31%
fiets	71%	(62%)	59%	60%	74%	66%	60%	65%
overig	4%	(4%)	5%	4%	7%	3%	6%	4%
totaal %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
aantal	111	29	70	84	86	173	190	743

Bron: SWOV, op basis van VOR-ongevallentapes

Tabel 7. Aantallen en percentages in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers ten gevolge van ongevallen op (hele) schooldagen (ma, di, do, vr) naar wijze van verkeersdeelname en leeftijd slachtoffer

Maanden	Ochtend			Middag			eind
	heen	dal	terug	heen	dal	terug	
<u>december + januari</u>							
(absoluut)	(31)	(5)	(17)	(30)	(26)	(41)	(45)
per kw/dg	0,12	0,01	0,08	0,14	0,07	0,19	0,14
<u>november + februari</u>							
(absoluut)	(38)	(8)	(43)	(37)	(23)	(63)	(75)
per kw/dg	0,12	0,01	0,17	0,14	0,05	0,25	0,20
<u>maart t/m oktober</u>							
(absoluut)	(94)	(54)	(110)	(102)	(101)	(248)	(305)
per kw/dg	0,09	0,02	0,13	0,12	0,07	0,30	0,24

Bron: SWOV, op basis van VOR-ongevallentapes

Tabel 8. Aantallen in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers van 4 t/m 12 jaar, ten gevolge van ongevallen op hele schooldagen (ma, di, do, vr), naar periode van het jaar en dagdeel, en gemiddeld een kwartier per dag

Leeftijd	Ochtend Middag		Overblijfperiode		Maximaal effect		
	dal (a)	dal (b)	berekend aantal (c)	wer- kelijk aantal	1981 +'82	gem. p. jaar	%
	11 kw.	7 kw.	8 kw.	8 kw.			
4 en 5 jaar	20	24	20	58	-38	-19	-66%
6 t/m 8 jaar	18	40	26	127	-101	-50	-80%
9 t/m 12 jaar	29	86	51	154	-103	-52	-67%
Totaal	67	150	97	339	-242	-121	-71%

$$\text{Berekening: (c) = } \frac{(a)+(b)}{11+7} \times 8 \text{ kw.}$$

Tabel 9. Berekening van het maximale overblijfeffect op het aantal in een ziekenhuis opgenomen en/of overleden verkeersdeelnemers.



Jaargang 1983

432

Wet van 31 augustus 1983 tot wijziging van de Kleuteronderwijswet, van de Lageronderwijswet 1920 en van de Wet op het Basisonderwijs (Overblijfmogelijkheden)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is dat leerlingen van het kleuter- en van het lager onderwijs in de gelegenheid worden gesteld de middagpauze onder toezicht in het schoolgebouw en op het terrein van de school door te brengen;

Zo is het, dat Wij, de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Kleuteronderwijswet (Stb. 1974, 564)¹ wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 17 wordt een artikel 17a ingevoegd, luidende:

Artikel 17a

Het gemeentebestuur stelt leerlingen in de gelegenheid onder toezicht de middagpauze in het schoolgebouw en op het terrein van de school door te brengen. De kosten die hieruit voortvloeien komen voor rekening van de ouders, voogden of verzorgers. Het gemeentebestuur kan de overblijfmogelijkheid zelf organiseren. Indien leerlingen van de mogelijkheid bedoeld in de eerste volzin gebruik maken, draagt het gemeentebestuur zorg voor een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid.

B

In artikel 66 wordt na het vierde lid een nieuw lid ingevoegd, luidende:

4a. Het schoolbestuur stelt leerlingen in de gelegenheid onder toezicht de middagpauze in het schoolgebouw en op het terrein van de school door te brengen. De kosten die hieruit voortvloeien komen voor rekening van de ouders, voogden of verzorgers. Het schoolbestuur kan de overblijfmogelijkheid zelf organiseren. Indien leerlingen van de mogelijkheid bedoeld in de eerste volzin gebruik maken, draagt het schoolbestuur zorg voor een

verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid. Van de verplichting in de vorige volzin kan door Onze Minister ontheffing worden verleend als het schoolbestuur godsdienstige of levensbeschouwelijke bezwaren heeft tegen verzekering.

ARTIKEL II

De Lager-onderwijswet 1920 (Stb. 1974, 565)² wordt als volgt gewijzigd:

A

Na artikel 26 wordt een artikel 26 bis ingevoegd, luidende:

Artikel 26 bis

Het gemeentebestuur stelt leerlingen in de gelegenheid onder toezicht de middagpauze in het schoolgebouw en op het terrein van de school door te brengen. De kosten die hieruit voortvloeien komen voor rekening van de ouders, voogden of verzorgers. Het gemeentebestuur kan de overblijfmogelijkheid zelf organiseren. Indien leerlingen van de mogelijkheid bedoeld in de eerste volzin gebruik maken draagt het gemeentebestuur zorg voor een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid.

