www.uhasselt.be/imob
Instituut voor Mobiliteit | Universiteit Hasselt
Bezoekadres: Witte Kazerne | Maastrichterstraat 100 | 3500 Hasselt
Postadres: Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt
T: +32 (0)11 26 91 11 | E-mail: imob@uhasselt.be

Rapport

18 januari 2024

Evaluatie impact subsidie voor veilige schoolomgevingen

Eindrapport

Auteurs

Prof. dr. Davy Janssens
Prof. dr. Evelien Polders
dhr. J. Janssen
dhr. R. Paul
mevr. J. Horemans
dr. J. Vuurstaek

INHOUDSTAFEL

VOORWOORD **7**

SAMENVATTING **8**

1 INLEIDING **9**

1.1 ACHTERGROND EN AANLEIDING 9
1.2 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK 9
1.3 LEESWIJZER 10

DEEL 1: ONDERZOEK VAN DE SUBSIDIEDOSSIERS EN DIGITALE BEVRAGING **11**

2 METHODIEK **12**

2.1 ONDERZOEKSCOMPONENTEN 12
2.1.1 Inputdata *13*
2.1.2 Van ruwe data naar verwerkte data *15*
2.2 DIGITALE BEVRAGING (SURVEY) 19
2.2.1 Verschillende actoren *19*
2.2.2 Type vragen *19*
2.2.3 Specifieke ingebouwde intelligentie in de survey *19*
2.2.4 Dynamische vragen en validatie *27*
2.2.5 Uitgestelde antwoorden *32*
2.2.6 Vervolgonderzoek *34*

3 BESCHRIJVENDE ANALYSE VAN AANTAL DOSSIERS EN PROJECTOMGEVINGEN **37**

3.1 POPULATIEDATA 37
3.2 ALGEMENE KENGETALLEN (SUBSIDIEDOSSIERS, PROJECTOMGEVINGEN, GEMEENTES, SCHOLEN, LEERLINGEN) 37
3.3 AANTAL PROJECTOMGEVINGEN PER DOSSIER 38
3.4 AANTAL AANVRAGEN DOORHEEN DE TIJD 39
3.4.1 Aantal aanvragen (dossiers en PO) per jaar *39*
3.4.2 Aantal aanvragen (dossiers en PO) per maand *40*
3.4.3 Aantal keer gebruik gemaakt van subsidie over de looptijd van 4 jaar *40*
3.5 AANTAL AANVRAGEN VOLGENS RUIMTELIJKE DIMENSIE 41
3.5.1 Aantal aanvragen (dossiers en PO) per provincie *41*
3.5.2 Aantal aanvragen (PO) per gemeente *42*
3.5.3 Geografische spreiding *43*
3.6 SOORTEN MAATREGELEN 43
3.6.1 Gebruikte categorisaties *43*
3.6.2 Soorten maatregelen op populatieniveau volgens classificatie bij projectomgeving *44*
3.7 FINANCIËLE ANALYSE 46

4 BESCHRIJVENDE ANALYSE VAN DE SURVEY **48**

4.1 HET SURVEYPROCES: VERZENDING EN OPVOLGING VAN DE SURVEYS 48
4.2 AANTALLEN RESPONS 49
4.3 SELECTE STEEKPROEFTREKKING 50
4.4 ALGEMENE BESCHRIJVENDE KENMERKEN: NIET-DEELNEMENDE GEMEENTES 51
4.5 ALGEMENE BESCHRIJVENDE KENMERKEN: DEELNEMENDE GEMEENTES 52
4.5.1 Geografische spreiding *52*
4.5.2 Scholen *53*
4.5.3 Burgers *57*
4.5.4 Kinderen *63*
4.5.5 Gemeente *65*
4.6 SOORTEN MAATREGELEN 66

4.6.1 Classificaties van projectomgevingen ... 66
4.6.2 Volgens aanwezigheid van bestaande maatregelen (opinie school) ... 67
4.6.3 Volgens aanwezigheid voorkeur van de gemeente ... 68
4.7 IMPACT MAATREGELEN ... 70
4.7.1 Veiligheidsgevoel van 3 gevaarlijke locaties aan de school ... 70
4.7.2 Subjectief veiligheidsgevoel als actieve gebruiker ... 72
4.7.3 Indirecte verkeersveiligheidseffecten ... 74
4.7.4 Individuele modal shift ... 76
4.7.5 Gemeentelijke visie ... 78
4.8 SUBSIDIEPROCEDURE ... 79
4.8.1 Aanvraagformulier ... 79
4.8.2 Begeleidingsmethodes ... 79
4.8.3 Kosten ... 80
4.8.4 Uitvoeringstermijn en zone ... 80
4.9 SUBSIDIE-AANPAK ... 81
4.9.1 Voorafgaande acties ... 81
4.9.2 Selectiecriteria projectomgevingen en maatregelen ... 82

5 OP ZOEK NAAR VERBANDEN TUSSEN DE VERSCHILLENDE DELEN IN HET ONDERZOEK 85

5.1 POPULATIE-DATA VERSUS SURVEY-DATA ... 85
5.2 STRUCTUUR EN VISUALISATIE VOOR DE CORRELATIE-ANALYSES ... 85
5.2.1 Structuur ... 85
5.2.2 Visualisatie ... 87
5.3 ONDERZOEKSVRAGEN ... 87
5.3.1 Analyse type 1A: De keuze voor de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door algemene omgevingskenmerken (populatieniveau) ... 87
5.3.2 Analyse type 1B: De keuze voor de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door specifieke schoolkenmerken ... 90
5.3.3 Analyse type 1C: De keuze voor de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door specifieke beleidskenmerken van de gemeente ... 90
5.3.4 Analyse type 2A: De impact wordt beïnvloed door verschillende selectiemethodes van de gemeente ... 91
5.3.5 Analyse type 2B: De impact wordt beïnvloed door voorkeursmaatregelen van het lokale bestuur 94
5.3.6 Analyse type 2C: De impact wordt beïnvloed door de soorten van maatregelen ... 96
5.3.7 Analyse type 2D: De impact van de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door de raming van de geplande werken ... 101
5.3.8 Analyse type 2E: De subjectieve impact (veiligheid) wordt beïnvloed door de communicatie van de scholen naar de burgers ... 105
5.3.9 Analyse type 3: Het aangevraagde subsidiebedrag wordt beïnvloed door de algemene kenmerken van de gemeente ... 105

DEEL 2: THEMATISCHE FOCUSGROEPEN EN LOCATIEBEZOEKEN ... 107

6 METHODIEK CALL-TO-ACTION EN LOCATIEBEZOEKEN ... 108

6.1 AANPAK 'CALL-TO-ACTION' ... 108
6.1.1 Thematische sessies ... 108
6.2 AANPAK LOCATIEBEZOEKEN ... 111
6.2.1 Overzicht bezochte locaties ... 111
6.3 OUTPUT LOCATIEBEZOEKEN EN CALL-TO-ACTION ... 144

7 FICHE ATTENTIEVERHOGENDE MAATREGELEN & GEKLEURDE MARKERINGEN ... 145

7.1 KORTE OMSCHRIJVING MAATREGELGROEP ... 145
7.2 AANLEIDING VOOR IMPLEMENTEREN MAATREGELEN ... 152
7.3 INVLOED OP (SUBJECTIEVE) VERKEERS(ON)VEILIGHEID ... 152

7.4 SWOT-ANALYSE 153
7.4.1 Sterkten 153
7.4.2 Zwakten 154
7.4.3 Kansen 154
7.4.4 Bedreigingen 154
7.5 AANDACHTSPUNTEN 154
7.5.1 Proces 154
7.5.2 Communicatie 155
7.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie 155
7.5.4 Andere 155
7.6 ANDERE OPLOSSINGEN 155
7.7 BEST PRACTICE 155

8 FICHE PARKEERVOORZIENINGEN 159

8.1 KORTE OMSCHRIJVING MAATREGELGROEP 159
8.1.1 Infrastructurele maatregelen 159
8.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen 162
8.1.3 Handhavingsmaatregelen 163
8.2 AANLEIDING VOOR IMPLEMENTEREN PARKEERVOORZIENINGEN 163
8.3 INVLOED OP (SUBJECTIEVE) VERKEERS(ON)VEILIGHEID 163
8.4 SWOT-ANALYSE 164
8.4.1 Sterkten 164
8.4.2 Zwakten 164
8.4.3 Kansen 165
8.4.4 Bedreigingen 165
8.5 AANDACHTSPUNTEN 165
8.5.1 Proces 165
8.5.2 Communicatie 165
8.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie 166
8.5.4 Andere 166
8.6 ANDERE OPLOSSINGEN 166
8.7 BEST PRACTICE 166

9 FICHE SCHOOLSTRATEN 171

9.1 KORTE OMSCHRIJVING MAATREGELGROEP 171
9.2 AANLEIDING VOOR IMPLEMENTEREN MAATREGELEN 173
9.3 INVLOED OP (SUBJECTIEVE) VERKEERS(ON)VEILIGHEID 173
9.4 SWOT-ANALYSE 174
9.4.1 Sterkten 174
9.4.2 Zwakten 174
9.4.3 Kansen 174
9.4.4 Bedreigingen 175
9.5 AANDACHTSPUNTEN 175
9.5.1 Proces 175
9.5.2 Communicatie 175
9.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie 175
9.5.4 Andere 175
9.6 ANDERE OPLOSSINGEN 176
9.7 BEST PRACTICE 176

10 FICHE SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN 177

10.1 KORTE OMSCHRIJVING MAATREGELGROEP 177
10.1.1 Infrastructurele maatregelen 177
10.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen 180
10.1.3 Handhavingsmaatregelen 180
10.2 AANLEIDING VOOR IMPLEMENTEREN SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN 181

10.3 INVLOED OP (SUBJECTIEVE) VERKEERS(ON)VEILIGHEID 181
10.4 SWOT-ANALYSE 182
10.4.1 Sterkten 182
10.4.2 Zwakten 182
10.4.3 Kansen 182
10.4.4 Bedreigingen 183
10.5 AANDACHTSPUNTEN 183
10.5.1 Proces 183
10.5.2 Communicatie 183
10.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie 183
10.5.4 Andere 183
10.6 ANDERE OPLOSSINGEN 184
10.7 BEST PRACTICE 184

11 FICHE VOETGANGERSVOORZIENINGEN 188

11.1 KORTE OMSCHRIJVING MAATREGELGROEP 188
11.1.1 Infrastructurele maatregelen 188
11.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen 195
11.1.3 Handhavingsmaatregelen 195
11.2 AANLEIDING VOOR IMPLEMENTEREN VOETGANGERSVOORZIENINGEN 195
11.3 INVLOED OP (SUBJECTIEVE) VERKEERS(ON)VEILIGHEID 195
11.4 SWOT-ANALYSE 196
11.4.1 Sterkten 196
11.4.2 Zwakten 196
11.4.3 Kansen 197
11.4.4 Bedreigingen 197
11.5 AANDACHTSPUNTEN 198
11.5.1 Proces 198
11.5.2 Communicatie 198
11.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie 198
11.5.4 Andere 199
11.6 ANDERE OPLOSSINGEN 199
11.7 BEST PRACTICE 199

12 FICHE FIETSVOORZIENINGEN 205

12.1 KORTE OMSCHRIJVING MAATREGELGROEP 205
12.1.1 Infrastructurele maatregelen 205
12.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen 209
12.1.3 Handhavingsmaatregelen 210
12.2 AANLEIDING VOOR IMPLEMENTEREN MAATREGELEN 210
12.3 INVLOED OP (SUBJECTIEVE) VERKEERS(ON)VEILIGHEID 211
12.4 SWOT-ANALYSE 211
12.4.1 Sterkten 211
12.4.2 Zwakten 211
12.4.3 Kansen 212
12.4.4 Bedreigingen 212
12.5 AANDACHTSPUNTEN 212
12.5.1 Proces 212
12.5.2 Communicatie 213
12.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie 213
12.5.4 Andere 213
12.6 BEST PRACTICE 213

13 FICHE EDUCATIE EN SENSIBILISERING 214

13.1 KORTE OMSCHRIJVING MAATREGELGROEP 214
13.1.1 Lespakketten 214

13.1.2 Acties om ouders en/of kinderen te sensibiliseren ... 214
13.1.3 Infrastructurele maatregelen ... 215
13.2 AANLEIDING VOOR IMPLEMENTEREN MAATREGELEN ... 215
13.3 INVLOED OP (SUBJECTIEVE) VERKEERS(ON)VEILIGHEID ... 216
13.4 SWOT-ANALYSE ... 216
13.4.1 Sterkten ... 216
13.4.2 Zwakten ... 216
13.4.3 Kansen ... 216
13.4.4 Bedreigingen ... 217
13.5 AANDACHTSPUNTEN ... 217
13.5.1 Proces ... 217
13.5.2 Communicatie ... 217
13.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie ... 217
13.5.4 Andere ... 218
13.6 ANDERE OPLOSSINGEN ... 218
13.7 BEST PRACTICE ... 218

DEEL 3: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN ... 219

14 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN ... 220

14.1 REGELGEVING VAN HET SUBSIDIEPROGRAMMA ... 220
14.1.1 Inhoudelijke specificatie en specificatie van a priori doelen ... 220
14.1.2 Aantal projectomgevingen per kalenderjaar ... 220
14.1.3 Financiële regelgeving ... 220
14.1.4 Uitvoeringstermijn en zone ... 221
14.1.5 Types maatregelen ... 221
14.2 BEREIK VAN DE SUBSIDIE ... 222
14.3 VERWERKING VAN DE SUBSIDIE: HET AANVRAAGFORMULIER ... 223
14.4 INDIENEN VAN DE SUBSIDIE ... 224
14.5 COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE ... 224
14.5.1 Communicatie ... 224
14.5.2 Participatie ... 224
14.6 RESULTATEN EN EFFECTEN VAN REALISATIES ... 225
14.6.1 Resultaten ... 225
14.6.2 Effecten ... 225

BIJLAGEN ... 227

REFERENTIES ... 305

VOORWOORD

Voorliggend rapport beschrijft het onderzoek dat het Instituut voor Mobiliteit van de Uhasselt heeft uitgevoerd naar de impact en de effectiviteit van het subsidieprogramma voor het creëren van veilige schoolomgevingen. Deze studie werd gefinancierd door het Departement Mobiliteit & Openbare Werken, afdeling beleid, van de Vlaamse Overheid.

In dit rapport vindt u een gedetailleerde beschrijving van onze methodiek, resultaten, conclusies en aanbevelingen van ons onderzoek. We hebben getracht om de uitgebreide kennis en inzichten die we tijdens ons onderzoek hebben vergaard op een heldere en overzichtelijke manier te presenteren.

We willen graag nog onze dank uitspreken aan alle gemeentes, scholen, ouders, kinderen en omwonenden die hebben deelgenomen aan het onderzoek. Zonder hun medewerking was dit onderzoek uiteraard niet mogelijk geweest.

Inhoudelijk en planmatig werd het projectteam van IMOB begeleid door een stuurgroep met de volgende samenstelling:

- Bart Nobels (VSV)
- Erwin Debruyne (VVSG)
- Kelly Van Wijnendaele (MOW)
- Liessa Iliaens (AWV)
- Lieve Snoeckx (Voetgangersbeweging vzw)
- Pascal Lammar (MOW)
- Yoline Tavernier (MOW)

De stuurgroep kwam 3x samen tijdens de duur van het project. We willen de leden van de stuurgroep danken voor hun constructieve houding en hun professionele inzichten aangaande dit onderwerp.

We hopen dat dit rapport bijdraagt aan het verbeteren van de veiligheid van schoolomgevingen en dat het een waardevolle bijdrage kan leveren aan het beleid op dit gebied.

SAMENVATTING

Sinds 2019 kunnen Vlaamse gemeentes bij de Vlaamse overheid een dossier indienen voor het verkrijgen van subsidies ter verbetering van de verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen. Van dit subsidieprogramma werd vaak gebruik gemaakt. Op talloze plaatsen werden werken uitgevoerd die een substantiële verbetering van de veiligheidssituatie met zich meebrachten.

In 2023 werd door de Vlaamse Overheid een onderzoek opgestart naar de inhoud van dit subsidieprogramma. Het onderzoek heeft (in grote lijnen) als doelstelling om een antwoord te bieden op (i) de beschrijvende kenmerken van het subsidiegebruik, (ii) de ervaren impact van de gesubsidieerde maatregelen op de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen en (iii) de subsidieaanpak bij lokale besturen. Het voorliggende rapport is het eindresultaat van dit onderzoek.

Om de evaluatie uit te voeren werden de goedgekeurde subsidiedossiers (periode 2019 t.e.m. juli 2022) uitvoerig geanalyseerd en werden deze gekoppeld aan een aantal achtergrondgegevens zoals deze gekend zijn op Vlaams niveau. Ook werd een zeer uitgebreide survey samengesteld met als hoofddoel de subsidiedossiers nader te koppelen aan de waarneming van verschillende stakeholders (ouders, kinderen, omwonenden, scholen en gemeentes) om o.a. een antwoord te kunnen bieden op de gestelde onderzoeksdoelen. Het is in deze dus belangrijk om op te merken dat de beschreven impact in dit rapport vooral het resultaat is van *subjectieve* waarnemingen/observaties en antwoorden van de diverse stakeholders.

De resultaten van de 3 genoemde onderzoeksdoelen worden in de hoofdstukken 3 t.e.m. 5 behandeld. De analyses in hoofdstukken 3 en 4 geven vooral ééndimensionele analyses weer en geven antwoorden op afzonderlijke onderzoeksdoelen of beschrijven ééndimensionele analyses van de bevraging. Hoofdstuk 5 bevat antwoorden op een aantal verbanden die tussen de verschillende delen van het onderzoek konden worden gelegd.

Naast dit onderdeel, werden mede op basis van deze onderzoeksresultaten, 7 relevante thema's (maatregelenfiches) geformuleerd. Deze thema's werden in de vorm van desk research, diverse plaatsbezoeken en focusgesprekken met lokale stakeholders meer in de diepte bestudeerd. De resultaten zijn terug te vinden in deel 2 (hoofdstukken 6 t/m 13). We hebben in dit deel van het onderzoek naast de inhoudelijke bespreking ook veel situaties gevisualiseerd aan de hand van fotomateriaal dat tijdens de verschillende plaatsbezoeken werd verzameld. Dit deel van het onderzoek kan daarom ook vooral als naslagwerk dienen om een thematisch overzicht te krijgen van de belangrijkste kenmerken, voordelen, nadelen, kansen en bedreigingen van de verschillende maatregelen.

In het laatste hoofdstuk nemen we vervolgens al deze analyses samen in diverse inhoudelijke conclusies en aanbevelingen. We stellen hier een reeks verbeteringen voor op verschillende niveaus binnen het subsidieprogramma, variërend van inhoudelijke specificaties en administratieve lasten tot financiële overwegingen en strategische effectevaluaties. We benadrukken de noodzaak van fijnmazige keuzes bij maatregelentypes, het verminderen van administratieve lasten voor gemeentes, het formuleren van duidelijke meetbare doelen, en het aanpassen van de types maatregelen, de uitvoeringstermijn en het gebied waarop de subsidie van toepassing is. Aanbevelingen omvatten ook verdere digitalisering van het aanvraagproces, bevordering van kennisuitwisseling, communicatie naar burgers, een betere participatie van diverse stakeholders en het effectief meten van effecten voor een effectievere, efficiëntere, en participatiegerichte uitvoering van het subsidieprogramma.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en aanleiding

Iedere dag verplaatsen ongeveer één miljoen kinderen, jongeren en ouders zich van en naar school. Het bevorderen van de verkeersveiligheid van het woon-schoolverkeer is één van de speerpunten van het Verkeersveiligheidsbeleid van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken. Een cruciale stap in het verbeteren van deze verkeersveiligheid is het kwaliteitsvol inrichten van schoolomgevingen.

Sinds 17 mei 2019 hebben lokale besturen in Vlaanderen de mogelijkheid om een subsidie aan te vragen voor het faciliteren van veilige schoolomgevingen, zoals vastgesteld in het besluit van de Vlaamse Regering op 29 maart 2019. Deze subsidie heeft tot doel steden en gemeenten te ondersteunen bij het snel verbeteren van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen door middel van kleine infrastructurele maatregelen, de zogenaamde quick-wins. Hiermee wordt de focus van lokale overheden gelegd op het verbeteren van de verkeersveiligheid in het woon-schoolverkeer.

1.2 Doelstelling van het onderzoek

Dit onderzoek heeft als doel de effectiviteit van de middelen die in het kader van de subsidieprocedure zijn vrijgemaakt voor het verhogen van de verkeersveiligheid in het woon-schoolverkeer in schoolomgevingen te evalueren.

Met het verstrekken van subsidies voor veilig schoolverkeer beoogt de Vlaamse overheid de verkeersveiligheid in het woon-schoolverkeer te verbeteren. Dit onderzoek richt zich op het beoordelen van de bijdrage van de subsidie voor veilige schoolomgevingen aan deze doelstelling. Het onderzoek bestaat uit drie hoofdonderdelen:

1. Een beter inzicht verkrijgen van hoe de subsidie heeft bijgedragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid ter plaatse. Dit omvat het identificeren van de soorten ingrepen in de schoolomgeving waarvoor de subsidie is aangevraagd.
2. Het in kaart brengen van hoe het aanwenden van de subsidie de subjectieve verkeersveiligheid in schoolomgevingen heeft veranderd. De effectiviteit van de subsidie wordt beoordeeld aan de hand van de impact die de gesubsidieerde maatregelen hebben gehad op de subjectieve verkeersveiligheid van ouders, leerlingen, schoolmedewerkers en lokale overheden.
3. Het inventariseren van hoe effectief de subsidie is gebruikt door lokale besturen om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen te verbeteren.

Dit alles wordt ondersteund door een grondige analyse van de subsidiedossiers, een dynamische (context-specifieke) vragenlijst verspreid onder leerlingen, ouders, scholen en lokale besturen, thematische focusgroepen (call-to-action) en locatiebezoeken. De resultaten van dit onderzoek leiden tot aanbevelingen met betrekking tot het subsidieprogramma rond veilige schoolomgevingen en ondersteunen de Vlaamse overheid beleidsmatig bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen.

1.3 Leeswijzer

Voorliggend onderzoeksrapport is opgebouwd uit een aantal inhoudelijk afzonderlijke onderdelen. Niet alle onderdelen zijn voor elke lezer even relevant. Gezien de omvang van het rapport, geven we in deze sectie even een korte leeswijzer aan.

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de **methodiek** van ons onderzoek.

Daarin wordt ten eerste een beschrijving gegeven van de verschillende data die werden gebruikt voor het onderzoek en hoe deze data gecategoriseerd en met elkaar geassocieerd konden worden. Deze sectie is dus vooral belangrijk als onderbouwing van onze strategie hoe we tot onze analyses kwamen.

In de tweede sectie van hoofdstuk 2 beschrijven we het mechanisme hoe we onze doelgroepen benaderden. We beschrijven de surveys, het proces om surveys uit te sturen en terug te verwerken. In de bijlages is tevens een overzicht te vinden van de feitelijke vragen zoals deze in de surveys voor de bevraagden te zien waren. Deze sectie is dus vooral belangrijk voor geïnteresseerden in onze strategie omtrent hoe we onze doelgroepen benaderden.

Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens eerst enkele algemene kengetallen en voeren we een **beschrijvende analyse uit van de subsidiedossiers** die voorwerp zijn van deze studie. Deze analyses zijn beschikbaar op *populatie-niveau* en is vooral interessant voor de lezer die een kwantitatief/kwalitatief inzicht wil verkrijgen in de aantallen en soorten werken die zijn uitgevoerd in het kader van dit subsidieprogramma, alsmede de financiële aspecten.

In hoofdstuk 4 worden vervolgens de resultaten van de **surveys** “as-is” gepresenteerd. In dit hoofdstuk is een schat aan informatie te vinden voor de lezer die op zoek is naar de feedback die we kregen van burgers, scholen en gemeentes. Het betreft hier data die dus niet op populatie-niveau beschikbaar is.

In samenwerking met de opdrachtgever werden vooraf aan het onderzoek **“onderzoeksvragen en hypotheses”** opgesteld. Deze onderzoeksvragen worden vanaf hoofdstuk 5 behandeld. Hierbij wordt informatie uit de vorige hoofdstukken gecombineerd en onderzocht op statistische relevantie. In de teksten die de vele grafieken en tabellen vergezellen, lichten we de (significante) bevindingen toe die we weerhouden hebben voor verdere conclusies en aanbevelingen. Deze hoofdstukken zijn met name interessant voor de inhoudelijk geïnteresseerde lezer die op zoek is naar meer verklarende analyse van de samenhang van de factoren die een rol spelen in het hele proces. Deze 5 hoofdstukken samen vormen **DEEL 1** van ons onderzoek.

Vervolgens werden uit de bevindingen uit de voorafgaande hoofdstukken een aantal **diepte-analyses** gedaan. Dit werd gedaan met behulp van focusgroepen én plaatsbezoeken waarbij de situatie ter plaatse geanalyseerd werd en plaatselijke actoren extra bevraagd werden. Deze focusgroepen en plaatsbezoeken leidden tot een achttal “fiches” (elk rondom een verkeerskundig inhoudelijk thema). Al dit is in extenso beschreven in hoofdstuk 6 tot en met 13. Dit hoofdstuk is vooral interessant voor de lezer die op zoek is naar verdieping rondom specifieke thema’s. Deze hoofdstukken zijn samen te vatten als **DEEL 2** van ons onderzoek.

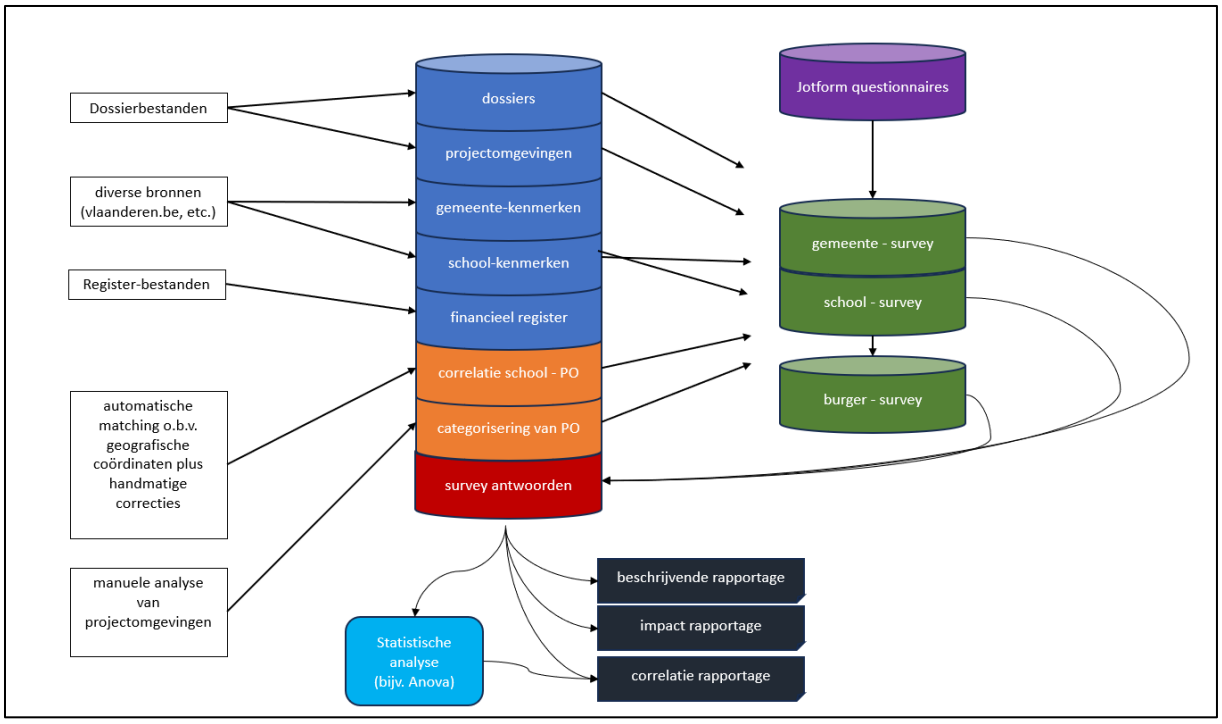
Tenslotte wordt in hoofdstuk 14 de voornaamste bevindingen en aanbevelingen van het voorafgaande materiaal **samengevat**. Dit hoofdstuk **(DEEL 3)** is met name interessant voor de lezer die op zoek is naar een samenvatting van het onderzoek alsmede de vervolgacties die uit het onderzoek kunnen komen.

DEEL 1: ONDERZOEK VAN DE SUBSIDIEDOSSIERS EN DIGITALE BEVRAGING

2 Methodiek

2.1 Onderzoekscomponenten

De verschillende componenten die in de structuur en in het verdere verloop van het onderzoeksproject gebruikt worden, werden schematisch weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 1 Schematisch overzicht van de componenten in het onderzoek

We onderscheiden in deze figuur de volgende componenten, waarbij tussen haakjes wordt aangegeven waar het desbetreffende onderdeel verder wordt toegelicht:

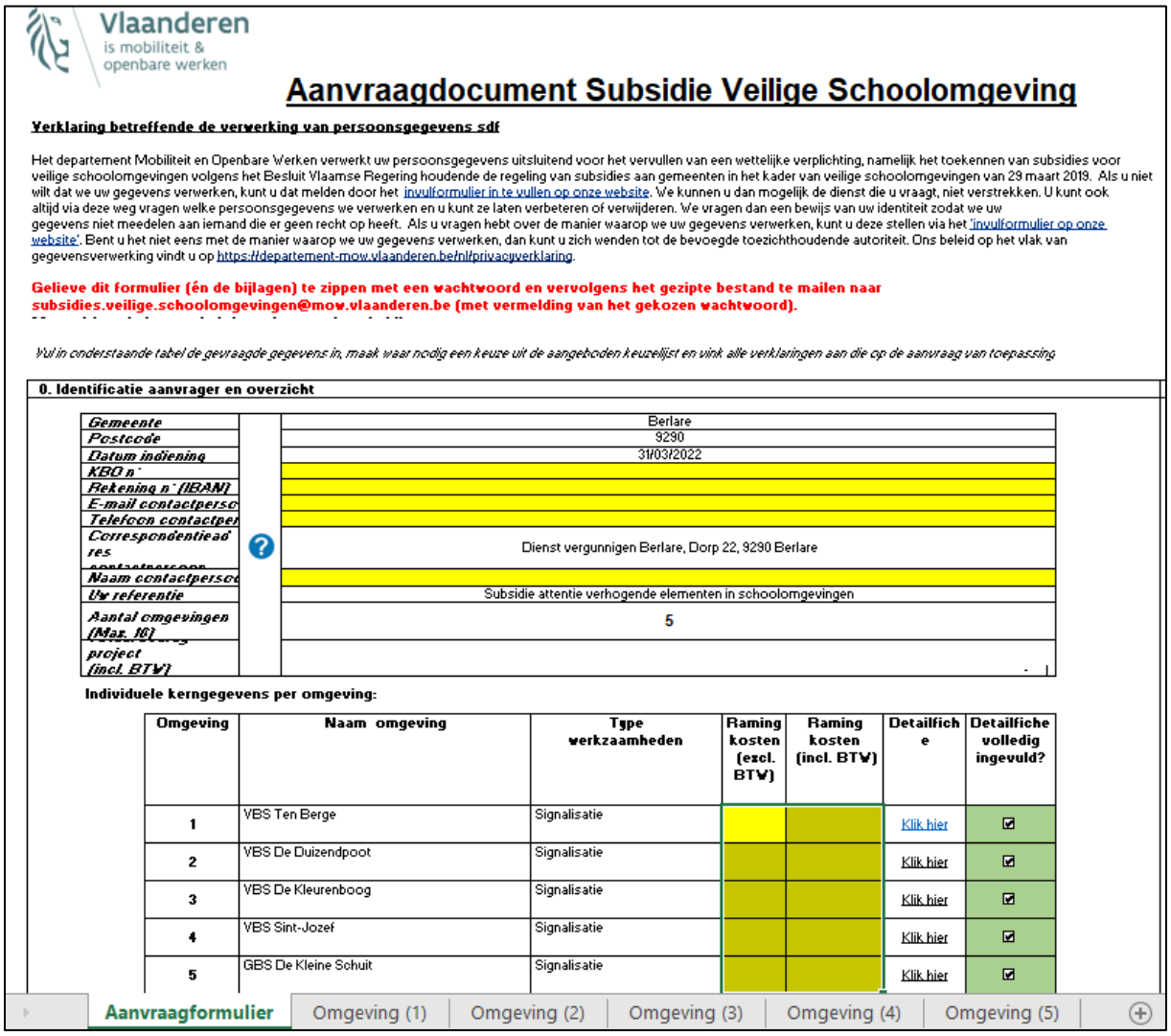
- Inputdata zoals dossierbestanden, diverse externe data vanuit bv. Vlaamse overheid en algemene statistieken, alsook register-bestanden. Deze resulteren in dossiers, projectomgevingen, gemeentekenmerken, schoolkenmerken en een financieel register (blauwe blokken) (zie sectie 2.1.1)
- Associatie van projectomgevingen aan scholen (oranje blokken)), m.b.v. automatische matching en manuele analyses als input (zie sectie 2.1.2.1)
- Classificatie van projectomgevingen op basis van soorten maatregelen (zie sectie 2.1.2.2)
- Opschoning van projectomgevingen en export/import ten behoeve van de surveys (zie sectie 2.1.2.3)
- Survey antwoorden (rode blokken) waarbij de surveys uiteraard als input dienen (groene blokken) m.b.v. zogenoemde “Jotform Questionnaires” (paarse blok) (zie sectie 2.2)
- Output rapportages en statistische analyses (zwarte en lichtblauwe blokken) (zie secties 3, 4 en 5)

2.1.1 Inputdata

a) Onbewerkte dossierbestanden ontvangen vanuit de Vlaamse overheid, departement MOW

De basis voor al onze analyses zijn uiteraard de dossiers die de gemeentes hebben ingediend om hun subsidie te verkrijgen. Deze bestanden noemen we (onbewerkte) “dossierbestanden”. In zo een dossierbestand komen de volgende onderdelen voor:

- Een hoofdblad (werkblad, zie Figuur 2) waarin voor een bepaald dossier de overzichtsdata worden getoond. Zoals te zien is uit de figuur, kan één *dossier* uit *verschillende projectomgevingen* bestaan. In dit geval zijn de projectomgevingen genoemd naar de naam van de school waar ze zullen worden uitgevoerd, maar dat is zeker niet voor alle dossiers het geval.



Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Aanvraagdocument Subsidie Veilige Schoolomgeving

Verklaring betreffende de verwerking van persoonsgegevens sdf

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken verwerkt uw persoonsgegevens uitsluitend voor het vervullen van een wettelijke verplichting, namelijk het toekennen van subsidies voor veilige schoolomgevingen volgens het Besluit Vlaamse Regering houdende de regeling van subsidies aan gemeenten in het kader van veilige schoolomgevingen van 29 maart 2019. Als u niet wilt dat we uw gegevens verwerken, kunt u dat melden door het invulformulier in te vullen op onze website. We kunnen u dan mogelijk de dienst die u vraagt, niet verstrekken. U kunt ook altijd via deze weg vragen welke persoonsgegevens we verwerken en u kunt ze laten verbeteren of verwijderen. We vragen dan een bewijs van uw identiteit zodat we uw gegevens niet meedelen aan iemand die er geen recht op heeft. Als u vragen hebt over de manier waarop we uw gegevens verwerken, kunt u deze stellen via het 'invulformulier op onze website'. Bent u het niet eens met de manier waarop we uw gegevens verwerken, dan kunt u zich wenden tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit. Ons beleid op het vlak van gegevensverwerking vindt u op https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring.

Gelieve dit formulier (én de bijlagen) te zippen met een wachtwoord en vervolgens het gezipte bestand te mailen naar subsidies.veilige.schoolomgevingen@mow.vlaanderen.be (met vermelding van het gekozen wachtwoord).

Vul in onderstaande tabel de gevraagde gegevens in, maak waar nodig een keuze uit de aangeboden keuzelijst en vink alle verklaringen aan die op de aanvraag van toepassing

0. Identificatie aanvrager en overzicht

Gemeente	Berlare
Postcode	9290
Datum indiening	31/03/2022
KBO n°	
Rekening n° (IBAN)	
E-mail contactperso	
Telefoon contactper	
Correspondentieadres	Dienst vergunnigen Berlare, Dorp 22, 9290 Berlare
Naam contactperso	
Uw referentie	Subsidie attentie verhogende elementen in schoolomgevingen
Aantal omgevingen (Max. 16)	5
project (incl. BTW)	

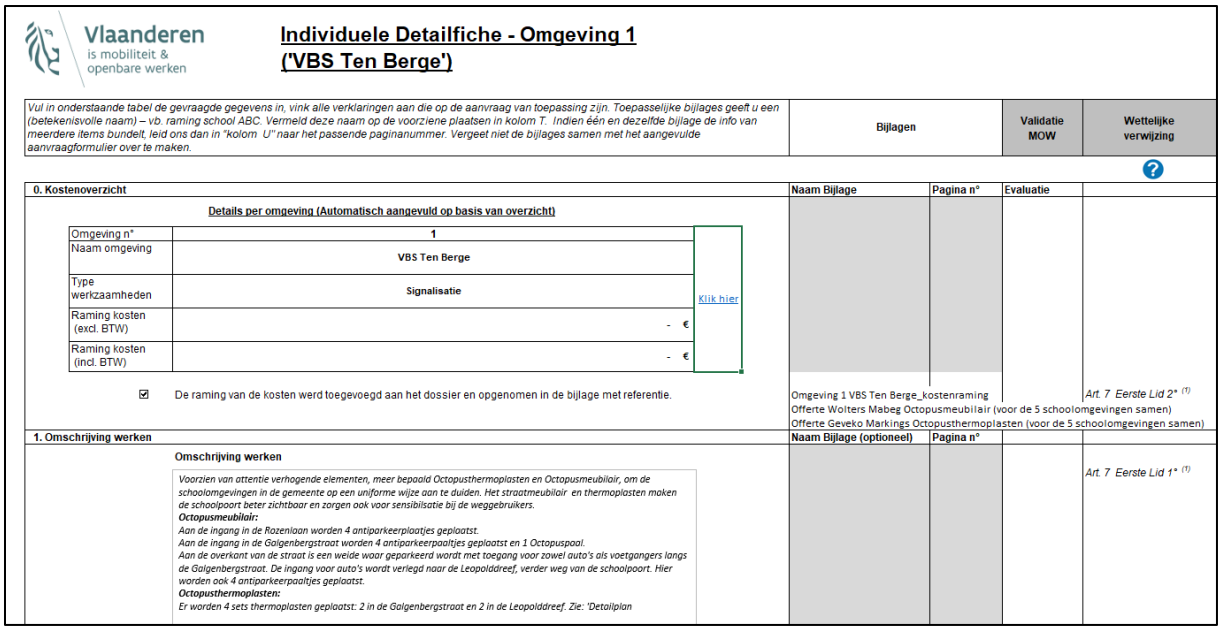
Individuele kerngegevens per omgeving:

Omgeving	Naam omgeving	Type werkzaamheden	Raming kosten (excl. BTW)	Raming kosten (incl. BTW)	Detailfiche	Detailfiche volledig ingevuld?
1	VBS Ten Berge	Signalisatie			Klik hier	☑
2	VBS De Duizendpoot	Signalisatie			Klik hier	☑
3	VBS De Kleurenboog	Signalisatie			Klik hier	☑
4	VBS Sint-Jozef	Signalisatie			Klik hier	☑
5	GBS De Kleine Schuit	Signalisatie			Klik hier	☑

Aanvraagformulier | Omgeving (1) | Omgeving (2) | Omgeving (3) | Omgeving (4) | Omgeving (5)

Figuur 2 Visualisatie van de aanvraagomgeving die de gemeentes dienden in te vullen - aanvraagformulier

- Per individuele projectomgeving, is er nog een apart werkblad beschikbaar waarbij meer detailgegevens over de projectomgeving worden getoond (zie Figuur 3). Zoals te zien is uit deze figuur, is op deze detailfiche meer informatie beschikbaar over de projectomgeving. Zo bestaat de projectomgeving o.a. uit een *vrij tekstveld* dat wordt ingevuld door de projectaanvrager. Er worden ook 3 types van classificaties aangegeven zijnde signalisatie, infrastructuur, of “gemengd”.



Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Individuele Detailfiche - Omgeving 1 ('VBS Ten Berge')

Vul in onderstaande tabel de gevraagde gegevens in, vink alle verklaringen aan die op de aanvraag van toepassing zijn. Toepasselijke bijlages geeft u een (betekenisvolle naam) – vb. raming school ABC. Vermeld deze naam op de voorziene plaatsen in kolom T. Indien één en dezelfde bijlage de info van meerdere items bundelt, leid ons dan in "kolom U" naar het passende paginanummer. Vergeet niet de bijlages samen met het aangevulde aanvraagformulier over te maken.	Bijlagen	Validatie MOW	Wettelijke verwijzing

0. Kostenoverzicht

Details per omgeving (Automatisch aangevuld op basis van overzicht)

Omgeving n°	1	Klik hier
Naam omgeving	VBS Ten Berge	
Type werkzaamheden	Signalisatie	
Raming kosten (excl. BTW)	- €	
Raming kosten (incl. BTW)	- €	

☑ De raming van de kosten werd toegevoegd aan het dossier en opgenomen in de bijlage met referentie.

Naam Bijlage	Pagina n°	Evaluatie	
Omgeving 1 VBS Ten Berge_kostenraming Offerte Wolters Mabeg Octopusmeubilair (voor de 5 schoolomgevingen samen) Offerte Geveko Markings Octopusthermoplasten (voor de 5 schoolomgevingen samen)			Art. 7 Eerste Lid 2° (1)

1. Omschrijving werken

Naam Bijlage (optioneel)	Pagina n°		
			Art. 7 Eerste Lid 1° (1)

Omschrijving werken

Voorzien van attentie verhogende elementen, meer bepaald Octopusthermoplasten en Octopusmeubilair, om de schoolomgevingen in de gemeente op een uniforme wijze aan te duiden. Het straatmeubilair en thermoplasten maken de schoolpoort beter zichtbaar en zorgen ook voor sensibilisatie bij de weggebruikers.
Octopusmeubilair:
Aan de ingang in de Rozenlaan worden 4 antiparkeerplaatjes geplaatst.
Aan de ingang in de Galgenbergstraat worden 4 antiparkeerpaaltjes geplaatst en 1 Octopuspaal.
Aan de overkant van de straat is een weide waar geparkeerd wordt met toegang voor zowel auto's als voetgangers langs de Galgenbergstraat. De ingang voor auto's wordt verlegd naar de Leopoldreef, verder weg van de schoolpoort. Hier worden ook 4 antiparkeerpaaltjes geplaatst.
Octopusthermoplasten:
Er worden 4 sets thermoplasten geplaatst: 2 in de Galgenbergstraat en 2 in de Leopoldreef. Zie: 'Detailplan

Figuur 3 Visualisatie van de projectomgeving die de gemeentes dienden in te vullen – detail van de omgeving

b) Financiële data (register-data)

Specifieke financiële gegevens die in een apart bestand werden bijgehouden, zijn een tweede vorm van inputdata. Ze bundelen voor de verschillende aanvraagjaren (2019 t.e.m. 2022) financiële informatie over de ingediende dossiers. De financiële data die o.a. beschikbaar zijn, zijn bedragen omtrent raming aanvraag, subsidietoekenning, daadwerkelijke uitgaves en daadwerkelijke subsidie uitbetalingen. Ze worden verder in het rapport ook wel *register-bestanden* genoemd.

c) Data over scholen

Omdat we soms ook informatie over scholen nodig hebben voor deze studie (denk aan leerlingenaantallen, koepel van de school, type onderwijs, adresgegevens e.d.), maken we ook gebruik van een officiële lijst van scholen voor middelbaar- en lager onderwijs in Vlaanderen. Bron: https://data-onderwijs.vlaanderen.be/onderwijsaanbod/lijsten

d) Socio-demografische data van Vlaamse steden en gemeentes

Naast "populatie-data" voor scholen, is er ook heel wat informatie beschikbaar op het niveau van een gemeente. Zo hebben we o.a. gebruik gemaakt van de stadsmonitor om informatie over inwonersaantal, welvaartsindex, e.d. te correleren met informatie uit onze studie. Bron: https://aabgsm1.azurewebsites.net/download

e) geografische data

Tot slot hebben we nog heel wat externe geografische bestanden geanalyseerd die potentieel nuttig zijn voor onze analyses zoals binnen/buiten bebouwde kom, data over verstedelijking, wegeigenaar en snelheidslimieten. Van deze informatie hebben we data over verstedelijking en wegeigenaar weerhouden voor onze analyses na een (steekproefsgewijze) interne review van de kwaliteit van deze data. Al deze informatie zijn afkomstig uit de datavindplaats van de Vlaamse Overheid. Bron: https://www.vlaanderen.be/datavindplaats

2.1.2 Van ruwe data naar verwerkte data

De hogervernoemde inputdata werden voor een gemakkelijke verwerking ingeladen in een centrale (Ms Access) database. De database werd verder in de loop van het project gebruikt voor manuele analyses zoals het analyseren van projectomgevingen voor bvb. plaatsbezoeken, maar uiteraard ook als databron voor vele beschrijvende en correlatie-analyses. In het proces van ruwe naar verwerkte data, waren er nog 4 belangrijke, zelfs essentiële, stappen nodig voor verder gebruik in het verdere onderzoeksproces. Ze worden hieronder verder toegelicht.

2.1.2.1 *Associatie van projectomgevingen aan scholen.*

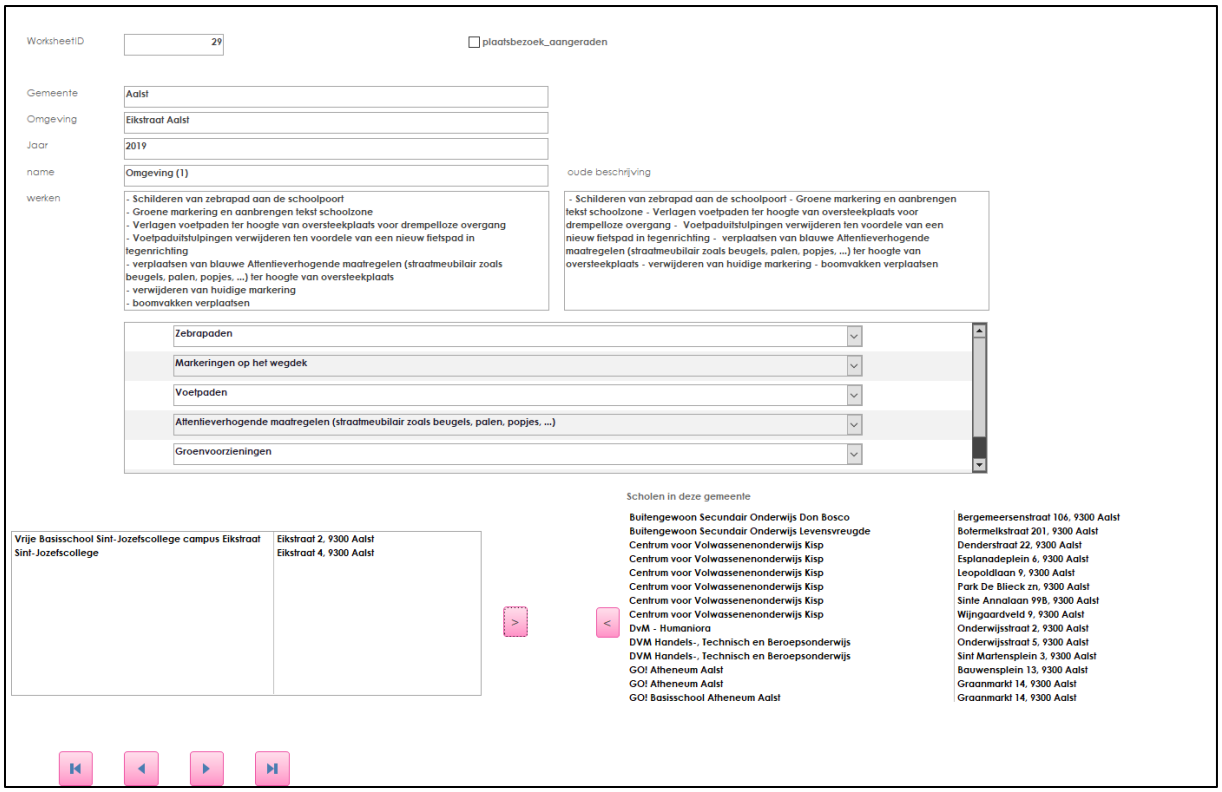
De relatie tussen een project-site waar werken werden uitgevoerd (een "projectomgeving") en een school bleek in heel wat situaties complex. Hiervoor werd de volgende algemene richtlijn gehanteerd: **"Een projectomgeving heeft een invloed op (de verkeersveiligheid van) de school als de projectomgeving zich maximaal op 100 meter van de schoolingang bevindt".**

Aan deze richtlijn kleefden in de praktijk de volgende problemen/uitdagingen:

- Een aanzienlijk aandeel van de projectomgevingen kregen van de gemeentes een naamgeving die het niet direct duidelijk maakt welke school beoogd werd met de maatregelen.
- Bij heel wat scholen is er in de praktijk een discrepantie tussen het administratieve adres en de daadwerkelijke schoolingang. Het spreekt vanzelf dat de geografische locatie van de schoolingang doorslaggevend zou moeten zijn; deze is echter lang niet altijd foutloos te achterhalen.
- De richtlijn zorgt ervoor dat heel wat scholen door meer dan 1 projectomgeving beïnvloed (kunnen) worden. Dat komt vaak voor in stedelijke gebieden bv. waarbij de stad/gemeente voor bv. een groep van verschillende scholen die wel dicht bij elkaar liggen subsidies heeft aangevraagd. In zo een geval of ook in situaties waarbij een school meerdere ingangen heeft, komt het vaak voor dat een school beïnvloed wordt door meer dan 1 projectomgeving.
- Omgekeerd zijn er veel gevallen waarbij één projectomgeving een impact heeft op meerdere scholen. Denk bijvoorbeeld aan een situatie waarbij een bepaalde schoollocatie meerdere scholen huisvest (bv. kleuterschool en lagere school). In onze analyse/data zijn al die gevallen dus verschillende scholen, met een verschillend aantal leerlingen, die dus allen beïnvloed worden door dezelfde projectomgeving.

Om deze problemen op te lossen werd de associatie tussen projectomgevingen en scholen als volgt gerealiseerd:

- Stap 1: toevoegen waar mogelijk van de geo-locatie aan alle scholen en projectomgevingen
- Stap 2: geautomatiseerde "match" waar de geo-locaties binnen de bovenstaande richtlijn vallen
- Stap 3: handmatige doorloop van ***alle*** projectomgevingen, waarbij (eventueel met gebruik van Google Maps informatie) alle gelegde associaties werden gecontroleerd en eventueel aangevuld. In onderstaande figuur wordt bij wijze van voorbeeld een screenshot getoond van de ontwikkelde database. Rechts onderaan werden alle scholen opgelijst en kan de projectleider een bepaalde school manueel "toewijzen" aan de projectomgeving of kan de semi-automatische koppeling (stap 2) worden aangepast indien nodig.



Figuur 4 Visualisatie van één van de schermen van de database-omgeving, waarbij manueel categorisaties en scholen aan omgevingen konden worden toegekend

- In de survey werd aan de ondervraagden de mogelijkheid geboden om alsnog een associatie aan te leggen die door ons gemist was of foutief werd aangebracht. Onze pre-analyse toont aan dat deze goed en gedetailleerd werd uitgevoerd aangezien slechts in een 30-tal gevallen wijzigingen werden aangebracht.

2.1.2.2 *Classificatie van projectomgevingen op basis van soorten maatregelen*

In sectie 2.1.1 werd al vermeld dat de inputdata ons in een eerder algemene indeling in “infrastructuur”, “signalisatie” en “gemengde maatregelen” werd aangeleverd. Het werd vrij snel duidelijk dat deze classificaties niet volledig eenduidig zijn: zo kan een schoolstraat die wordt aangeduid met een verkeersbord (en waarvoor subsidies werden aangevraagd) voorkomen bij het kenmerk “signalisatie”, terwijl dezelfde schoolstraat die wordt afgesloten met een fysieke slagboom (en waarvoor subsidies werden aangevraagd) geregistreerd staan onder “infrastructuur”. Verder bleek ook dat de algemene classificatie onvoldoende gedetailleerd is om verdere analyses op te doen. Daarom hebben we na analyses omtrent frequenties en *expert-opinion* en in samenspraak met de opdrachtgever en met de stuurgroep nieuwe classificaties opgesteld. We noemen deze verder in het rapport ook wel pre-categorisaties (omdat we de categorisatie van de projectomgeving ge-pré-categoriseerd hebben vooraleer ze aan de respondent voor te leggen). Later in ons rapport (Zie in sectie 3.6) komen we nog uitgebreid inhoudelijk terug op deze (pré-)categorisaties.

Net zoals bij de associatie van scholen aan projectomgevingen, gebeurde de categorisering ook in stappen. Deze zijn als volgt samen te vatten:

- Stap 1: geautomatiseerd toevoegen van categorieën aan projectomschrijvingen op basis van “Word Search” en “String Search” (het vinden van bepaalde zoektermen).
- Stap 2: handmatige doorloop van ***alle*** projectomgevingen, waarbij alle gelegde categorisering werd gecontroleerd en eventueel aangevuld. Deze stap wordt ook in Figuur 4 gevisualiseerd, bemerk dus dat er uiteraard meerdere categorieën aan een bepaalde projectomgeving kunnen worden toegewezen.

In de praktijk zullen er zowel projectomgevingen zijn waar de maatregelen specifiek te categoriseren zijn binnen één categorie, alsook projectomgevingen waar de maatregelen een optelsom zijn van categorieën. We spreken daarom van “enkelvoudig gecategoriseerde projectomgevingen” en van “meervoudig gecategoriseerde projectomgevingen”.

- In de survey werd de door ons aangebrachte pré-categorisering nog eens voorgelegd aan de gemeentes om na te gaan of de daadwerkelijk uitgevoerde werken nog steeds passen bij de door ons aangebrachte categorisering. Bij goedkeuring wordt de pré-categorisering in een finale categorie ingedeeld. Ook hier blijkt na analyse dat de pre-classificatie zeer degelijk gebeurde: zo werden in 15 gevallen onze pre-classificatie “andere” in iets “concreters” veranderd en werd slechts in 5 gevallen een categorie toegevoegd. We hebben het hier over een analyse van 175 projectomgevingen, wat dus duidt op een degelijke pre-categorisatie.

2.1.2.3 *Opschoning van projectomgevingen en export/import ten behoeve van de surveys.*

Van begin af aan was het de bedoeling om waar mogelijk ***context-specifieke*** surveys te versturen. Dat wil zeggen: surveys waar de ondervraagden hun mening kunnen geven over zaken die specifiek voor hun van toepassing zijn (= over de eigen school, alleen over de projectomgevingen die van invloed zijn op de eigen school). We vonden dit uiterst belangrijk om er zeker van te zijn dat mensen zich de specifieke omgeving visualiseren en voor de geest halen vooraleer een antwoord te geven op de surveyvragen. Niet context-specifieke surveys hebben immers het grote nadeel dat een complexe situatie zoals een schoolomgeving met allerlei andere subjectieve gevoelens die met de omgeving gepaard gaan, in verband wordt gebracht. Context-specifieke surveys sluiten dit effect uiteraard niet volledig uit maar het is wel de beste manier van werken om binnen subjectief onderzoek met dergelijke complexe situaties om te gaan.

Om een context-specifieke survey te bekomen, hebben we velden en informatie uit de dossierbestanden aan de respondent getoond. Zo visualiseerden we de informatie uit het beschrijvingen-veld van de projectomgeving. De initiële data die we hebben ontvangen bevatte echter vaak informatie die niet to-the-point of minstens redundant was en die niet zonder extra filtering aan de respondent kon worden getoond. Daarom diende deze volledig handmatig opgeschoond en aangevuld te worden. Een visualisatie van deze stap wordt bij wijze van voorbeeld eveneens in Figuur 4 getoond.

Op basis van de opgeschoonde en verrijkte data zijn bronbestanden vervaardigd voor de verschillende surveys. Op basis van de keuzes die bevraagden maken (“mijn gemeente”, “mijn school”, “mijn rol”, enzovoort) werden delen uit deze bronbestanden in de survey getoond.

Tenslotte werden de verkregen antwoorden uit de surveys terug ingeladen in de centrale database. De rapportages in dit eindrapport zijn dan ook gebaseerd op datasets waarin dossierkenmerken, projectomgevingen, scholen, gemeentes en surveyantwoorden geïntegreerd zijn.

2.1.2.4 *Andere vormen van datacleaning*

Naast de bovenstaande stappen werden nog enkele andere vormen van datacleaning of verwerking van de ruwe data doorgevoerd. We geven lijsten deze hier voor de volledigheid even mee op:

- Cleanen van enkele dossiers waar initieel geen informatie beschikbaar was in de beschrijving over de uitgevoerde werken. In een beperkt aantal gevallen waar we dit niet konden achterhalen, werden deze projectomgevingen niet meegenomen in de verdere analyses.
- Bij vergelijking van de Registerbestanden en de Dossierbestanden bleken een aantal discrepanties:
    a. In de Registerbestanden was sprake van een zeer klein aantal steden/gemeentes (3) waar we geen Dossierbestanden van ontvingen. In deze gevallen zijn die dossiers alléén meegenomen voor de financiële analyses.
    b. In de Dossierbestanden was sprake van een aantal steden/gemeentes waar de financiële cijfers matig tot fors afweken van de overeenkomstige data in de

Registerbestanden. In die gevallen zijn steeds de cijfers uit de Registerbestanden gebruikt voor de financiële analyses.

c. De Registerbestanden zelf (met name die van 2022) zijn onvolledig. Dit is logisch omdat er nog heel wat projecten “lopend” waren op het moment dat het project startte. Ons uitgangspunt voor de analyses is wel steeds geweest om, voor zover mogelijk, zoveel mogelijk relevante data toch mee te nemen.

2.2 Digitale bevraging (survey)

2.2.1 Verschillende actoren

Al vrij snel in ons onderzoeksproces werd het duidelijk dat de informatie die we in 2.1.1 reeds hebben toegelicht, niet voldoende zou zijn om de verschillende doelstellingen (zie sectie 1.2) te beantwoorden. Om deze extra informatie te verzamelen, hebben we besloten om een eigen bevraging op te stellen. Omdat we enerzijds met dynamische en context-specifieke vragenlijsten werken (zie sectie 2.2.2) en omdat het anderzijds onmogelijk was om in de beschikbare korte tijdspanne[1] een ander format te hanteren, werd gekozen voor een digitale bevraging.

We kozen ervoor om deze bevraging te versturen naar burgers (ouders, omwonenden en voorbijgangers), kinderen, scholen en naar gemeentebesturen. Met de bevraging willen we een inzicht krijgen in de extra dimensies die we niet uit de reeds beschikbare data kunnen afleiden. Het gaat hier dan met name om bijkomende informatie omtrent de aard van de maatregelen die aan de school werden genomen, de impact van deze maatregelen op het veiligheidsgevoel aan de school en de mogelijke indirecte effecten van de maatregelen. Naast deze inhoudelijke dimensies willen we ook inzicht krijgen in de subsidie-aanpak en de subsidie-procedure die door de aanvragers werd gevolgd.

Omdat we met verschillende actoren in deze studie te maken hebben, zijn er ook verschillende soorten vragenlijsten en zijn de vragen voor de verschillende actoren uniek; al zijn er op verschillende plaatsen wel gelijkenissen tussen de verschillende vragenlijsten (waardoor ook een vergelijking mogelijk wordt). De vragenlijsten werden in nauw overleg met de stuurgroep opgesteld en goedgekeurd.

2.2.2 Type vragen

In de enquêtes hebben we een brede waaier aan typen vragen gebruikt om verschillende aspecten van het onderwerp grondig te onderzoeken en een uitgebreid begrip van de situatie te verkrijgen. Deze vragen omvatten onder andere gesloten vragen om kwantitatieve gegevens te verzamelen, open vragen om kwalitatieve inzichten te verkrijgen, meerkeuzevragen om respondenten keuzemogelijkheden te bieden, schaalvragen om de mate van overeenstemming of onenigheid met bepaalde stellingen te meten, en sorteervragen om respondenten de mogelijkheid te bieden om items in een specifieke volgorde te rangschikken op basis van hun voorkeuren of prioriteiten. Dit gevarieerde scala aan vraagtypen stelde ons in staat om een diepgaand en veelzijdig beeld te verkrijgen van de onderwerpen die in de enquêtes werden behandeld.

2.2.3 Specifieke ingebouwde intelligentie in de survey

Voor elke partij (gemeenten (aanvraag en geen aanvraag), scholen en burgers) werd een aparte enquête opgesteld. De gemeente- (aanvraag) en schoolenquête werden respectievelijk naar de gemeenten en scholen doorgestuurd, samen met het verzoek om de enquête voor de burgers via hun (sociale) kanalen te verspreiden. Ondanks dat er voor elke partij een aparte enquête was voorzien, vragen we in elke enquête naar de rol van de respondent. Dit gaf ons de mogelijkheid om te detecteren dat een respondent (bijvoorbeeld een burger) per ongeluk op de verkeerde enquête (bijvoorbeeld gemeente) terechtkwam (bijvoorbeeld doordat een gemeente per ongeluk de verkeerde link verspreidde). Wanneer dit voorkwam, werd de respondent in kwestie doorverwezen naar de juiste enquête. De relevante informatie die reeds was ingevuld, werd meegenomen naar de juiste enquête. Deze informatie werd tot een minimum beperkt, namelijk enkel de rol van de respondent.

---

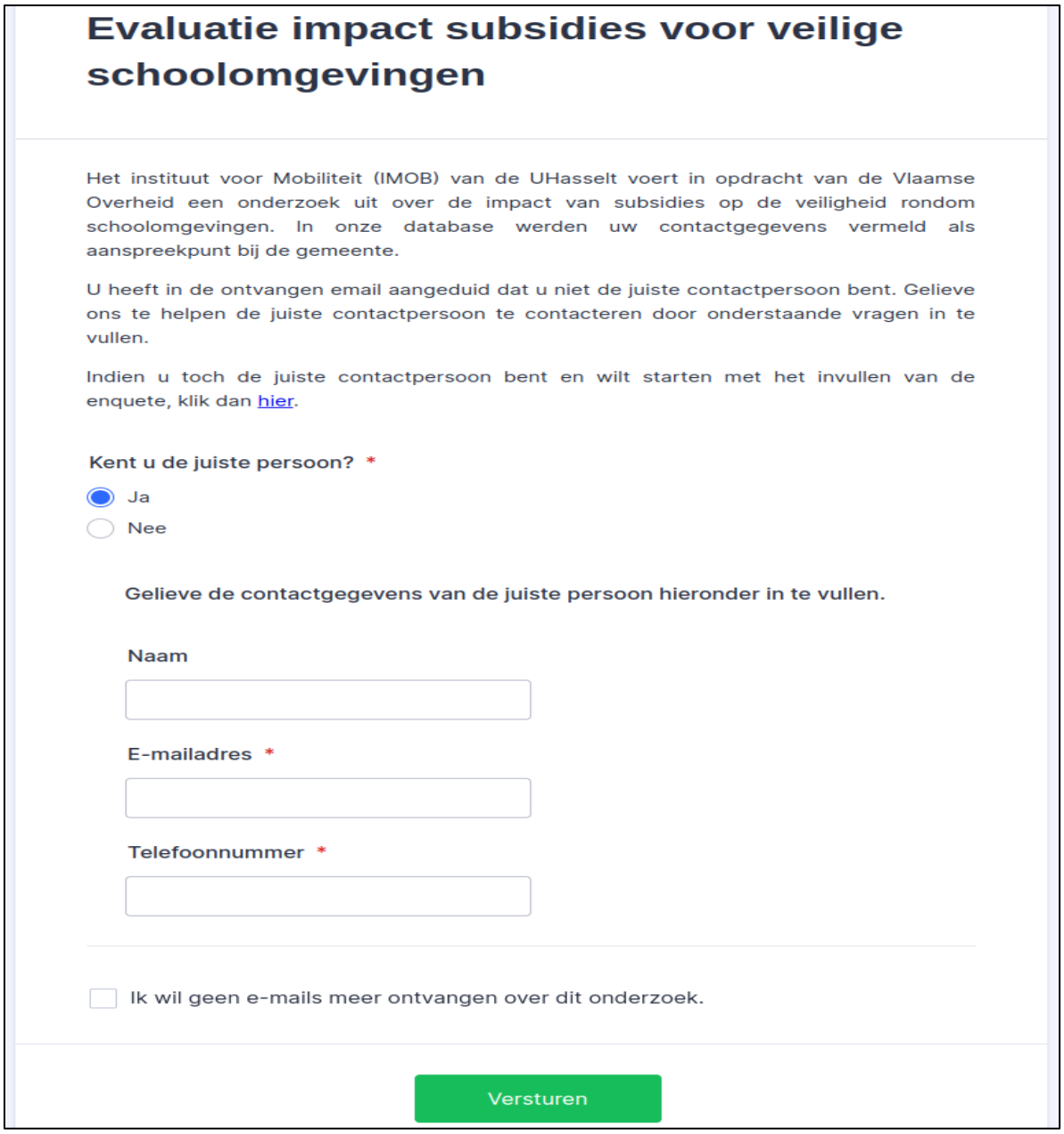
[1] Het onderzoek werd opgestart in maart 2023; de vragenlijst werd opgemaakt en goedgekeurd tegen april 2023 en de bevraging diende in mei en een deeltje in juni van 2023 (voor de zomervakantie) te worden afgenomen.

Bedankt voor uw interesse in ons onderzoek naar de impact van subsidies op veilige schoolomgevingen. Helaas bent u op de verkeerde link terechtgekomen als u als buger (ouder, kind, passant, omwonende, ...) wilt deelnemen aan ons onderzoek. De enquête voor de burgers is te vinden op de volgende URL

https://schoolomgevingen.imob.uhasselt.be/onderzoek/burger

Figuur 5 Een burger die doorverwezen wordt naar de juiste enquête.

Om te voorkomen dat we potentiële respondenten misliepen vanwege verouderde e-mailadressen, bijvoorbeeld van personen die inmiddels een andere functie bekleden of niet meer werkzaam waren bij de school of gemeente, hadden we een aparte, korte enquête opgesteld. In deze enquête konden personen aangeven dat ze niet de juiste contactpersoon waren. Als ze wel de juiste contactpersoon kenden, konden ze deze informatie met ons delen. Als ze de juiste contactpersoon niet kenden, gingen we zelf op zoek naar de juiste persoon. Deze procedure pasten we ook toe op e-mails die we naar scholen en gemeenten stuurden en waarvoor we een *bounce* ontvingen, wat betekent dat het e-mailadres niet langer in gebruik was.



Evaluatie impact subsidies voor veilige schoolomgevingen

Het instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt voert in opdracht van de Vlaamse Overheid een onderzoek uit over de impact van subsidies op de veiligheid rondom schoolomgevingen. In onze database werden uw contactgegevens vermeld als aanspreekpunt bij de gemeente.

U heeft in de ontvangen email aangeduid dat u niet de juiste contactpersoon bent. Gelieve ons te helpen de juiste contactpersoon te contacteren door onderstaande vragen in te vullen.

Indien u toch de juiste contactpersoon bent en wilt starten met het invullen van de enquete, klik dan hier.

Kent u de juiste persoon? *

- (●) Ja
- ( ) Nee

Gelieve de contactgegevens van de juiste persoon hieronder in te vullen.

Naam

E-mailadres *

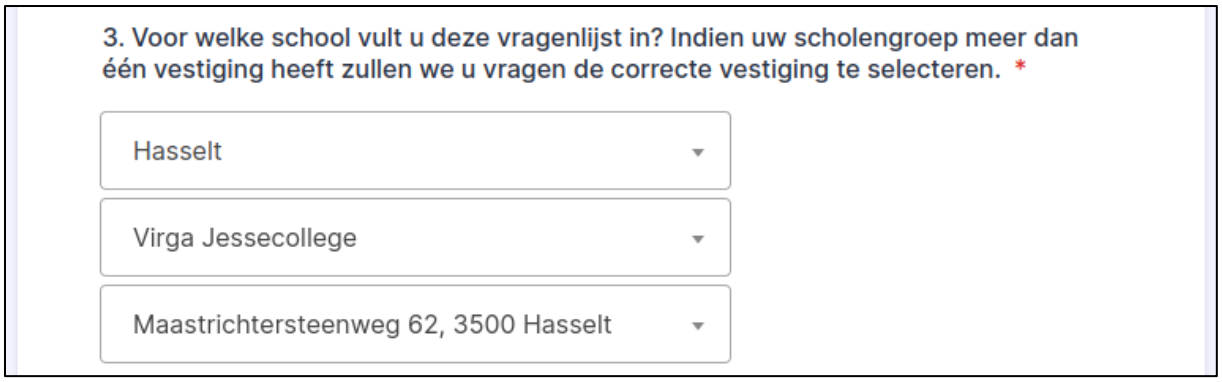
Telefoonnummer *

☐ Ik wil geen e-mails meer ontvangen over dit onderzoek.

Versturen

Figuur 6 De enquête waarin een persoon kan aangeven dat hij of zij niet de juiste contactpersoon is en de optie heeft om informatie over de juiste contactpersoon door te geven.

Aan het begin van elke enquête werd gevraagd voor welke gemeente en eventueel voor welke school(vestiging) de respondent de enquête wilde invullen. Dit zorgde ervoor dat de informatie van de relevante projectomgevingen kon worden ingeladen, waardoor de respondent een enquête-ervaring kreeg die voor hem of haar relevant was (zie ook 2.1.2.3).



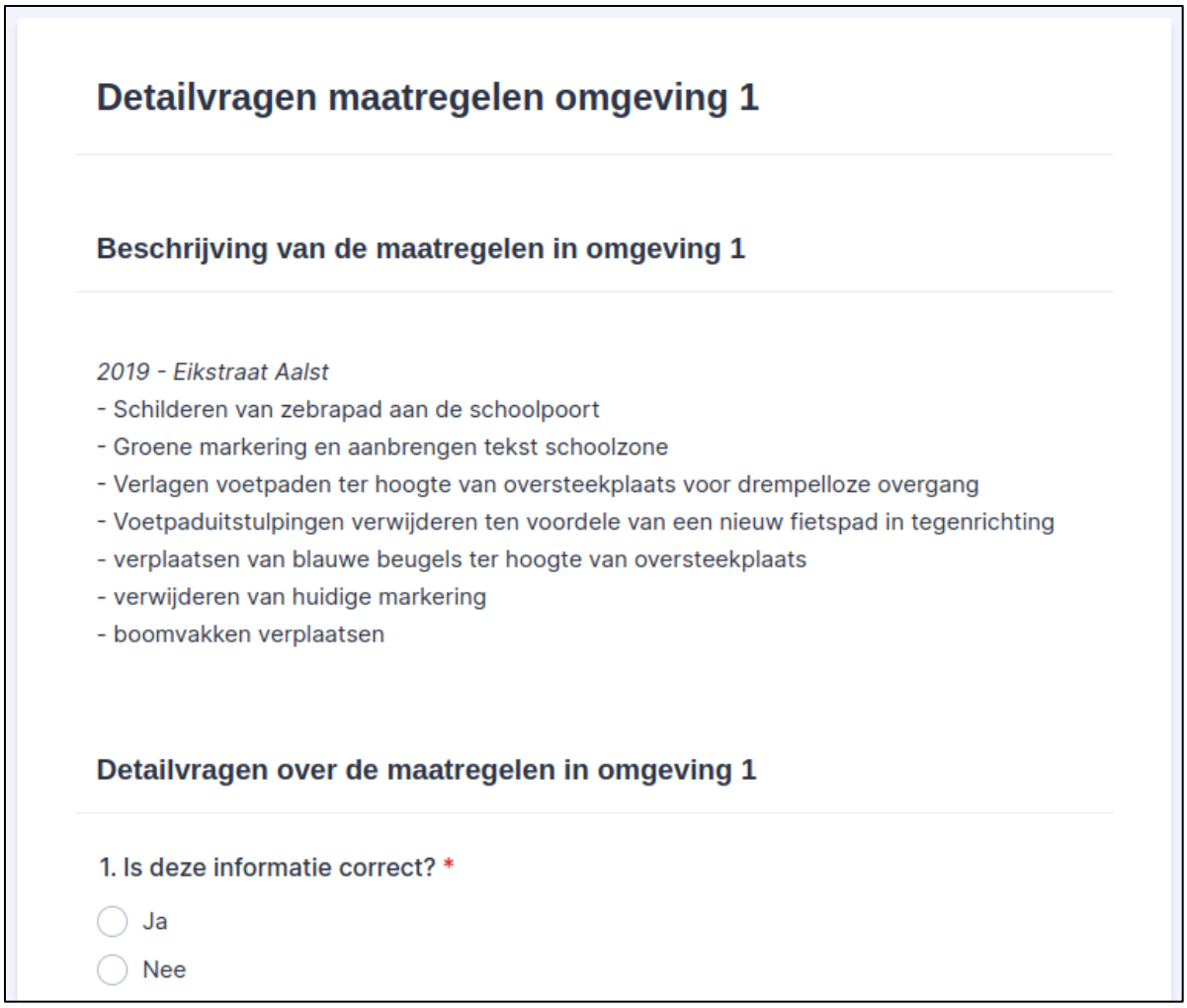
Figuur 7 De respondent kan zijn of haar gemeente en school(vestiging) selecteren.

Figuur 8 De respondent ziet de naam en het adres van de eerder geselecteerde schoolvestiging in de vraagstelling terugkomen.

Gezien er geen officiële koppeling tussen projectomgevingen en scholen beschikbaar was, is er een semi-geautomatiseerde koppeling tot stand gebracht, die reeds nader werd toegelicht in sectie 2.1.2.1. Om te voorkomen dat we gegevens van potentiële respondenten missen als gevolg van mogelijke fouten in de koppeling, kregen respondenten de mogelijkheid om te melden dat hun school ten onrechte ontbrak. De enquêtetool stuurde ons vervolgens een geautomatiseerde e-mail. Bij ontvangst van dergelijke e-mail hebben wij handmatig ingegrepen om de gegevens te corrigeren en hebben we de betreffende persoon gecontacteerd om te melden dat de gemeente of school(vestiging) is toegevoegd, zodat de persoon alsnog de enquête kon invullen.

Figuur 9 De respondent kan aangeven dat zijn of haar school(vestiging) ontbreekt.

Door middel van de ingeladen data konden we de respondenten tonen welke maatregelen er in hun gemeente of in de buurt van hun schoolvestiging waren uitgevoerd. Vervolgens vroegen we de respondenten om de juistheid van deze uitgevoerde maatregelen te beoordelen. Als deze maatregelen als onjuist werden ervaren, kregen de respondenten de mogelijkheid om gedetailleerde correcties te beschrijven.



Detailvragen maatregelen omgeving 1

Beschrijving van de maatregelen in omgeving 1

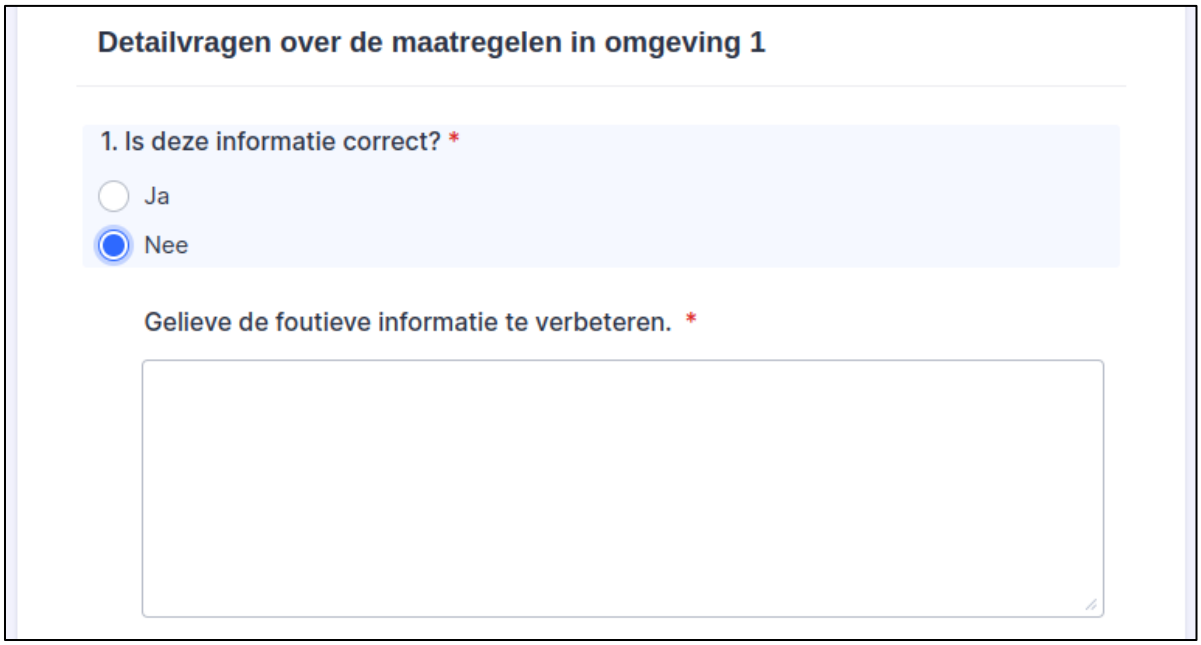
2019 - Eikstraat Aalst
- Schilderen van zebrapad aan de schoolpoort
- Groene markering en aanbrengen tekst schoolzone
- Verlagen voetpaden ter hoogte van oversteekplaats voor drempelloze overgang
- Voetpaduitstulpingen verwijderen ten voordele van een nieuw fietspad in tegenrichting
- verplaatsen van blauwe beugels ter hoogte van oversteekplaats
- verwijderen van huidige markering
- boomvakken verplaatsen

Detailvragen over de maatregelen in omgeving 1

1. Is deze informatie correct? *

- Ja
- Nee

Figuur 10 De respondent wordt gevraagd om de correctheid van de maatregel te beoordelen.



