

ORGANISATIE BASISONDERWIJS EN VERKEERSVEILIGHEID

Gevolgen van organisatorische veranderingen in het basisonderwijs voor de aantallen verkeersslachtoffers

Artikel Verkeerskunde 36 (1985) 2: 60 t/m 63

R-85-4

A. Blokpoel

Leidschendam, 1985

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

ORGANISATIE BASISONDERWIJS EN VERKEERSVEILIGHEID

Inleiding

Het invoeren van het continurooster gecombineerd met een latere aanvangstijd van scholen 's ochtends, zal jaarlijks tot 130 ernstig gewonde verkeersslachtoffers kunnen schelen. Dit is een van de bevindingen uit het SWOV-consult "Effecten van schooltijden en afstanden op de verkeersonveiligheid van leerlingen van het basisonderwijs".

De bestrijding van de verkeersonveiligheid van schoolgaande kinderen heeft een belangrijke plaats in het verkeers- en vervoersbeleid. Door maatregelen om de schoolomgeving en schoolroutes te verbeteren en door verkeerseducatie en andere maatregelen wordt dit bewerkstelligd.

Daarnaast zijn binnen het kleuter- en lager onderwijs organisatorische veranderingen gaande en worden beslissingen genomen zonder dat daarbij expliciet de gevolgen voor de verkeersonveiligheid worden betrokken. Hierbij kan gedacht worden aan de gevolgen van demografische ontwikkelingen (sluiten van scholen), het samengaan van kleuter- en lager onderwijs, het stimuleren en mogelijk maken van overblijven, aanpassing van schooltijden e.d.. Reden voor de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB om de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV opdracht te geven om, naast de reeds lopende activiteiten met betrekking tot de veiligheid van schoolgaande kinderen, een consult uit te brengen over de gevolgen van de genoemde organisatorische veranderingen voor de verkeersveiligheid.

Deze door de ANWB gegeven opdracht vormt een onderdeel van het programma dat de SWOV in 1984 heeft uitgevoerd in opdracht van drie particuliere subsidiegevers van de de SWOV (de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, de Nederlandse Vereniging de Rijwiel- en Automobiel Industrie RAI en de Nederlandse Vereniging van Automobiellasseuradeuren NVVA).

Hoewel ook veel organisatorische veranderingen in het voortgezet onderwijs te gebeuren staan, behandelt dit consult uitsluitende de problematiek bij het kleuter- en lager onderwijs (basisonderwijs).

De SWOV heeft geprobeerd na te gaan welke effecten te verwachten zijn van

een aantal van deze veranderingen 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. Een steeds weerkerend probleem is dat het niet mogelijk bleek over een aantal onderwerpen (recente) kwantitatieve gegevens te krijgen. Zo zijn er nauwelijks landelijke gegevens over de aard en omvang van de verkeersmobiliteit van 0 t/m 12-jarigen.

Sluiten van scholen

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 (Tabel 1). 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 vervoerwijze. 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.

Ongevallen

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 naar voren. In deze leeftijdsgroep vielen in 1981/82 jaarlijks ongeveer 1800 ernstig gewonde verkeersslachtoffers (waarvan er ca. 115 overleden). Ongeveer 64% van deze slachtoffers was

betrokken bij ongevallen op schooldagen (exclusief vakantiedagen en de weekeinden) (Tabel 2). Op deze schooldagen vielen bijna 6 ernstig gewonde slachtoffers per dag, op de weekeinddagen en in de vakantieperiode was het aantal slachtoffers in deze leeftijdsgroep gemiddeld 2,4 per dag. Opmerkelijk is dat het gemiddelde aantal slachtoffers voor de hele woensdag, maar ook voor de woensdagmiddag in totaal, nauwelijks afwijkt van dat voor de overige schooldagen (Tabel 3). 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 (Afbeelding 1). 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 de winterperiode. Aan het einde van de middag is het aantal ernstig gewonde slachtoffers in de winterperiode wat lager dan in de overige maanden. Het eerste lijkt een gevolg van de slechtere zichtomstandigheden (schemer, duisternis of 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.

Wijze van verkeersdeelname

Hoe ouder kinderen zijn, hoe meer ze als fietser verongelukken. Bij de 4 + 5-jarigen was dat aandeel op schooldagen overdag ca. 18% (waarvan ongeveer 75% als bestuurder) (Tabel 4). Bij de leeftijdsgroep 6 t/m 8 jaar zat 32% van de slachtoffers op de fiets (waarvan ongeveer 94% als bestuurder), terwijl bij de 9 t/m 12-jarigen dit aandeel 65% bedraagt (waarvan ongeveer 98% als bestuurder). De fiets speelt dus een belangrijke rol in de onveiligheid van leerlingen van basisscholen, vooral wanneer men daarbij in ogenschouw neemt dat van deze laatste leeftijdsgroep naar

schatting ongeveer 25 à 30% op de fiets naar school gaat. 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.

Effecten van andere schooltijden

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 ongevalgegevens 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 ongevalgegevens kon wel afgeleid worden dat in de wintermaanden de ochtendspits gevaarlijker is dan in de overige maanden. Het opschuiven 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, ervan 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 buiten spelen en/of omdat men gebruik zal maken van overblijffaciliteiten.

Effecten van overblijven

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 ongeveer 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 continurooster. De duur van de middagpauze wordt sterk teruggebracht, de leerlingen krijgen op school de gelegenheid om te eten en zich te ontspannen. Nadeel hiervan voor de verkeersveiligheid kan zijn dat bij een kortere schooldag en een gelijke aanvangstijd 's ochtends dit er toe zal leiden dat kinderen een langere middag ter beschikking krijgen om te spelen. Het is moeilijk te voorspellen of deze tijd geheel benut zal worden voor het meer buiten spelen. Een half uur langer buiten spelen zou in het ongunstige geval het aantal slachtoffers met maximaal 70 per jaar kunnen verhogen.

Maximaal effect op de verkeersonveiligheid kan worden verkregen door het continurooster te combineren met het opschuiven van de aanvangstijd 's ochtends met 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. Enerzijds 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.

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,
- 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 het consult blijkt dat de onderzochte maatregelen belangrijke (neven)effecten kunnen hebben op de omvang van de verkeersonveiligheid. Over de invloed van deze effecten kunnen slechts 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.

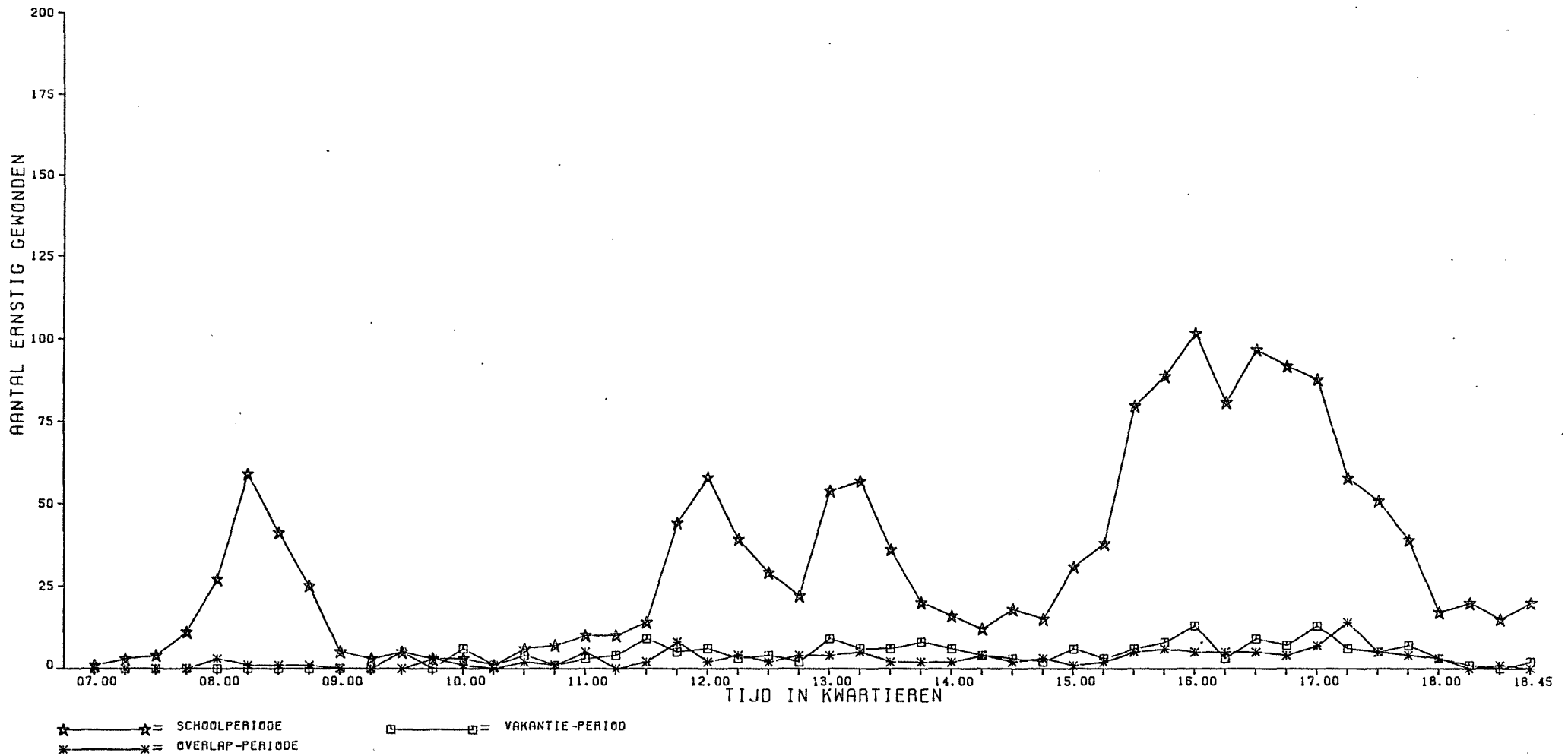
Evenals bij het basisonderwijs mag verwacht worden dat ook de veranderingen in het voortgezet onderwijs een niet te verwaarloosbare invloed zal hebben op de verkeersonveiligheid van deze scholieren.

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. Staats uitgeverij, '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). Buiten schoolse opvang; Eindrapport S.V.O. 0 588. RION, Haren, 1981.



Afbeelding 1. 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).

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.

Leef- tijd	Werkdagen					Weekeinddagen			Totaal	
	schoolper.	overlap*		vakantie		school- per.	over- lap*	vakan- tie		
	ma, di, wo do, vr	ma, di, wo do, vr	ma, di, wo do, vr	ma, di, wo do, vr	ma, di, wo do, vr	per.	lap*			
<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
Gemiddeld aantal slachtoffers										
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

* Tot de overlapperiode worden die dagen gerekend waarvan niet onomstotelijk was vast te stellen of deze schooldagen dan wel vakantiedagen waren.

Tabel 2. 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).

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 3. 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 4. 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.

