



Integrale aanpak op basis van Duurzaam Veilig

Samen werken aan een veilige schoolomgeving

Samenvatting

In de omgeving van basisscholen is het rond het begin en einde van de lessen vaak een wirwar van kinderen, ouders, fietsen en auto's. Gemeenten, scholen en ouders schuiven elkaar doorgaans de verantwoordelijkheid toe als het gaat om verkeersonveilige situaties rondom de school. Dit, terwijl de genoemde partijen de oplossing van de problematiek juist moeten zoeken in samenwerking. De publicatie 'Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving' van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, biedt een handvat om via samenwerking in tien stappen te komen tot een duurzaam veilige schoolomgeving. Hierbij wordt gekozen voor een integrale aanpak van de problematiek, gebaseerd op de vier pijlers van Duurzaam Veilig.

Dr. H.D. Spittje, CROW
Drs. D. Wansink, SOAB

De afgelopen tien jaar vonden 352 basisschoolkinderen de dood in het verkeer, waarvan ruim eenderde op weg van of naar school. De aanzienlijke daling van het aantal verkeersslachtoffers tussen 1991 en 1996 heeft zich de jaren daarna niet voortgezet. Dat rechtvaardigt meer inspanning voor verbetering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Het principe van Duurzaam Veilig (DV) is ontwikkeld in de tweede helft van de jaren negentig. DV heeft als uitgangspunt dat de mens de maat van de dingen is. Een duurzaam veilig verkeerssysteem kent dan ook een infrastructuur met een vormgeving die zo veel mogelijk aansluit bij de beperkingen van de menselijke vermogens. Maar niet alles is op te

lossen met infrastructurele maatregelen, beheer en onderhoud. Beïnvloeding van het gedrag is ook belangrijk, zowel bij het ontwerp als in het verkeer.

De tweede fase van Duurzaam Veilig is voor gemeenten een goed moment om aandacht te besteden aan de schoolomgeving. In deze fase draait het niet alleen om de infrastructuur, maar om een regionale en integrale aanpak van de verkeersveiligheid met veel aandacht voor de andere pijlers (naast infrastructuur) van DV:

- educatie en voorlichting;
- mobiliteit, gedrag en handhaving;
- ruimtelijke ordening en inrichting.

Objectieve veiligheid

Leerlingen worden vaker naar school gebracht. Tijdens het halen en brengen komt in korte tijd veel verkeer samen rond de school. De wegen in de schoolomgeving zijn meestal niet berekend op hoge intensiteiten. Ook de parkeerruimte bij de school is zelden voldoende om tijdens de 'spits' alle auto's een plaatsje te geven. Hierdoor parkeren veel ouders foutief. Dit maakt de situatie voor voetgangers en fietsers nog moeilijker te overzien. Kinderen zijn vaak te klein om over geparkeerde auto's heen te kijken en zelf zijn ze bijna niet te zien voor andere weggebruikers. Ook al rijden de auto's in de directe omgeving van school niet hard, de situatie kan toch bedreigend overkomen. En ook al brengen meer ouders hun kind naar school en zijn er dus meer volwassenen aanwezig om de kinderen veilig te begeleiden, toch wordt de situatie als onveilig ervaren. Door dit onveilige gevoel brengen weer meer ouders hun kinderen met de auto naar school. Daardoor ontstaat bij bepaalde scholen een neergaande spiraal.

Achterbankgeneratie

Kinderen in heel Nederland begeven zich twee of vier keer per dag in het verkeer op weg naar school en terug naar huis. Gemiddeld legt een kind 17 kilometer per dag af (voor een volwassene is dit 32 kilometer). Van die 17 kilometer wordt 14 kilometer op de achterbank van de auto en 1,7 kilometer op de fiets afgelegd. Daarnaast wordt gemiddeld 1 kilometer gelopen.

De discussie rond 'zelfstandige mobiliteit' en halen en brengen is actueel. In de afgelopen 30 jaar is de gemiddelde leeftijd waarop kinderen voor het eerst zelfstandig naar school gaan, gestegen van zes in de jaren '70 tot acht in het begin van de jaren '90 en naar ruim 8,5 eind jaren '90. Uit onderzoek blijkt dat de leeftijd inmiddels weer verder is gestegen tot ongeveer negen jaar.

Dit kan nadelig zijn voor de ontwikkeling van de kinderen. Het is belangrijk dat zij zelfstandig buiten komen en de ruimte verkennen. Veel kinderen die niet zelfstandig naar de basisschool gaan, doen geen ervaring op de fiets op. Zodra zij naar het voortgezet onderwijs gaan, moeten zij toch vaak op de fiets en zijn dan erg kwetsbaar door hun gebrek aan fietservaring. Zoals blijkt uit onderstaande tabel, neemt vanaf twaalf jaar het aantal fietsongevallen bij kinderen dan ook sterk toe.

leeftijd	10	11	12	13	14
aantal	122	162	326	341	369

Tabel 1. Slachtoffers verkeersongevallen op de fiets naar leeftijd in 2002 (bron: SWOV)

Halen en brengen

Voor het halen en brengen leggen ouders tot acht keer per dag (vier retourritten) de route tussen huis en school rechtstreeks of via een omweg af. In de meeste gevallen gaat het om afstanden van hooguit enkele kilometers per rit. Toch kiezen veel ouders ervoor hun kinderen met de auto naar school te brengen.

SOAB voert al jaren modal-split-onderzoeken uit op scholen waar zij om advies wordt gevraagd. Dit zijn meestal scho-

len waar wat aan de hand is inzake bereikbaarheid en/of verkeersveiligheid. Tot nu toe heeft SOAB onderzoek verricht onder 10 000 basisschoolleerlingen. Bij dit onderzoek is een gemiddeld autoaandeel gevonden van 26 procent. In een landelijke steekproef van het Fietsberaad onder bijna 2000 ouders van ruim 3000 basisschoolkinderen, wordt een autoaandeel gevonden van 14 procent.

Gezien dit verschil kunnen we constateren dat daar waar het autoaandeel hoog is, de bereikbaarheid en/of de verkeersveiligheid in het geding is. Onderstaande tabel geeft een overzicht.

	auto	ov	Fiets	te voet
SOAB	26%	1%	44%	29%
Fietsberaad	14%	1%	49%	36%

Tabel 2. Modal split basisschoolverkeer (bron: SOAB, Fietsberaad)

SOAB heeft onderzocht wat de belangrijkste redenen voor ouders zijn om hun kinderen met de auto naar school te brengen. Dit zijn:

- tijdgebrek;
- verkeersonveiligheid;
- comfort;
- afstand;
- combinatieritten.

Bij de keuze van de vervoerders denken ouders niet aan het milieu en ook niet aan gezondheidseffecten voor henzelf en hun kinderen. Goede redenen om hun kinderen niet (met de auto) te brengen maar zelfstandig naar school te laten gaan zijn volgens de ouders:

- zelfstandigheid van hun kind;
- tijdwinst.

Samenwerking

Samenwerking vormt de sleutel om te komen tot een duurzaam veilige schoolomgeving waarin het kind de maat der dingen vormt en die is gebaseerd op de vier pijlers van Duurzaam Veilig. Ter illustratie staan hieronder enkele praktijkvoorbeelden van oplossingen om te komen tot een verkeersveiliger schoolomgeving gerelateerd aan de vier pijlers.

• ruimtelijke ordening en inrichting	• bij de locatiekeuze van een nieuwbouwschool staat de verkeersveiligheid en dus ook de afstand tot de school voorop • de ruimtelijke ordening is gericht op fietsers en voetgangers • de ruimtelijke inrichting is kindvriendelijk
• infrastructuur	• de infrastructuur dwingt een lage snelheid af • weinig conflictpunten tussen auto's en fietsers en voetgangers • er zijn veilig ingerichte schoolroutes (routes van school naar huis)
• educatie, communicatie en voorlichting	• de kinderen leren zelfstandig te opereren in het verkeer • de verkeerslessen op school sluiten goed aan op de praktijk • de school stelt duidelijke regels op voor de ouders over het halen en brengen
• mobiliteit, gedrag en handhaving	• ouders luisteren naar de aanwijzingen van andere (verkeers)ouders of leerkrachten over hun verkeersgedrag • ouders die hun kinderen met de auto brengen zijn zich bewust van de problemen die dit met zich meebrengt • de politie treedt op tegen notoire overtreders van de regels

Tabel 3. Oplossingen om te komen tot een verkeersveiliger schoolomgeving gerelateerd aan de vier pijlers van Duurzaam Veilig

Benadrukt moet worden dat alleen een integrale aanpak gebaseerd op alle vier de pijlers en op samenwerking tussen betrokken partijen, leidt tot een echt duurzaam veilige schoolomgeving. In de praktijk komt het nogal eens voor dat gemeenten, scholen, politie en ouders elkaar de verantwoordelijkheid toeschuiven voor de verkeerssituatie in de schoolomgeving, terwijl zij de oplossing van de problematiek juist moeten zoeken in samenwerking.

