

De basisschoolomgeving

In vergelijking met andere leeftijdsgroepen vallen er onder kinderen tot 14 jaar betrekkelijk weinig verkeersslachtoffers. Toch vormen kinderen als verkeersdeelnemers een kwetsbare groep. Dat geldt zeker tijdens het drukke spitsuur rond een basisschool. Voetgangers, fietsers, auto's, volwassenen en kinderen - alles komt hier gedurende een korte piek samen. Voor kinderen kan die omgeving onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk zijn. Om de schoolomgeving verkeersveiliger te maken, kan de gemeente verschillende maatregelen nemen. De belangrijkste zijn gericht op snelheidsbeperking van het autoverkeer. Ook kiezen steeds meer gemeenten voor een 'schoolzone': een opvallende en herkenbare weginrichting die direct duidelijk maakt dat er een basisschool staat. Daarnaast kunnen gemeenten inzetten op extra handhaving, vooral op foutparkeren.



Waarom verdient de basisschoolomgeving extra aandacht?

Kinderen in de basisschoolleeftijd zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Hun cognitieve, perceptuele en motorische vaardigheden zijn nog onvoldoende ontwikkeld om alles in het verkeer te overzien. Ook hebben ze meer moeite met complexe verkeerstaken, zoals het inschatten van snelheid, afstand en wanneer het veilig is om de weg over te steken. Als zelfstandig verkeersdeelnemer is hun rol bovendien beperkt tot die van voetganger of fietser, en dat zijn op zich al de meest kwetsbare vervoerswijzen (zie onder andere de SWOV-factsheets [Voetgangersveiligheid](#) en [Fietzers](#)).

Die kwetsbaarheid van kinderen kan een extra risico vormen tijdens de drukke schoolspits. Die verkeerspiek rond een basisschool is hevig en kort: twee tot vier keer per dag een kwartier. Daarbij zien we vaak een intensieve menging van snel- en langzaam verkeer binnen relatief beperkte ruimte: voetgangers, fietsers, auto's, volwassenen en kinderen komen allemaal tegelijk samen. Hierdoor kunnen kinderen in conflict komen met auto's en met elkaar.

Ook de geringe lengte van kinderen speelt een rol. Zo zijn ze voor anderen bijvoorbeeld niet goed zichtbaar door auto's die tijdelijk op de stoep of rijbaan staan geparkeerd.

Wat zeggen de cijfers over de verkeersveiligheid rond basisscholen?

Voor Nederland zijn er geen cijfers bekend die daar iets over zeggen. Een Canadees onderzoek laat wel zien dat er gedurende de schoolspits vaker aanrijdingen plaatsvinden tussen motor-

voertuigen en kinderen als voetganger, per uur zelfs drie keer zoveel als op andere momenten. Dat betekent niet per se dat het risico op een ongeval gedurende de schoolspits hoger is, omdat in het onderzoek niet is gecorrigeerd voor eventuele verschillen in afgelegde afstand gedurende de verschillende tijdstippen.

Er zijn voor Nederland ook geen cijfers bekend over aantallen verkeersslachtoffers in de omgeving van basisscholen. Hetzelfde Canadese onderzoek zegt daar wel iets over: van alle bestudeerde ongevallen tussen motorvoertuigen en voetgangers waarbij kinderen van 5-9 jaar waren betrokken, vond 29% plaats binnen 150 meter van de school. Voor kinderen van 10-14 jaar was dat 25% van ongevallen. Amerikaanse onderzoekers zagen ook dat er in de directe omgeving van scholen meer ongevallen plaatsvinden dan verder van scholen verwijderd. Er zijn echter ook studies die deze resultaten niet bevestigen.

Meer informatie over dit onderwerp vind je in de gearchiveerde [SWOV-factsheet Risico in het verkeer](#).

Hoe gaan kinderen naar de basisschool (lopen, fietsen, auto)?

Lopen en fietsen

De meeste kinderen gaan lopend of fietsend naar school. Circa twee derde daarvan wordt daarbij begeleid door een ouder of andere volwassene. Naarmate de kinderen ouder worden, gaan ze steeds vaker zelfstandig naar school. Kinderen die naar school lopen, doen dat eerder zelfstandig dan kinderen die naar school fietsen (bron: [SWOV](#)).

Verkeersslachtoffers onder kinderen (algemeen)

In 2017 vielen er in Nederland 14 verkeersdoden in de leeftijdscategorie 0 t/m 11 jaar. Dat is veel minder dan in de periode 1996-2000, toen waren dat er nog gemiddeld 65 per jaar. Die daling is ook te zien bij kinderen die in het ziekenhuis worden opgenomen als gevolg van een verkeersongeval: het aandeel kinderen van 0 t/m 14 jaar ten opzichte van andere leeftijdscategorieën, is afgenomen van 10% in 2007 tot 6% in 2017.

Als we specifiek kijken naar kinderen in de basisschoolleeftijd (5 t/m 11 jaar), vielen er in de periode 2014-2016 gemiddeld 6 dodelijke slachtoffers. Welk percentage daarvan viel in de directe schoolomgeving, is niet bekend.