B

In artikel 89 wordt na het derde lid een nieuw lid ingevoegd, luidende:
3 bis. Het schoolbestuur stelt leerlingen in de gelegenheid onder toezicht de middagpauze in het schoolgebouw en op het terrein van de school door te brengen. De kosten die hieruit voortvloeien komen voor rekening van de ouders, voogden of verzorgers. Het schoolbestuur kan de overblijfmogelijkheid zelf organiseren. Indien leerlingen van de mogelijkheid bedoeld in de eerste volzin gebruik maken, draagt het schoolbestuur zorg voor een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid. Van de verplichting in de vorige volzin kan door Onze Minister ontheffing worden verleend als het schoolbestuur godsdienstige of levensbeschouwelijke bezwaren heeft tegen verzekering.

C

In artikel 126, eerste lid, wordt «lid 4 bis» gewijzigd in: leden 3 bis en 4 bis.

ARTIKEL III

De Wet op het basisonderwijs (Stb. 1981, 468) wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 28 wordt gelezen:

Het bevoegd gezag stelt leerlingen in de gelegenheid onder toezicht de middagpauze in het schoolgebouw en op het terrein van de school door te brengen. De kosten die hieruit voortvloeien komen voor rekening van de ouders, voogden of verzorgers. Het bevoegd gezag kan de overblijfmogelijkheid zelf organiseren. Indien leerlingen van de mogelijkheid bedoeld in de eerste volzin gebruik maken, draagt het bevoegd gezag zorg voor een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid. Van de verplichting in de vorige volzin kan door Onze Minister ontheffing worden verleend als het bevoegd gezag godsdienstige of levensbeschouwelijke bezwaren heeft tegen verzekering.

¹ Laatsteijk gewijzigd bij de wet van 6 juli 1983, Stb. 383

² Laatsteijk gewijzigd bij de wet van 12 januari 1983, Stb. 14

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt op grond van het bepaalde in artikel 25a, derde lid, onder b, van de Wet op de Raad van State.

Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal: Kamerstukken II 1980/81, 16760; 1981/82, 16760

Hand. II 1981/82, blz. 3409-3423; 3426-3435; 3553-3558; 3588-3589

Kamerstukken I 1981/82, 16760 (111); 1982/83, 16760 (19, 19a, 19b, 19c, 19d, 19e)

Hand. I 1982/83, blz. 359-364

ARTIKEL IV

Deze wet treedt in werking met ingang van de tweede dag na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin zij wordt geplaatst.

Lasten en bevelen, dat deze in Staatsblad zal worden geplaatst, en dat alle ministeriële departementen, autoriteiten, colleges en ambtenaren, wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's-Gravenhage, 31 augustus 1983

Beatrix

De Minister van Onderwijs en Wetenschappen,
W. J. Deetman

Uitgegeven de vijftiende september 1983

De Minister van Justitie,
F. Korthals Altes

4. Op de scholen in de provincie Friesland wordt tevens onderwijs gegeven in de Friese taal, tenzij gedeputeerde staten op verzoek van het bevoegd gezag ontheffing van deze verplichting hebben verleend.

5. Daar waar naast de Nederlandse taal, de Friese taal of een streektaal in levend gebruik is, kan de Friese taal of de streektaal mede als voertaal bij het onderwijs worden gebruikt. Voor de opvang in en de aansluiting bij het Nederlandse onderwijs van leerlingen met een niet-Nederlandse culturele achtergrond kan de taal van het land van oorsprong mede als voertaal bij het onderwijs worden gebruikt.

6. Onze minister kan in bijzondere gevallen, de Onderwijsraad gehoord, op verzoek van het bevoegd gezag goedkeuren dat wordt afgeweken van de voorschriften in het eerste tot en met het derde lid. De goedkeuring wordt verleend voor een bepaald tijdvak; zij kan voorwaarden bevatten.

Artikel 11

1. Ten behoeve van leerlingen met een niet-Nederlandse culturele achtergrond kan het bevoegd gezag onderwijs in taal en cultuur van het land van oorsprong van die leerlingen in het schoolwerkplan opnemen. Bij algemene maatregel van bestuur, de Onderwijsraad gehoord, wordt bepaald op welke leerlingen de vorige volzin van toepassing is.

2. Tot het onderwijs bedoeld in het eerste lid, kunnen ook niet op de school ingeschreven leerlingen worden toegelaten, indien hun op de school waar zij zijn ingeschreven niet de gelegenheid wordt geboden dit onderwijs te volgen.

3. De leerlingen bedoeld in het eerste lid, zijn slechts verplicht het daar bedoelde onderwijs te volgen, indien hun ouders dit wensen.

4. Van de tijd besteed aan het onderwijs bedoeld in het eerste lid, wordt ten hoogste 2,5 uur meegeteld voor het aantal uren onderwijs dat de leerlingen krachtens artikel 12, vierde lid, ten minste per week moeten ontvangen.

5. De leerlingen die het onderwijs bedoeld in het eerste lid, volgen, mogen in afwijking van artikel 12, vierde lid, per dag ten hoogste 6 uren onderwijs ontvangen.