Tien stappen

De publicatie 'Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving. Kind als maat der dingen' van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, biedt een handvat om via samenwerking in tien stappen te komen tot een duurzaam veilige schoolomgeving:

1. definieer het probleem
2. werk samen in een werkgroep en maak afspraken
3. analyseer het probleem
4. tast mogelijke partijen af
5. completeer de werkgroep
6. stel een doel (terugkoppeling naar probleemanalyse)
7. stel een maatregelenpakket op
8. sluit een samenwerkingsovereenkomst
9. voer het maatregelenpakket uit
10. evalueer en zorg voor continuïteit

Kindlint

Ongeveer eenderde van de verkeersslachtoffers onder basisschoolkinderen valt op weg van of naar school. Tweederde dus op andere momenten, bijvoorbeeld tijdens het spelen of op weg naar muziek, sport of bibliotheek. Een Kindlint biedt

een verkeersveilige, sociaal veilige en leuke route van en naar kinderbestemmingen. Zo kunnen kinderen:

- veilig spelen;
- zelf bepalen waar ze spelen;
- zich veilig en zelfstandig verplaatsen naar school, sport, muziek, speelplek, winkels;
- jonger en verder, zelf op pad.

Het concept Kindlint (zie ook: www.kindlint.nl) combineert ruimtelijke inrichting, verkeersveiligheid, (verkeers)educatie en gedifferentieerde speelvoorzieningen vanuit de beleving van kinderen. Er zijn weliswaar locaties in wijken en buurten waar kinderen zich vrij kunnen bewegen (denk aan speelplekken, zebra's, pleinen, stoepen en 30 km-gebieden), maar kinderen kunnen zich niet veilig en prettig van de ene naar de andere plek verplaatsen. Kindlint verbindt deze plekken juist om ze daarmee meer waarde te geven: 'meer dan de som der delen'. Kinderen kunnen zich zo veiliger, vaker, verder en op een gezondere, socialere en leukere manier bewegen in hun eigen buurt.

Kinderen en hun ouders worden als 'deskundige' betrokken bij de opzet van een Kindlint in hun buurt. Gemeenten kunnen een Kindlint aanleggen in nieuwe en bestaande situaties. In Amsterdam Westerpark wordt binnenkort het eerste Kindlint van Nederland gerealiseerd. Hier gaven kinderen desgevraagd aan dat zij de huidige speelplekken in de wijk te saai vonden. Zij suggereerden in het Kindlint een circuit met trapauto's op te nemen en wegen te kruisen met behulp van een klimrek of een glijbaan.



Kindlint in het Amsterdamse stadsdeel Westerpark (bron: SOAB)

Conclusie

Met het uitbrengen van de brochure 'Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving' van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer is een belangrijke stap gezet. De publicatie is bedoeld voor alle partijen die willen en kunnen samenwerken aan een duurzaam veilige schoolomgeving. Dat zijn in het algemeen gemeenten, scholen, ouders, politie kinderen en diverse andere partijen. Juist in de tweede fase Duurzaam Veilig, waarin de nadruk ligt op integrale oplossingen, educatie en voorlichting, liggen er kansen voor het gezamenlijk oplossen van de verkeersveiligheidsproblematiek in de schoolomgeving. Beperkte budgetten treffen vooral de (dure) infrastructuur. Samenwerking daarentegen, hoeft niet zo veel te kosten.

Een volgende stap zou het opstellen van richtlijnen moeten zijn. Daarvoor is niet alleen samenwerking, maar ook

adequaat beleid en geld van het rijk nodig. Voorbeelden van mogelijke richtlijnen voor maatregelen die in de praktijk hun nut al hebben bewezen zijn:

- betrokkenheid van ouders;
- haal- en brengafspraken;
- veilige schoolroutes;
- 30 km/uur bij de schoolingang;
- inhaalverbod bij de schoolingang;
- voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en auto's;
- parkeerafspraken;
- stopverbod of handhaafbaar parkeerregime;
- goede oversteekvoorzieningen bij school;
- structureel overleg tussen scholen, gemeente en wijkagent;
- praktijkgerichte verkeerseducatie.



Mogelijke vormgeving Kindlint Amsterdam Westerpark (illustratie: Go Industrial Designer Amsterdam)