Detailvragen over de maatregelen in omgeving 1

1. Is deze informatie correct? *

- Ja
- Nee

Gelieve de foutieve informatie te verbeteren. *

Figuur 11 De respondent krijgt de mogelijkheid om een correctie te beschrijven.

Voor de gemeentelijke enquête werd de oorspronkelijke data eveneens ge-pré-categoriseerd, zoals toegelicht in 2.1.2.2. Om te waarborgen dat onjuiste classificaties geen negatieve impact zouden hebben op de enquête en de resultaten, kregen respondenten de mogelijkheid om de categorieën zelf aan te passen. Bovendien werden op basis van deze categorieën aanvullende detailvragen gesteld.

2. Op basis van de bovenstaande beschrijving van de uitgevoerde werken, hebben we deze werken op semi-automatische wijze gecategoriseerd in enkele voorgedefinieerde types van maatregelen (categorieën). U kan de koppeling tussen de uitgevoerde werken en de categorieën hieronder aanpassen indien u van mening bent dat andere categorieën beter van toepassing zijn op de uitgevoerde werken. (meerdere antwoorden mogelijk) *

- [x] Attentieverhogende maatregelen (straatmeubilair zoals beugels, palen, popjes, ...)
- [ ] Borden
- [x] Markeringen op het wegdek
- [x] Zebrapaden
- [ ] Fietspaden
- [ ] Fietsstraten
- [x] Voetpaden
- [ ] Schoolstraten
- [ ] Snelheidsremmers
- [ ] Verlichting (o.a. bi-flashes, reflectoren, fluo-elementen, straatverlichting, ...)
- [ ] Verkeerslichten
- [x] Groenvoorzieningen
- [ ] Fietsenstallingen
- [ ] Parkeermaatregelen
- [ ] Algemene infrastructuurmaatregelen (wegversperring, herinrichting weg/kruispunt, ...)
- [ ] Educatie en sensibilisering
- [ ] Andere

Figuur 12 Een voorbeeld van de classificatie van een project.

Gesubsidieerde attentieverhogende maatregelen

Over welke attentieverhogende maatregelen gaat het? (meerdere antwoorden mogelijk) *

- [ ] Palen (bv. octopuspaal, potloodpaal, ...)
- [ ] Verkeerspopjes (bv. Victor Veilig)
- [ ] Verkeersbeugels (bv. omegabeugels)
- [ ] Wegmarkeringen
- [ ] Andere

Gesubsidieerde markeringen op het wegdek

Welk type markeringen zijn op het wegdek aangebracht? (meerdere antwoorden mogelijk) *

- [ ] Tekst
- [ ] Groene achtergrond zebrapad
- [ ] Vormen (bv. vierkante, gekleurde blokken)
- [ ] Snelheidsinformatie
- [ ] Fietssuggestiestrook
- [ ] Andere

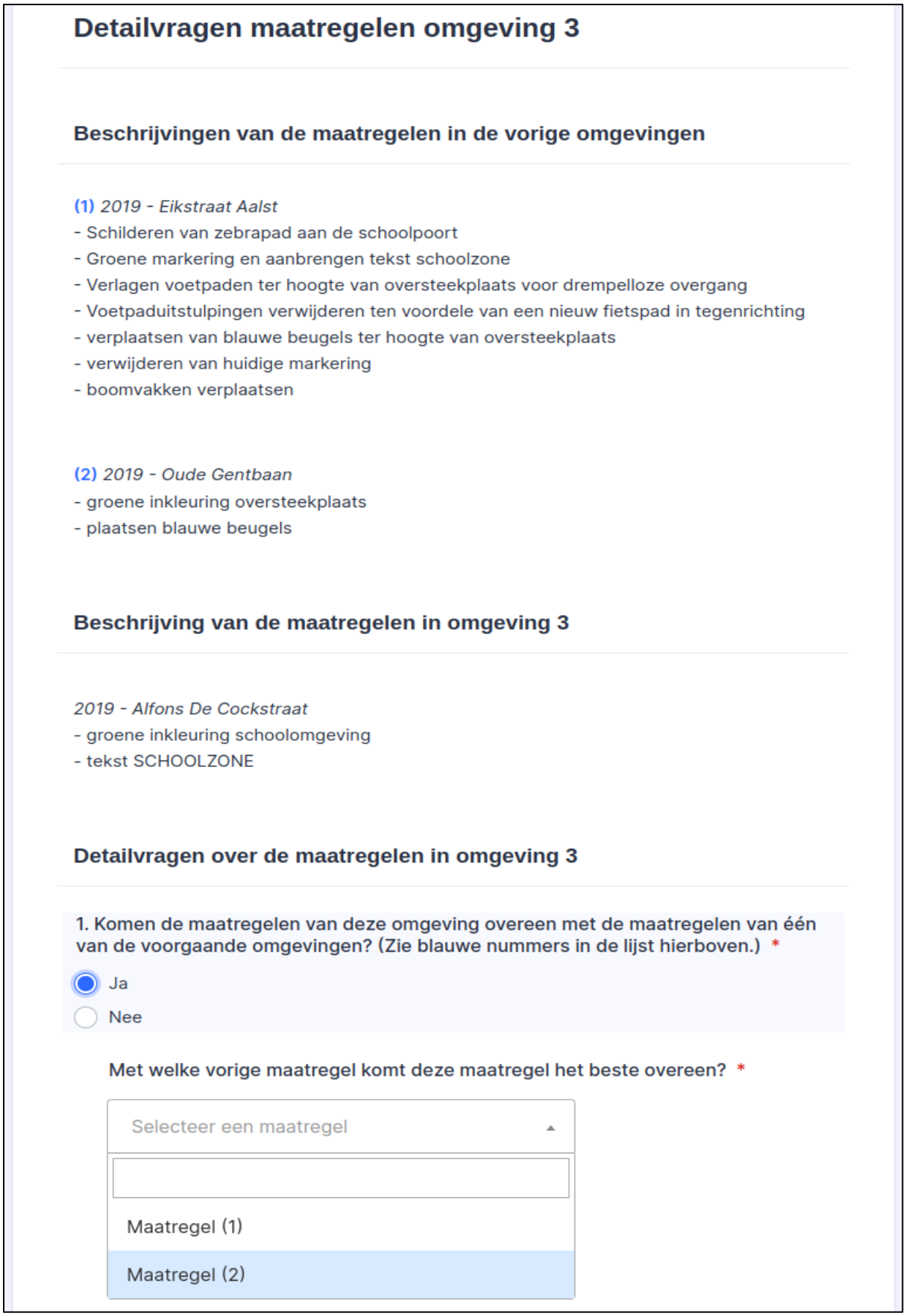
Gesubsidieerde zebrapaden

Welk type zebrapad is er aangelegd? *

- ( ) Normaal zebrapad zonder middenberm
- ( ) Normaal zebrapad met middenberm
- ( ) Gevleugeld zebrapad zonder middenberm
- ( ) Gevleugeld zebrapad met middenberm

Figuur 13 Een aantal van de detailvragen behorende tot de geselecteerde categorieën van de voorgaande figuur.

Uit de verzamelde data bleek dat sommige gemeenten vaak dezelfde maatregelen in meerdere omgevingen toepasten. Om te voorkomen dat ze telkens dezelfde vragen en antwoorden moesten herhalen, boden we hen de optie om de antwoorden van een eerdere beoordeelde projectomgeving over te nemen voor de huidige projectomgeving.



Detailvragen maatregelen omgeving 3

Beschrijvingen van de maatregelen in de vorige omgevingen

(1) *2019 - Eikstraat Aalst*
- Schilderen van zebrapad aan de schoolpoort
- Groene markering en aanbrengen tekst schoolzone
- Verlagen voetpaden ter hoogte van oversteekplaats voor drempelloze overgang
- Voetpaduitstulpingen verwijderen ten voordele van een nieuw fietspad in tegenrichting
- verplaatsen van blauwe beugels ter hoogte van oversteekplaats
- verwijderen van huidige markering
- boomvakken verplaatsen

(2) *2019 - Oude Gentbaan*
- groene inkleuring oversteekplaats
- plaatsen blauwe beugels

Beschrijving van de maatregelen in omgeving 3

2019 - Alfons De Cockstraat
- groene inkleuring schoolomgeving
- tekst SCHOOLZONE

Detailvragen over de maatregelen in omgeving 3

1. Komen de maatregelen van deze omgeving overeen met de maatregelen van één van de voorgaande omgevingen? (Zie blauwe nummers in de lijst hierboven.) *

- (●) Ja
- ( ) Nee

Met welke vorige maatregel komt deze maatregel het beste overeen? *

Selecteer een maatregel

Maatregel (1)

Maatregel (2)

Figuur 14 De respondent krijgt de mogelijkheid om aan te geven dat de huidige projectomgeving overeenkomt met een voorgaande projectomgeving.

Aan het einde van de gemeente-enquête wordt aan de respondenten gevraagd om de impact van alle genomen maatregelen te beoordelen binnen elke categorie. Deze vraag is dynamisch en gebaseerd op de automatische classificatie, evenals de verbeteringen die de respondent eerder in de enquête heeft aangegeven.

1. In onderstaande tabel zien jullie de aangevraagde maatregelen. Gelieve per maatregel aan te geven of dit een significant effect heeft gehad en welk effect dit is. Per maatregel mag je meerdere effecten aanduiden. (meerdere antwoorden mogelijk) *

	Minder on-gevallen	Lagere snelheid	Meer voet-gangers	Meer fietsers	Minder gemoto-riseerd verkeer	Geen effect
Borden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsstraten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Snelheidsremmers	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeerslichten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Parkeermaatregelen	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Figuur 15 Impact van alle genomen maatregelen in een gemeente gebaseerd op de automatische classificatie en de voorgestelde verbeteringen van de respondent.

2.2.4 Dynamische vragen en validatie

De enquêtes werden maximaal voorzien van een uitgebreide validatie voor de invoer. Hierdoor werd het aantal ongeldige antwoorden tot een minimum beperkt en was er geen negatieve impact op de beschikbare informatie voor de analyses.

Intro

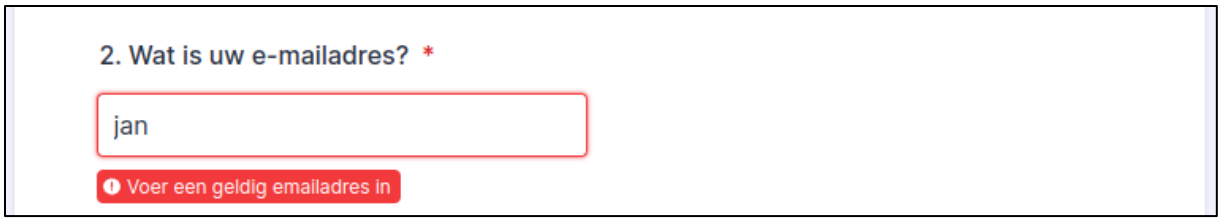
1. In welke hoedanigheid vult u deze vragenlijst in? *

- Gemeente (bv. gemeenteambtenaar, schepen, burgemeester, ...)
- School (bv. schoolverantwoordelijke, directeur, ...)
- Burger (bv. ouder, kind, passant, omwonende, ...)

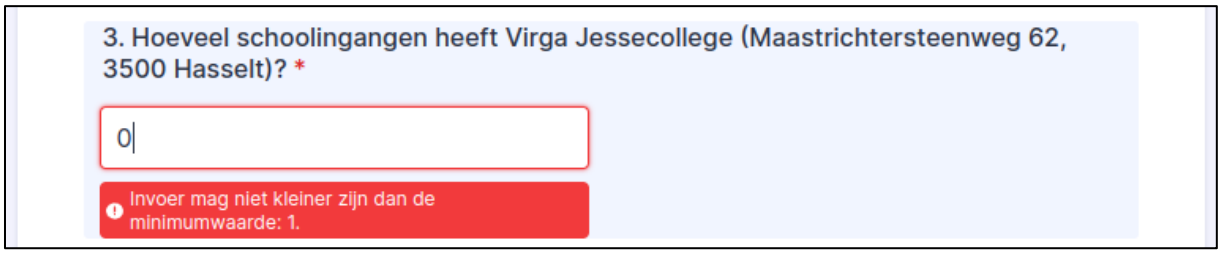
Dit veld is verplicht.

Vorige | Corrigeer de fouten alvorens verder te gaan. | Opslaan en later verdergaan | Volgende

Figuur 16 Voorbeeld van een verplichte vraag die niet werd ingevuld. Bij het klikken op "volgende" wordt zowel een globale foutmelding gegeven onderaan als een vraag specifieke foutmelding.



Figuur 17 Voorbeeld van een vraag waarbij gekeken wordt of de ingevulde waarde een geldig e-mailadres is.



Figuur 18 Voorbeeld van een vraag waarbij de ingevulde waarde een getal moet zijn dat groter is dan nul.

Om de enquêtes zo overzichtelijk mogelijk te houden, kozen we voor een dynamische benadering van de vraagstelling. Dit betekende dat alleen relevante vragen werden weergegeven. Bijvoorbeeld, in de burgerenquête verschilden de getoonde vragen voor de drie verschillende burgerdoelgroepen: ouders, omwonenden en kinderen. Ouders kregen bijvoorbeeld vragen over kinderen. Bovendien werden detailvragen pas weergegeven nadat een specifieke optie was geselecteerd, waarbij de inhoud van de detailvraag kon variëren afhankelijk van de gekozen optie. In onderstaande figuren worden hier enkele voorbeelden van gegeven.

Figuur 19 Voorbeeld waarin pas na de selectie van de "Andere" optie, het verduidelijkingsveld wordt weergegeven.

5. Is het maximum van €25.000 per schoolomgeving in deze subsidie (à rato 50%) te beperkend? *

- (●) Ja
- ( ) Nee

Zijn er kosten die niet gedekt worden door de subsidie die volgens jullie gesubsidieerd moeten worden? *

- (●) Ja
- ( ) Nee

Welke kosten die niet gedekt worden door de subsidie moeten volgens jullie gesubsidieerd worden? *

Figuur 20 Voorbeeld van detailvragen. Merk op dat deze ook visueel kenbaar zijn aan de extra inspringingen.

4. Welke locaties (maximum drie) in de schoolomgeving vond u het gevaarlijkste **voor** het invoeren van de maatregelen? *

- [ ] Geen onveilige locaties
- [x] Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)
- [ ] Kiss & Ride (of het gebrek daaraan)
- [ ] Fietspad (of het gebrek daaraan)
- [ ] Voetpad (of het gebrek daaraan)
- [ ] Ruimte vlak voor schoolpoort
- [ ] Parking (of het gebrek daaraan)
- [ ] Rijbaan voor schoolingang
- [ ] Bushalte
- [ ] Andere 1
- [ ] Andere 2
- [ ] Andere 3

Zijn de "Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ( ) Nee
- ( ) In beperkte mate
- ( ) Grote verbetering

Figuur 21 Voorbeeld waarbij de detailvraag afhangt van de gekozen optie op de hoofdvraag.

3. Rangschik de volgende maatregelen naar de voorkeur van de gemeente/stad. De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen bovenaan, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen onderaan. *

1: Verkeersbeperkende maatregelen (zoals wegversperringen, schoolstraten, …)

2: Snelheidsremmende maatregelen (zoals asverschuivingen, drempels, …)

3: Attentieverhogende maatregelen (zoals palen, markeringen, …)

4: (Verbetering) fietsvoorzieningen (zoals fietsstraten, fietspaden, …)

5: (Verbetering) voetgangersvoorzieningen (zoals voetpad, …)

6: (Verbetering) oversteekvoorzieningen (zoals zebrapad, fietsbrug, …)

7: (Verbetering) parkeermaatregelen (zoals anti-parkeerpaaltjes, Kiss & Ride, …)

8: Educatie & sensibilisering (zoals beloningssystemen, …)

Aan welke verkeersbeperkende maatregelen geeft u de voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen bovenaan, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen onderaan. *

1: Andere

2: Schoolstraat (ingevoerd met signalisatie)

3: Schoolstraat (met fysieke afbakening gemotoriseerd verkeer)

Verduidelijk de 'andere' verkeersbeperkende maatregel(en)? *

Figuur 22 Voorbeeld waarbij de detailvraag afhangt van gekozen sortering van de hoofdvraag.

Soms was het nodig dat de respondent een reeks vragen een variabel aantal keren moest invullen. Bijvoorbeeld, het aantal toegangen van een schoolvestiging of het aantal kinderen van een ouder die de enquête invulde. In deze gevallen werd een knop voorzien waarbij een school of ouder zoveel als nodig ingangen of kinderen kon toevoegen als nodig.

4. Beschrijf elke individuele ingang van de school. *

Wat is de straatnaam en het huisnummer van de ingang?*

Hoe breed (ongeveer) (in meter) is de rijbaan ter hoogte van de ingang?*

Ligt de ingang van de school op een gewestweg?*

- Ja
- Nee

Hoe is de rijbaan ingericht ter hoogte van de ingang? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- [ ] Gewone rijbaan
- [ ] Doodlopende straat
- [ ] Rotonde
- [ ] Schoolstraat
- [ ] Kruispunt
- [ ] Eenrichtingstraat
- [ ] Fietsstraat
- [ ] Andere

Beschrijf eventuele andere inrichtingen van de rijbaan.

Hoeveel rijstroken zijn er ter hoogte van de ingang?*

1

Geef de namen van de ingangen waarvoor exact dezelfde beschrijving geldt. Deze ingangen moeten dan niet meer apart beschreven worden.

+ Ingang toevoegen

Figuur 23 Een school krijgt de mogelijkheid om elke schoolingang te beschrijven.

1. Vul onderstaande informatie in voor uw kind dat naar de school gaat die u zonet hebt gekozen. Zo dadelijk kan u nog meerdere kinderen toevoegen. *

Wat is de leeftijd van uw kind?*

Verplaatst uw kind zich zelfstandig naar school?*

- Volledig zelfstandig
- Laatste stuk zelfstandig
- Niet zelfstandig

Met welk vervoermiddel gaat je kind het vaakst naar school?*

- Te voet
- Met de fiets
- Met de bakfiets
- Met de step
- Met de bus
- Met de tram/metro of trein
- Met de auto
- Andere

Verduidelijk de eventuele andere vervoerswijze.

Geef het geschatte aantal dagen (per week) op dat je kind zich met het aangeduide vervoers- middel verplaatst. *

Verduidelijk eventueel uw motivatie voor de al dan niet zelfstandige verplaatsing van uw kind.

+ Kind toevoegen

Figuur 24 Een ouder krijgt de mogelijkheid om de verplaatsing naar school van elk kind te beschrijven.

2.2.5 Uitgestelde antwoorden

Aan het einde van de enquêtes werd gevraagd om foto's in te dienen. Om de respons op deze vraag te maximaliseren, boden we respondenten de mogelijkheid om op een later moment herinnerd te worden

om foto's in te sturen. Hierdoor kregen respondenten de gelegenheid om eerst foto's te maken of te verzamelen voordat ze deze indienden.

Figuur 25 De respondent had de mogelijkheid om op een later tijdstip herinnerd te worden om foto's in te sturen via een aparte link.

Figuur 26 De herinneringsmail om foto's in te sturen.

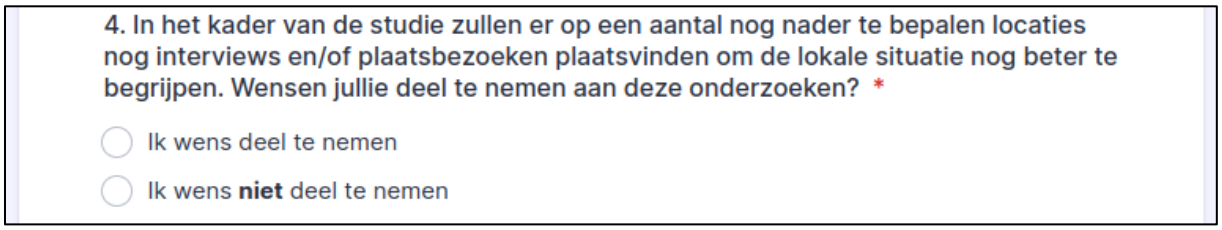
Omdat respondenten de enquêtes mogelijk als langdurig konden ervaren, boden we hen de mogelijkheid aan om de enquête op elk gewenst moment op te slaan en op een later tijdstip verder te gaan. Dit werd gedaan door middel van een link die naar het e-mailadres van de respondent werd verzonden.

Figuur 27 De mogelijkheid om de enquête op te slaan bevond zich onderaan elke pagina.

Figuur 28 Een e-mail die de respondent in staat stelde om verder te gaan met zijn of haar opgeslagen enquête.

2.2.6 Vervolgonderzoek

Aan het einde van de enquête werden respondenten gevraagd of ze wilden deelnemen aan eventuele vervolgonderzoeken. Zo werden o.a. interviews georganiseerd als interactieve Google Meet-sessies rondom een bepaald thema. Meer detail hiervoor vind je terug in Deel 2, sectie 6.1. Wanneer een respondent aangaf dat hij of zij wilde deelnemen, ontving de betreffende persoon op een later tijdstip een uitnodiging voor een tweede enquête, waarin hij of zij zich kon inschrijven voor één of meerdere sessies. Er werd ook een voorstel gedaan welke sessies interessant konden zijn voor de respondent, op basis van de gemeenten of schoolvestigingen waarvoor de respondent eerder enquêtes had ingevuld.



Figuur 29 De respondent wordt gevraagd naar zijn of haar interesse om deel te nemen aan de interviews.

Planning sessies

Op basis van de lokale situatie in uw gemeente/stad of de directe omgeving van uw school zou(den) deze sessie(s) het meest interessant voor u zijn om aan deel te nemen:

Voetgangersvoorzieningen

Fietsvoorzieningen

Signalisatie

Hieronder vindt u een overzicht van **alle** sessies. Geef voor elke sessie aan of u wenst deel te nemen en of u actief wilt bijdragen aan de inhoud van een sessie door enkele slides voor te bereiden met meer info over de uitgevoerde maatregelen (effecten, foto's, enz.)

	Ik zal aanwezig zijn	Ik wil actief bijdragen
Educatie en sensibilisering maandag 11 september 2023 19u00-21u00	☐	☐
Voetgangersvoorzieningen dinsdag 12 september 2023 19u00-21u00	☐	☐
Fietsvoorzieningen woensdag 13 september 2023 19u00-21u00	☐	☐
Parkeermaatregelen donderdag 14 september 2023 19u00-21u00	☐	☐
Snelheidsremmende maatregelen maandag 18 september 2023 19u00-21u00	☐	☐
Schoolstraten dinsdag 19 september 2023 19u00-21u00	☐	☐
Signalisatie woensdag 20 september 2023 19u00-21u00	☐	☐
Attentieverhogende maatregelen donderdag 21 september 2023 19u00-21u00	☐	☐

Figuur 30 De respondent krijgt een voorstel van sessies die voor hem of haar interessant zijn en krijgt de mogelijkheid om zich voor eender welke sessie in te schrijven.

Figuur 31 De respondent ontvangt een bevestigingsmail voor de sessies waarvoor hij of zij zich heeft ingeschreven.

Na het indienen van de antwoorden kreeg een respondent van de school- of burgerenquête suggesties voor andere vestigingen van dezelfde school waarvoor de respondent mogelijk ook de enquête wilde invullen.

Figuur 32 De respondent krijgt na het insturen van zijn of haar antwoorden suggesties van andere schoolvestigingen waarvoor hij of zij de enquête kan invullen.

De verschillende gedetailleerde vragenlijsten (burgers (ouders/voorbijgangers), kinderen, scholen en gemeente) werden in bijlage toegevoegd.

3 Beschrijvende analyse van aantal dossiers en projectomgevingen

3.1 Populatiedata

In dit hoofdstuk beschrijven we eerst enkele algemene kengetallen en voeren we een beschrijvende analyse uit van de subsidiedossiers en projectomgevingen die voorwerp zijn van deze studie. Het grootste voordeel van deze data omtrent subsidiedossiers en projectomgevingen is dat ze voor ons beschikbaar zijn op het niveau van de populatie.

Met populatie-data bedoelen we dus data die voor de analyse een maximaal aantal te bereiken waarnemingen kent, in tegenstelling dus tot een survey, wat slechts een sample van de "populatie" is. Data omtrent de aangeleverde dossiers, zijn dus volgens deze definitie beschikbaar op populatieniveau. Een andere voorbeeld van populatie-data zijn bv. algemene beschikbare data zoals bv. inwoners op het niveau van een gemeente. We zullen deze terminologie verderop in het rapport nog vaker gebruiken.

3.2 Algemene kengetallen (subsidiedossiers, projectomgevingen, gemeentes, scholen, leerlingen)

Naast de term populatiedata, moeten we in dit rapport nog enkele andere belangrijke begrippen toelichten die van belang zijn voor een goed begrip van de verdere analyses. We beschrijven ze in sectie en noemen ze samen met de algemene kengetallen.

Zoals eerder in dit rapport ook al even werd aangegeven, is een **subsidiedossier** uiteraard de "basiseenheid" van onze analyse. Een subsidiedossier wordt typisch aangevraagd door de gemeente en wordt ingediend bij de Vlaamse overheid via het daartoe bestemde "aanvraagformulier". Zie ook sectie 2.1.1 voor een uitgebreidere beschrijving. We hebben in onze analyses 217 *unieke* gemeentes kunnen onderscheiden die een dossier hebben ingediend, oftewel 71% van het theoretisch maximaal aantal gemeentes van 300 (zie ook Tabel 1). We kunnen dus stellen dat de subsidie erg bekend is en ook frequent wordt aangevraagd.

	Aantallen	Theoretisch maximum bereik	%
Gemeentes met min. 1 dossier	217	300	71%
Aantal dossiers	362	1200	30%
Aantal PO	1546	12000	12,9%
Gemiddelde aantal PO per dossier	4,3	10	Nvt
Scholen geïmpacteerd door de PO	1995	5474	36%
Leerlingen geïmpacteerd door de PO	500000 (schatting)	1213638	41%

Tabel 1 Aantal dossiers, projectomgevingen, gemeentes, scholen en leerlingen volgens potentieel bereik

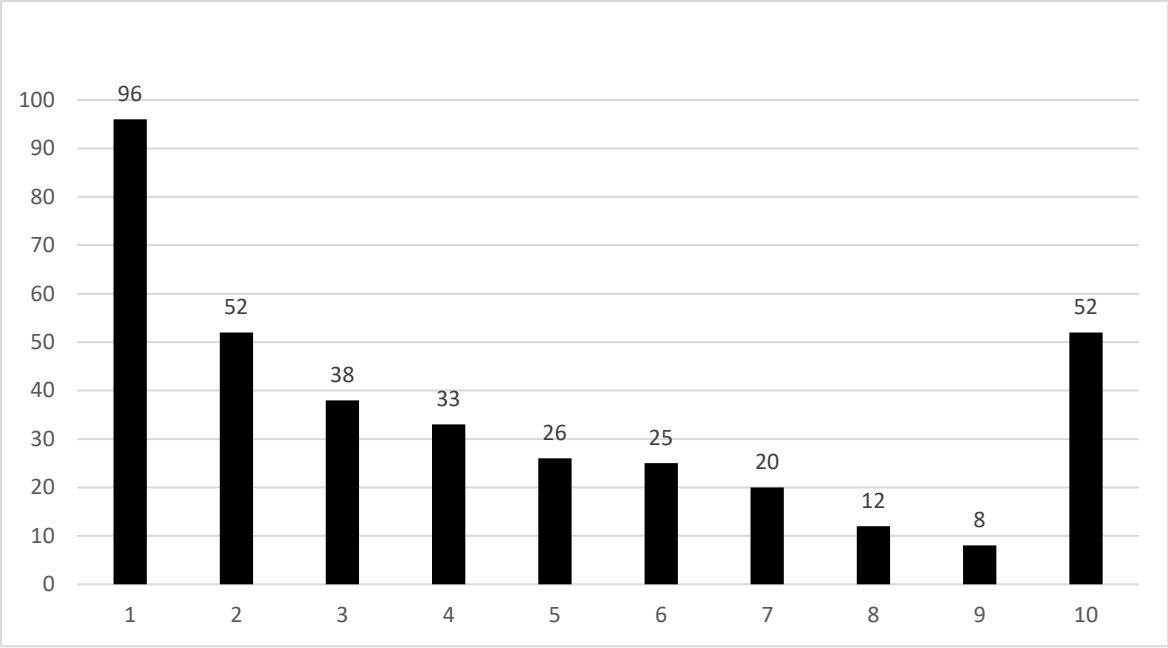
Een gemeente kan over meerdere jaren, meerdere dossiers indienen. Van die 217 gemeenten deden er 108 dat (zie sectie 3.4.3 voor meer details). In de data die we hebben ontvangen, hebben we 362 dossiers geanalyseerd, die zijn ingediend in de periode 2019 t.e.m. juli 2022. Als we uitgaan van 300 gemeentes, die gedurende 4 jaar telkens een dossier zouden kunnen hebben indienen, spreken we dus van een theoretisch maximum bereik van 1200 dossiers. Op basis van de deze indicator heeft deze subsidie, over de periode van 3.5 jaar bekeken, een bereik van 30% (362/1200) van de totale maxime "marktvraag". Merk hierbij wel op dat wellicht niet elke gemeente *elk jaar* een subsidie *nodig* heeft om de verkeersveiligheid aan hun scholen te verbeteren (dat zien we ook in het dalend aantal aanvragen per jaar), dus dit maximum aantal is niet erg realistisch in de praktijk, maar het geeft wel een theoretisch maximum aan.

Eén subsidiedossier kan bestaan uit verschillende **projectomgevingen** (zie ook Figuur 3): zo kan een gemeente besluiten om volgens het subsidiebesluit van de Vlaamse overheid een dossier aan te vragen voor maximaal 10 projectomgevingen. Rekening houden met het theoretisch maximum van 1200 dossiers, spreken we dus over een maximaal potentieel bereik van 12000 projectomgevingen. We hebben in de data die we hebben ontvangen, 1546 projectomgevingen gedetecteerd: hier spreken we dus over een bereik van 12,9% als we projectomgevingen beschouwen. Gemiddeld gesproken worden er 4,3 projectomgevingen per subsidiedossier ingediend.

We kunnen een projectomgeving vervolgens ook aan scholen koppelen. In sectie 2.1.2.1 hebben we deze koppeling, meer in detail toegelicht. Als we weten welke projectomgeving aan welke school(scholen) is (zijn) gekoppeld, kunnen we een ***theoretische*** inschatting maken van het **aantal leerlingen** die geïmpacteerd zijn door de maatregel. Er bestaat immers een registratie van het aantal leerlingen per school. Uiteraard gebruiken we deze data zoals ze beschikbaar zijn, er is geen additionele cleaning of verificatie van deze gegevens gebeurd. Steekproefsgewijze controle leert ons dat er best wel wat onvolledigheden in de data zitten, zoals bv. niet ingevulde aantallen leerlingen. Om deze reden geven we bereikte aantal leerlingen indicatief mee en kloppen we af op ongeveer een bereik van 500.000 leerlingen, oftewel een goede 40% van de schoolgaande jeugd.

3.3 Aantal projectomgevingen per dossier

Nu we begrippen subsidiedossier en projectomgeving goed begrijpen, kunnen we wat meer in detail gaan kijken naar het aantal projectomgevingen per dossier. Zo leiden we uit Figuur 33 af dat 26.5% (96 van de 362) van de dossiers uit 1 enkele projectomgeving bestaan. In absoluut een meerderheid (73.5%) van de gevallen vragen gemeentes dus meer dan 1 projectomgeving in een dossier aan. Meer nog, in 14.3% (52 dossiers) van de gevallen maken ze gebruik van de mogelijkheid om het maximaal toegelaten aantal projectomgevingen aan te vragen.

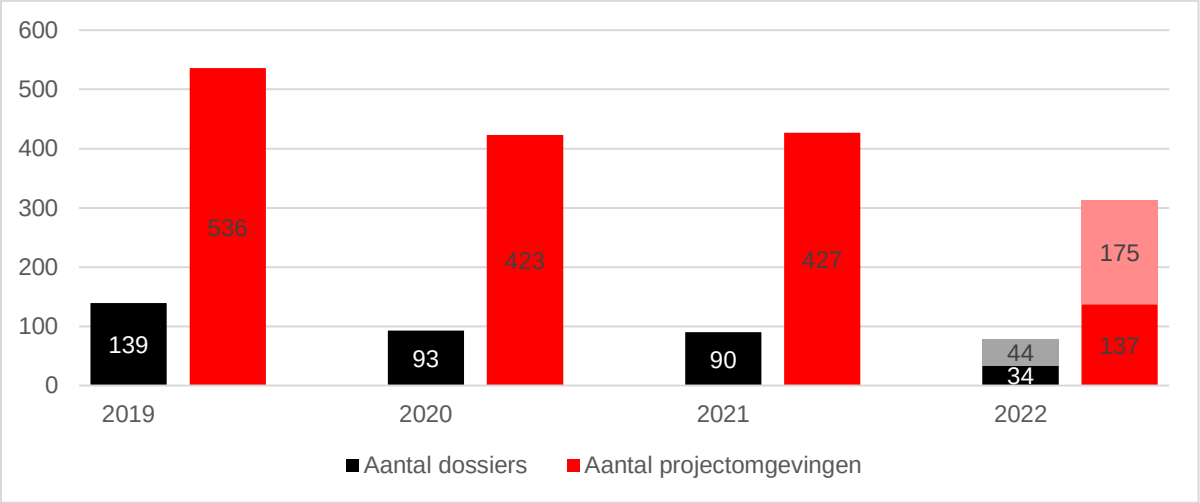


Figuur 33 Aantal ingediende projectomgevingen per dossier

3.4 Aantal aanvragen doorheen de tijd

3.4.1 Aantal aanvragen (dossiers en PO) per jaar

Naast de relatie tussen het aantal projectomgevingen en het aantal dossiers, kunnen we ook de evolutie van beide eenheden doorheen de tijd onderzoeken. Uit de data (zie Figuur 34) blijkt dat zowel het aantal dossiers als het aantal projectomgevingen dat doorheen de verschillende jaren wordt aangevraagd vooral in 2022 wat lager is en dat het aantal dossiers en projectomgevingen in 2019 merkelijk hoger is dan de volgende jaren. Dit heeft wellicht te maken met de extra aandacht die de aankondiging van de subsidie in dat eerste jaar heeft gekregen. Voor 2022 maakten we in Figuur 34 een onderscheid tussen aantallen dossiers en projectomgevingen die we in onze verdere analyses mee hebben opgenomen (donker rood en donker zwart) (t.e.m. juli 2022) en dossiers en projectomgevingen die niet voor ons ter beschikking waren bij de start van het project, maar waarvan de aantallen ons wel later werden meegedeeld (licht rood en licht zwart). Gezien de daling in 2022 concluderen we dat het aan te bevelen valt om na een periode van 3 jaar, de subsidie nog eens opnieuw onder de aandacht te brengen. Ook de COVID periode kan een belangrijke invloed hebben gehad op de cijfers, al is de grootte-orde van dit effect uiteraard niet eenduidig in te schatten.

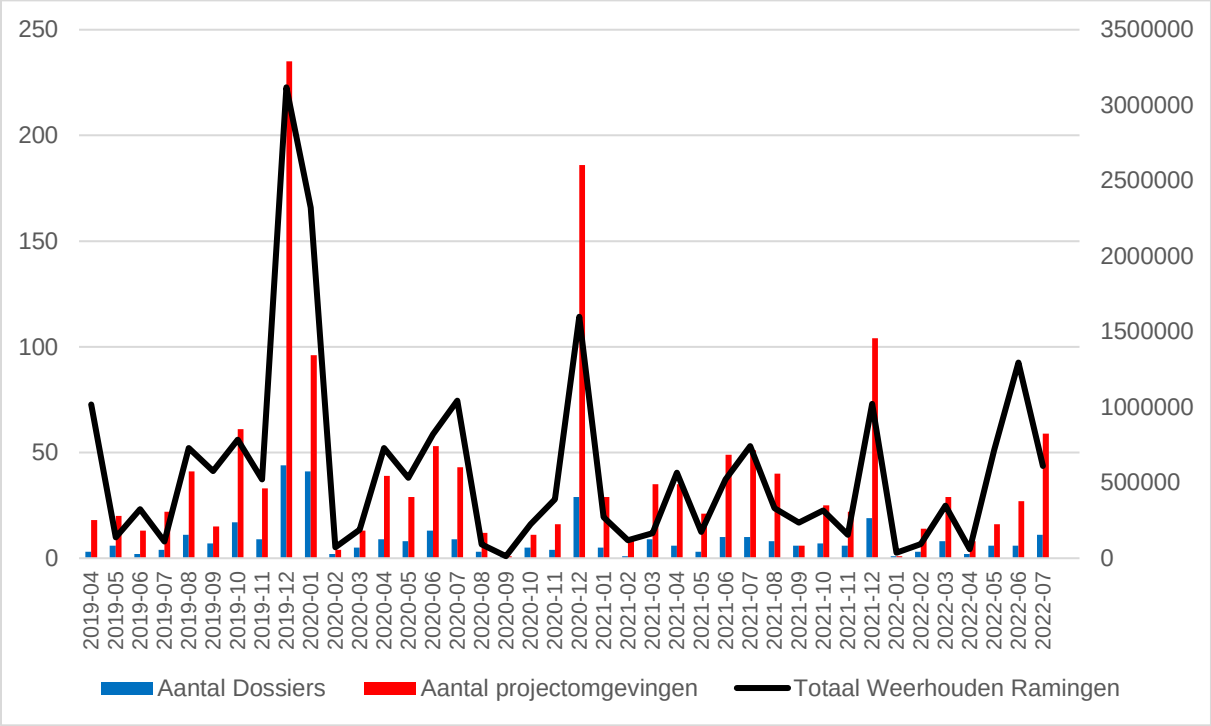


Figuur 34 Evolutie van het aantal dossiers en projectomgevingen die per jaar werden aangevraagd

3.4.2 Aantal aanvragen (dossiers en PO) per maand

Een gedetailleerdere analyse van het aantal dossiers en projectomgevingen per maand wordt gevisualiseerd in Figuur 35. Deze figuur toont op de *y*-as het aantal dossiers en projectomgevingen en op een derde as (aan de rechterzijde) de som van de financiële ramingen. Hierover later meer in sectie 3.7.