Tot slot weten we dat de meeste slachtoffers onder kinderen vallen wanneer zij als fietser of voetganger aan het verkeer deelnemen.

(Bron: CBS en SWOV)



Uit onderzoek blijkt dat kinderen die naar school fietsen of lopen, vaardigheden leren die nodig zijn om veilig aan het verkeer deel te nemen. Hoe ouder het kind is en hoe jonger het begonnen is met fietsen, hoe beter de fietsvaardigheden zullen zijn. De mate waarin kinderen naar school fietsen, lijkt gerelateerd aan zowel sociaaleconomische klasse als afstand: kinderen in kansarme wijken bezitten minder vaak een fiets en fietsen dus automatisch minder vaak. Tegelijkertijd zijn de afstanden tot school in deze wijken vaak kleiner, zodat kinderen vaker lopen.

Gebracht met de auto

Circa 12% tot 15% van de basisschoolleerlingen wordt met de auto vervoerd. Dit percentage is in de afgelopen jaren niet veel veranderd (bron: [SWOV](#)). Vaak gebeurt dat omdat ouders de schoolomgeving als verkeersonveilig ervaren, terwijl dat in de praktijk niet zo hoeft te zijn; dat noemen we 'subjectieve verkeersonveiligheid'.

Hoe ziet een veilige basisschoolomgeving eruit?

Volgens de [richtlijnen van CROW](#) zou de schoolomgeving bij voorkeur (permanent of tijdelijk) autovrij moeten zijn. Als dat niet mogelijk is, heeft een 'schoolerf' de voorkeur: een gebied met een maximumsnelheid van 15 km/uur (stapvoets). Als ook dat niet mogelijk is, moet een lagere snelheid binnen 100 meter van de school worden afgedwongen met drempels. Daarnaast moet worden gezorgd voor veilige oversteekplaatsen en zou direct rond de school een parkeer- en stopverbod moeten gelden.

Als een school aan een doorgaande weg ligt, beveelt CROW aan om de weg over een lengte van 200 tot 300 meter in te richten als 30km/uur-straat met een parkeer- en stopverbod. Als dat niet mogelijk is, zou er direct voor de schooluitgang minimaal een veilige oversteekplaats moeten worden gemaakt, met een versmalling van de rijbaan, een brede vluchtheuvel, een drempel en een parkeer- en stopverbod te hoogte van de uitgang.

Overigens is er nog weinig wetenschappelijke onderbouwing voor de effectiviteit van deze richtlijnen. Dat geldt ook voor andere aanbevelingen, zoals het weren van vracht- en ander zwaar verkeer uit de schoolomgeving, voorkomen dat kinderen de weg op kunnen rennen en zorgen voor voldoende ruimte op de stoep voor de ouders.

Amerikaans onderzoek laat wel zien dat het aantal ongevallen met kinderen rond scholen effectief kan worden verlaagd door bredere



bermen naast de rijstrook, bredere rijstroken en door het verminderen van het aantal uitritten rond de omgeving van scholen.

Wat kan de gemeente nog meer doen?

Om de schoolomgeving verkeersveiliger te maken, kan de gemeente verschillende maatregelen nemen.

Snelheidsbeperking

De belangrijkste maatregelen zijn gericht op snelheidsbeperking van het autoverkeer: 15- of 30km/uur-gebieden, drempels, paaltjes en wegversmallingen om de kinderen te stimuleren veilige oversteekplaatsen te gebruiken. Ook is er wetenschappelijk bewijs dat snelheidsdisplays en elektronische verkeersborden bij scholen automobilisten stimuleert om de snelheid te verlagen.

Schoolzones

Steeds meer gemeenten kiezen voor een 'schoolzone': een opvallende en herkenbare weginrichting die direct duidelijk maakt dat er een basisschool staat. Schoolzones kunnen overal worden ingericht, maar lijken met name zinvol bij scholen die langs wegen liggen met veel doorgaand autoverkeer.

Nederlands onderzoek naar de effectiviteit van schoolzones ontbreekt vooralsnog. Buitenlands onderzoek laat wel zien dat een verlaging van snelheidslimiet in schoolzones inderdaad leidt tot aanzienlijk lagere snelheden.

Handhaving

Gemeenten kunnen ook bijzondere opsporingsambtenaren (bo's) inzetten voor extra handhaving, vooral gericht op foutparkeren rond de basisschool.

Meer lezen:

[KpVV Dashboard Schoolmobiliteit Schoolmobiliteit en gedrag \(factsheet CROW\)](#)

Colofon

Factsheet De basisschoolomgeving

[uitgave](#)

Kennisnetwerk SPV

[artikelnummer](#)

SPV-D8

[eindredactie](#)

CROW/SWOV

[fotografie](#)

Irene van Heerde, CROW

[vormgeving](#)

Inpladi bv, Cuijk

[productie](#)

CROW

[bestellen](#)

Deze uitgave is gratis te downloaden

Kennisnetwerk SPV is een samenwerking van:

