

Verkeersveiligheid in de schoolomgeving

Richard van der Velde
Grontmij

Inge Mijnders
Grontmij

Martijn van de Lindeloof
Grontmij

Samenvatting

Voorbeelden uit de praktijk laten zien dat gedrag en vervoerwijzekeuze de spil zijn in het verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op routes van/naar school. Rond steeds meer schoollocaties en –routes worden door diverse partijen grote stappen gezet als het gaat om het veiliger inrichten van de schoolomgeving, aansluitend op het verwachte en het gewenste gedrag. Ook het direct betrekken van de ouders zelf is hierin een belangrijke stap, zowel voor het uitdiepen en verklaren van gemaakte keuzes als om de te kiezen oplossing beter en meer geaccepteerd te maken.

Een minder ontgonnen gebied is de relatie tussen de vervoerwijzekeuze van de ouder en het verkeersgedrag rond scholen. Wat we wel weten is dat de ouderlijke keuze om het kind al dan niet naar school te brengen, en met welk vervoermiddel, het verkeersbeeld en de verkeersveiligheid rond de school sterk beïnvloedt. Vooral het toenemende aantal ouders dat voor de auto kiest heeft impact (meer dan velen denken zelfs). Wat we minder goed weten is wat de keuzefactoren van de ouders zijn, en hoe deze aangegrepen kunnen worden om de ouders en kinderen tot veiliger verkeersgedrag te verleiden. Enerzijds door minder vaak de auto te kiezen, anderzijds door zich bewuster en veiliger te gedragen als men dat toch doet.

Mede door relaties te zoeken tussen de ouderlijke keuzefactoren en het verkeersgedrag zijn, redenerend vanuit de perceptie en het gedrag van de ouder, enkele oplossingsrichtingen uitgewerkt op zowel het gebied van inrichting als communicatie.

Trefwoorden

Verkeersveiligheid, schoolomgeving, gedragsbeïnvloeding, verkeerseducatie.



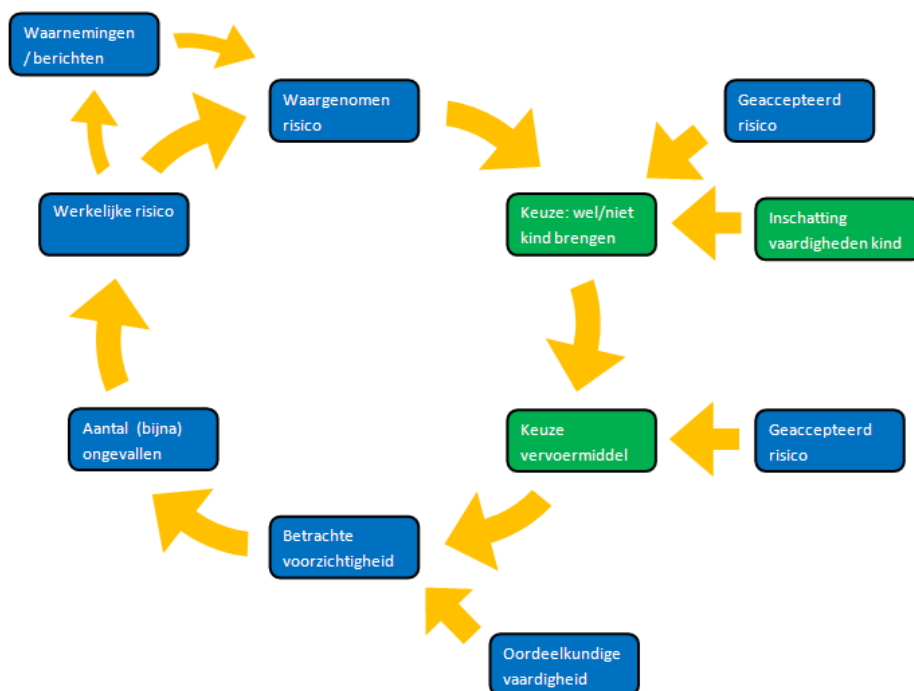
1. Aanleiding

Zowel landelijk als lokaal is er steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid in de omgeving van basisscholen. Dit door toenemende berichtgeving over onveilige en onoverzichtelijke situaties, met name vlak voor aanvang en vlak na sluiting. Een belangrijke bijdrage aan de beleefde onveiligheid wordt geleverd door het toenemende aantal ouders dat hun kinderen per auto naar de basisschool brengt, en het rijgedrag dat zij daarbij vertonen (zoals te hard rijden en het blokkeren van ander verkeer tijdens het afzetten van het kind). Grontmij hanteert in haar projecten een op verkeersgedrag afgestemde benaderingswijze met als doel: het formuleren van oplossingsrichtingen om deze ouders tot veiliger gedrag te verleiden. Om dit doel te bereiken is dieper inzicht nodig in de keuzefactoren van deze ouders, en in het rijgedrag dat deze ouders veelal vertonen.

In een aantal projecten heeft Grontmij een belangrijke rol gespeeld in de interactie tussen de school en de ouders. Het beste voorbeeld is het project 'Veilige Schoolomgevingen' van de gemeente Haren, waarin onder andere enquêtes zijn uitgevoerd onder ouders om meer inzicht te krijgen in hun beleving van schoolroutes en in hun vervoerwijzekeuzes.

2. Keuzemodel en onderzoeksvragen

Het keuzegedrag van ouders en het verkeersgedrag dat hieruit voortkomt is in het kader van dit onderzoek opgehangen aan de Constant-Risico-theorie. Het traditionele model van deze theorie is in dit kader licht aangepast. Zie figuur 1.



Figuur 1: De Constant-risico-theorie, uitgebreid o.b.v. het keuzemodel voor ouders van basisschoolkinderen (groene blokken zijn de wijzigingen t.o.v. het traditionele model)

In het keuze-en rijgedrag van de ouders worden 3 niveaus onderscheiden, met ieder hun eigen onderzoeksvraag:

- Op strategisch niveau besluiten ouders om al dan niet hun kind naar school te brengen/begeleiden (los van de vervoerwijze). Op dit niveau luidt de onderzoeksvraag: *Op*

basis van welke factoren besluiten ouders om hun kind(eren) naar school te brengen/begeleiden, in plaats van hen zelf te laten reizen.

- Op tactisch niveau maken de ouders een keuze voor een bepaald vervoermiddel. De onderzoeksvraag luidt: *Waarom kiezen veel ouders voor de auto als vervoermiddel om hun kind te halen/brengen bij school?*
- Op operationeel niveau wordt het daadwerkelijke rijgedrag beschreven, in dit geval van de ouders die besloten hebben om hun kind per auto te brengen. De onderzoeksvraag op dit niveau luidt: *In hoeverre vertonen ouders die hun kind(eren) per auto halen/brengen afwijkend cq onverantwoord gedrag t.o.v. hun 'normale' verkeersgedragingen?*

3. Analyse per niveau

Bij het beantwoorden van de hiervoor genoemde onderzoeksvragen is onder andere gebruik gemaakt van eerder onderzoek, met name SWOV-onderzoek naar de keuzefactoren (bijvoorbeeld subjectieve veiligheid, afstand, inschatting van de vaardigheden van het kind) van ouders om hun kind al dan niet zelfstandig naar school te laten gaan¹. Een belangrijke aanname hierbij is dat ouders een bepaalde set keuzefactoren niet 1 maar 2 maal tegen elkaar afwegen. Op *strategisch* niveau bepalen zij hiermee om al dan niet hun kinderen zelfstandig naar school te laten gaan, en op *tactisch* niveau hanteren zij dezelfde set keuzefactoren (maar met een nieuwe weging!) om het meest geschikte vervoermiddel te bepalen. Hierna worden per niveau de belangrijkste bevindingen beschreven, die tevens antwoord bieden op de onderzoeksvragen:

Strategisch niveau

- De beleving van de verkeersveiligheid door de ouder telt het zwaarst mee in de afweging om het eigen kind al dan niet zelfstandig naar school te laten gaan. Zie tevens de tabel in figuur 2.
- Deze beleving wordt veruit het sterkst beïnvloed door de subjectieve, gekleurde en persoonlijke informatie van anderen (ouders, buurtgenoten, kinderen).
- Aan deze subjectieve informatie wordt zoveel waarde gehecht dat het effect zelfs optreedt als andere vormen van informatie (objectief, cijfermatig) deze tegenspreken.
- Informatie over verkeersveiligheidsmaatregelen in de schoolomgeving werkt eerder averechts; het wekt het gevoel op dat het 'blijkbaar onveilig is'.
- Na de beleving van de verkeersveiligheid zijn de afstand/reistijd naar school en de inschatting van de vaardigheden van het kind de grootste invloedsfactoren.

Overweging	Rang
De verkeersveiligheid van de route en schoolomgeving	5,82
De afstand/reistijd naar school	5,73
De vaardigheden van mijn kind	5,21
De sociale veiligheid van de route en schoolomgeving	4,65
Het karakter van mijn kind	4,47
Wat mijn kind zelf wil	4,14
Mijn eigen vervoerswijze naar werk/activiteiten buitenshuis	3,14
Het contact met andere ouders op het schoolplein	2,84

Figuur 2: Rangorde van overwegingen bij de keuze van vervoerswijze van het kind, van hoog naar laag (bron: SWOV)

¹ Bron: A. Hoekstra, W. Mesken en W. Vlakveld, "Zelfstandig of begeleid naar school: beleving van verkeersonveiligheid door ouders van basisschoolleerlingen", SWOV, 2010

Tactisch niveau

Op tactisch niveau zijn de ouders beschouwd die op strategisch niveau ervoor hebben gekozen om hun kind naar school te brengen/begeleiden, en vervolgens op tactisch niveau ervoor kiezen om dit per auto te doen. Voor deze groep ouders zijn de volgende bevindingen gedaan:

- De afstand/reistijd van huis naar school weegt voor deze ouders het zwaarst mee in hun afweging, gevolgd door subjectieve verkeersveiligheid en de mogelijkheid tot het combineren van de schoolrit met de woon-werkrit. Zie tevens de tabel in figuur 3.
- Ten opzichte van de totale groep ouders weegt het argument van het combineren van de schoolrit met de woon-werkrit dus relatief zwaar.

Overweging	Alle ouders		Ouders die voor auto kiezen	
	Weging	Rang	Weging	Rang
De verkeersveiligheid van de route en schoolomgeving	5,82	1	4,58	2
De afstand/reistijd naar school	5,73	2	5,03	1
De vaardigheden van mijn kind	5,21	3	3,4	5
De sociale veiligheid van de route en schoolomgeving	4,65	4	3,55	4
Het karakter van mijn kind	4,47	5	2,85	6
Wat mijn kind zelf wil	4,14	6	2,76	7
Mijn eigen vervoerswijze naar werk/activiteiten buitenshuis	3,14	7	4,02	3
Het contact met andere ouders op het schoolplein	2,84	8	1,81	8

Figuur 3: Verschillen in wegingsfactoren tussen alle ouders en de ouders die besluiten hun kind per auto bij school te halen/brengen

Operationeel niveau

De op tactisch niveau gemaakte keuzes beïnvloeden het verkeersgedrag van de ouders die hun kind naar school brengen. Niet alleen omdat zij dit per auto doen, maar ook in het rijgedrag dat zij daarbij vertonen. 3 factoren dragen hieraan het meest bij:

- Lagere betrachte voorzichtigheid door de keuze voor de auto. De onderzochte ouders hebben onder andere voor de keuze gekozen omdat zij de situatie onveilig achten. Deze ouders voelen nadrukkelijker de bescherming die de auto hen biedt. Volgens de (standaard) Constant-risico-theorie neemt het waargenomen risico af, en zal daarmee ook de betrachte voorzichtigheid afnemen.
- Haast i.c.m. ander reisdoel. Daar waar de autorit naar school tevens deel uitmaakt van de woon-werkrit is er relatief vaak sprake van haast.
- Routinematig gedrag: Door herhaling en door de eenvoud van de taak kan deze al snel routinematig worden, waardoor ouders achter het stuur minder geneigd zijn om extra op te letten bij het naderen van de school en afzetten van het kind.

De onveiligheid die door het hierboven beschreven gedrag ontstaat zal op strategisch niveau voor meer beleefde onveiligheid zorgen. Daarmee stijgt de kans groter dat meer ouders ervoor zullen kiezen om hun kind naar school te brengen/begeleiden in plaats van zelfstandig te laten gaan, en dit per auto te doen.

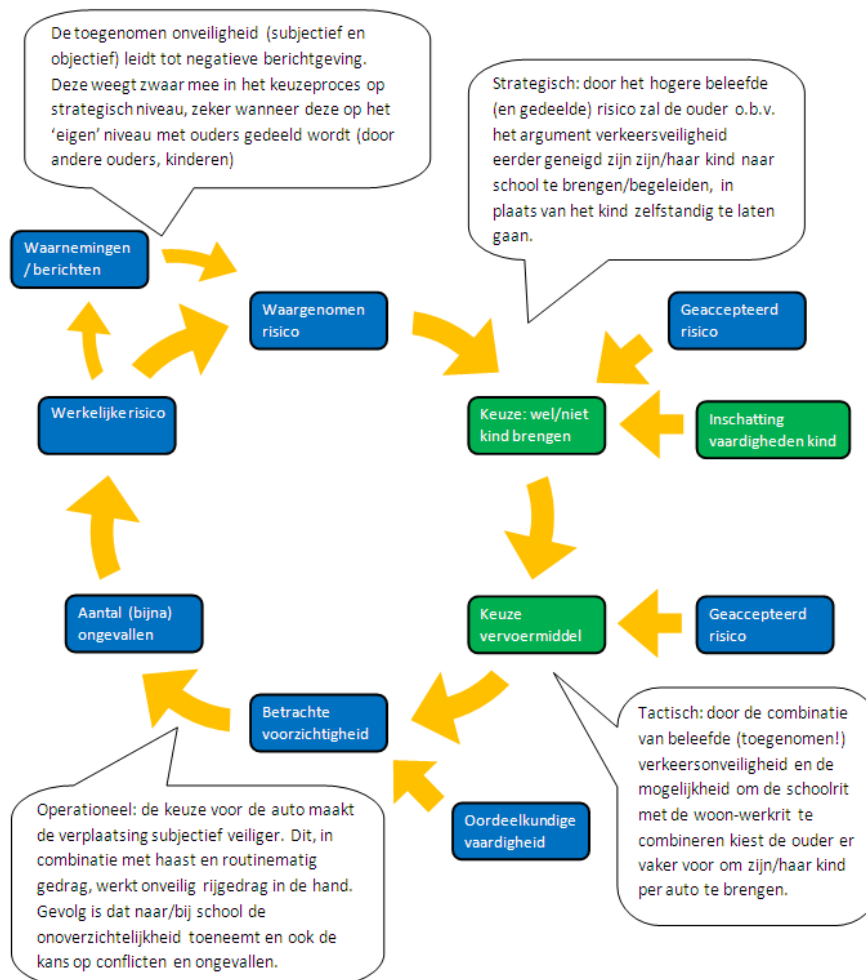
4. Overige relevante sociaal-psychologische overwegingen

Een aantal overwegingen is relevant in dit kader. De belangrijkste hiervan is de leerontwikkeling van het kind in het verkeer. Door zich op relatief jonge leeftijd in het verkeer te begeven ontwikkelen kinderen sneller hun waarnemings- en inschattingsvermogen. Bovendien maken zij eerder kennis met de sociale omgangsnormen in het verkeer. Dit aspect wordt door veel ouders vaak onderschat.

Dit punt heeft relatie met een tweede bevinding, namelijk dat steeds meer ouders onderschatten hoeveel tijd, aandacht en energie nodig zijn voor een goede opvoeding. In de afweging hoe hun kinderen naar school te krijgen zullen zij eerder voor een oplossing kiezen die voor hen het makkelijkst en minst tijdrovend is: de auto.

5. Conclusies

Zoals enigszins verwacht mocht worden, is er sprake van een negatieve spiraal binnen de keuze- en gedragscyclus van ouders. Deze wordt in figuur 4 gevisualiseerd.



Figuur 4: De neerwaartse spiraal die qua verkeersveiligheid ontstaat door het keuze- en rijgedrag van ouders naar basisscholen

Belangrijk is echter dat ieder van de 3 niveaus enkele factoren bevat die zorgen voor een versnelling van deze neerwaartse spiraal:

- Op strategisch niveau: De waarde die ouders hechten aan de subjectieve verhalen van anderen, en het averechtse niveau dat communicatie over fysieke maatregelen kan hebben.
- Op tactisch niveau: Het toenemende gewicht dat wordt toegekend aan de combinatie schoolrit-woonwerkrit, waardoor ouders nóg eerder besluiten om met de auto te gaan.
- Op operationeel niveau gedragen ouders zich minder veilig, juist doordat ze zich veiliger voelen vanwege de bescherming die de auto hen biedt. In combinatie met haast (zie combinatie schoolrit-woonwerkrit) en opgebouwde routine wordt dit versterkt.

6. Oplossingsrichtingen

Op ieder van de drie onderscheiden niveaus zijn oplossingsrichtingen geformuleerd, die aanhaken bij de conclusies van de analyse:

- Strategisch: Richt de schoolomgeving proactief in, in plaats van reactief. Zorg ervoor dat de infrastructuur richting de automobilist uitstraalt “Dit is jouw rol; je bent slechts één van de vele verkeersdeelnemers; gedraag je daarnaar”, en niet “Let op; het is hier onveilig”. Beperk de hoeveelheid aanvullende informatie en communicatie tot het minimum; zorg ervoor dat de infrastructuur zelf fysiek uitstraalt wat het gewenste gedrag is; *self-explaining roads*.
- Tactisch: Benadruk de baten die het kind ondervindt door zich op jongere leeftijd in het verkeer te begeven.
- Operationeel: Het benadrukken van de rol van fietsers en voetgangers in de inrichting van de schoolomgeving. Op deze wijze wordt zowel het beschermde gevoel van de automobilist als diens routinegedrag onderbroken bij het naderen van de school.

In paragraaf 7 worden deze oplossingsrichtingen op maatregelniveau uitgewerkt.

7. Maatregelen

Voorgesteld wordt om een combinatie toe te passen van inrichtings- en educatieve maatregelen. De inrichtingsmaatregel beïnvloedt de keuze- en gedragscyclus op strategisch en operationeel niveau, de educatieve maatregel op tactisch niveau:

Inrichtingsmaatregel: “Schoolplein”

De toepassing van het Shared Space-concept sluit in potentie goed aan bij het gewenste rijgedrag zoals vermeld bij de oplossingsrichtingen. In het onderzoek wordt aan de hand van enkele impressies getoond hoe een Shared Space-inrichting van de schoolomgeving het gewenste gedrag kan stimuleren. Door een aantal schoolse accenten aan te brengen wordt de zone voor de school als soort schoolplein aangekleed. De figuren 5a/b en 6a/b laten zien welk effect dit kan hebben op het wegbeeld.