Artikel 12

1. Het onderwijs wordt gegeven volgens een schoolwerkplan dat een overzicht geeft van de organisatie en de inhoud van het onderwijs. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de leerlingen in beginsel binnen een tijdvak van 8 aaneensluitende jaren de school kunnen doorlopen.

2. Het schoolwerkplan vermeldt ten minste:

- a. de leer- en ontwikkelingsdoelen van de school;
- b. de leerstofkeuze, de omvang van de leerstof en de ordening daarvan;
- c. de didactische werkvormen, de onderwijsleerpakketten met inbegrip van het ontwikkelingsmateriaal;
- d. de voorzieningen voor leerlingen die belemmeringen ondervinden in het leer- en ontwikkelingsproces en de betrekkingen die bestaan met scholen voor speciaal onderwijs;
- e. de schoolorganisatie, waaronder begrepen de indeling in groepen en andere regelingen met het oog op de inrichting van het onderwijsleerproces;
- f. de wijze waarop wordt nagegaan of en in hoeverre door de organisatie en de inhoud van het onderwijsleerproces de gewenste resultaten worden bereikt;
- g. de wijze waarop de voortgang van de leerlingen wordt beoordeeld en daarover wordt gerapporteerd;
- h. de wijze waarop het contact met de ouders wordt onderhouden;
- i. de wijze waarop faciliteiten worden gebruikt die het Rijk beschikbaar stelt voor bepaalde doeleinden of groepen leerlingen;
- j. een geschillenregeling in geval van verschil van opvatting over de inrichting van het schoolwerkplan als bedoeld in artikel 14.

3. Indien de school betrekkingen onderhoudt met een instelling uit de onderwijsverzorging, een of meer opleidingsinstituten voor onderwijzend personeel, scholen voor aansluitend voortgezet onderwijs, opvoedingsinstellingen voor de nog niet schoolgaande jeugd of andere welzijnsinstellingen, wordt daarvan in het schoolwerkplan melding gemaakt.

4. Het schoolwerkplan wordt uitgewerkt in een activiteitenplan waarin de activiteiten van de leerlingen voor een bepaald tijdvak en de taken van het onderwijzend personeel worden opgenomen. Het activiteitenplan wordt zodanig ingericht dat de leerlingen in de eerste 4 schooljaren per week, verdeeld over 5 of 6 dagen ten minste 22 en in de overige schooljaren ten minste 25 uren onderwijs ontvangen. Per dag ontvangen de leerlingen ten minste 2,5 en ten hoogste 5,5 uur onderwijs, waarbij een evenwichtige verdeling van activiteiten in acht wordt genomen.

5. Het activiteitenplan geeft tevens aan de schooltijden, vakanties en andere vrije dagen. Voor afwijking van het daarover in het activiteitenplan bepaalde is toestemming van de inspecteur vereist.

6. Een schooldag dient voor alle leerlingen op hetzelfde tijdstip aan te vangen en te eindigen.

Artikel 13

1. Per jaar ontvangen de leerlingen bij een vijfdaagse schoolweek op ten minste 200 dagen onderwijs, en bij een zesdaagse schoolweek op ten minste 240 dagen.

2. Onze minister kan het begin en eind van de zomervakantie vaststellen die niet voor alle scholen gelijk behoeven te zijn.

Artikel 14

1. Het bevoegd gezag stelt op voorstel van het onderwijzend personeel ten minste eenmaal in de 2 jaar het schoolwerkplan en jaarlijks het activiteitenplan vast.

2. Het bevoegd gezag zendt het schoolwerkplan dan wel de wijzigingen daarvan onmiddellijk na de vaststelling aan de inspecteur. Het bevoegd gezag zendt het activiteitenplan voor de aanvang van het schooljaar aan de inspecteur.

3. Indien de inspecteur van oordeel is dat het schoolwerkplan of het activiteitenplan, hetzij afzonderlijk, hetzij in relatie tot elkaar, niet voldoen aan de wettelijke voorschriften, treedt hij in overleg met het bevoegd gezag.

4. Leidt het overleg niet tot overeenstemming dan legt de inspecteur het verschil van inzicht voor aan Onze minister. Indien Onze minister de bezwaren van de inspecteur deelt, vraagt hij de beslissing van de Onderwijsraad. Het bevoegd gezag onderwerpt zich aan het oordeel van de Onderwijsraad.

§ 2. Personeel

Artikel 15

1. Aan elke school is een directeur verbonden, bij wie onder verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag de onderwijskundige, organisatorische en huishoudelijke leiding berust.

2. Bij algemene maatregel van bestuur, de Onderwijsraad gehoord, wordt bepaald bij welk aantal leerlingen een of meer adjunct-directeuren kunnen worden benoemd en in welke gevallen de directeur en een adjunct-directeur geheel of gedeeltelijk zijn vrijgesteld van het geven van onderwijs.

3. Indien op grond van de algemene maatregel van bestuur bedoeld in het tweede lid, geen adjunct-directeur kan worden benoemd, wijst het bevoegd gezag een groepsleraar aan als plaatsvervanger van de directeur.