Figuur 5a: Situatie zonder maatregel



Figuur 5b: Situatie met maatregel "Schoolplein"



Figuur 6a: Situatie zonder
maatregel



Figuur 6b: Situatie met inrichtingsmaatregel "Schoolplein"

Educatieve maatregel

Voor de invulling van de educatieve maatregel wordt een combinatie van 2 acties voorgesteld:

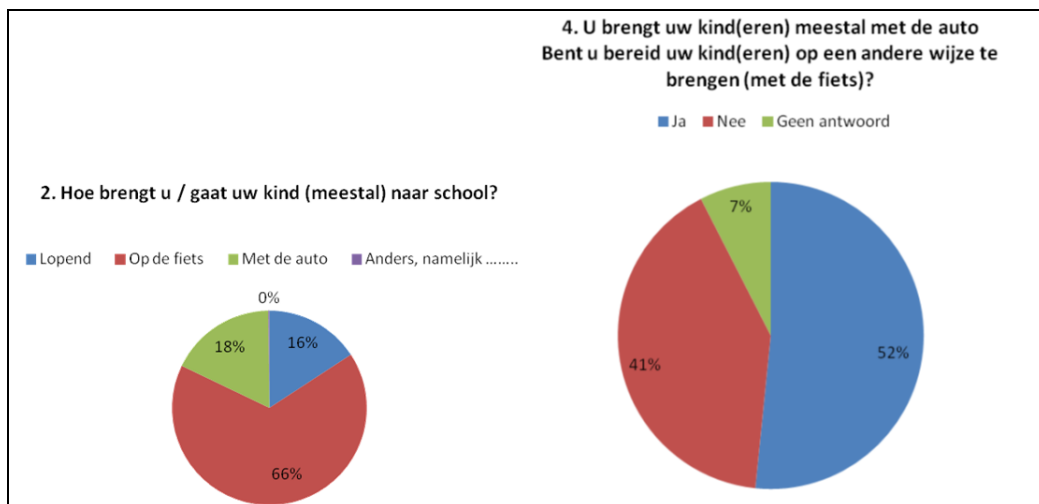
- Een voorlichtingstraject door basisscholen in samenwerking met gemeente en politie, inclusief het aanbieden van een website. Contacten tussen scholen en ouders lopen in veel gevallen reeds, maar voorgesteld wordt om in deze bestaande contacten en publicaties meer aandacht te besteden aan de baten die het kind ondervindt door zich eerder in het verkeer te begeven.
- Een plaatsen van een mottobord op de weg naar school. Belangrijk hierbij is deze zo vorm te geven dat de juiste doelgroep op de juiste wijze aangesproken in wordt. In het kader van het onderzoek is een voorbeeld opgesteld van hoe een dergelijk mottobord eruit kan zou kunnen zien. Dit voorbeeld is terug te zien in figuur 7.



Figuur 7: Voorbeeld van mottobord (website is fictief)

8. Koppeling met de praktijk

Uit door Grontmij onderzoeken blijkt dat er veel winst valt te behalen uit het beïnvloeden van het verkeersgedrag, bijvoorbeeld wat betreft de vervoerwijzekeuze. Ouders geven vaak aan best bereid te zijn de vervoerwijzekeuze aan te passen. Door te communiceren over de hiervoor benodigde aanpassingen en het geven van invulling daaraan, kan de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen worden verbeterd. De belangrijkste les die we hieruit halen is: het daadwerkelijke keuze- en verkeersgedrag van ouders valt niet altijd direct af te leiden uit hun intenties, maar door hen op een open en constructieve manier te betrekken ontstaat wel degelijk meer inzicht in de keuzes die zij maken, hoe (makkelijk) die te beïnvloeden zijn hoe zij aankijken tegen mogelijke maatregelen. Onder andere de ouder-enquêtes in het project “Veilige schoolomgevingen” in de gemeente Haren zijn hiervan een goed voorbeeld (zie tevens figuur 8).



Figuur 8: Voorbeeld van enquêtevragen aan ouders bij project Veilige schoolroutes Haren