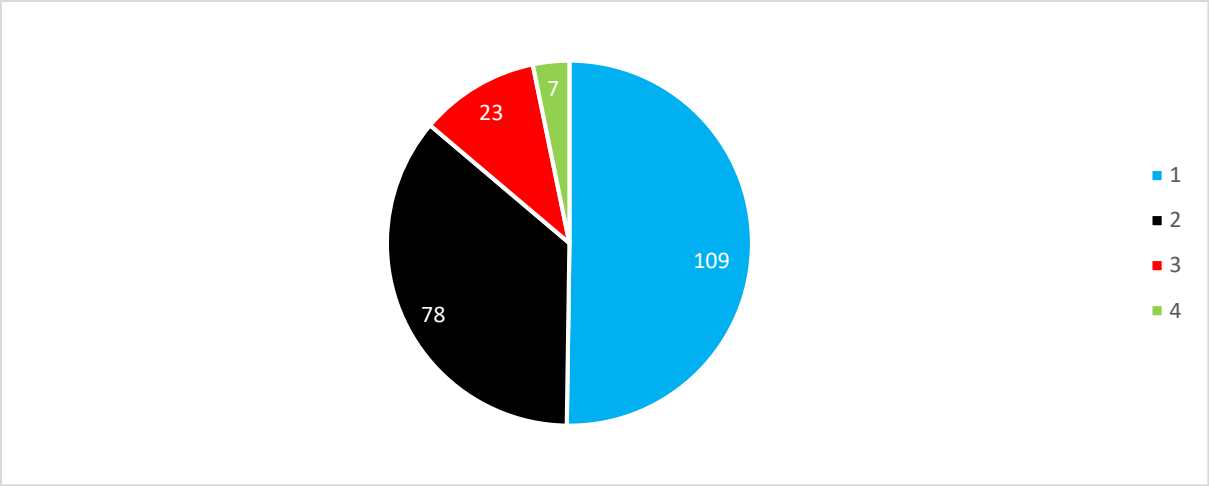
Opvallend in de analyse is de piek in het 4de kwartaal van elk jaar. Deze kan mogelijk verklaard worden door budgettaire redenen, aangezien gemeentebesturen de helft van de projecten dienden te co-financieren. Mogelijkerwijze is een officiële indiening van de subsidieaanvraag nodig om de interne allocatie van deze financiële resources te verantwoorden en wellicht gebeurt er naar het 4de kwartaal toe vaker een controle van de financiële rekeningen i.k.v. begroting, jaarraportages e.d.



Figuur 35 Evolutie van aantal dossiers en projectomgevingen doorheen de tijd (2019-2022)

3.4.3 Aantal keer gebruik gemaakt van subsidie over de looptijd van 4 jaar

Eerder (zie Tabel 1) vermeldden we al dat we 217 *unieke* gemeentes kunnen onderscheiden die een dossier hebben ingediend, maar dat we in totaal 362 dossiers konden onderscheiden. Dat wil dus zeggen dat er heel wat gemeentes zijn die, verspreid over meerdere jaren, één of meerdere dossiers hebben ingediend. Deze cijfers zijn terug te vinden in Figuur 36. Uit de cijfers blijkt dat 50% van de gemeentes (109) slechts voor één jaar een dossier hebben ingediend, terwijl 36% (78 gemeentes), 11% (23 gemeentes) en 3% (7 gemeentes) van de dossiers respectievelijk verspreid zijn over 2, 3 en 4 jaren. Het is dus toch goed om zien dat er toch de helft van de gemeentes zijn die de subsidie meerdere keren aanwenden, wat toch een indicatie is voor de nood van een dergelijk initiatief om de schoolomgevingen verkeersveiliger te maken.



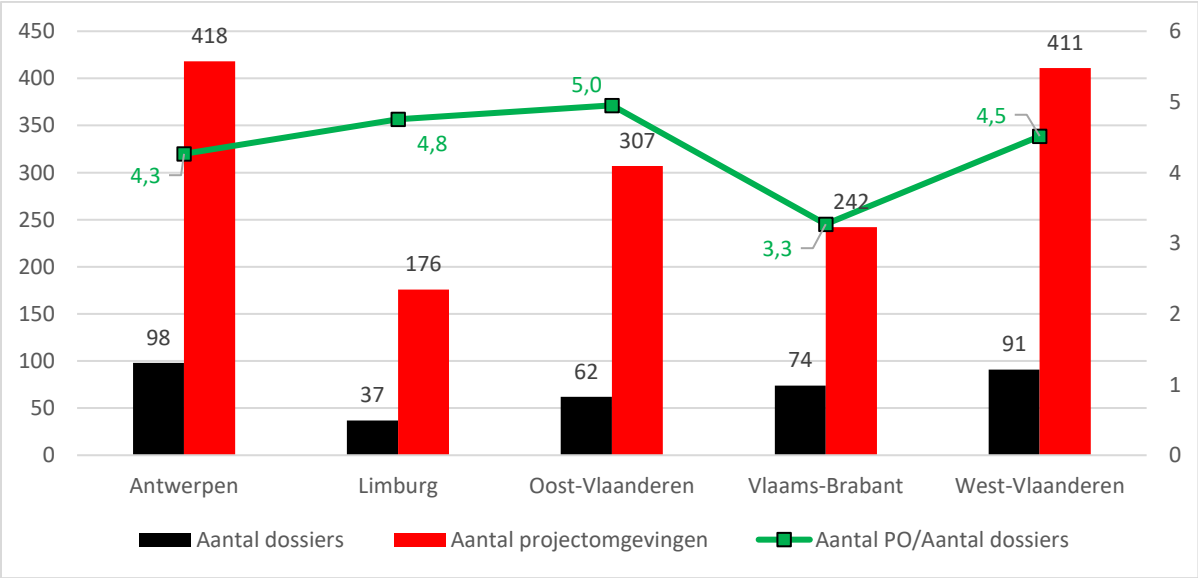
Figuur 36 Verdeling volgens het aantal keer dat een gemeente een subsidie heeft aangevraagd over de looptijd van 4 jaar (2019 t.e.m. 2022) (N=217)

3.5 Aantal aanvragen volgens ruimtelijke dimensie

3.5.1 Aantal aanvragen (dossiers en PO) per provincie

Een volgende dimensie die we hebben onderzocht zijn het aantal aanvragen (dossier en PO) per provincie. Uit de analyse blijkt duidelijk dat vooral Limburg ondervertegenwoordigd is (37 omgevingen of slechts 10% van het totaal aantal dossiers) in het aantal aangevraagde subsidiedossiers. Antwerpen en West-Vlaanderen doen met respectievelijk 27% en 25% (98 en 91) van de aanvragen het best. Uiteraard vertalen deze cijfers zich in grote lijnen ook door in het aantal projectomgevingen die in deze dossiers worden behandeld. Toch zien we hier ook kleine verschillen want daar waar in Oost-Vlaanderen een lichte ondervertegenwoordiging valt vast te stellen volgens aantal dossiers (62 dossiers of 17%), zien we dat in mindere mate in het aantal projectomgevingen (307 omgevingen of 19.7%).

Dat brengt ons naadloos bij de 3de dimensie in deze figuur, nl. de verhouding tussen het aantal projectomgevingen en het aantal dossiers. Zo zien we dat in Oost-Vlaanderen het meeste aantal projectomgevingen in een dossier worden opgenomen (nl. 5) terwijl vooral ook Vlaams-Brabant er aan de andere zijde van het spectrum uitspringt met “slechts” 3,3 projectomgevingen/dossier.



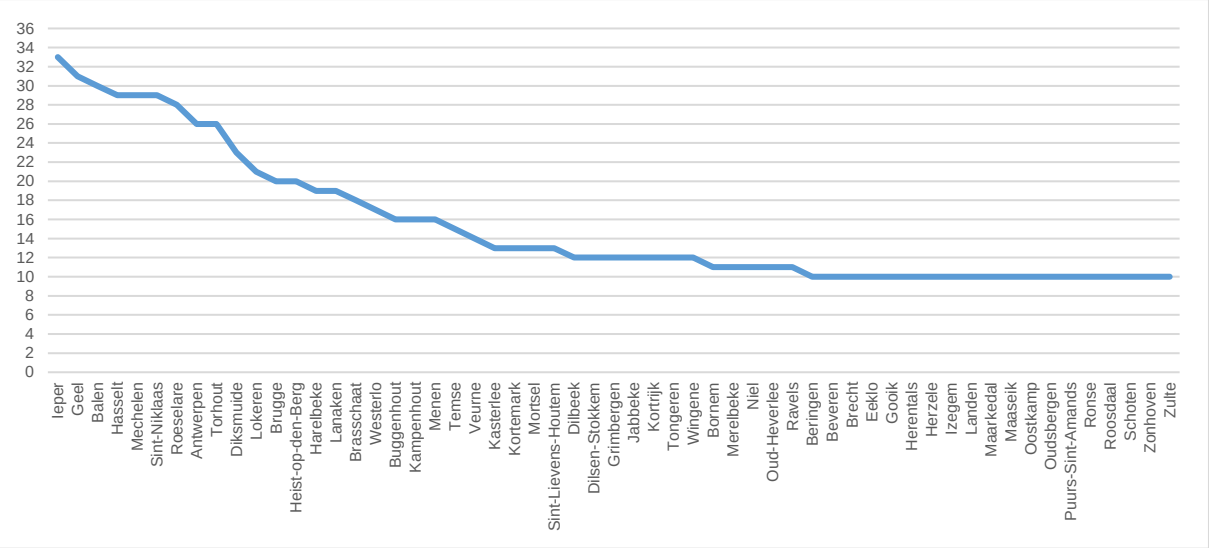
Figuur 37 Aantal aanvragen (dossiers en PO) per provincie

3.5.2 Aantal aanvragen (PO) per gemeente

In Figuur 38 worden de verschillende gemeentes getoond die doorheen de verschillende jaren minimaal 10 projectomgevingen hebben aangevraagd. Ze geven dus een indicatie van de gemeentes die een grote toegevoegde waarde zagen in de subsidie aangezien ze (relatief gesproken) veel projectomgevingen op hun grondgebied hebben willen aanpakken.

Een interpretatie/analyse van deze figuur leert ons dat niet enkel de grootte van de gemeente (zie bv. middelgrote en kleinere gemeentes zoals Ieper, Geel en Balen (met als functie structuurondersteunend kleinstedelijk gebied en zelfs buitengebied) bepalend is voor het aantal projectomgevingen dat binnen de subsidie werd aangevraagd.

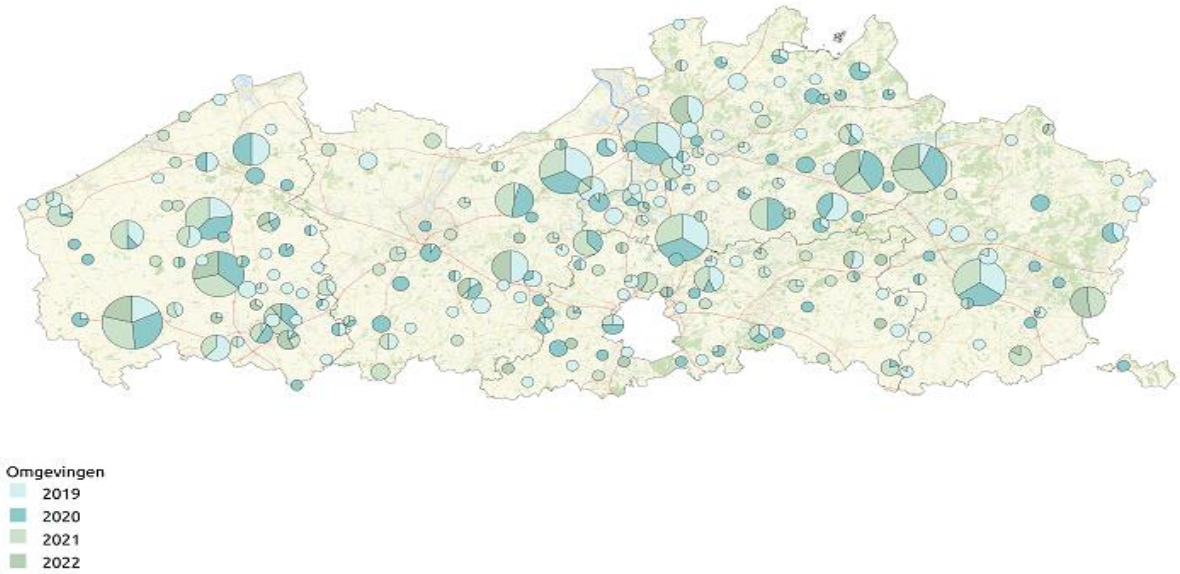
Hier spelen dus mogelijk nog andere verklarende factoren zoals bv. grootte van het budget (ikv cofinanciering), politieke prioritisering, subjectieve gevoelens van onveiligheid aan scholen, ondersteuning van de mobiliteitsdienst, of nog andere mogelijke verklarende factoren (bv. inbedding/timing binnen het mobiliteitsplan of in acties die in het verleden werden gedefinieerd) een belangrijke rol. Hier komen we later in de verdere analyses nog op terug.



Figuur 38 Aantal aanvragen (PO) voor gemeentes die minimaal 10 projectomgevingen hebben aangevraagd

3.5.3 Geografische spreiding

Figuur 39 geeft tot slot van deze sectie over “ruimtelijke dimensie” nog een geografische spreiding weer van het aantal projectomgevingen per subsidiejaar, waarbij de grootte van de “cirkel” een indicatie is van het aantal projectomgevingen die werden aangevraagd. De kleuren binnen de “cirkel” geven ook nog de verschillende jaren weer van de aanvraag van de subsidie. De kaart toont uiteraard wat we eerder ook al zagen, nl. een ondervertegenwoordiging in Limburg en Oost-Vlaanderen. Verder valt op dat er toch vrij grote gebieden zijn (zie o.a. noorden en oosten van Limburg, grote stukken van Oost-Vlaanderen en in het westen van West-Vlaanderen) waar de subsidie tot op heden nog geen ingang heeft gevonden. Later gaan we bij de gedetailleerdere correlatie-analyses (zie sectie 5) nog verder in op meer associaties en verbanden inzake geografische/gemeentelijke kenmerken.



Figuur 39 Geografische spreiding van het aantal projectomgevingen en opgedeeld volgens jaar waarop de subsidie werd aangevraagd

3.6 Soorten maatregelen

3.6.1 Gebruikte categorisaties

De ***aard of soort van de genomen maatregel*** is wellicht één van de belangrijkste variabelen in onze studie. Op verschillende momenten/plaatsen komt deze doorheen het hele onderzoek terug. Zo komt deze variabele in de eerste plaats voor op het niveau van de *projectomgevingen* die we hebben ontvangen vanuit de opdrachtgever. Zoals reeds toegelicht in sectie 2.1.2.2 hebben we de projectomgevingen a priori geclassificeerd in eigen categorisaties.

Om deze reden hebben we een eigen manuele categorisatie doorgevoerd op het niveau van alle projectomgevingen die werden ontvangen. Vaak was het vanuit de omschrijving immers wel mogelijk om deze categorisatie nauwkeurig te bepalen. Op die manier hebben we voor elke projectomgeving (dus voor elk van de 1546 bestudeerde cases) een dergelijke categorisatie kunnen toevoegen. De categorisaties die we hebben gedefinieerd en verder zullen gebruiken bij analyses zijn weergegeven in onderstaande tabel. Bij deze categorisaties merken we op dat, hoewel we ze zo homogeen mogelijk hebben proberen te definiëren, het in de praktijk toch nog voor zal kunnen komen dat een bepaalde maatregel bij verschillende categorisaties kan worden ondergebracht.

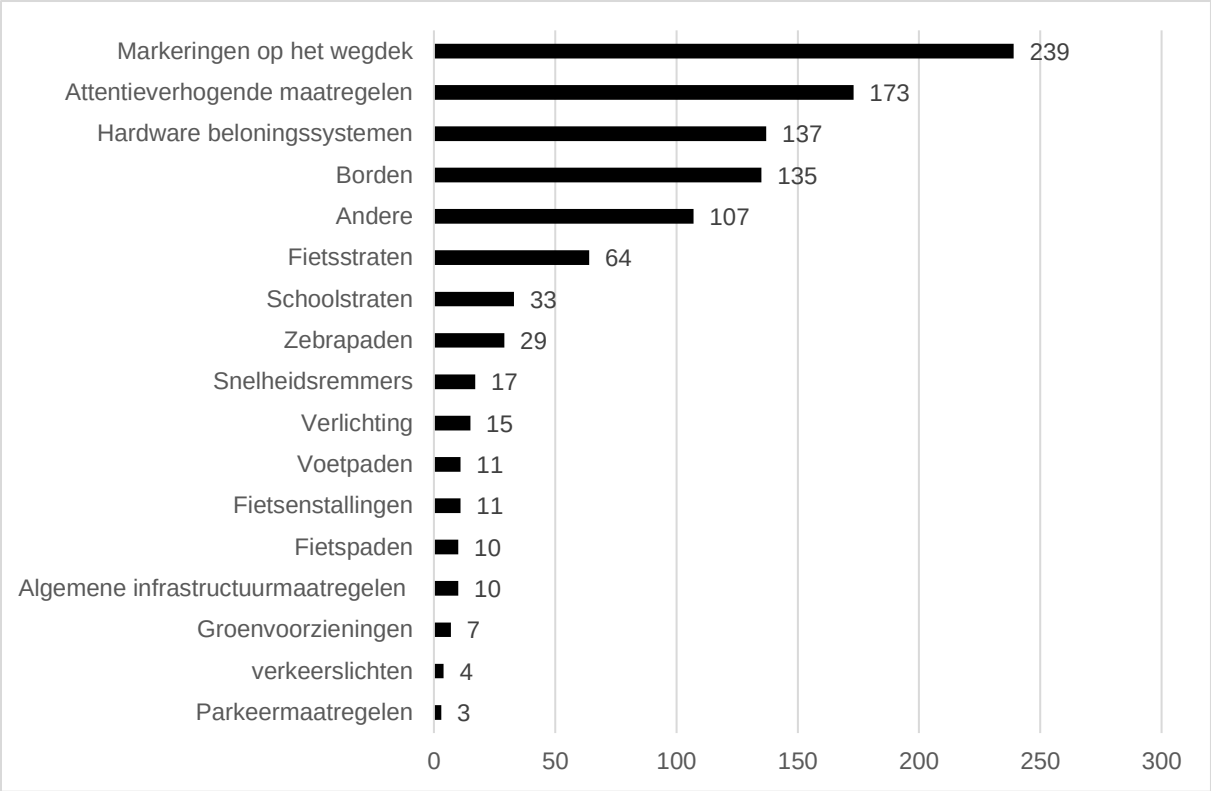
1.	Algemene infrastructuurmaatregelen (wegversperring, herinrichting weg/kruispunt, ...)
2.	Andere
3.	Attentieverhogende maatregelen (straatmeubilair zoals beugels, palen, popjes, ...)
4.	Borden
5.	Hardware beloningssystemen
6.	Fietsenstallingen
7.	Fietspaden
8.	Fietsstraten
9.	Groenvoorzieningen
10.	Markeringen op het wegdek
11.	Parkeermaatregelen
12.	Schoolstraten
13.	Snelheidsremmers
14.	Verkeerslichten
15.	Verlichting (o.a. bi-flashes, reflectoren, fluo-elementen, straatverlichting, ...)
16.	Voetpaden
17.	Zebrapaden

Tabel 2 Categorisaties die gebruikt werden voor de classificatie van projectomgevingen

3.6.2 Soorten maatregelen op populatieniveau volgens classificatie bij projectomgeving

Zoals reeds toegelicht bij de introductie van deze sectie, hebben we het in deze bespreking over categorisaties op het niveau van de *projectomgeving* ook al wel over data op *populatieniveau.* Voor de volledigheid merken we nog op dat ook op survey niveau over categorisaties beschikken, met name de labels die de respondenten konden toekennen aan hun eigen projectomgeving (zie bv. Figuur 12).

Figuur 40 toont de frequentie van voorkomen van de verschillende types maatregelen op het niveau van een projectomgeving (PO). Van al de verschillende PO blijken er 1005 enkelvoudige categorisaties te zijn, d.w.z. dat bij de PO een maatregel hoort die exact bij één en slechts één categorisatie hoort. In deze omgevingen zijn dus geen meervoudige, gemengde ingrepen gebeurd. Uit de figuur wordt duidelijk dat het grootste deel (23.7% of 239) van de maatregelen te maken hebben met markeringen op het wegdek



Figuur 40 Frequentie van categorisaties op niveau van een PO (enkelvoudige categorisaties)

Uiteraard zijn er ook heel wat PO waarbij gemengde maatregelen worden genomen: zo zijn er 540 samengestelde PO waarvan in Figuur 42 de “top 10” van deze gemengde maatregelen weergeeft. Als we deze groep van naderbij bekijken, zien we dat zowel attentieverhogende maatregelen als markeringen op het wegdek vaak samen met iets anders (en ook samen onderling) voorkomen. Dat komt uiteraard omdat markeringen op het wegdek flankerend werken aan een andere maatregel (denk bv. aan borden). Verder geldt dat ook bij attentieverhogende maatregelen, wellicht omdat de kost van een dergelijke implementatie enerzijds erg beperkt is en anderzijds toch een heel zichtbaar resultaat geeft.

Figuur 41 Meest voorkomende (top 10) combinaties van categorisaties op niveau van een PO (meervoudige categorisaties)

3.7 Financiële analyse

Een laatste interessante beschrijvende analyse is tot slot nog het financiële luik. Voor de analyse van de kosten van de verschillende projectomgevingen, maakten we gebruik van andere brondata, nl. de "register-file" die we voor deze dossiers mochten ontvangen (N=1498 projectomgevingen). Uit deze analyse blijkt dat er gemiddeld 6170 EUR als eindafrekening ingediend werd per PO. De geraamde kost valt uiteraard veel hoger uit met een gemiddelde van 15273 EUR per PO, omdat gemeenten vaak een schatting maken van een totaalproject, inclusief bv. maatregelen die helemaal niet in aanmerking komen voor de subsidie.

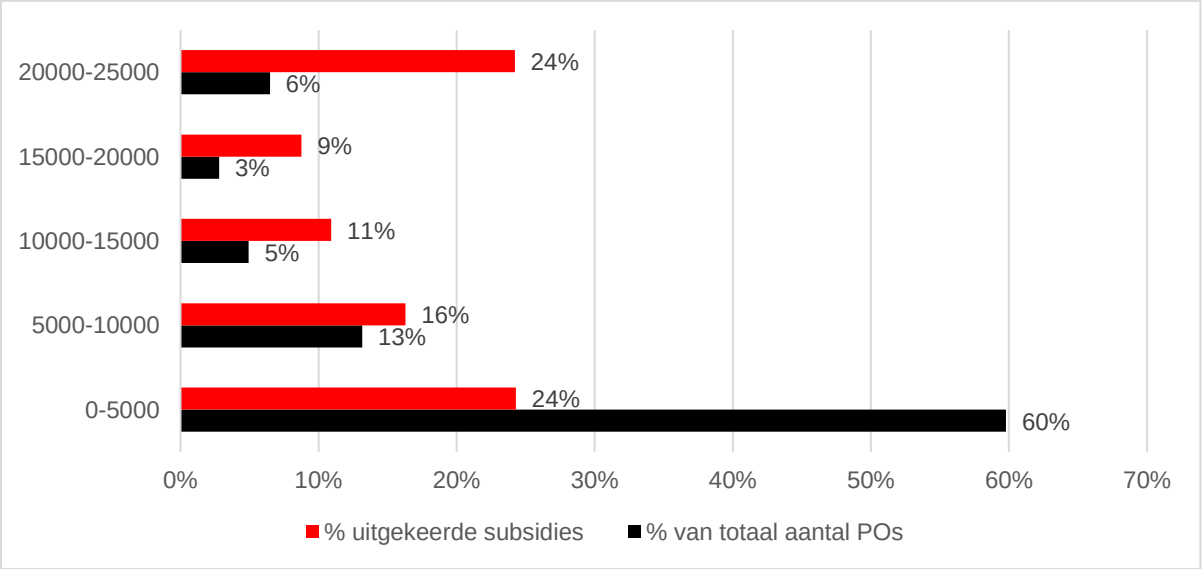
Verder is het wel zo dat van de eindafrekening, de Vlaamse Overheid volgens de regels 50% subsidieerde. Projectomgevingen met een hogere kost dan 50000 euro werden aldus voor minder dan 50% gesubsidieerd.

De onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht waarbij echter alléén de dossiers werden meegenomen waarvan op het moment van dit rapport alle financiële cijfers bekend waren.

Totaal aantal PO	Totaal aantal dossiers	Som van de geraamde kosten	Gemiddelde van de geraamde kosten per PO	Som van de subsidie	Gemiddelde van de subsidie per PO
1498	362	€ 22.879.517	€ 15273	€ 9.242.214	€ 6170

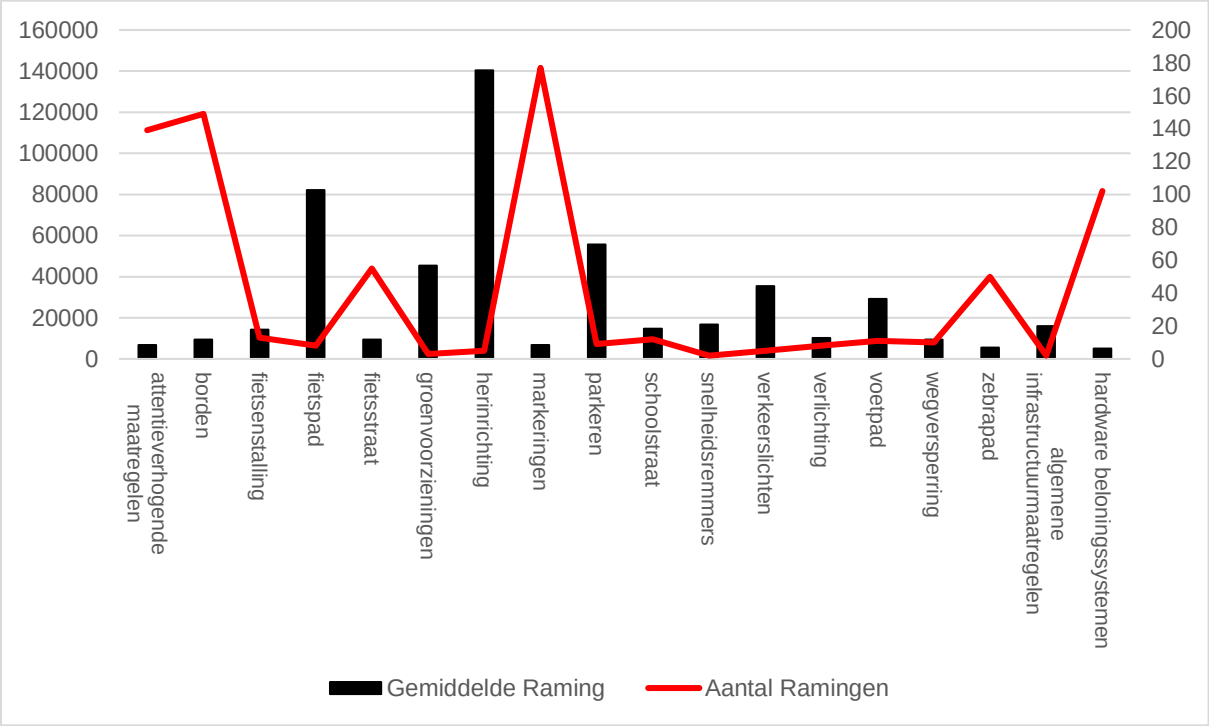
Tabel 3 Overzichtstabel financiële analyse (N=1498 PO)

Verder hebben we in Figuur 42 ook het procentueel aantal aanvragen/dossiers onderzocht per financiële klasse en we hebben dan ook nagekeken hoeveel procent van het totale budget deze klasse dan vertegenwoordigde. Zo stellen we vast er een heel grote vraag is naar *heel kleine* ingrepen (<5000 eur). Ze maken immers 60% uit van het totaal aantal aanvragen. De grotere ingrepen (meer dan 20000 euro en minder dan 25000 euro), komen niet zo vaak voor (slechts 6%). Als we echter naar de financiële impact hiervan gaan kijken, zien we wel dat er -ondanks dit groter aantal aanvragen van zeer kleine projecten- een relatief klein deel van het budget naar deze projecten ging (nl. 24%), terwijl er anderzijds ondanks de relatieve kleine vraag naar grote projecten een even groot deel van het totale budget (nl. 24%) naar deze grotere subsidies ging.



Figuur 42 Vergelijking van het procentueel aantal goedgekeurde projectomgevingen (uitgedrukt in percentage t.o.v. het totaal aantal PO) met het procentueel aandeel van uitgekeerde subsidies (uitgedrukt in percentage t.o.v. het totale budget) per categorie/klasse. Onvolledige dossiers werden voor de leesbaarheid niet gevisualiseerd.

De volgende figuur toont tot slot een analyse van de gemiddelde kosten en het totaal van ramingen voor elk van de ge-pré-categoriseerde projectomgevingen. Hierbij zijn alleen de projectomgevingen meegenomen die enkelvoudig gecategoriseerd zijn.



Figuur 43 Distributie van de gemiddelde raming en het aantal ramingen volgens soort/type maatregel

Verder is het ook duidelijk dat totale “herinrichtingen” een veel hogere kost met zich meebrengen in vergelijking met maatregelen waarbij de infrastructuur in essentie in stand wordt gehouden (markeringen, zebrapaden, attentie verhogende maatregelen, fietsstraten, etc.). Anderzijds zien we dat deze maatregelen in verhouding met het plaatsen van borden en markeringen bv. niet zo vaak voorkomen, en de schatting van de raming van een “herinrichting” dus minder betrouwbaar zal zijn dan bv. “het plaatsen van borden” of een maatregel zoals “markeringen”.

4 Beschrijvende analyse van de survey

4.1 Het surveyproces: verzending en opvolging van de surveys

Zoals reeds toegelicht in sectie 2, hebben we verschillende (context-gebaseerde) surveys ontwikkeld om een antwoord te kunnen krijgen op de verschillende delen van het onderzoek. Eerder (zie sectie 2.2.1) hebben we ook al het belang toegelicht van een aparte survey voor de verschillende actoren, zijnde burgers (ouders, omwonenden en voorbijgangers), kinderen, scholen en gemeentes.

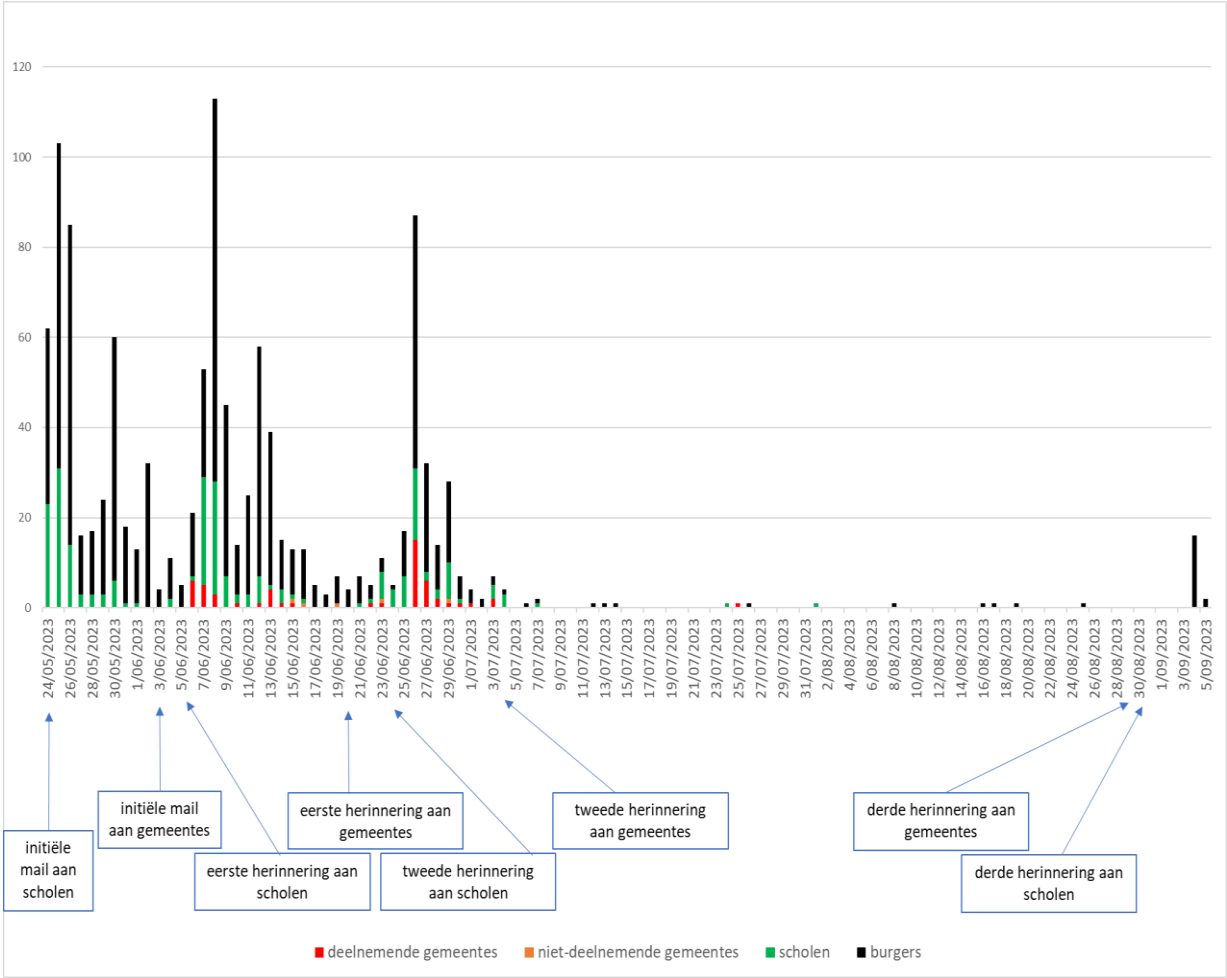
Gezien het korte tijdsframe waarop al de enquêtes dienden te worden afgenomen (voornamelijk juni 2023), en rekening houdende met het zomerreces, diende een proces te worden ontwikkeld dat erg strict diende te worden opgevolgd. Figuur 44 toont dit proces.

De link met de bevraging werd een eerste keer *eind mei* 2023 verstuurd **naar de scholen**. Begin juni volgde dan de bevraging aan de **gemeentebesturen**. De scholen werden per email gecontacteerd op basis van het reeds eerder beschreven databestand (zie sectie 2.1.1, c)), eveneens hier en daar vervolledigd met informatie van de website van de individuele school. De contactpersonen bij de gemeentes werden geselecteerd op basis van publieke data. Vaak waren dit algemene emailadressen waarbij we in heel wat gevallen via de gemeente-website nog een extra verificatie hebben uitgevoerd van het email-adres. In vrijwel alle gevallen werd de enquête beantwoord door stafmedewerkers van de steden/gemeentes (mobiliteitsambtenaren, medewerkers mobiliteit en ruimtelijke ordening, etc.). Voor scholen werd de enquête het meest beantwoord door iemand van de directie.

De scholen en de gemeentes kregen *samen met hun eigen enquête* het vriendelijk verzoek om de enquête **voor de burgers/ouders verder te verspreiden** via hun eigen kanalen: 21% van de gemeentes en 38% van de scholen gaf in hun feedback aan dit ook werkelijk te willen doen[2]. We kunnen uit Figuur 44 afleiden dat sommige scholen dat ook al onmiddellijk hebben gedaan. Merk hierbij op dat we bij deze figuur even dienen op te passen bij de interpretatie want de *y*-as geeft het aantal responses van scholen en burgers weer en uiteraard kunnen er potentieel veel meer burgers (door de gebruikte sneeuwbalmethode) deelnemen dan scholen. Hetzelfde geldt trouwens bij de vergelijking bij gemeentes en burgers.

Alle partijen kregen een initiële uitnodiging om deel te nemen plus een drietal **herinneringen**. De herinneringen werden gestuurd wanneer we na een aantal dagen geen extra respons meer verwachten zonder extra push/incentive. Voor scholen en gemeentes was dat respectievelijk 11 en 16 dagen na het sturen van de initiële uitnodiging. De eerste herinnering aan scholen bleek zeer effectief met een hoge piek in het extra ontvangen aantal responses, voor gemeentes was dat veel minder het geval. Ook de tweede herinnering (bij scholen vlak voor het einde van het schooljaar op 23/6) leidde toch nog tot flink wat extra antwoorden. Bij gemeentes was ook de 2de herinnering (begin juli) niet bijzonder effectief. De derde herinneringsronde blijkt in de praktijk (begin volgend schooljaar) niet tot veel extra response te hebben geleid. Het is dan ook onze aanbeveling om bij vervolgstudies rekening te houden met de (school)vakantieperiode voor het uitvoeren/plannen van een effect-evaluatie waarbij input van scholen en gemeentes vereist is, aangezien we uiteraard afhankelijk zijn van deze antwoorden met het oog op de betrouwbaarheid van de conclusies die we uit de survey kunnen trekken.

[2] Zie sectie 2.2.1 voor meer informatie over de gevolgen van deze methodiek.



Figuur 44 Verzendings- en opvolgingsproces van de survey doorheen de tijd

4.2 Aantallen respons

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de respons van onze survey voor de verschillende actoren. Van de 300 gemeentes zijn er op basis van onze data, 83 die geen subsidieaanvraag hebben ingediend. Er blijven dus nog 217 deelnemende gemeentes over. Naar al deze gemeentes werd een digitale vragenlijst verstuurd. De response rate van deze groep gemeentes bedraagt 24%. Deze response rate is zeker niet slecht te noemen en ligt daarom in de lijn van de verwachtingen van andere digitale surveys. In de praktijk blijkt uiteraard het absoluut aantal observaties (53) voor veel analyse eerder aan de lage kant, maar we zullen dit bij de bespreking desgevallend wel steeds duidelijk kaderen.

Doelgroep	Verstuurde surveys	Feedback ontvangen en bruikbaar voor analyse	PO observaties	Dossier observaties
Gemeentes deelnemend	217	53 (24%)	424	53
Gemeentes niet-deelnemend	83	5 (6%)	NVT	NVT
Scholen	1782	196 (11%)	196	147
Ouders	Onbekend	776	97	60
Kinderen	Onbekend	78	18	7
Omwonenden	Onbekend	17	5	3

Tabel 4 Respons aantallen van de verschillende surveys

Van de niet deelnemende gemeentes, hebben we slechts een response-rate van 6% kunnen bereiken. Dit is enerzijds onder de verwachting, maar anderzijds is het lager aandeel ook wat te verwachten aangezien er een hele reeks factoren zijn waarom zij niet hebben meegedaan. Onze analyse op basis van de 5 surveys toont dit ook aan. Sectie 4.4 gaat hier nog even wat verder op in en geeft nog enkele bedenkingen/aanbevelingen hieromtrent.

Verder zien we dat we een erg groot aantal (1782) scholen hebben kunnen bereiken (zie sectie 2.1.1 voor de gebruikte data hiervoor). De respons rate van 11% of 196 antwoorden zouden we wat hoger ingeschat hebben omdat zij uiteraard een heel belangrijke actor zijn in deze subsidiedossiers omdat in hun nabije omgeving de eigenlijke werken worden uitgevoerd. Uiteraard hebben zij vaak niet het *ownership* (dat ligt bij de gemeente) of zijn ze soms helemaal niet betrokken, waardoor de wat lagere respons mogelijks kan verklaard worden. Sectie 4.9.2 gaat hier uitgebreider op in. Toch is in absolute aantallen, een dataset van 196 responses meestal wel voldoende om in de praktijk mee te werken.

Verder zijn er ook best veel ouders (776) bereikt. Response rates zijn hier uiteraard niet vast te stellen omdat de scholen de vragenlijst verder verspreiden naar de ouders en we, los van de intentie om dat te doen, geen zicht hebben op hoeveel scholen dat ook effectief gedaan hebben. Wel belangrijk om op te merken hier is om te onderzoeken over hoeveel PO omgevingen/observaties de mening van deze ouders verspreid is. In de praktijk blijken de antwoorden verspreid te zijn over 60 dossiers en 97 PO. Desalniettemin blijft deze vorm van bevraging, een *selecte* steekproeftrekking waar we wel even een methodologische disclaimer bij dienen te maken. Dit doen we in sectie 4.3. Voor nu vermelden we verder nog dat er niet zo veel kinderen (78 verspreid over 18 PO) en omwonenden (17 verspreid over 5 PO) de survey hebben ingevuld. De beperkte tijd voor het uitvoeren van het surveyproces en de zomerperiode heeft hier mogelijk wel een belangrijke invloed gehad.

4.3 Selecte steekproeftrekking

Aangezien wij vanuit de achtergrond van deze studie-opdracht niet over persoonlijke emailadressen konden beschikken (niet verkrijgbaar volgens de geldende GDPR regels), hebben we voor de burgerbevraging, zoals reeds gesteld, moeten werken via het principe van een zogenoemde “sneeuwbalsteekproef”. Dit betekent in concreto dat we dus aan de scholen hebben moeten vragen om de survey naar de burgers te verspreiden. Sommige scholen hebben dat gedaan, andere niet. We hebben geen controle op het achterliggende mechanisme waarop scholen beslissen om wel/niet op onze vraag in te gaan. Het zou dus kunnen dat het doorsturen van onze vraag tot invullen van de enquête naar de ouders toe, gebaseerd is op inhoudelijke argumenten (bv. scholen waar een groot veiligheidsgevoel heerst kunnen dit misschien eerder doorsturen of uiteraard kan net het omgekeerde zelfs ook waar zijn, waarbij scholen de ouders opnieuw een stem willen geven naar het beleid toe) die mogelijkerwijze het invullen van de enquête kunnen hebben beïnvloed.

Door de “gecontroleerde” verspreiding door scholen, zullen de antwoorden in elk geval geclusterd zijn, met name in die “groepen data” van burgers, met name in die groepen waar scholen beslist hebben om de enquête door de burgers te laten invullen. Wanneer we naar de resultaten kijken, zien we dat dit effect zeker niet te verwaarlozen is. Uit de data blijkt immers dat al de antwoorden van de burgers (n=776) verspreid zijn over 60 dossiers oftewel over 97 projectomgevingen. Merk op dat in het meest “optimale” geval elke school dit zou hebben overgemaakt aan de burgers, en dan zouden onze antwoorden, net als bij de scholen verdeeld zijn geweest over 147 dossiers en over 196 projectomgevingen. Dat is dus de benchmark waartegen we deze verspreiding dienen af te wegen.

We noemen dit type steekproef ook wel een *selecte steekproef* (ook wel een niet-willekeurige steekproef genoemd) omdat de steekproef niet op een volledig willekeurige manier wordt verzameld uit een populatie. In tegenstelling tot aselecte steekproeven, waarbij elk element in de populatie een gelijke kans heeft om te worden geselecteerd, worden bij selecte steekproeven elementen op basis van bepaalde criteria, of systematische methoden geselecteerd. Aangezien we niet weten of scholen een “inhoudelijke reden” hebben gehad om de enquête al/niet door te sturen (oftewel een “systematische methode” hebben gehanteerd), kunnen we dus niet met zekerheid stellen dat er hier effectief een bias in de resultaten zit, maar we kunnen het ook zeker niet uitsluiten. Bovendien speelt niet alleen het al dan niet doorsturen van de enquête door de school een rol, maar ook als ze wordt verspreid naar de ouders speelt ook nog het hierna beschreven effect.

A priori zouden we wellicht verwachten dat een projectomgeving (waarvoor zoals hierboven beschreven een “selection bias” voor zou kunnen bestaan) en dus de maatregelen die in die omgeving worden genomen (bvb. “attentieverhogende maatregelen”) bepalend zijn voor bv. het finale onveiligheidsgevoel in die omgeving. Maar dat is slechts een aanname die we zeker niet wetenschappelijk kunnen bevestigen. Immers, er zijn nog andere (mogelijke nog belangrijkere) verklarende factoren zoals de drukte aan de schoolomgeving, de aanwezigheid van gemachtigde opzichters of politie, de manier waarop kinderen naar school komen, e.d. die allen een invloed hebben op de finale perceptie van het onveiligheidsgevoel in een school, onafhankelijk van de genomen maatregelen binnen de projectomgeving. Met andere woorden, niet alleen de projectomgevingskenmerken waarvoor a priori een selection bias voor zou kunnen bestaan, kunnen en zullen bepalend zijn.

In het geval dat niet alleen projectomgevingskenmerken bepalend zijn (wat onze verwachting is), maken we wellicht een minder grote generalisatie-fout door hier met een selecte steekproef te (hebben moeten) werken. Of anders “eenvoudiger” gesteld: in heel veel schoolomgevingen is het ‘s morgens (en ‘savonds) heel druk en als “drukte” een significant effect heeft op de vraag omtrent het onveiligheidsgevoel en niet alleen het “projectomgevingskenmerk zoals bv. het feit dat men een fietsstraat heeft aangelegd”, maken we wellicht een kleinere generalisatie-fout aangezien het merendeel van onze respondenten, verdeeld over al onze antwoorden van burgers, met deze “drukte” te maken zullen hebben. Want, bijgevolg zullen al deze burgers deze drukte impliciet meenemen in het beantwoorden van de vraag omtrent het onveiligheidsgevoel in de schoolomgeving.

Maar, omdat we hier dus op geen enkele manier echte wetenschappelijke uitspraken over kunnen doen, is het dus het veiligst om de resultaten niet te generaliseren over de gehele populatie. Waar van toepassing maken we expliciet melding in de grafiek waar de data verzameld werden door middel van een *selecte* steekproeftrekking.

4.4 Algemene beschrijvende kenmerken: niet-deelnemende gemeentes

In deze sectie worden de resultaten getoond van de bevraging die uitgevoerd werd bij gemeentes die geen subsidies hebben aangevraagd (i.e. niet-deelnemende gemeentes). Gezien het zeer beperkt aantal respondenten (5 op 83 verstuurde gemeentes), is het onmogelijk om kwantitatieve uitspraken te doen over de antwoorden. Daarom beperken we ons hier tot een aantal “kwalitatieve” uitspraken en conclusies.

Vooreerst hebben we eens gekeken naar de vraag of de niet-deelnemende gemeentes op de hoogte waren van het bestaan van de subsidie voor veiliger schoolomgevingen. Uit de analyse blijkt dat 4 van de 5 gemeentes de subsidie kenden. Deze antwoorden doen *vermoeden* dat er alvast geen apert probleem is geweest met de bekendheid van het bestaan van de subsidieregeling.

Vervolgens hebben we nader onderzocht waarom er geen gebruik werd gemaakt van de subsidieregeling. Tabel 5 toont deze resultaten.

Reden voor niet-deelname	Aantallen
Deze subsidiemogelijkheid hebben wij niet bekeken	4
De beslissing werd niet geformaliseerd door tijdsgebrek of andere prioriteiten	1
Te weinig personeel	1
De gestelde termijnen (toekennings-, uitvoerings- en/of uitbetalingstermijn) waren onredelijk	1
De kleine omvang van het gebied rond de school dat in aanmerking komt	2
Het niet gebruiksvriendelijk (duidelijk) zijn van de aanvraagprocedure	1
Geen tijd	1
De beperkte begeleiding tijdens de subsidieprocedure	1
De gestelde termijnen (toekennings-, uitvoerings- en/of uitbetalingstermijn) waren onredelijk	1
De te grote werklast voor het invullen van het subsidieformulier	1
De aard van de gesubsidieerde maatregelen kwam niet overeen met de gewenste maatregelen	1

Tabel 5 Antwoordverdeling bij niet-deelnemende gemeentes op de vraag “Wat is de reden waarom jullie de subsidie voor veiligere schoolomgevingen van de Vlaamse Overheid niet ingediend hebben? (Meerdere antwoorden mogelijk)” (N=5)

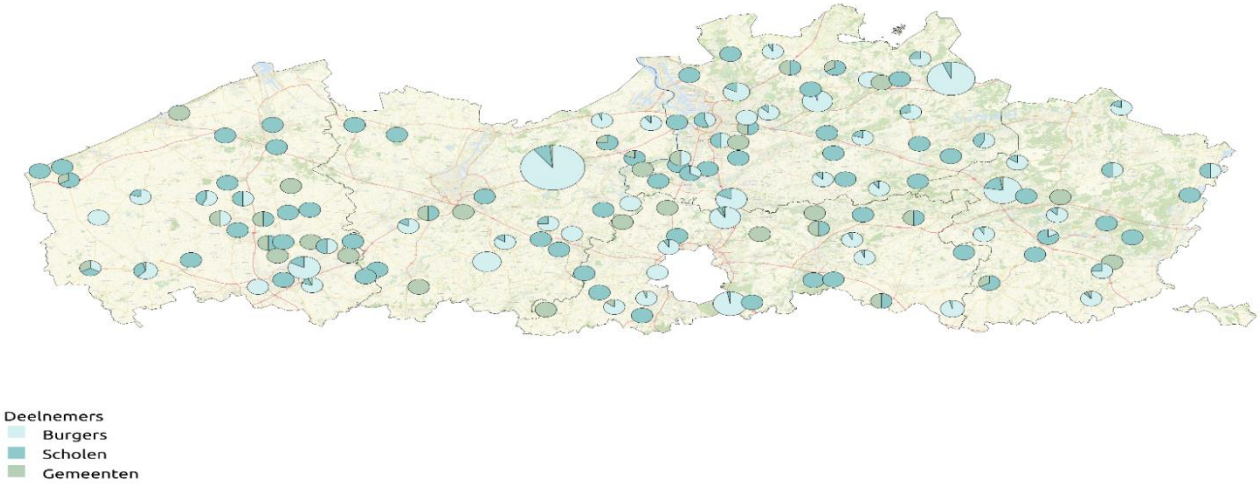
Deze antwoorden doen sterk vermoeden dat er niet één heel duidelijke onderliggende (structurele) reden is geweest waarom gemeentes geen gebruik maakten van de subsidies. De redenen lijken eerder allen van lokale, praktische aard. In onze aanbevelingen in sectie 14 van het rapport geven we later nog even mee hoe we de participatie-graad bij deze groep van gemeentes mogelijks nog kunnen verhogen.

4.5 Algemene beschrijvende kenmerken: deelnemende gemeentes

Inzake de deelnemende gemeentes is er uiteraard heel veel informatie beschikbaar. In deze sectie geven we een inhoudelijk overzicht van de belangrijkste actoren (scholen, burgers, kinderen, gemeente). Eerst starten we met een beeld van de geografische spreiding van de survey.

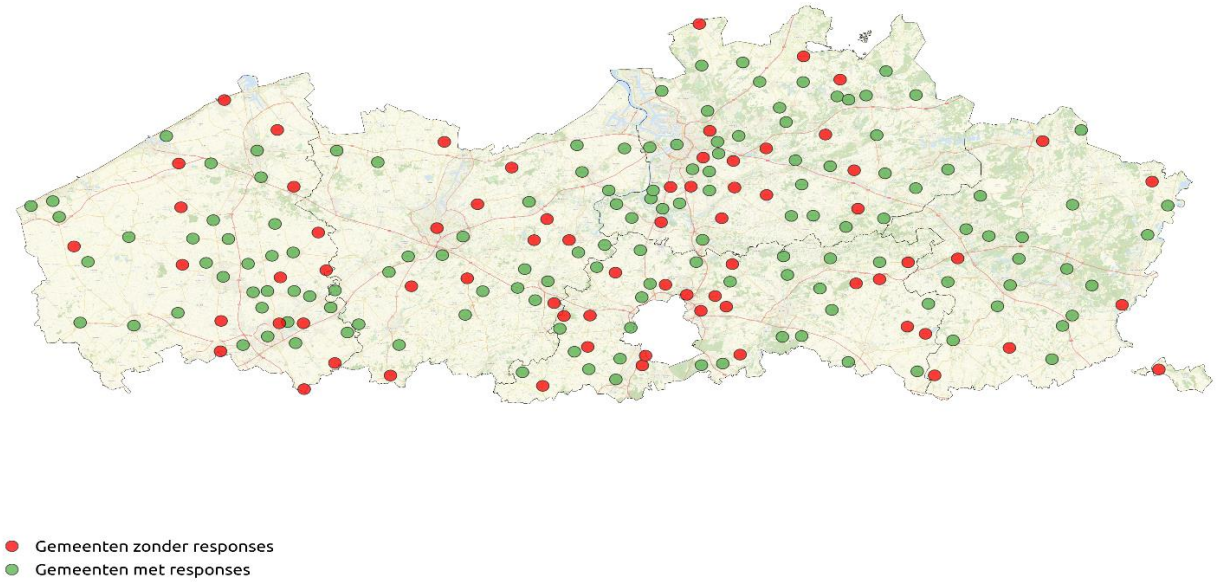
4.5.1 Geografische spreiding

Aangezien de deelnemende burgers, scholen of gemeenten geselecteerd werden op basis van de beschikbare projectomgevingen en dossiers (zie Figuur 39), hoeft het ons op onderstaande figuur uiteraard ook niet te verbazen dat de geografische spreiding van deze actoren gelijkaardig is. Op deze figuur wordt de verdeling van de verschillende deelnemende actoren gevisualiseerd. Uit de analyse blijkt dat er niet eenduidig één bepaalde groep is die heeft meegedaan aan de survey: in sommige gemeentes heeft *of* de school, *of* de burger *of* de gemeente meegedaan en in sommige gemeentes was dat een combinatie van deze actoren.



Figuur 45 Geografische spreiding van het aantal deelnemende burgers, scholen of gemeenten

Daarom is het wel interessant om deze analyse ook eens effectief uit te voeren. Daarom toont Figuur 46 de grafische verdeling van de gemeentes waar minstens 1 respons werd geregistreerd op of de gemeente-, of de burger- of de scholen-survey. Indien dit het geval was, werd de gemeente als een respons (groen) gelabeld, in het andere geval werd dit een non-respons (rood). Bij deze analyse zien we verder dan dat 66.17% van de gemeentes deelnemend was; terwijl 33.83% niet deelnemend was. Als we dit criterium dan gebruiken, kunnen we zeker stellen dat de survey toch wel vrij goed geografisch dekkend is geweest.



Figuur 46 Analyse van gemeentes met en zonder respons op 1 van de vragenlijsten in de survey

4.5.2 Scholen

In de survey hebben we een aantal beschrijvende vragen aan de scholen gesteld. Ze geven ons extra context bij de schoolomgeving maar uiteraard geven ze ons ook meer informatie over de aard van de actor “school” die de enquête heeft beantwoord.

4.5.2.1 *Aantal leerlingen*

Uit Tabel 6 valt af te leiden dat het gemiddeld aantal leerlingen in de antwoorden die we vanuit de survey hebben ontvangen, 322 bedraagt. Aangezien er een vrij grote spreiding zit op de minimum en maximum waarde, hebben we ook even de mediaan berekend: deze bedraagt in onze survey 250 leerlingen.

Aantal bruikbare antwoorden	Gemiddeld aantal leerlingen	Mediaan van aantal leerlingen	Minimum waarde	Maximum waarde
176	322	250	14	2544

Tabel 6 Zelfgerapporteerd aantal leerlingen (subjectieve inschatting school)

Naast dit aantal leerlingen van een school hebben we nog heel wat nuttige informatie over enkele algemene verkeerskundige kenmerken op de locaties waar de scholen zijn gelegen. Het betreft hier voor alle duidelijkheid informatie over de survey (dus de n=196 scholen). Voor een aantal van deze kenmerken zijn ook gegevens op populatieniveau beschikbaar via andere externe bronnen. Dit is relevant omdat het ons inzichten kan geven op het niveau van de ganse dataset en niet enkel voor die cases waarbij we survey-informatie beschikbaar hebben. Daarom zullen we, voor zover relevant dit ook per indicator vermelden bij de bespreking in onderstaande secties.

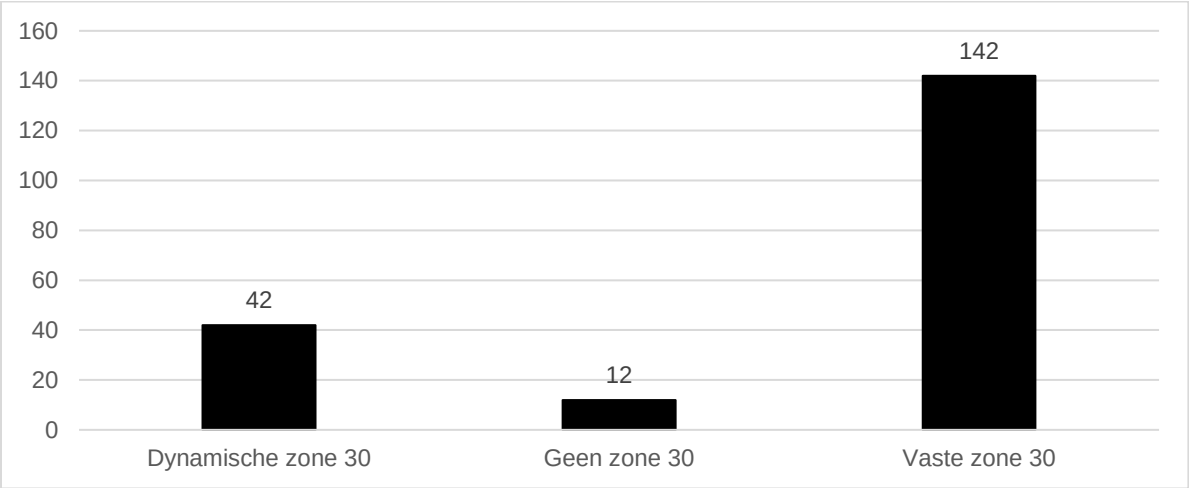
4.5.2.2 *Ligging van de school en toegelaten snelheid*

Uit de survey resultaten (zie Tabel 7) blijkt dat 88% (173 van de 196) van de scholen zich binnen een bebouwde kom bevinden, terwijl slechts 12% (23) buiten de bebouwde kom ligt.

Aantal bruikbare antwoorden	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
196	173	23

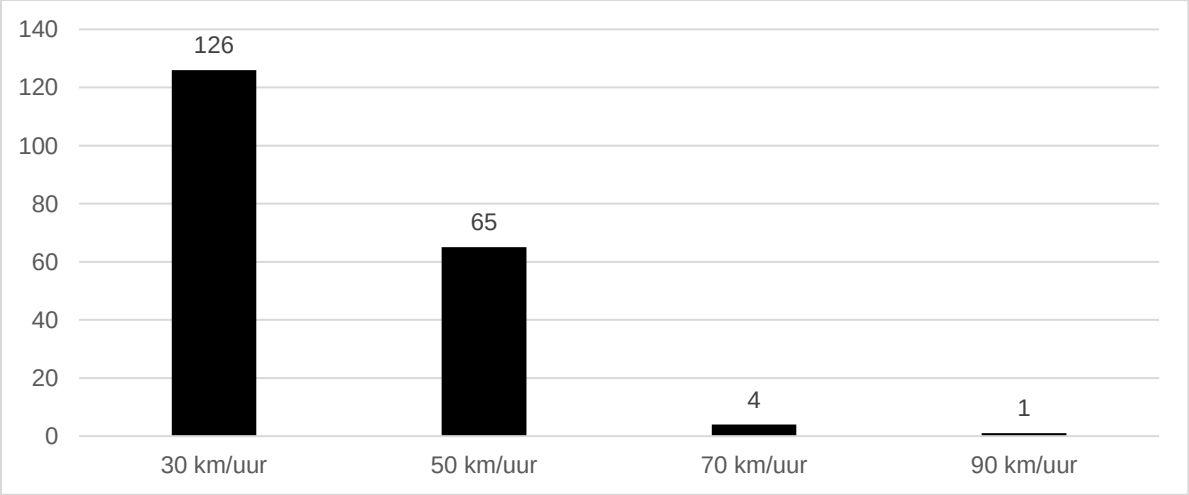
Tabel 7 Ligging van de school binnen of buiten de bebouwde kom

Via een koninklijk besluit (26 april 2004) werd het in België verplicht om een zone 30 in te voeren in alle schoolomgevingen, zij het met een vaste of variabele geldigheid. Het merendeel van de respondenten (94% of 184, zie Figuur 47) gaven aan dat dat ook zo is, 12 respondenten (6%) gaven echter aan dat er geen zone 30 aanwezig is in hun schoolomgeving. Uit een eigen controle (voor zover mogelijk op basis van "street view" beelden) *lijkt* volgens ons in minstens 7 van deze 12 cases wel een zone 30 aanwezig, waardoor we kunnen stellen dat deze respondenten de schoolomgeving verkeerd/ruim geïnterpreteerd hebben en/of een fout antwoord gaven. Verder is nog interessant om op te merken dat 21% (42) van de respondenten aangeven dat hun school in een dynamische zone 30 is gelegen.



Figuur 47 Ligging van de school volgens specificatie van de zone 30

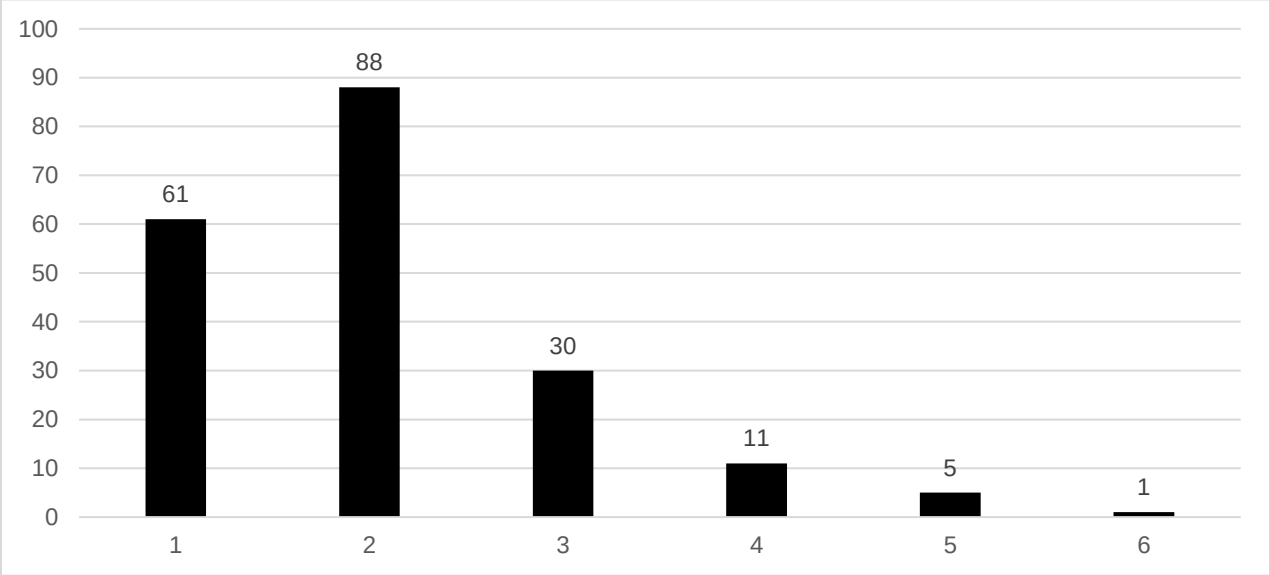
Eveneens werd er in de enquête gevraagd (zie Figuur 48) naar de toegelaten snelheid direct buiten de schoolomgeving. Hoewel in de meerderheid van de gevallen (126 of 64%) 30km/h de toegelaten snelheid is, zijn er vrij veel cases waar 50km/h toegelaten is (33%). Dit is ook te verklaren door de vrij algemene vraagstelling waarbij gevraagd werd naar de toegelaten snelheid direct buiten de schoolomgeving; maar er werd hier bv. geen exacte perimeter gedefinieerd. Dit resultaat lijkt dus aannemelijk en de snelheidslimiet lijkt dus inzake veiligheid geen echt aandachtspunt te zijn, althans niet uit deze enquête.



Figuur 48 Toegelaten snelheid direct buiten de schoolomgeving (N=196)

4.5.2.3 *Ligging van de schoolingang en omgevingskenmerken*

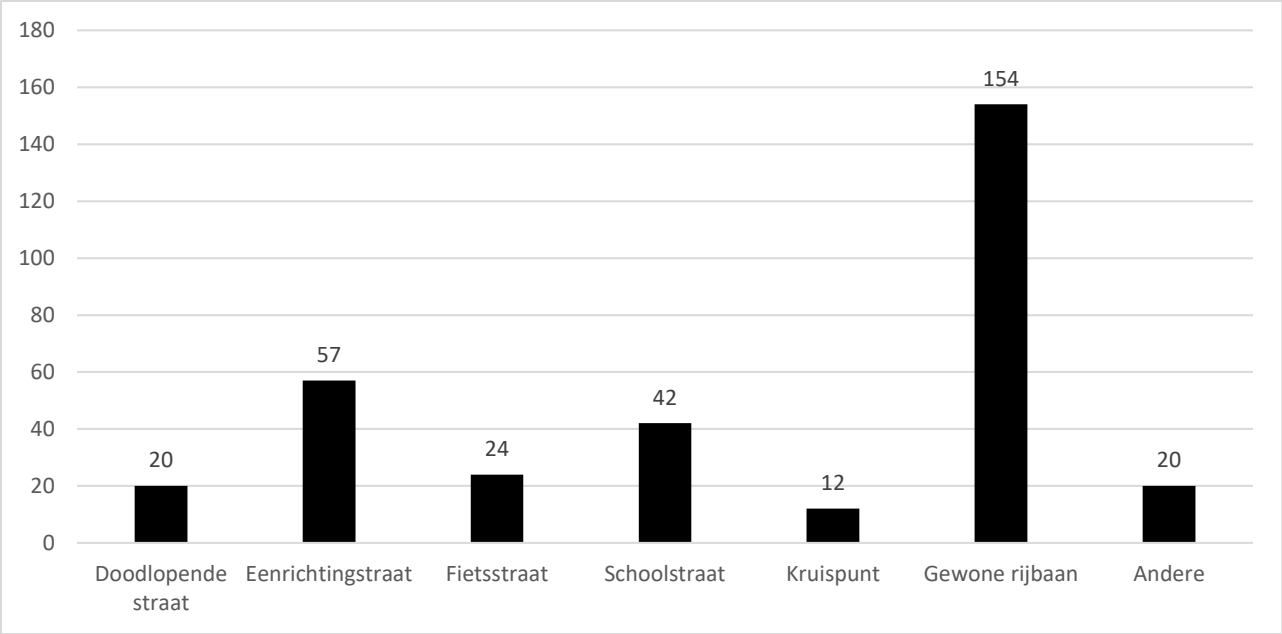
Naast de toegelaten snelheid hebben we ook vrij veel informatie in de survey over de ligging van de school(ingang). Deze informatie is bovendien ook beschikbaar op het niveau van de ingang van de school, want uiteraard, kan een school meerdere ingangen hebben. Soms liggen die ingangen op andere straten, met andere omgevingskenmerken, dus is het relevant om ook over die informatie te beschikken. Figuur 49 leert ons dat de meeste scholen (68.9%) inderdaad meer dan één ingang hebben. Het merendeel van de scholen (44.9%) hebben 2 ingangen, maar er zijn ook heel wat scholen met 3 of meer ingangen.



Figuur 49 Verdeling van het aantal schoolingangen per school (N=196)

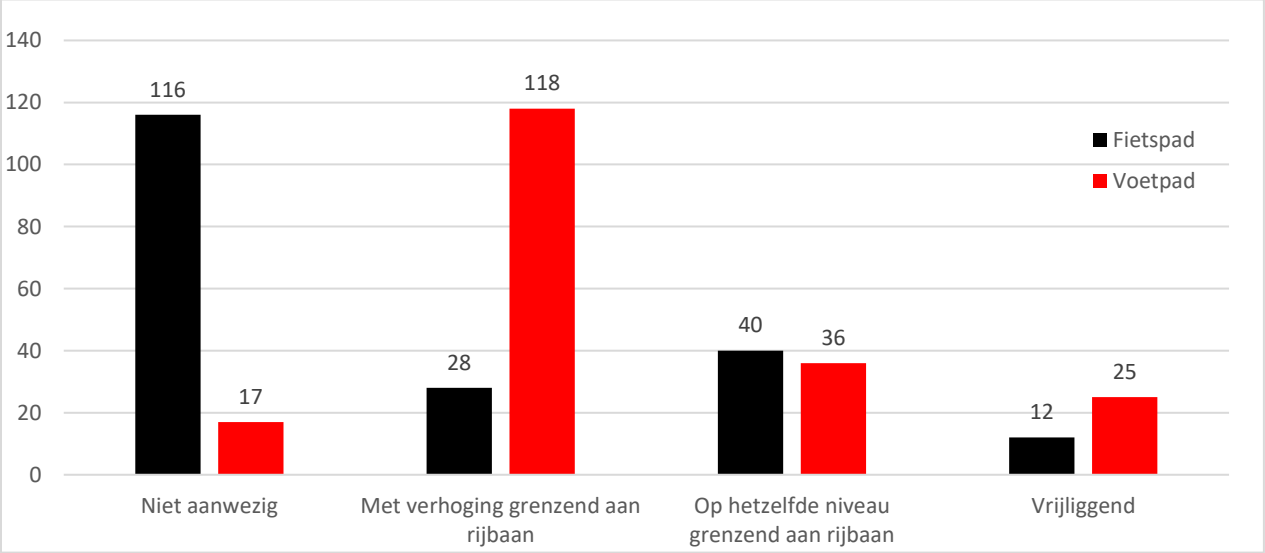
Interessant om mee te geven is dat weliswaar het grootste deel van deze schoolingangen (81.5%) niet aan een gewestweg liggen (221), maar toch zijn er maar liefst 50 (19.5%) waar dat wel het geval is. Naast de ligging op het type weg, geeft ook het aantal rijstroken een indicatie over het verkeersonveiligheidsgevoel ter hoogte van de school. Uit de bevraging blijkt dat 51% (139 ingangen) aan een weg met 1 rijstrook liggen maar ook maar liefst 49% (oftewel 132 ingangen) ligt aan een weg met 2 rijstroken. Ook dit zal uiteraard een invloed hebben op het onveiligheidsgevoel (vooral m.b.t. oversteekbaarheid) in deze omgevingen.

Andere algemene interessante beschrijvende kenmerken die nog uit de survey te halen zijn, zijn gegevens over de type omgeving van de school. Figuur 50 vat deze informatie samen. Merk op dat respondenten meerdere combinaties van antwoorden konden aanduiden voor deze vraag. Voor de duidelijkheid/leesbaarheid hebben we hier alle gecombineerde antwoorden horend bij de desbetreffende categorie aangeduid: d.w.z. dat als een fietsstraat wordt aangeduid bij <fietsstraat en schoolstraat> dan telt deze omgeving zowel mee als een fietsstraat als een schoolstraat. Uit deze figuur blijkt dat er best wel wat (37%, n=121) schoolomgevingen zijn waarbij a priori een hoger veiligheidsgevoel te verwachten is: het betreft hier de categorieën doodlopende straat, eenrichtingsstraat, fietsstraat of schoolstraat. Voor 208 of 63% van de omgevingen (en dat is toch een groot aandeel) is dat echter niet het geval.



Figuur 50 Verdeling van type omgeving wat in de schoolomgeving aanwezig is (N=329)

Er werd in de studie eveneens gepolst naar de vraag of het voet- en fietspad afzonderlijk van de rijbaan gelegen zijn. Figuur 51 bundelt deze resultaten, maar uiteraard zijn er duidelijke verschillen tussen een voet- en fietspad. Daar waar in 59% (116) van de gevallen er geen fietspad aanwezig is, is dat bij 91% (196-17 oftewel 179 cases) wel zo voor de aanwezigheid van een voetpad. Verder zien we dat 80% van die gevallen waar dan een fiets-of voetpad aanwezig is (nl. 143 van 196), situaties waarbij deze met een verhoging grenzend aan de rijbaan liggen of vrijliggend zijn. Slechts 20% van de gerapporteerde cases ligt op hetzelfde niveau aan de rijbaan. Dat is dus voor voetpaden zeker geen slecht resultaat. Opnieuw, gegeven de grootte van de dataset is dit resultaat zeker niet extrapoleerbaar. Op het vlak van fietspaden stellen we vast dat ze niet alleen niet aanwezig zijn, ook van de aanwezige fietspaden (80) zijn er 50% niet vrijliggend of verhoogd, zo blijkt uit de survey. Dit wil uiteraard niet zeggen dat we aan elke schoolomgeving fietspaden dienen aan te leggen: ook hier spelen inrichtingsprincipes (denk aan de verschillende vademeca van de Vlaamse Overheid) een belangrijke rol. Maar het toont wel aan dat de gemiddelde schoolomgeving wel met (redelijk goede) voetgangersinfrastructuur is uitgerust.



Figuur 51 Aanwezigheid voet- en fietspaden volgens type inrichting (N=196)

4.5.3 Burgers

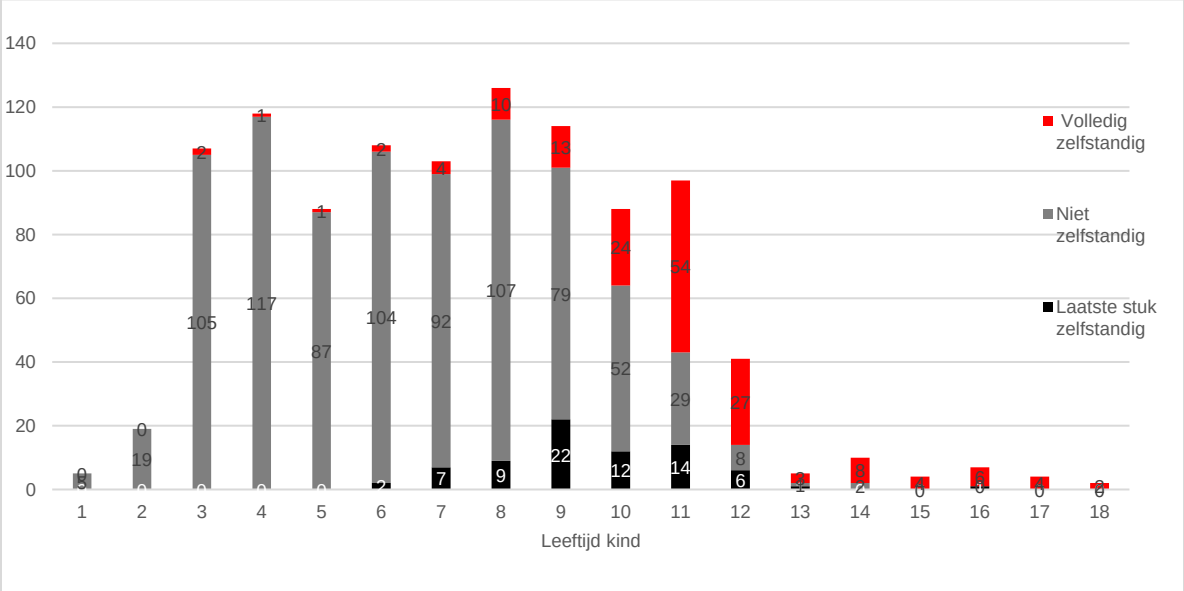
4.5.3.1 *Persoonskenmerken*

Naast de perceptie t.o.v. veiligheid (zie volgende sectie) werd ook informatie gevraagd aan ouders over enkele mobiliteitsgerelateerde kenmerken. Het gaat dan voornamelijk over de thema's die in de volgende secties aan bod komen.

a) Kind zelfstandig naar school

Uit de eerste analyse van de antwoorden blijkt dat er 77% (of 807) van de respondenten (ouders) aangeven dat hun kinderen zich niet zelfstandig naar school verplaatsen. Van de 23% respondenten (240) zijn er 165 of bijna 69% die zich volledig zelfstandig naar school verplaatsen en 31% (of 75 kinderen) die enkel een bepaald stuk (bv. het laatste stuk) zelfstandig naar school gaan. Merk op dat ouders per kind deze vraag konden beantwoorden waardoor onze observaties (n=1047) voor deze variabele groter zijn dan het aantal responses op het algemene survey-niveau.

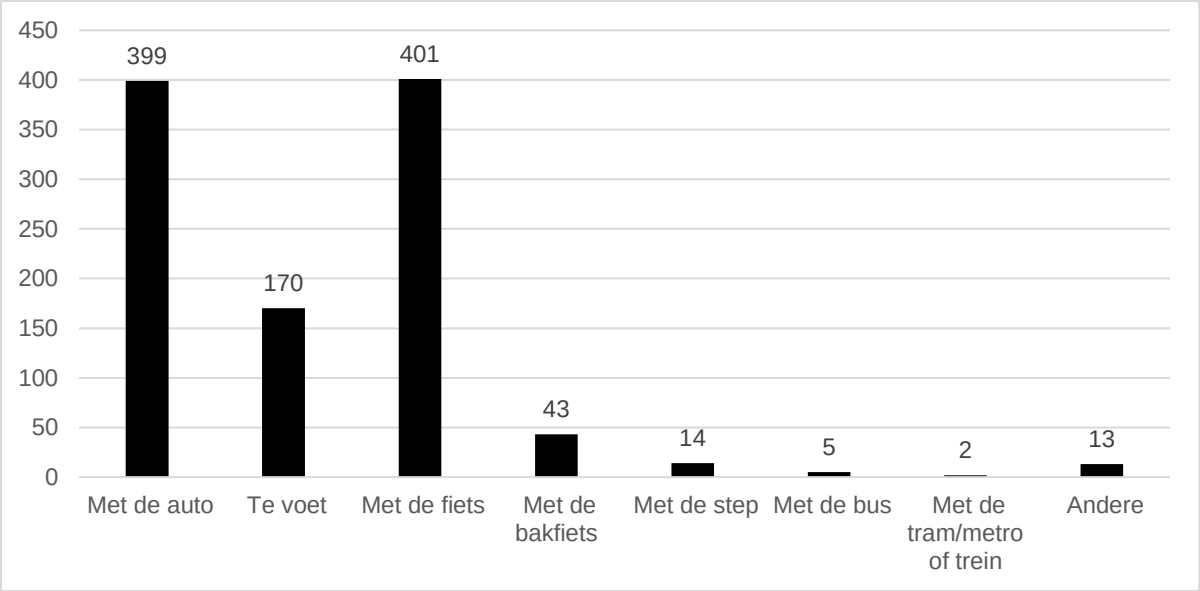
77% is uiteraard geen erg "duurzaam" cijfer, maar dat kunnen we beter begrijpen wanneer we dit relateren aan de leeftijd van het kind. Figuur 52 geeft deze relatie weer. Uit de figuur lezen we af dat kinderen onder de 7 jaar zich quasi nooit zelfstandig naar school verplaatsen en vanaf 10 jaar verplaatst een redelijk aandeel van 41% (36 respondenten) in onze survey zich (semi-) autonoom. Pas vanaf 11 jaar krijgen (semi-) autonome verplaatsingen de bovenhand op niet zelfstandige verplaatsingen. Ook zien we dat de aard van de subsidies vooral gebruikt werd om basisscholen veiliger te maken want vanaf 13 jaar werden er nog erg weinig responses genoteerd.



Figuur 52 Verdeling van de al dan niet (semi-) zelfstandige verplaatsing naar school volgens leeftijd van het kind (N=1047, selecte steekproeftrekking)

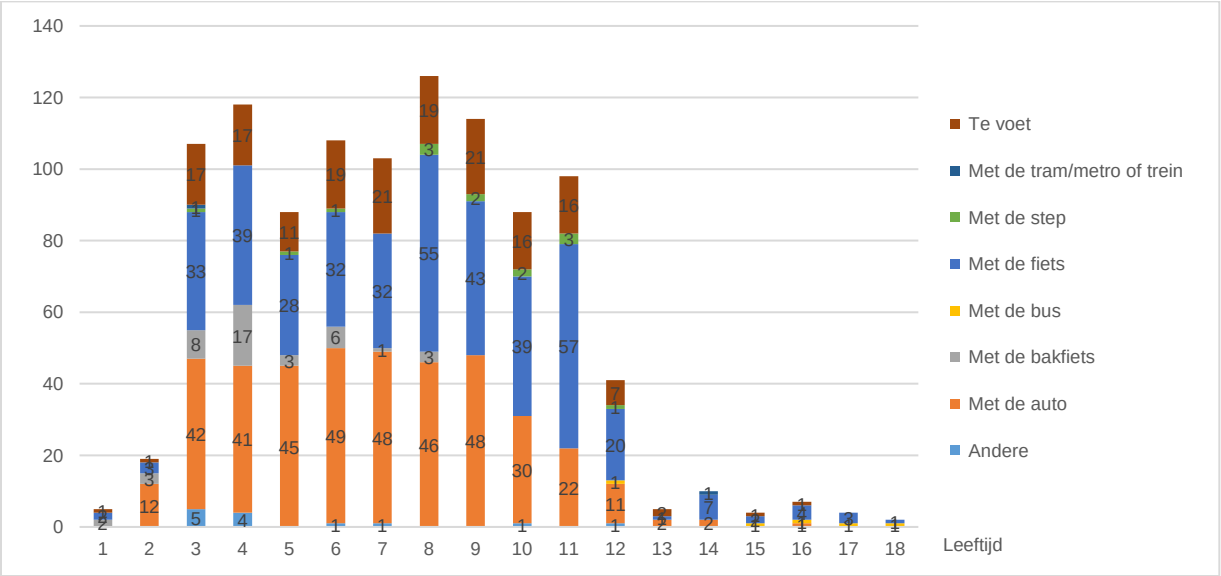
b) Vervoermiddel naar school en frequentie van gebruik

Binnen de context die onder de voorgaande sectie werd geschetst, speelt zich uiteraard ook het gebruikte vervoermiddel af. Inzake het gebruikte vervoermiddel naar school blijkt dat 16% (170 kinderen) zich te voet naar school verplaatst, 38% (401 kinderen) komt met de fiets en eveneens 38% (399 kinderen) neemt de auto. De bakfiets is goed voor 4% van alle verplaatsingen. De lage aantallen van het openbaar vervoer hebben te maken met het feit dat de ingrepen voor de verbetering van de verkeersveiligheid vooral in de buurt van basisscholen zijn gebeurd en dat deze basisscholen ook op relatief korte afstand van elkaar liggen, waardoor openbaar vervoer in de Vlaamse context uiteraard niet gebruikelijk is.



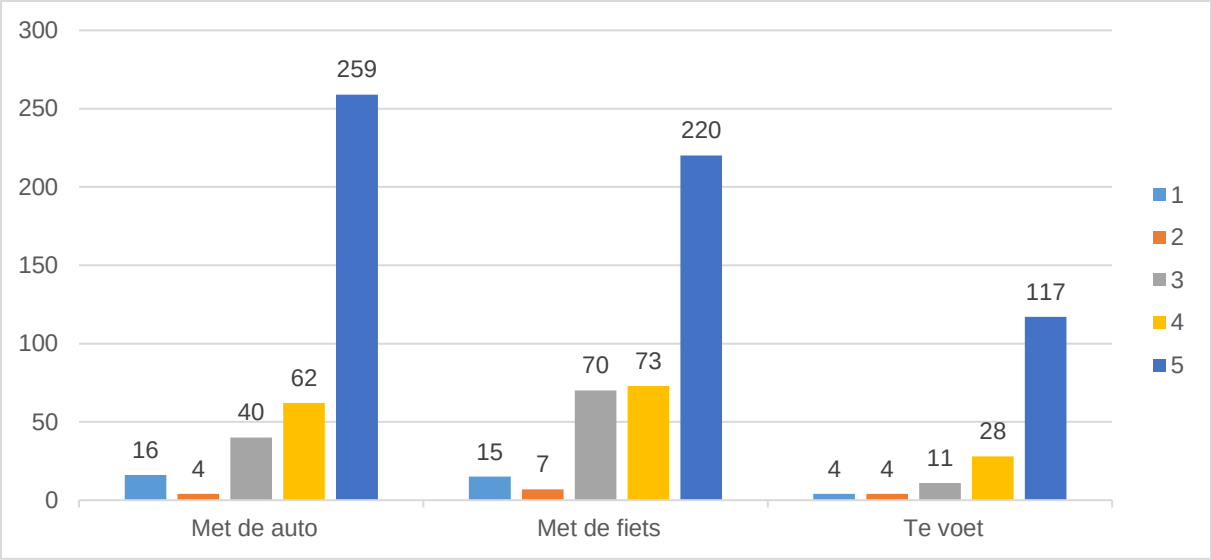
Figuur 53 Modale verdeling van verplaatsingen van huis naar school (N=1047, selecte steekproeftrekking)

Toch kunnen we deze cijfers wellicht opnieuw beter begrijpen wanneer we ze relateren aan de leeftijd van het kind. Hoewel het gebruik van de auto weliswaar wat de bovenhand neemt bij de heel jonge kinderen (2 jaar), zien we -misschien eerder opvallend- dat te voet en vooral de fiets ook al vanaf erg jonge leeftijd (3 jaar) wordt gebruikt. De fiets krijgt vanaf 8 jaar de bovenhand op de auto en het aandeel neemt globaal gesproken verder toe met de leeftijd. De echte doorbraak (58% of 57 van de 98) lijkt er opnieuw vanaf 11 jaar te komen. Het aandeel te voet blijft vrij constant doorheen de verschillende leeftijdsklassen.



Figuur 54 Modale verdeling van verplaatsingen van huis naar school volgens leeftijd (N=1047; , selecte steekproeftrekking)

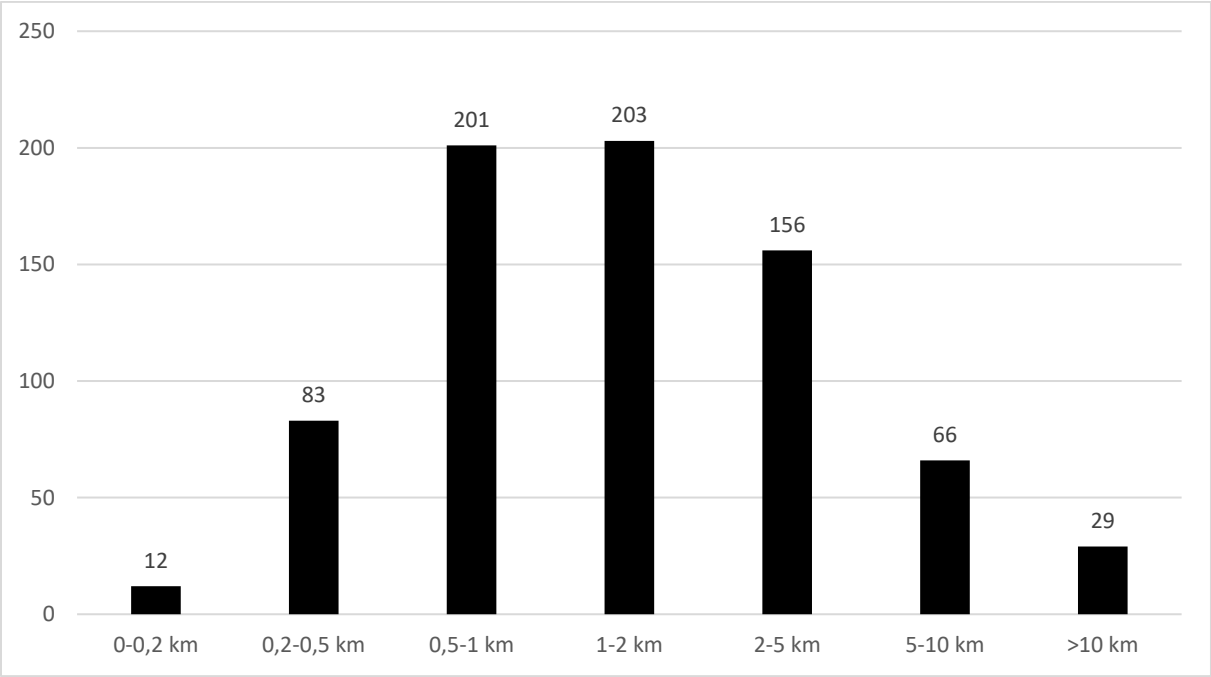
Wanneer er gevraagd wordt naar frequentie van het gebruik van vervoermiddelen blijkt dat nog maar eens de kracht van een bepaalde “gewoonte”. Want eens we een bepaalde modus gekozen hebben, blijven we daar toch vooral bij, zo blijkt uit de cijfers. Het is dus niet zo dat diegene die met de fiets komen dat minder frequent doen dan met de auto, want de onderlinge verhouding is ongeveer gelijk, zo lezen we af uit Figuur 55.



Figuur 55 Modale verdeling volgens frequentie van gebruik (uitgedrukt in aantal dagen in de week) (N=1001, , selecte steekproeftrekking)

c) Afstand naar school

Tot slot kunnen we onze survey ook gebruiken om betrouwbare resultaten (N=750) te krijgen over de afgelegde afstand naar school. Uit Figuur 56 lezen we af dat 53% van de verplaatsingen (296) minder dan 1 km bedragen en 66% bedraagt minder dan 2 km. Slechts 20% van de verplaatsingen zijn tussen de 2 en de 5 kilometer en verplaatsingen langer dan 5km komen helemaal niet zo vaak (12%) voor. Geen verrassingen dus, maar wel interessant om de cijfers gekwantificeerd te zien.

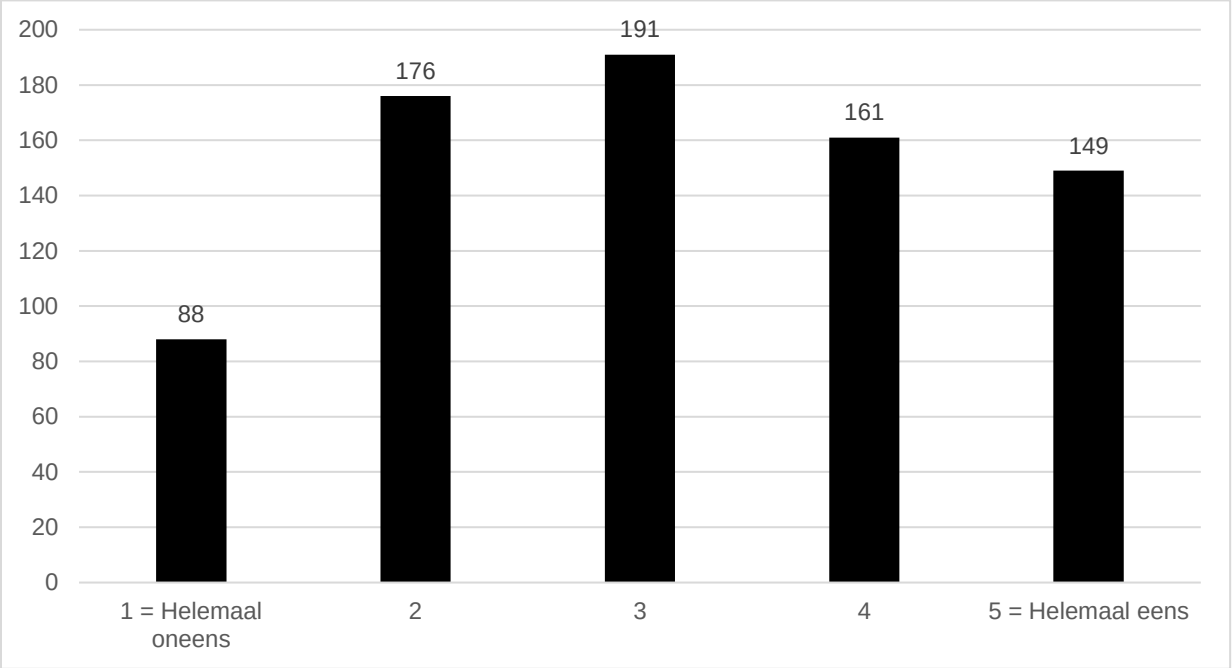


Figuur 56 Verdeling van de afstand van woon-schoolverplaatsingen (selecte steekproeftrekking)

4.5.3.2 *Visie van de burgers m.b.t. verkeersveiligheid*

a) Verkeersveiligheid schoolomgeving

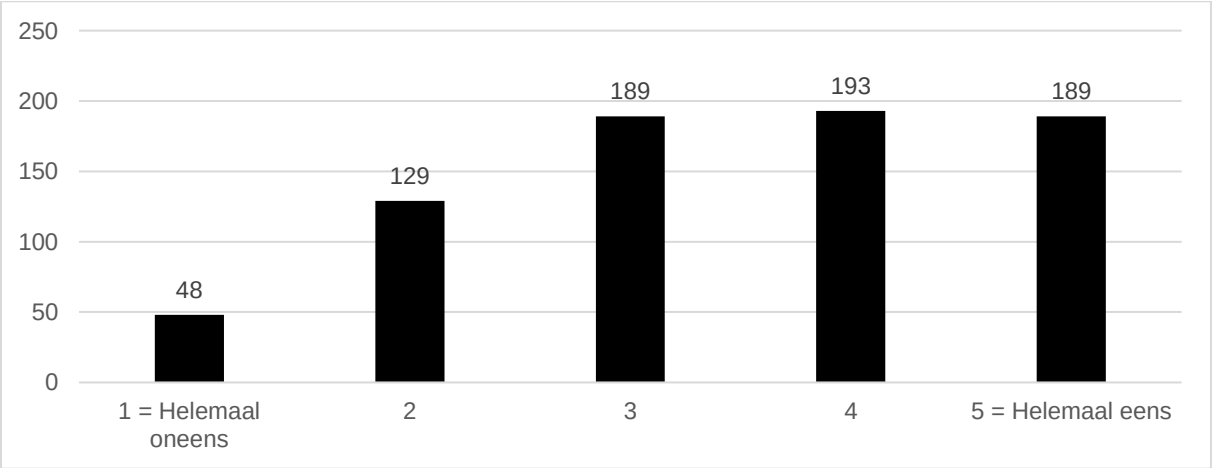
In Figuur 57 krijgen we een beeld van de mate waarin ouders zich zorgen maken over verkeersveiligheid. Uit de analyse blijkt dat er toch best wel veel ouders, nl. 40% (310 respondenten) zijn die zich wel zorgen maken (categoriën "eens" en "helemaal eens") over de verkeersveiligheid in hun schoolomgeving. Ongeveer 34.5% (264 respondenten) zegt zich weinig tot geen zorgen te maken over de verkeersveiligheid aan de school.



Figuur 57 Antwoordverdeling op de stelling:" Ik maak me ernstig zorgen over de verkeersveiligheid in en rond de schoolomgeving" (N=765, selecte steekproeftrekking)

b) Inschatting van het woon-schooltraject

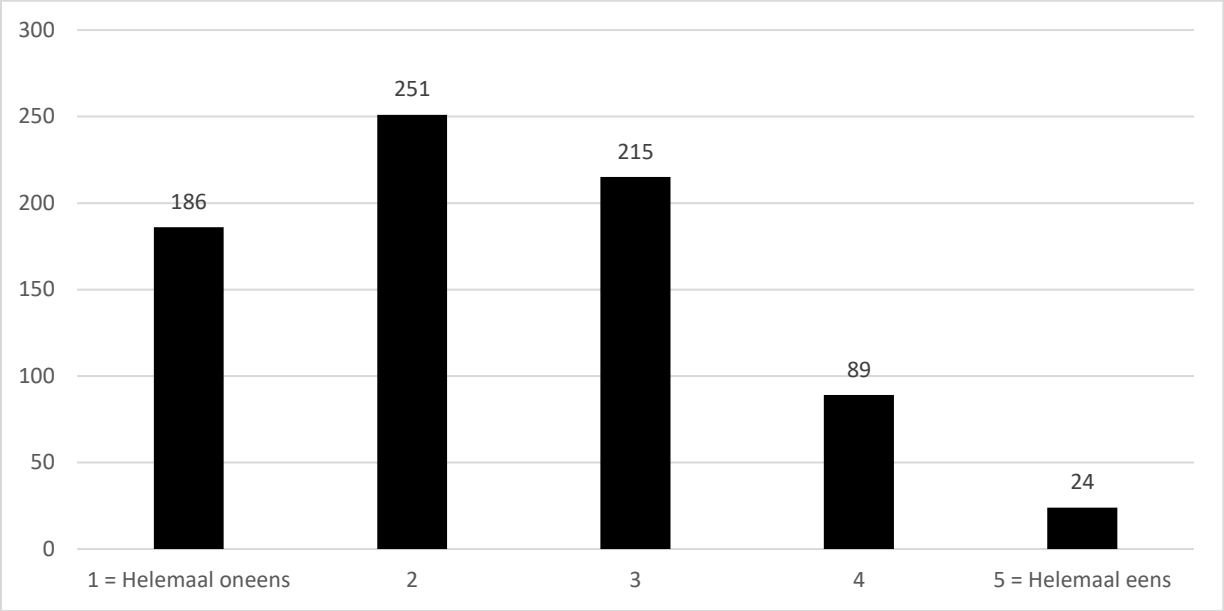
Nog een iets sterker onveiligheidsgevoel krijgen we wanneer we vragen naar de risico-inschatting van het eigen woon-schooltraject. De stelling die hier voorlag was: "Ik vind het woon-school traject dat mijn kinderen naar school afleggen gevaarlijk." In dit geval lijkt 51% van de ouders zich ernstig ("eens" en "helemaal eens" samen genomen) zorgen te maken over de veiligheid van dit traject, terwijl 23.7% eerder niet bezorgd is.



Figuur 58 Antwoordverdeling op de stelling: "Ik vind het woon-schooltraject dat mijn kinderen naar school afleggen gevaarlijk." (N=748). Resultaat van een selecte steekproeftrekking.

c) Principe van shared space

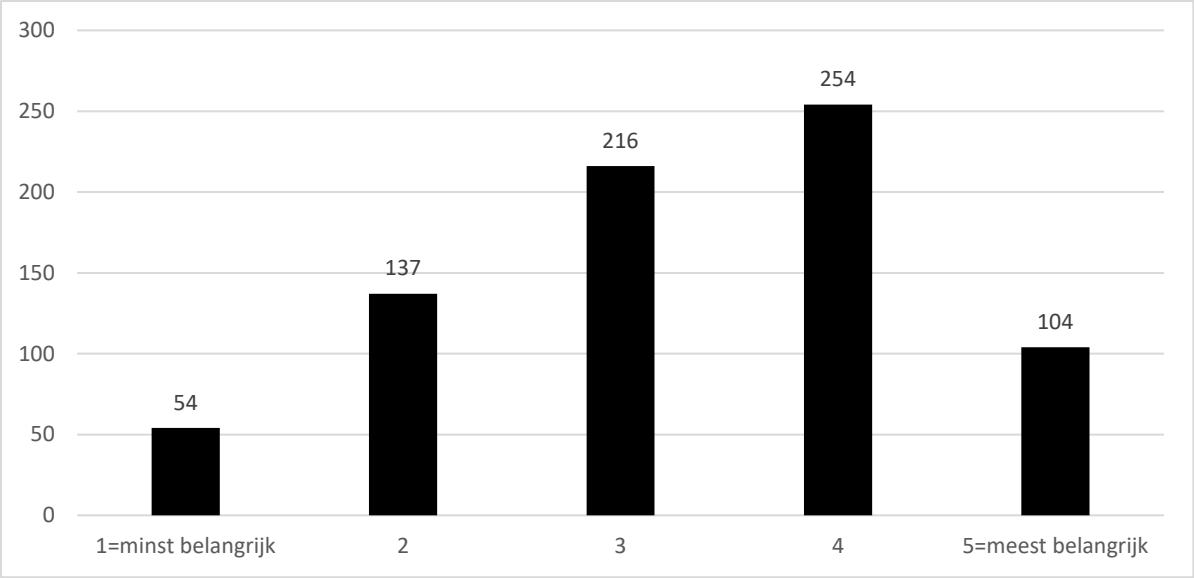
Naast de gevoelens omtrent verkeers(on)veiligheid, gaven ouders ook hun mening over de volgende stelling: “Het is steeds druk in de schoolomgeving, maar dit zorgt er tegelijkertijd ook voor dat er niet zo veel ongelukken gebeuren en ik maak me dan ook weinig zorgen over de verkeersveiligheid.” Vaak wordt ook wel gesteld dat een schoolomgeving door het principe van een “shared space” -waarbij er een aangepaste snelheid is van het autoverkeer en de publieke ruimte dus door verschillende verkeersdeelnemers tegelijkertijd wordt ingenomen- een soort van (gevoel van) veiligheid creëert. Dit principe werd om deze reden dan ook expliciet in ons onderzoek opgenomen omdat het een vaak gehoorde uitspraak is (in de context van schoolomgevingen) en soms zelfs door beleidsmakers aangegrepen wordt als een reden om geen echte veranderingen omtrent veiligheid door te voeren. Het valt op dat er slechts weinig ouders, nl. 14.7% het eens of helemaal eens zijn met deze stelling. Dit resultaat kan daarom ook als overweging meegegeven worden wanneer beleidsmakers twijfelen over het nut van het aanbrengen van verkeersveiligheidsmaatregelen in de schoolomgeving.



Figuur 59 Antwoordverdeling op de stelling: "Het is steeds druk in de schoolomgeving, maar dit zorgt er tegelijkertijd ook voor dat er niet zo veel ongelukken gebeuren en ik maak me dan ook weinig zorgen over de verkeersveiligheid.” (N=765). Resultaat van een selecte steekproeftrekking.

d) Gedragenheid van het thema verkeersveiligheid door de gemeente volgens perceptie burgers

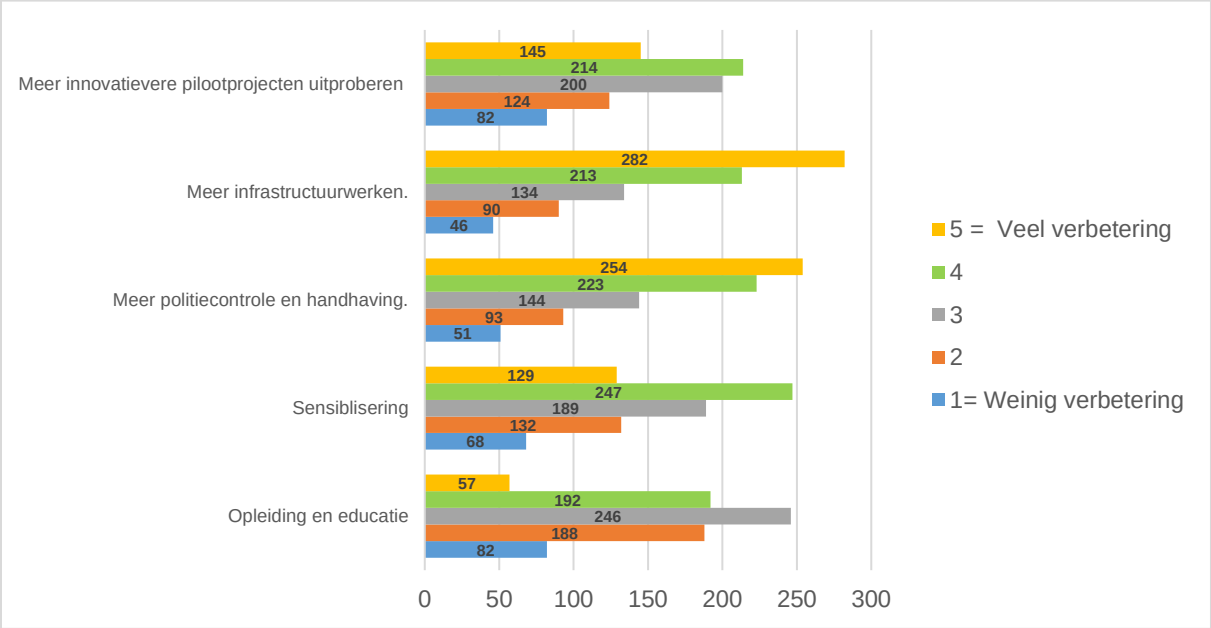
Wanneer er gepolst wordt naar de mate waarin burgers denken dat de gemeente verkeersveiligheid een belangrijk thema vindt, blijkt dat het merendeel van de mensen dit effectief wel erg hoog inschat. Uit de enquête van de gemeente (zie sectie 4.5.5), zal ook blijken dat dit effectief zo is, dus de perceptie van burgers is hier zeker correct. Uit de analyse blijkt dat 46.8% (358) van de respondenten effectief zegt dat de gemeente dit belangrijk of heel belangrijk vindt.



Figuur 60 Antwoordverdeling op de stelling: "Hoe belangrijk denk je dat jouw gemeente- of stadsbestuur het thema "Verkeersveiligheid" vindt?" (N=765). Resultaat van een selecte steekproeftrekking.

e) Ruimte voor verbetering

Tot slot werd er bij de survey aan de ouders ook nog gepolst of de verkeersveiligheid aan de school nog verbeterd kan worden en vooral op welke manier dat dan wel kan/moet gebeuren. We hebben hiervoor de maatregelen gecategoriseerd in een aantal voorgedefinieerde klassen. Figuur 61 vat deze resultaten samen. Uit de analyse blijkt dat heel veel mensen van mening zijn dat er allerlei zaken beter kunnen: zo valt het op dat het merendeel van de antwoorden gaan in de richting van meer politiecontrole/handhaving (62% als we de groepen "veel verbetering" (5) en "verbetering" (4) samen nemen) en meer infrastructuurwerken (64%). Dat komt wellicht ook omdat deze maatregelen onmiddellijk voelbaar zijn op het terrein terwijl andere zaken zoals sensibilisering (49%) maar zeker ook opleiding/educatie (32%) en innovatie (47%) meer op de iets langere termijn werken. Dat laatste cijfer (innovatie) is op zich nog vrij hoog (zeker als je bv. vergelijkt met het meer traditionele opleiding/educatie) dus dat toont ook aan dat er toch best veel ouders zijn die graag nieuwe zaken willen uitproberen die de verkeersveiligheid ten goede komt.



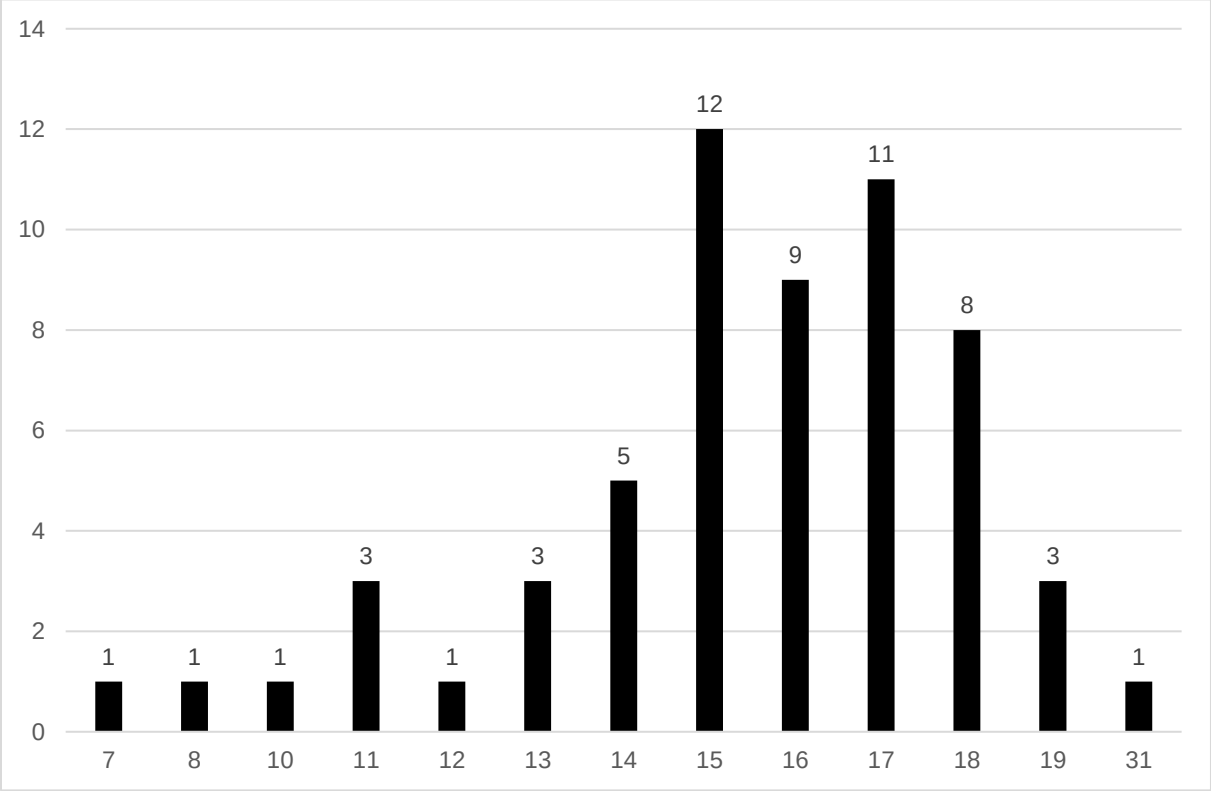
Figuur 61 Antwoordverdeling op de stelling: "In hoeverre denkt u dat de verkeersveiligheid aan de school nog verbeterd kan worden door de volgende acties?" (N=765). Resultaat van een selecte steekproeftrekking.

4.5.4 Kinderen

Zoals reeds vermeld in sectie 4.3, geldt ook voor kinderen dat ze slechts konden deelnemen aan ons onderzoek op basis van een selecte steekproeftrekking. Ook hier geldt dus het nodige voorbehoud met generalisatie van de resultaten. Uit de ontvangen data zien we bovendien dat we slechts 59 bruikbare antwoorden hebben ontvangen.

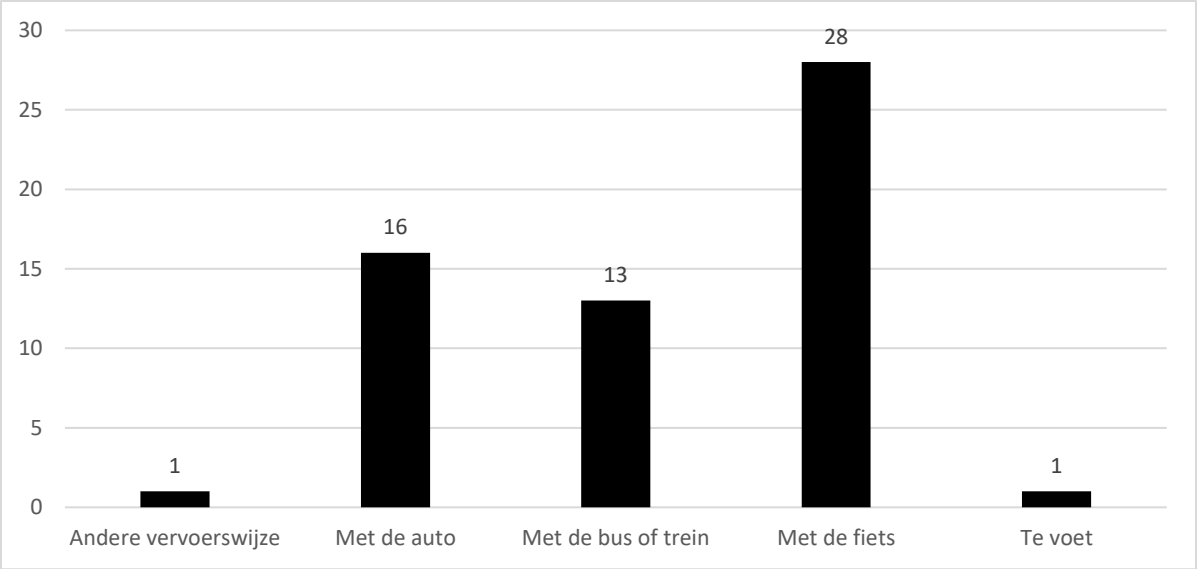
Bovendien, zo zien we uit de data die we hebben ontvangen dat deze antwoorden afkomstig zijn uit slechts 7 projectomgevingen en 18 dossiers en dat er een redelijk grote bias zit op de leeftijd. Zo is 88% van de respondenten ouder dan 12 jaar. Dat is enerzijds opvallend aangezien de subsidies niet zo veel secundaire scholen hebben bereikt, anderzijds zullen deze scholen wellicht eerder geneigd zijn om deze survey door te sturen naar scholieren, terwijl basisscholen hier misschien eerder terughoudend(er) voor zullen zijn. Een andere mogelijke verklaring is ook dat ouders in de basisschool minder geneigd zullen zijn om de survey door hun (jongere) kinderen te laten invullen. Op zich is het wel een interessant neveneffect om de groep van respondenten (zie leeftijd vooral tussen 12 en 19 jaar), die in het kader van verkeersveiligheid meestal toch wat onderbelicht blijft, toch ook in deze studie vrij goed (maar uiteraard nog steeds beperkt aantal antwoorden) vertegenwoordigd te zien.

De leeftijdsverdeling van de ingevulde enquêtes wordt getoond op Figuur 62. Uiteraard moeten we de antwoorden tegen deze achtergrond (van dus hoofdzakelijk studenten in secundaire scholen) zien.



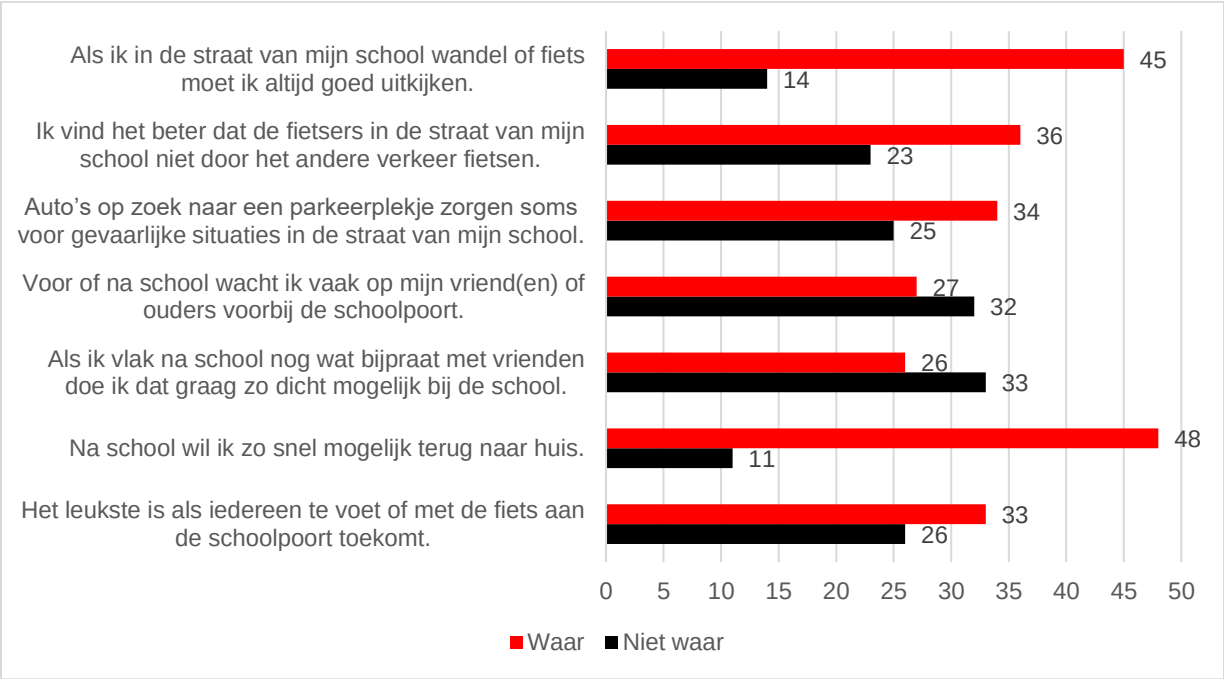
Figuur 62 Leeftijdsverdeling van kinderen die een aparte vragenlijst hebben ingevuld. Resultaat van een selecte steekproeftrekking (N=59).

Dat leeftijdseffect zien we meteen ook al in de volgende figuur (Figuur 63), waarbij de modale keuze wordt weergegeven. Voor deze doelgroep hoeft het hoge autogebruik (27%), maar ook het hoge gebruik van de fiets (47%) of OV (22%) ons niet te verbazen. Verplaatsingen te voet komen hier zeer weinig voor.



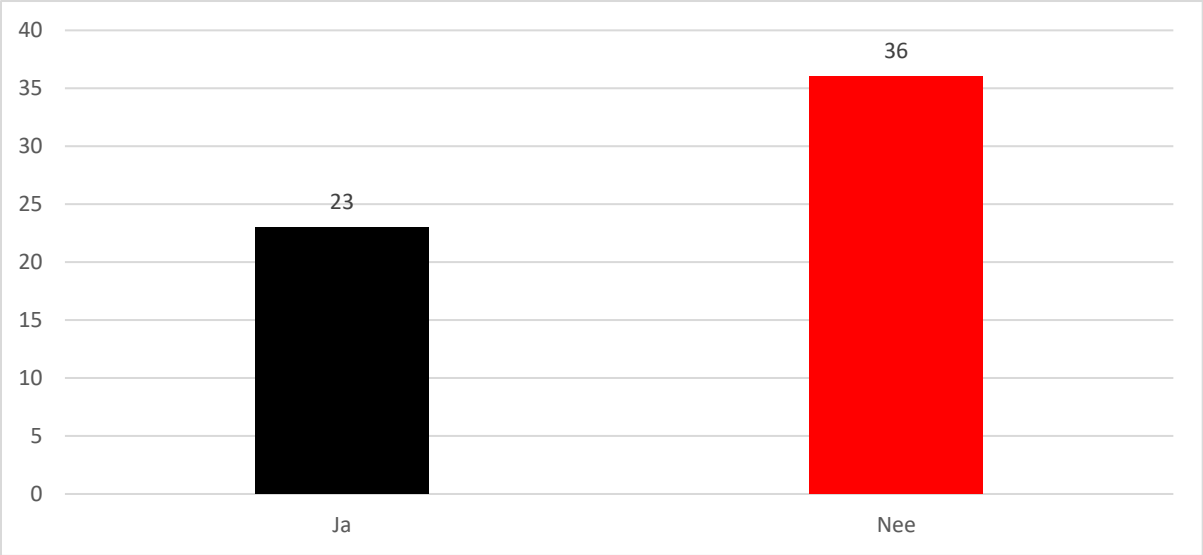
Figuur 63 Modale verdeling woon-schoolverplaatsing kinderen (N=59). Resultaat van een selecte steekproeftrekking.

Verder onthouden we dat deze kinderen zich toch bewust zijn van een de eventuele gevaren van verkeer (aan de schoolpoort). Dat zien we bij een aantal stellingen die ze als "waar" of "onwaar" dienden te beoordelen (zie Figuur 64). Zeker uit de eerste 3 stellingen wordt dat zeer duidelijk, met een grote meerderheid van kinderen die minstens wijzen op het feit dat ze het belangrijk vinden dat de nodige voorzichtigheid aan de dag wordt gelegd.



Figuur 64 Waar/niet waar stellingen omtrent verkeersveiligheid beoordeeld door kinderen (N=59)

Tot slot moeten we ook opmerken dat de verkeersveiligheidsaanpassingen wel nog voor veel kinderen onder de radar gebleven zijn, want wanneer er gevraagd wordt of het opgevallen is dat de school/gemeente moeite heeft gedaan om de schoolomgeving verkeersveiliger te maken, antwoordt 61% (36 van de 59) van hen dat ze dat niet hadden opgemerkt.

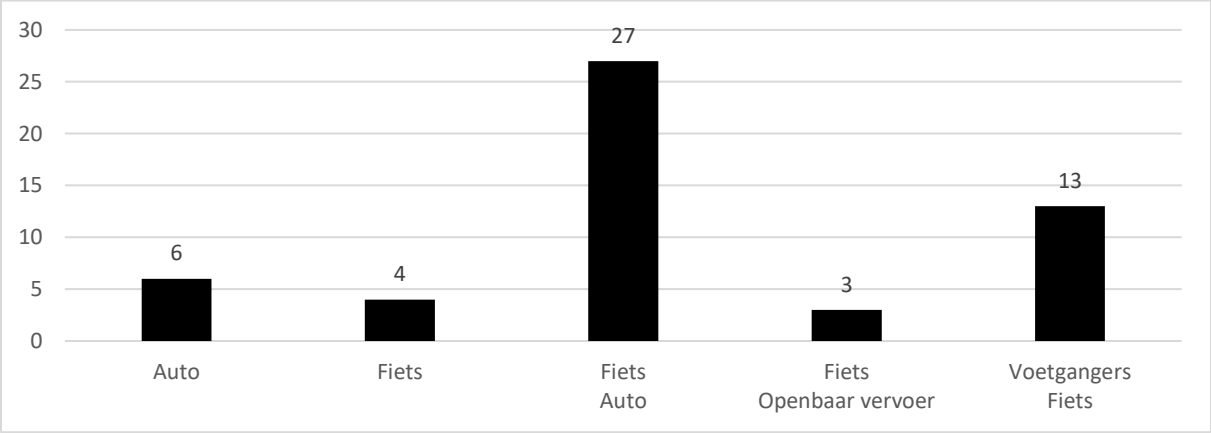


Figuur 65 Antwoordverdeling van kinderen op de stelling "Sinds 2019 heeft de gemeente er proberen voor zorgen dat het veiliger wordt om naar je school te gaan. Is het je opgevallen dat deze aanpassingen gebeurd zijn?"

4.5.5 Gemeente

De laatste belangrijk actor in onze enquête is uiteraard de gemeente. Er zijn 53 gemeentes die onze vragenlijst hebben ingevuld. Uit deze antwoorden blijkt dat 51 van de 53 gemeentes verkeersveiligheid heel belangrijk of het allerbelangrijkste thema vinden. Het is zeker zo dat het thema enorm aanspreekt, dat zagen we ook al bij de subsidieaanvraag zelf, dewelke een bereik heeft van 71%.

Aan de gemeente werd als eerste algemene achtergrondvariabele gevraagd op welke vervoerswijze het stedelijk/gemeentelijk mobiliteitsbeleid het meest gericht is. Het grootste deel van de gemeentes (27 of 45%) geeft aan dat hun beleid op fietsers en autobestuurders is gericht, terwijl slechts 13 (22%) gemeentes aangeven dat het beleid op voetgangers en fietsers is gericht.

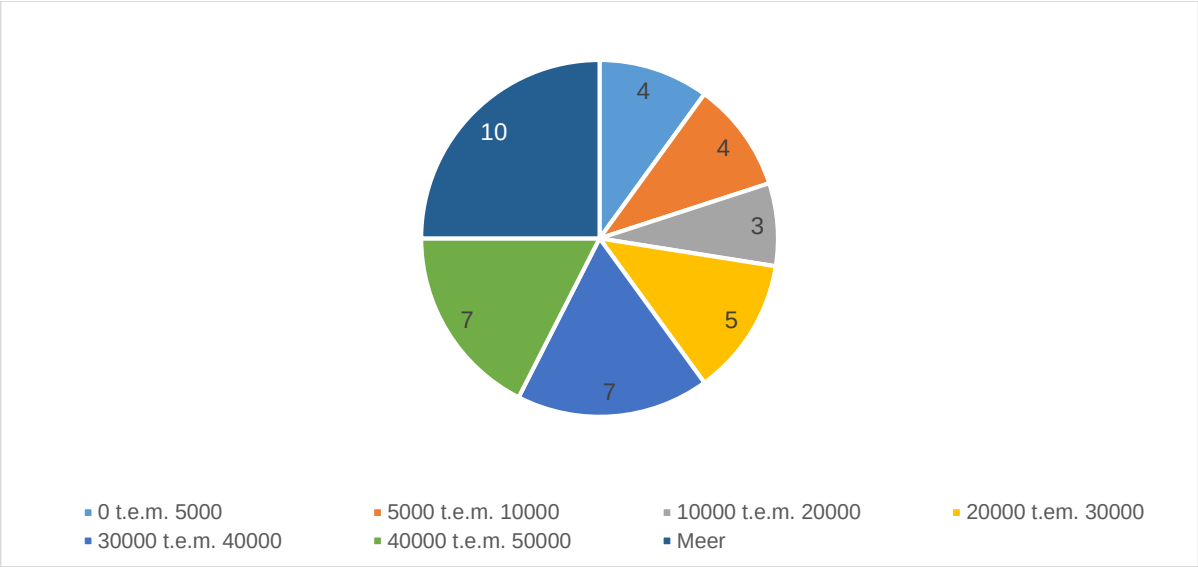


Figuur 66 Op welke vervoerswijze is jullie gemeentelijk/stedelijk mobiliteitsbeleid het meeste gericht? (maximaal twee antwoorden aanduiden) (N=53)

Ook hebben we gemeentes nog bevraagd omtrent het beschikbare budget op het niveau van de gemeente om de verkeersveiligheid aan schoolomgevingen te verbeteren. Uit de analyse blijkt dat 9 van de 53 gemeentes (17%) geen budget voorzien hadden (ja/neen vraag). Toch zijn er nog een heel wat gemeentes die de waarde "0" ingaven bij de detaillering van het budget. Aangezien de vervolgvragen rond detaillering budget conditioneel waren op deze ja/neen-vraag, veronderstellen we dat deze respondenten dit budget ofwel niet wisten of niet wensten door te geven. Deze waarden

beschouwen we daarom als missing-values voor deze vraag (en niet als 0). Zo waren er voor het budget 2019; 28 en voor de overige jaren steeds 15 van deze ontbrekende waarden.

Aangezien de doorgegeven cijfers nogal kunnen verschillen per werkjaar, berekenden we het gemiddelde van de overige doorgegeven bedragen over de verschillende werkjaren (2019-2022). We voerden hier een extra cleaning op deze waarden door, waarbij we een leeg veld als een “missing value” beschouwen en een 0 als zijnde “geen budget” beschikbaar. Missing values worden niet meegenomen voor de berekening van het gemiddeldes; wanneer er “geen budget” in een bepaald jaar werd doorgegeven wordt dat wel meegerekend in het 4-jaarlijks gemiddelde. Het gemiddelde al van deze gemiddelde waarden geeft ons aan een gemiddeld budget aan van 51564 euro en een mediaan van 37.500 euro. Figuur 67 geeft de verdeling weer. Merk op dat het hier dus enkel gaat over 40 van de 53 gemeentes die in minstens één jaar een budgetraming hebben ingevuld: opgepast dus met generalisaties en te snelle conclusies hieromtrent.



Figuur 67 Gemiddeld jaarlijks beschikbaar budget beschikbaar gedurende de voorbije 4 jaar voor de verbetering van de verkeersveiligheid van schoolomgevingen (N=40).

4.6 Soorten maatregelen

4.6.1 Classificaties van projectomgevingen

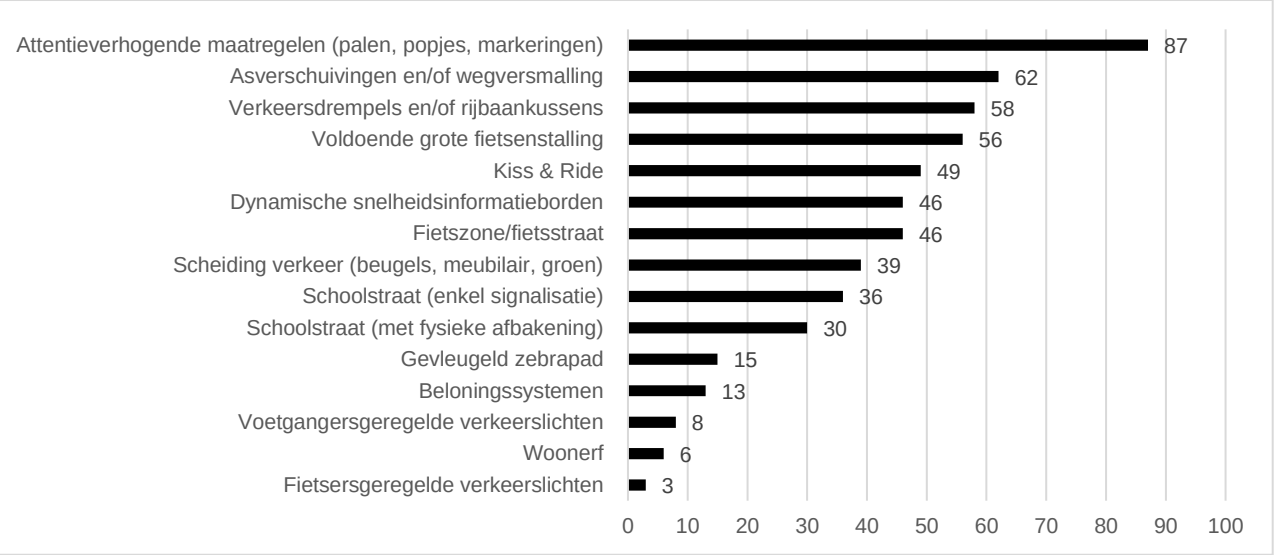
In sectie 3.6 hebben we reeds toegelicht dat er op populatieniveau via onze pre-classificatie verschillende *soorten van maatregelen* beschikbaar zijn. Een ander niveau waarop data over deze categorisaties beschikbaar is, is op het niveau van de survey. In sectie 2.1.2.3 is reeds toegelicht dat de projectomgeving immers “as-is” aan al onze surveyactoren is getoond, dit om er zeker van te zijn dat mensen de juiste omgeving voor ogen hadden wanneer ze de survey invulden. Bovendien hebben we dan onze eigen pre-categorisatie voor de desbetreffende omgeving aan de gebruiker getoond waardoor ook een betere gebruikservaring werd gecreëerd omdat ze deze zelf niet meer hoefden in te vullen. Gebruikers waren uiteraard wel in de mogelijkheid om de precategorisatie aan te passen indien nodig (zie sectie 2.1.2.2).

In elk geval beschikken we bij de survey over veel minder datapunten dan op het niveau van de populatie. Daarom zullen we zoveel als mogelijk teruggrijpen naar analyses op het niveau van de “populatie” omdat de grootte van de dataset maakt dat deze het minst onderhevig is aan fouten/varianties. Maar voor vele analyses, zoals bv. rond *specifieke dimensies van de survey* zoals de beoordeling van de subjectieve impact van maatregelen, is dat uiteraard niet mogelijk en moeten we zeker wel een beroep doen op de survey. Dat geldt trouwens *ook alle dimensies waar geen betrouwbare populatie-data voor beschikbaar is*, zoals bv. of een projectomgeving/school binnen of buiten een bebouwde kom is gelegen.

4.6.2 Volgens aanwezigheid van bestaande maatregelen (opinie school)

Naast de genoemde classificaties op het niveau van de projectomgeving werd ook aan **scholen** gevraagd welke maatregelen al of niet al ***op voorhand*** aanwezig waren in de schoolomgeving. Merk op dat dit dus niet dezelfde vraag is als maatregelen die via de subsidie werden aangevraagd, maar het geeft ons wel een idee over de frequentie van de verschillende *types maatregelen* in en rond de school. Scholen konden ook meerdere maatregelen aanduiden.

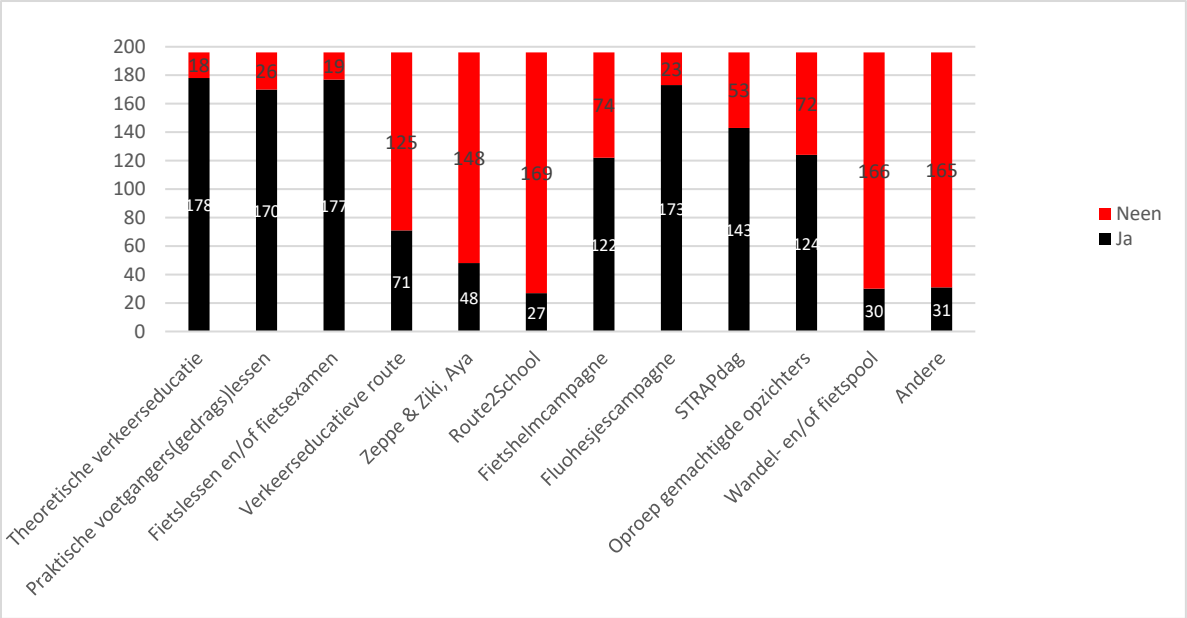
Dat attentieverhogende maatregelen (merk op dat deze in deze vraag ook markeringen bevatten) het meest aanwezig zijn, zal ons opnieuw wellicht niet verbazen. Merk ook op dat een schoolstraat (zij het met een fysieke afbakening of met signalisatie, samen goed voor n=66) erg vaak voorkomt. Eveneens goed om zien is ook dat asverschuivingen/wegversmallingen vaak voorkomen, net zoals rijbaankussens en verkeersdrempels. Voor maatregelen zoals verkeerslichten of gevleugelde zebrapaden wordt dan weer veel minder vaak gekozen binnen de context van onze Vlaamse schoolomgevingen.



Figuur 68 Aanwezigheid van maatregelen in de schoolomgeving (N=554)

Naast deze maatregelen werd er nog een bijkomende vraag gesteld omtrent de aanwezigheid van een aantal andere verkeerskundige elementen: hier blijkt een plaats voor wachtende ouders het vaakst (n=104 op 144 antwoorden) voor te komen. Inzake fietsenstalling blijken ook de overgrote meerderheid van onze scholen (n=189 van de 196) uitgerust te zijn met een fietsenstalling. 39% van de scholen zegt dat de capaciteit ervan ontoereikend is; terwijl dus 61% aangeeft dat de fietsenstalling wel voldoende capaciteit heeft.

Ook hebben we in onze survey naar de scholen gevraagd naar de aanwezigheid van informatieve en sensibiliserende acties om de verkeersveiligheid te bevorderen. Figuur 69 toont deze resultaten. Hieruit valt ons vooral op dat er al best veel gebeurt in en rond de schoolomgeving: vooral zaken zoals theoretische verkeerseducatie, praktische voetgangerslessen en fietsexamens, maar ook campagnes (fietshelm en fluohesjes) doen het goed. Opvallend is toch ook dat erg veel scholen oproepen voor gemachtigde opzichters doen. Voor de minder “traditionele” zaken of zaken die specifieke door private spelers worden aangeboden zoals verkeerseducatieve routes, Zeppe & Ziki, Aya, Route2School of de organisatie van wandel- en fietspools lijkt nog vrij veel ruimte voor verbetering te zijn.

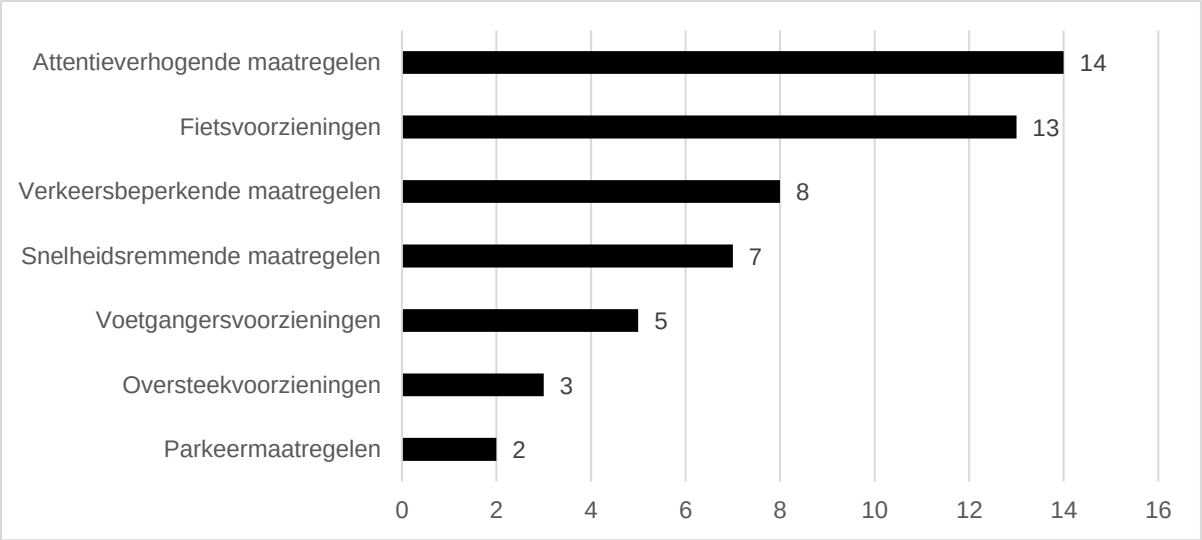


Figuur 69 Aanwezigheid van informatieve en sensibiliserende acties aan de schoolomgeving (N=196)

4.6.3 Volgens aanwezigheid voorkeur van de gemeente

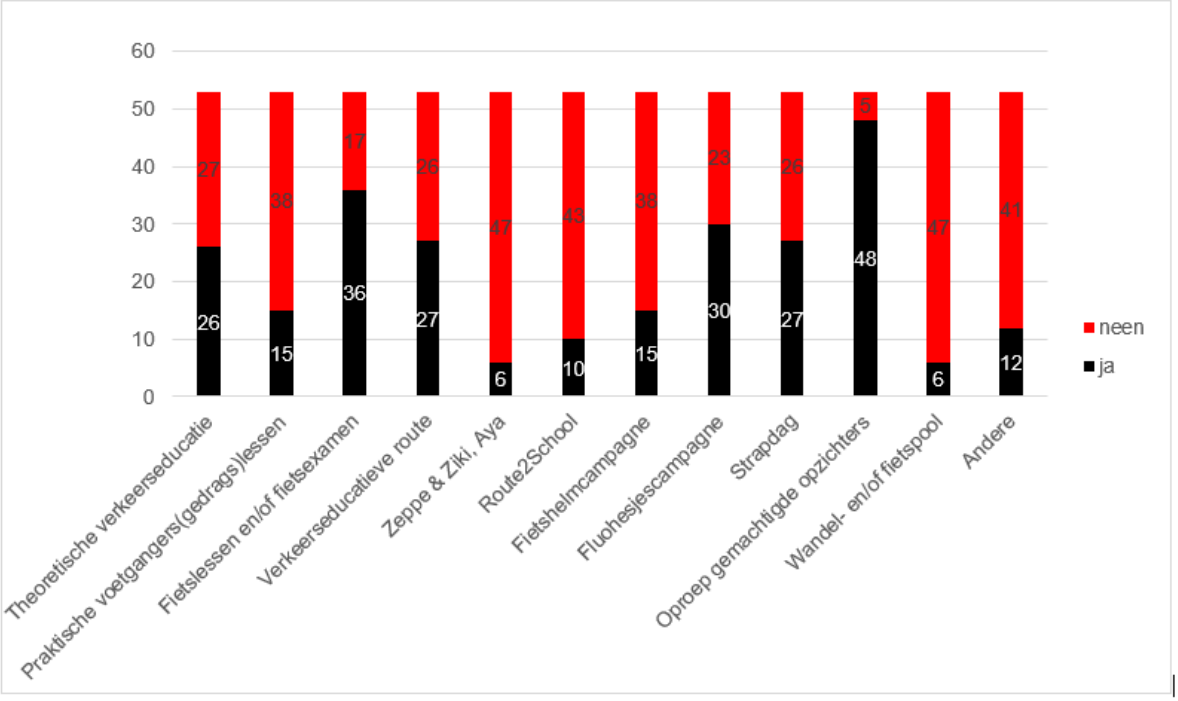
Naast de bevraging bij scholen, bevatte de survey ook informatie omtrent de soort van de maatregelen die de ***voorkeur van de gemeente*** wegdragen. Hier gebruikten we een rangschikkingsvraag waarbij werd gevraagd om maatregelen naar voorkeur van de gemeente te rangschikken. In onderstaande figuur worden de maatregelen getoond die door de gemeentes op de eerste plaats werden gezet in deze rangschikking. Aangezien de gemeentes 7 types maatregelen een plaats dienden te geven, kunnen we bij deze analyse er vanuit gaan dat de maatregelen die op de eerste plaats werden gezet hier toch wel met een vrij hoge betrouwbaarheid werden geplaatst. Het gaat hier natuurlijk wel nog steeds om een subjectieve inschatting.

Wanneer we naar de resultaten kijken, zien we dat de *attentieverhogende* maatregelen op de eerste plaats staan inzake voorkeur bij de gemeente, met een aandeel van 26%. Dat hoeft ons niet te verbazen want dat zagen we ook al bij het aantal aanvragen (zie sectie 3.6). Ze worden inzake op de voet gevolgd door fietsvoorzieningen, goed voor 24.5% van de voorkeuren. Ook verkeersbeperkende en snelheidsremmende maatregelen krijgen nog regelmatig (respectievelijk 15% en 13%) de voorkeur. Voor elke categorie die op de eerste plaats door de gemeente werd geplaatst, werd ook gepolst naar een voorkeur van detaillering van deze categorie. Hier zien we dat voorkeuren bij de gemeente meestal gaan over het plaatsen palen (68%) en wegmarkeringen (22%). Inzake *fietsvoorzieningen* gaat de grootste voorkeur uit naar een fietsstraat (79%), terwijl een vrijliggend fietspad eerder beperkte voorkeur krijgt (15%). Wellicht heeft dit ook te maken met de kost van uitvoering, zie hiervoor ook onze bespreking bij Figuur 43. Voor *verkeersbeperkende* maatregelen gaat de voorkeur uit naar een schoolstraat. Bij *snelheidsremmende* maatregelen krijgen horizontale de voorkeur (75%) op verticale snelheidsremmers (25%).



Figuur 70 Voorkeur van de gemeente volgens maatregelencategorie die op de eerste plaats werd gezet in een zelf aan te geven rangschikking (n=53)

Net zoals bij de scholen (zie Figuur 69), hebben we ook aan de gemeentes gevraagd naar de aanwezigheid van informatieve en sensibiliserende acties om de verkeersveiligheid te bevorderen in de gemeente. Als nuance gaven we hier **expliciet** mee dat het *initiatief* van deze acties vanuit de gemeente diende te komen. De verwachting is dat sommige gemeentes initiatieven die door de scholen werden georganiseerd toch bij deze vraag als hun eigen initiatief hebben aangeduid, maar toch komt ook -zo lezen we af uit Figuur 71- duidelijk naar voren dat het initiatief rond het verkeerseducatieve (en ook praktische voetgangerslessen) inderdaad minder bij de gemeente ligt. De ene categorie die er fel bovenuit springt is de oproep voor gemachtigde opzichters, waar de gemeente een duidelijke coördinerende en leidende rol heeft. Verder concluderen we dat gemeentes zeker nog nauwer betrokken kunnen worden bij de diverse initiatieven die genomen worden rond verkeersveiligheid want met uitzondering van deze oproep gemachtigde opzichters, is het aandeel van elke categorie bij de scholen hoger dan bij de gemeente. We denken dat een dergelijke betrokkenheid van de gemeente de uitwisseling van informatie (bv. door het delen van best-practices met andere scholen binnen de gemeente) ten goede zou komen. Ook scholen die dan wat minder tijd/aandacht hebben gehad voor verkeersveiligheid, kunnen dan extra gestimuleerd en/of inhoudelijk ondersteund worden.



Figuur 71 Aanwezigheid van informatieve en sensibiliserende acties aan de schoolomgeving, georganiseerd door de gemeente (N=53)

4.7 Impact maatregelen

Het ultieme doel van verkeersveiligheidsmaatregelen is uiteraard het verminderen van het aantal verkeersongevallen. Echter, gegeven de eerder beperkte financiële draagkracht van de maatregelen tot een maximum van 25000 euro per schoolomgeving, zit de grootste toegevoegde waarde wellicht nog meer in het initiëren van merkbare en realistische tussenresultaten in het uiteindelijke einddoel naar minder ongevallen. Tot deze intermediaire resultaten behoren zeker een reductie van het autoverkeer rond scholen en het verbeteren van een subjectief veiligheidsgevoel rondom de school. In deze sectie gaan we op zoek naar deze beleving en geven we aan hoe scholen, burgers en gemeentes de subjectieve impact van al de genomen maatregelen hebben geëvalueerd.

Aangezien zowel burgers als scholen deze impact goed kunnen beoordelen, gebruikten we deze actoren uiteraard primair in deze vergelijking. In sectie 4.7.5 geven we echter ook de visie van de gemeente mee; maar voor de gemeenste zijn er wel wat minder waarnemingen beschikbaar omtrent hun opinie. Anderzijds hebben zij een meer holistisch beeld over de impact van hun maatregelen. Ook moeten we opmerken dat de vergelijking tussen burgers en scholen, hoewel ze naast elkaar worden gezet, geenszins een waarde-oordeel impliciteren over het “gelijk” van de ene of de andere actor. Herinner immers in dit verband de bespreking omtrent de selecte steekproeftrekking bij burgers (zie sectie 4.3), waardoor er vaak geen (of te weinig) resultaten omtrent beide groepen *in dezelfde projectomgeving* beschikbaar zijn.

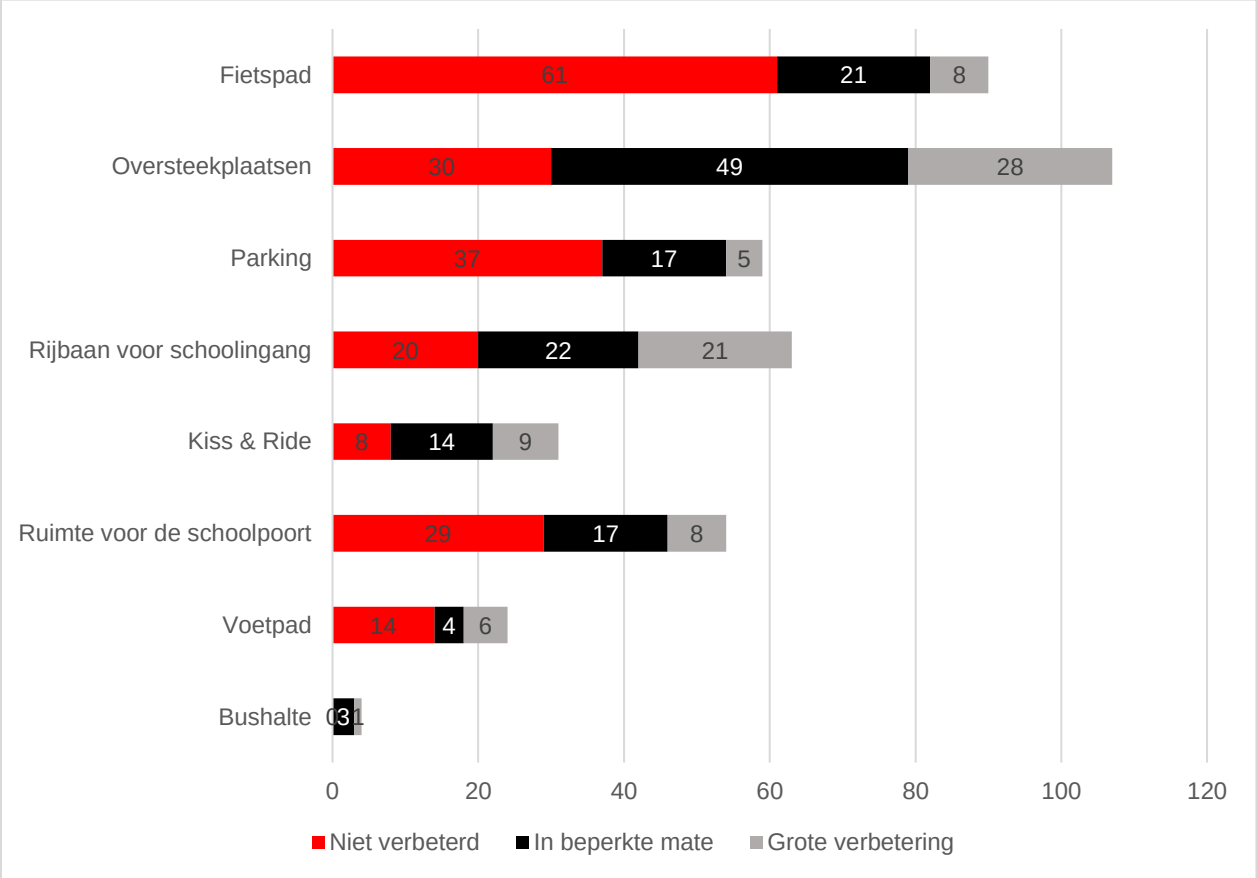
4.7.1 Veiligheidsgevoel van 3 gevaarlijke locaties aan de school

a) Visie scholen

Aan de deelnemende scholen hebben we gevraagd om 3 locaties te selecteren in en rond de schoolomgeving die als het meest onveilig worden beschouwd. Vervolgens werd gevraagd in welke mate de maatregelen het verkeersonveiligheidsgevoel al dan niet hebben verbeterd. Op geaggregeerd niveau (N=432) komt hieruit naar voren dat respectievelijk 34% en 20% van de respondenten zegt dat de desbetreffende locatie in beperkte mate dan wel in grote mate verbeterd is. Dat is heel erg goed te noemen, aangezien het zelfs theoretisch mogelijk is dat die (voorheen) onveilige locatie, die via een top

3 werd geïdentificeerd, niet via de maatregelen werd aangepakt. Anderzijds, zo zullen we straks nog zien, is de visie van scholen wel wat optimistischer dan die van de burgers.

Als we het procentueel per locatie bekijken, scoren de locaties “kiss & ride”, “oversteekplaats” en “rijbaan voor de schoolingang” hierbij het best, met respectievelijk 74%, 72% en 68% van de respondenten die voor die locatie zeggen dat er een beperkte of een grote verbetering merkbaar is. Inzake grote verbetering scoren fietspad en parking het minst goed, wellicht ook o.w.v. de grotere infrastructurele kost die met deze locaties gepaard gaat. Of anders gezegd, wellicht waren er ingrijpendere maatregelen nodig dan diegene die werden doorgevoerd op deze probleempunten, om effectief tot een verbetering te leiden.

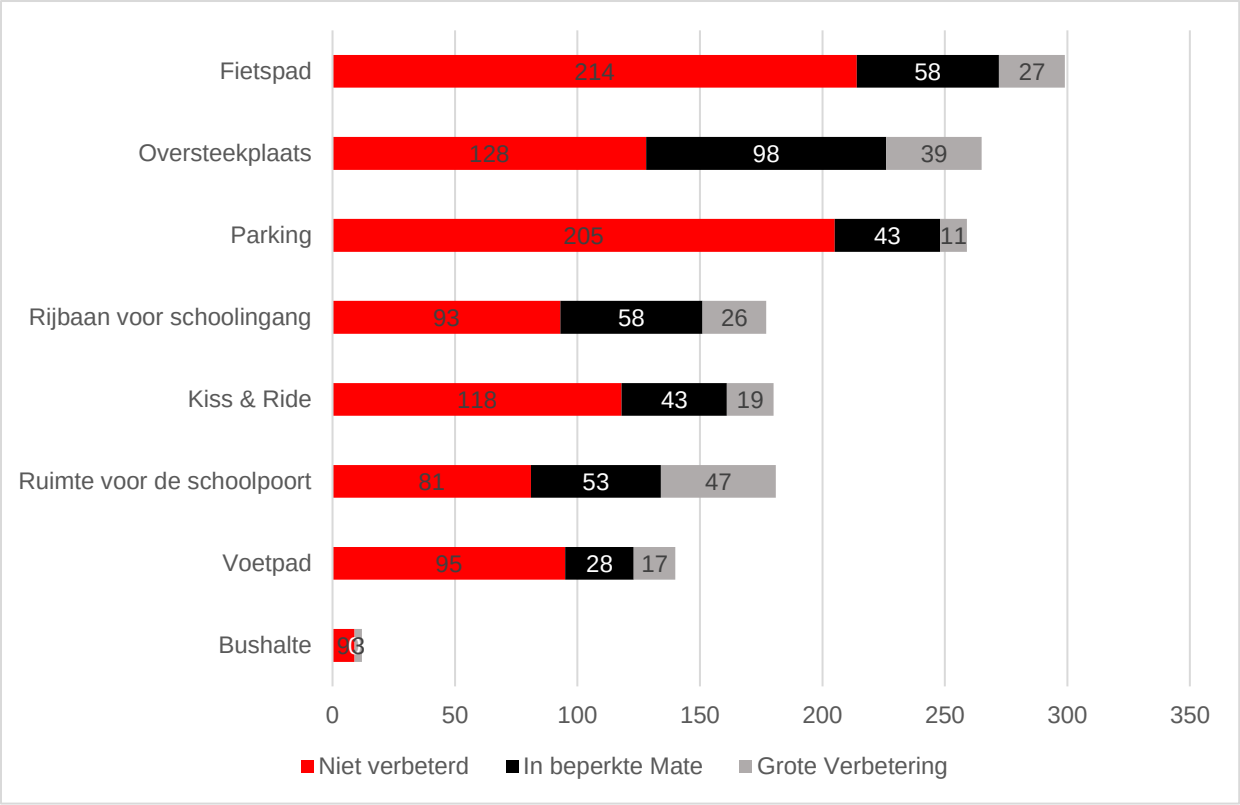


Figuur 72 Mate waarin voor een maximum van 3 opgegeven locaties de situatie al dan niet verbeterd is t.g.v. de maatregelen die werden doorgevoerd (N=432, scholenvragenlijst)

b) burgers

Ook burgers zijn uiteraard waardevol om hun mening te geven over de uitgevoerde maatregelen. Hiervoor zijn meer observaties beschikbaar (N=1513), maar opnieuw opgepast met de interpretatie t.g.v. de selecte steekproef en de gevolgen die hiermee gepaard gaan. Op geaggregeerd niveau komt naar voren dat respectievelijk 25% en 12.5% van de respondenten zegt dat de desbetreffende locatie in beperkte mate dan wel in grote mate verbeterd is. Hoewel het duidelijk wel lager is dan bij de scholen, is dat resultaat ook niet slecht te noemen. Merk immers ook opnieuw het *type* van vraagstelling (top 3) op bij deze analyse.

Procentueel per locatie gezien, scoren de locaties “ruimte voor de schoolpoort”, “oversteekplaats” en “rijbaan voor de schoolingang” het best, met respectievelijk 55%, 51% en 47% van de respondenten die voor die locatie zeggen dat er een beperkte of een grote verbetering merkbaar is. Ook hier scoren, net als bij de scholen, fietspad en parking het minst goed.



Figuur 73 Mate waarin voor een maximum van 3 opgegeven locaties de situatie al dan niet verbeterd is t.g.v. de maatregelen die werden doorgevoerd (N=1513, burgervragenlijst)

4.7.2 Subjectief veiligheidsgevoel als actieve gebruiker

Uiteraard hebben we ook heel wat vragen gesteld over het subjectief verkeersveiligheidsgevoel over de algemene verkeersonveiligheid in de schoolomgeving, en om naar school te wandelen, te fietsen en over te steken (hierbij dus een focus op de actieve weggebruiker). De resultaten worden getoond in een overzicht in Figuur 74.

Vooraleer we deze bespreken, melden we eerst een erg opvallend positief cijfer. Op de vraag, die enkel aan ouders werd gesteld, of men het nu veiliger vindt om je kind aan school af te zetten na de maatregelen, antwoordt 44% positief. Als we de non-responses en de niet van toepassingen buiten beschouwing laten, loopt dat aandeel zelfs nog op tot 59%.

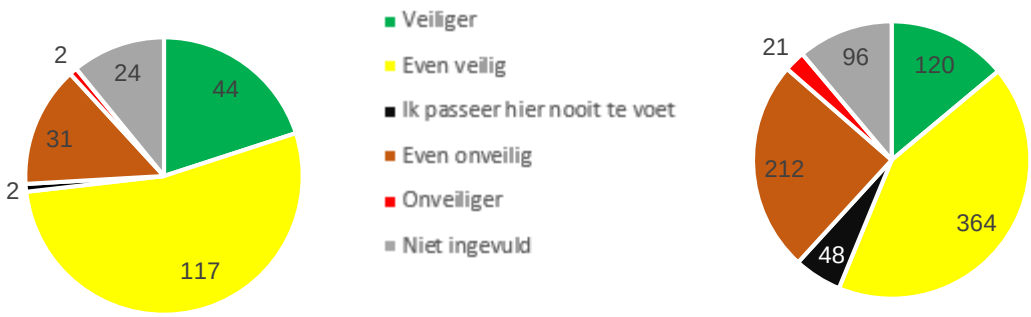
Er werd ook een vraag opgenomen inzake algemene verkeers(on)veiligheid. De exacte vraag was: “Hoe ervaart u de veiligheid in de schoolomgeving in het algemeen?”. Bijna ½ (**46%**) van de *scholen* vindt de omgeving veiliger, en een beperkte groep (20%) vindt deze even onveilig, of onveiliger (1.3%). Bij de *burgers* zijn deze cijfers wat lager met respectievelijk **22%** (veiliger), 25% (even onveilig) en 3.3% (onveiliger), maar enkel “het afzetten” scoort dus zoals gezegd ook bij burgers erg hoog. Bij de *burgers* moeten we anderzijds ook opmerken dat er nog best een redelijk grote groep van mensen (**18.8%**) zijn die vinden dat de maatregelen *geen invloed hebben* gehad op verkeersveiligheid.

Visie Scholen (N=196)	Visie burgers (N=871)

Veiligheid (algemeen)

Om te fietsen

Wandelen



Oversteken

Figuur 74 Inschatting van burgers en scholen over het algemene veiligheidsgevoel en het gevoel om te fietsen, te wandelen en over te steken na de geïmplementeerde maatregelen

De verklaring hiervoor is waarschijnlijk dat, terwijl scholen wellicht nog wel het nut appreciëren/waarderen van *kleinere* maatregelen zoals markeringen op het wegdek, attentieverhogende maatregelen, of borden (die het meest gesubsidieerd werden (zie sectie 3.6)), hebben deze bij burgers geen echt grote verbetering hebben teweeggebracht in het *algemene* verkeersonveiligheidsgevoel.

Naast dit algemene gevoel hebben we ook informatie beschikbaar over specifieker gedrag zoals fietsen, wandelen of oversteken (zie Figuur 74). Voor deze specifieke handelingen, valt voor scholen op dat ongeveer een gelijkaardig aandeel van de respondenten vindt dat het nu veiliger is geworden om te fietsen (21%), te wandelen (20%) of over te steken (27%). Bij de burgers zijn deze aandelen net wat lager, nl. respectievelijk 12, 14 en 18%.

Nog steeds een grote groep van zowel de scholen vindt dat het ondanks de maatregelen toch nog even onveilig is om te fietsen (30%), te wandelen (14%) of om over te steken (25%). Voor burgers zijn de aandelen nog wat hoger, zijnde respectievelijk 38%, 24% en 25%. Ook dat is zeker toch een belangrijk signaal om te onthouden.

4.7.3 Indirecte verkeersveiligheidseffecten

Naast het directe verkeersveiligheidsgevoel zijn er natuurlijk nog enkele andere indirecte effecten die een invloed op verkeersveiligheid kunnen hebben. Zo is de aanwezigheid van school in het straatbeeld of de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer versus voetgangers/fietsers mee bepalend voor dat onveiligheidsgevoel. Om deze reden hebben we ook aan zowel burgers als scholen gevraagd naar deze indirecte effecten. De resultaten worden getoond in onderstaande figuur.

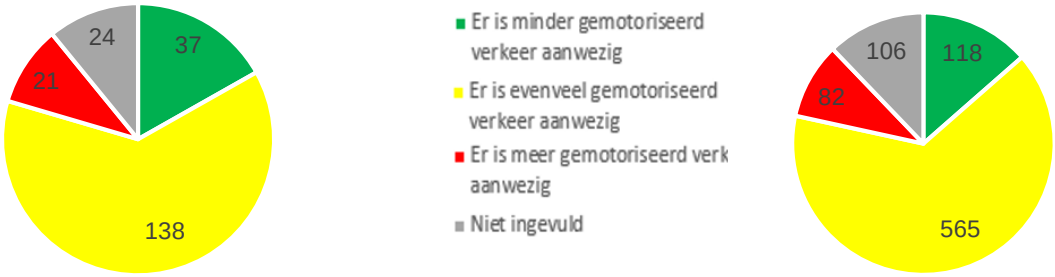
Een eerste dimensie is de aanwezigheid van de school in het straatbeeld. Hier is de opinie van scholen en burgers gelijklopend. Zo zegt 26% van de scholen en 24% van de burgers dat de school nu, na de maatregelen, duidelijker aanwezig is in het straatbeeld. Opvallend is toch ook dat bijna eenzelfde aandeel mensen zegt dat de school nog altijd even onduidelijk aanwezig is. Dat is op zich opvallend aangezien er een groot aandeel van de maatregelen ging naar “markeringen op het wegdek” “attentieverhogende maatregelen”, of “borden”. Hoewel dit type van maatregelen toch duidelijk een attentieverhogend effect hebben, wordt dit effect blijkbaar niet altijd bereikt in hoofde van de school of burger.

Ook inzake aanwezigheid gemotoriseerd verkeer zijn de meningen van scholen en burgers gelijklopend. Zo zeggen 17% van de scholen en 14% van de burgers dat er nu minder gemotoriseerd verkeer aanwezig is. Dat de zogenoemde “modal shift” wel een bijzonder moeilijke te realiseren gedragsverandering is, tonen de cijfers opnieuw aan, met de overgrote meerderheid van mensen (65% burgers en 63% scholen) die zeggen dat er, ook na de maatregelen, evenveel gemotoriseerd verkeer aanwezig is. Sommige mensen (9% burgers en 10% scholen) maken zelfs melding van ongewenste neveneffecten, nl. dat de maatregelen tot een aanzuigeffect van meer gemotoriseerd verkeer hebben geleid.

Visie Scholen (N=196)	Visie burgers (N=871)

Aanwezigheid school in straatbeeld

Aanwezigheid gemotoriseerd verkeer



Aanwezigheid fietsers

Aanwezigheid voetgangers

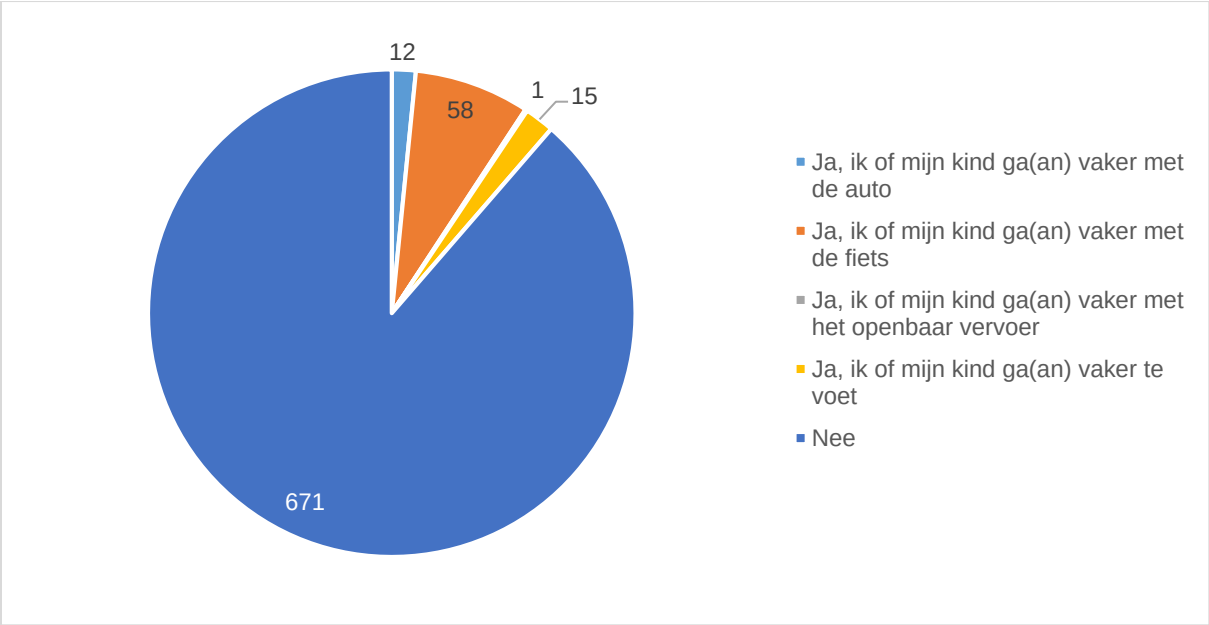
Figuur 75 Inschatting van burgers en scholen over de aanwezigheid van de school, gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers

Anderzijds zien we dat er ook duidelijk gezegd wordt dat er meer fietsers aanwezig zijn (38% bij visie scholen en 20% bij visie burgers). Dat is ook het geval voor voetgangers maar hier zijn de opinies (20% van de scholen en 12% van de burgers) wel wat minder uitgesproken. Het overgrote deel van de respondenten zegt evenwel dat er evenveel fietsers (51% van de scholen en 66% van de burgers) en voetgangers (69% van de scholen en 75% van de burgers) aanwezig zijn. Uiteraard is dit alles slechts een perceptie van de burger over het algemene "straatbeeld", de eventuele eigen gedragsverandering wordt in de volgende paragraaf verder toegelicht.

4.7.4 Individuele modal shift

Bij de individuele gedragsverandering wordt de vraag aan de ouders gesteld of je kind of jezelf nu vaker met de fiets, te voet of met de auto naar school gaat. De vraag werd enkel aan burgers gesteld, niet aan scholen. Bij de individuele gedragsverandering zien we dat 11% van de respondenten zegt een meer duurzame transportmodus (fiets, te voet of OV) te gebruiken na invoering van de maatregelen. De overgrote meerderheid van de respondenten zegt niet van transportmodus te zijn veranderd. Uiteraard dienen we hierbij op te merken dat de maatregelen in de eerste plaats gericht waren op veiligheid en niet op het realiseren van deze modal shift. Het realiseren hiervan is immers één van de moeilijkste zaken in mobiliteit en we weten al heel lang uit wetenschappelijk onderzoek dat een dergelijk veranderingsprogramma gepaard moet gaan met zeer gerichte acties die op korte termijn samen moeten gaan met de nodige incentives (die dan nadien geïnternaliseerd dienen te worden om tot een gewoonte uit te kunnen groeien).

Bemerk ook dat deze individuele vorm van gedragsverandering niet noodzakelijk in tegenspraak is met de vorige vraag: zelfs een kleine gedragsverandering kan immers al invloed hebben op het straatbeeld. Ook kan het zo zijn dat een bepaalde maatregel zoals bv. een fietsstraat een andere (eventuele foutieve) perceptie met zich kan meebrengen.



Figuur 76 Wijze waarop kind of ouder zich naar school verplaatsen (Antwoordverdeling op de vraag: "Is uw kind door de maatregelen veranderd van vervoerswijze om naar school te gaan? (N=757, meerdere antwoorden mogelijk, burgervragenlijst, missing values weggelaten uit de analyses)

Ook werd in de survey gevraagd of de maatregelen een invloed hebben gehad op de al/niet zelfstandige verplaatsing van je kind. Ook dat is natuurlijk een forse beslissing in hoofde van de ouders die wellicht slechts in beperkte mate met de huidige set van maatregelen gerealiseerd kan worden. Dat zien we ook uit de cijfers want slechts 8% van de respondenten geeft aan dat de maatregelen een dergelijke invloed hebben gehad.

Bovendien geeft (via een andere vraag in de vragenlijst) slechts 10% van de respondenten aan dat "welke toekomstige aanpassingen de school ook doet rond veiligheid, dit geen impact zal hebben op de

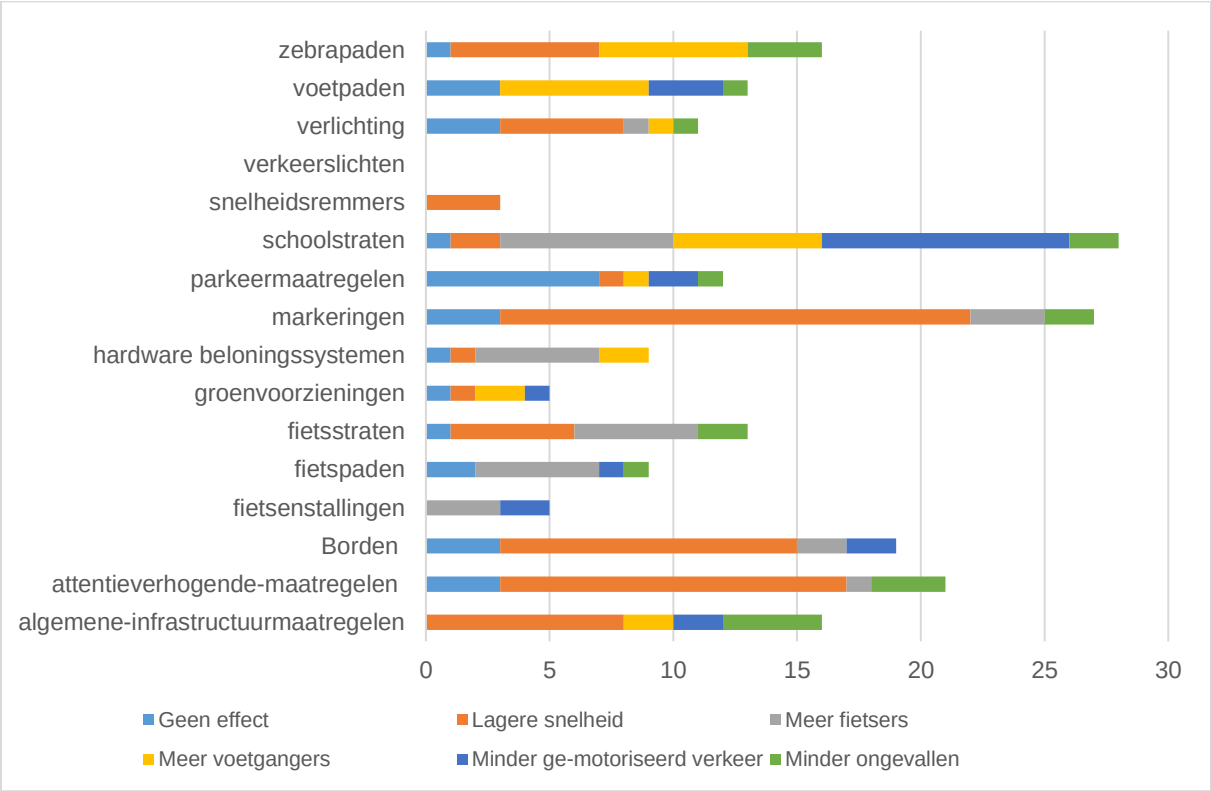
beslissing om kinderen wel/niet zelfstandig naar school te laten gaan”. Dit lage aandeel is bemoedigend en moet zeker ook als een stimulans worden gezien om te blijven werken rond verkeersveiligheid, want dit geeft dus tegelijkertijd ook aan dat ouders zeker niet overwegend negatief staan tegenover een dergelijke zelfstandige verplaatsing naar school, tenminste als deze veilig kan gebeuren.

4.7.5 Gemeentelijke visie

In deze sectie bekijken we tot slot ook nog de correlatie tussen de getroffen maatregelen en de door de gemeente waargenomen impact. Hierbij moet dus benadrukt worden dat de antwoorden geïnterpreteerd moeten worden als een “globale inschatting”. De gemeente beantwoordde immers de impactvragen met “alle projectomgevingen in de gemeente tegelijkertijd in gedachte”. Dit in tegenstelling tot de vergelijkbare vragen aan de burgers/scholen waar de impact wél voor specifieke projectomgevingen werd gevraagd.

De gemeentes kregen de gelegenheid om aan te vinken welke aspecten van de verkeersveiligheid verbeterd zouden worden bij welke categorieën maatregelen. Dat maakt op zich ook wel een interessante analyse mogelijk die we nog niet hebben gezien bij de actoren school en ouders. De getoonde categorieën zijn de optelsom van alle categorieën die in de gemeente minstens eenmaal waren toegepast.

Hier valt te concluderen dat de volgende 4 types maatregelen volgens gemeentes tot het “beste globale effect” qua verkeersveiligheid leiden: (i) Schoolstraten, (ii) Markeringen op het wegdek, (iii) Borden en (iv) Attentie-verhogende maatregelen. De positieve effecten zijn op zich logisch, met minder gemotoriseerd verkeer en meer fietsers in schoolstraten. Borden, attentieverhogende maatregelen en markeringen op het wegdek leiden volgens de gemeentes dan weer effectief tot een lagere snelheid.



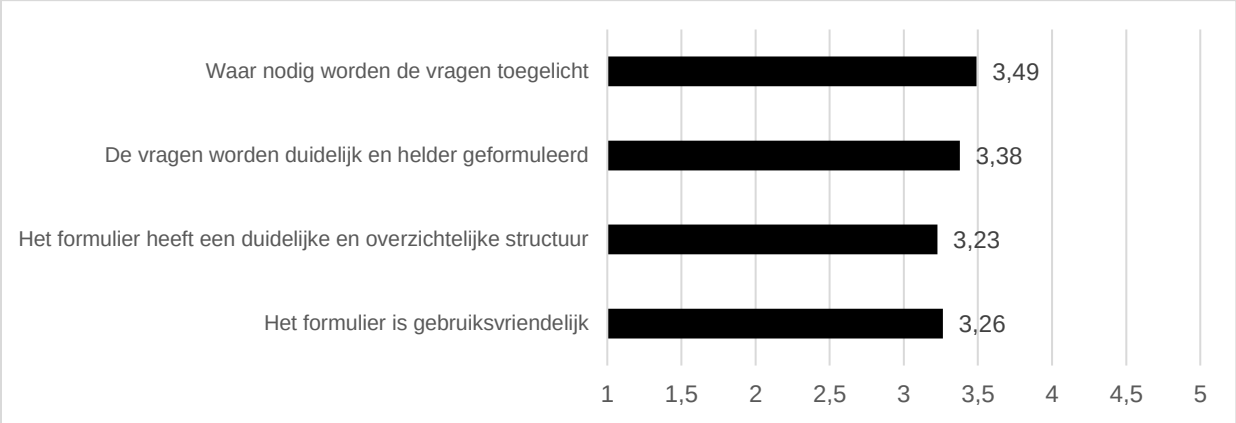
Figuur 77 Subjectieve inschatting van de impact van verschillende soorten maatregelen door de gemeente (voor zover gebruikt binnen de gemeente)

4.8 Subsidieprocedure

In de enquête werden ook enkele vragen opgenomen die specifiek gaan over de administratieve procedure die gevolgd diende te worden om de subsidie te bekomen. De Vlaamse overheid heeft o.a. een aanvraagpagina gemaakt waarop ook al de informatie opgelijst die diende te worden meegestuurd (https://www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen)

4.8.1 Aanvraagformulier

Figuur 78 geeft de gemiddelde waardering weer van enkele vragen die specifiek gaan over de structuur/inhoud van het aanvraagformulier dat de gemeentes dienden mee te sturen bij de aanvraag. Een score van 1 werd hierbij als “Zeer slecht” beoordeeld, terwijl een score van 5 als “Zeer goed” wordt beoordeeld. Voor elk van de genoemde dimensies in Figuur 78 (N=53 gemeentes) zit de gemiddelde score boven de 3, wat gezien wordt als een eerder neutrale score die licht doorhelt naar goede tevredenheid. De structuur en gebruiksvriendelijkheid van het formulier worden hierbij net iets minder goed beoordeeld dan de inhoud van de vragen, dus hier is misschien nog wel ruimte voor verbetering in de toekomst.

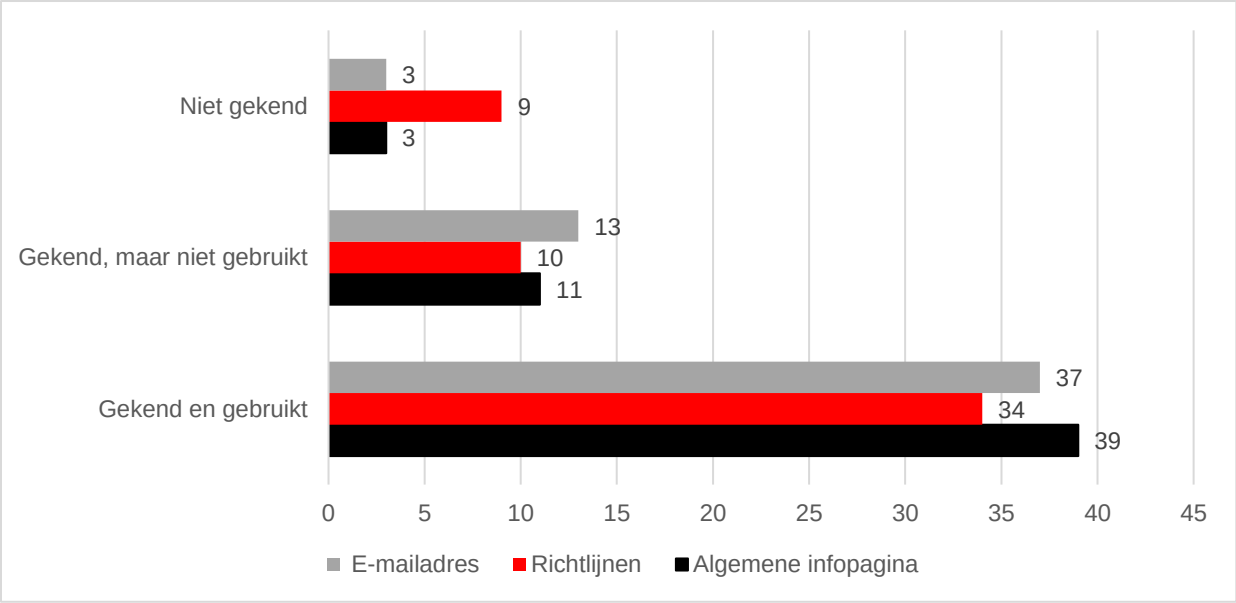


Figuur 78 Gemiddelde score voor het aanvraagformulier voor elk van de genoemde aspecten (N=53)

Uit verdere bevraging blijkt dat de grootste meerderheid (85% of 45 van de 53) van de gemeentes de *werklast* voor het opstellen van het aanvraagformulier aanvaardbaard vindt. 40 (of 75%) van de gemeentes geeft aan dat het opstellen van de subsidieaanvraag 1 tot 2 dagen in beslag heeft genomen. Als elementen die er bij de gemeentes die vinden dan de werklast (te) zwaar wordt, vermelden heel wat van deze gemeentes zaken zoals het aanleveren van detailinformatie zoals kostenraming van de werken en offertes van aannemers (15 of 28%).

4.8.2 Begeleidingsmethodes

Omtrent de aangeboden begeleidingsmethodes blijkt uit onze bevraging dat de overgrote meerderheid van de gemeentes tevreden was over de aangeboden informatie (45 van de 53) en begeleiding (33 van de 35). Ook het beantwoorden van vragen werd als zeer positief onthaald (34 van de 35 antwoorden). Verder valt (zie Figuur 79) ook op dat ook de website (infopagina) en het emailadres van de subsidie zeer goed gekend en ook wel goed gebruikt werden door de gemeentes. Op dit vlak zien we dus ook weinig verbeteringen mogelijk.



Figuur 79 Mate waarop de gemeente de aangeduide begeleidingsmethodes kent en gebruikt (N=53)

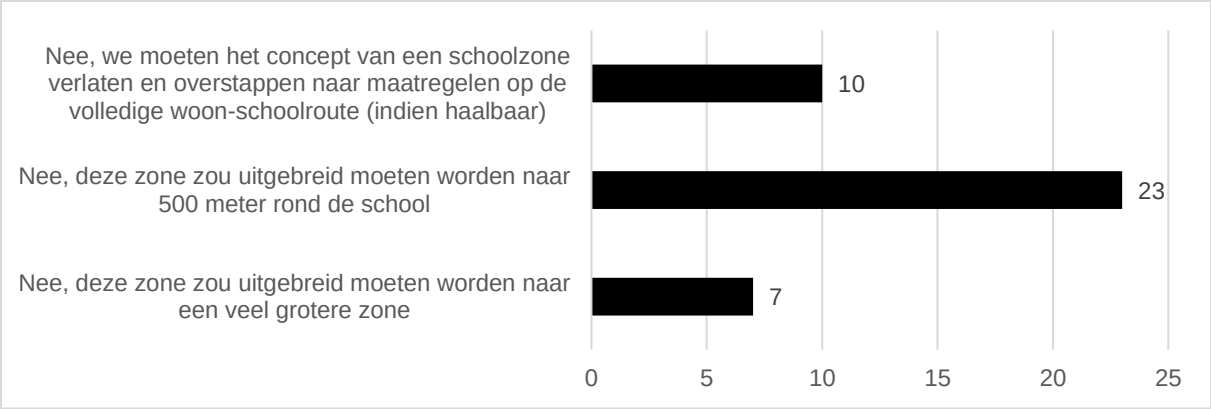
4.8.3 Kosten

Op de vraag of het maximumbedrag van 25.000 euro per schoolomgeving te *beperkend* is om de kosten te dekken, antwoordt een meerderheid (58% of 31 van de 53 gemeentes) dat dit niet het geval is (dus m.a.w. voldoende toereikend is). Van de gemeentes (22) die dan wel van mening zijn dat er meer subsidies nodig zouden zijn, vindt iets meer dan de helft (12 van de 22) dat er andere kosten zijn die door de subsidie gedekt zouden moeten worden, terwijl ongeveer de andere helft (10 van de 22) van mening is dat er gewoon meer geld ter beschikking zou moeten komen om de huidige kosten te dekken. Voor de uitbreiding van de subsidie valt op dat sommige gemeentes (6 van de 12) aangeven dat studiekosten (o.a. voor de voorbereiding/selectie van de subsidie) mee gedekt zouden moeten worden.

Verder geven 10 van de 53 gemeentes die de survey hebben ingevuld aan dat zonder de subsidie de werken niet zouden hebben plaats gevonden, terwijl 40 gemeentes zeggen dat de werken ook zonder de subsidie zou hebben plaatsgevonden, maar dat de subsidie het uitvoeren van de ingrepen wel heeft versneld. Slechts 3 gemeentes zeggen dat de subsidie geen enkele invloed had (noch op uitvoeringstermijn noch op het al/niet uitvoeren) op de werken.

4.8.4 Uitvoeringstermijn en zone

De uitvoeringstermijn van zes maanden en de afgebakende zone waarin ingrepen mogen plaatsvinden zijn wellicht de 2 elementen die in de subsidie het meest voor verbetering vatbaar zijn. Zo geeft een ruime meerderheid (40 van de 53) van de gemeentes zowel aan dat de uitvoeringstermijn van 6 maanden verlengd zou moeten worden én dat de afgebakende zone van 100 meter waarin ingrepen mogen plaatsvinden *niet* aanvaardbaar is. Van de gemeentes die vinden dat deze zone uitgebreid zou moeten worden, wordt de antwoordverdeling weergegeven in de volgende grafiek (men kon hierbij meerdere antwoorden aanduiden). Uiteraard zijn deze antwoordcategorieën niet wederzijds uitsluitend maar de antwoorden geven desalniettemin toch een goed beeld van het feit dat de uitbreiding van deze 100 meter-zone een vraag is die bij heel wat gemeentes leeft.



Figuur 80 Manier waarop de zone van 100 meter uitgebreid zou kunnen worden bij toekomstige aanvragen (N=40)

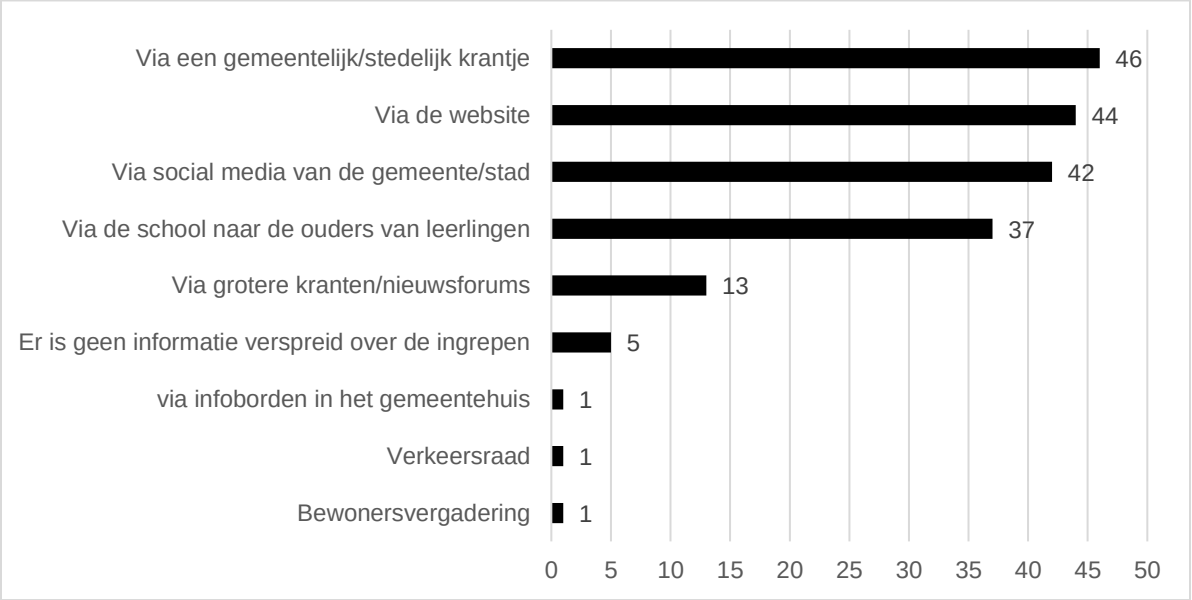
4.9 Subsidie-aanpak

Een volgend item in onze analyse is de manier waarop de gemeentes de subsidies hebben aangepakt. We maken hierbij een onderscheid tussen acties die ze hebben genomen als voorbereiding op de subsidieaanvraag enerzijds en de manier waarop projectomgevingen en maatregelen werden geselecteerd anderzijds. Inzake voorbereidende acties denken we bv. aan het uitvoeren van een voor- en/of nastudie of om burgers te informeren over de maatregelen die genomen zullen worden. Beide dimensies werden ook in de survey bevraagd en worden hieronder toegelicht.

4.9.1 Voorafgaande acties

4.9.1.1 *Informeren burgers*

Uit de bevraging bij de gemeentes blijkt dat deze in de grote meerderheid van de gevallen ook de burgers hebben geïnformeerd. Slechts 5 van de 53 gemeentes die een vragenlijst hebben ingevuld, zegt dit niet te hebben gedaan. Figuur 81 toont de verschillende manieren waarop de informatieverspreiding gebeurde. De analyse wijst uit dat er verschillende manieren zijn waar de gemeentes wellicht vrij vertrouwd mee zijn zoals informatieverspreiding via het gemeentelijk krantje, website, social media en ook via de school. Echte participatie- of informatiemomenten die ze specifiek organiseren voor deze maatregelen komen quasi niet voor.

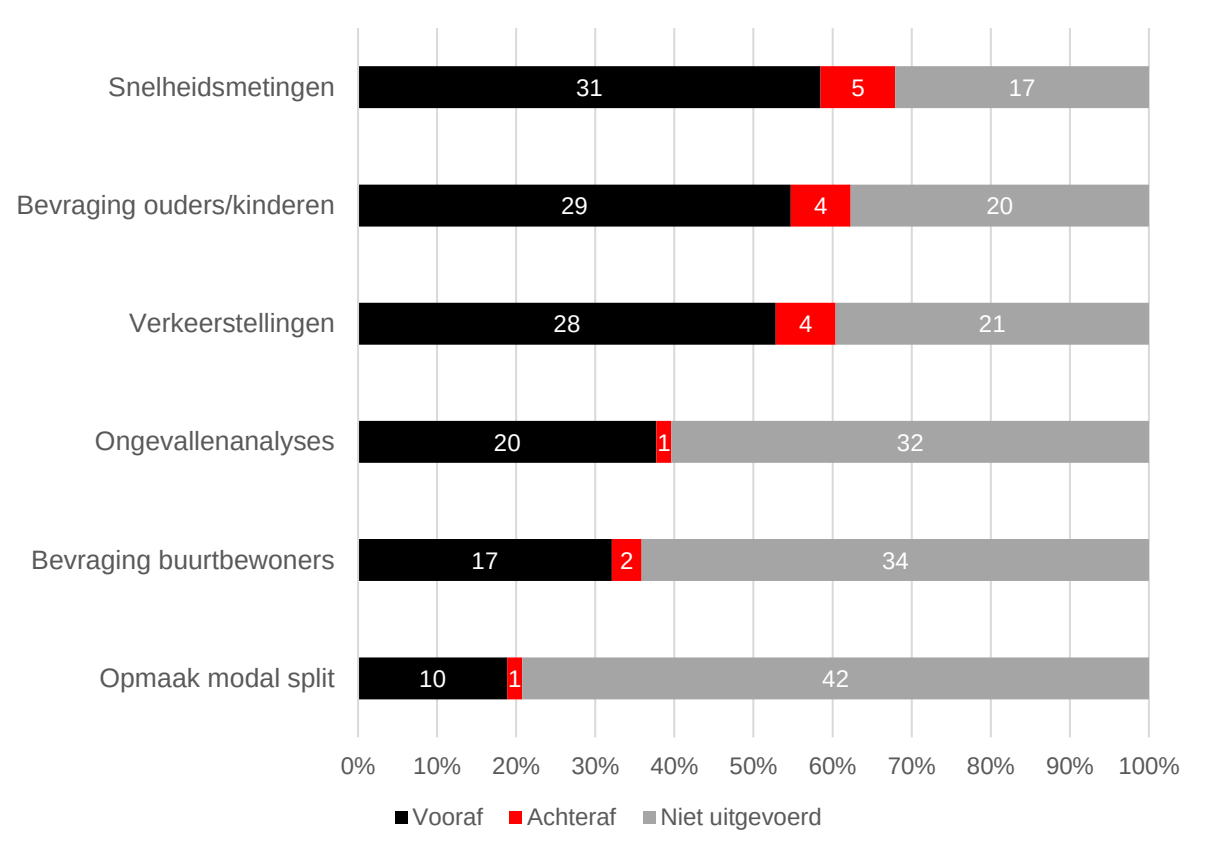


Figuur 81 Antwoordverdeling van gemeentes op de manier waarop ze burgers hebben geïnformeerd over de genomen maatregelen (meerdere antwoorden mogelijk) (N=53 gemeentes)

Ook de scholen zelf deden trouwens een goede inspanning om kinders en ouders te informeren over de maatregelen die genomen zouden worden in hun omgeving. Zo blijkt uit analyse dat slechts 19% (37 van de 196 scholen) zeggen geen informatie te hebben verspreid over de ingrepen. De overgrote meerderheid deed dat via een nieuwsbrief (49%), maar ook social media (17%) en de website van de school (16%) zijn vaak gebruikte communicatie-instrumenten.

4.9.1.2 *Voor- en nastudies*

Verder valt het op dat er in best wel veel gevallen (bijna 70%) één of andere vorm van voor- en/of nastudie werd gedaan door de gemeente vooraleer de subsidie werd aangevraagd. Hierbij komt uiteraard een snelheidsmeting het meest voor, omdat gemeentes via de politie al over deze data beschikken. Ook bevragingen (62%) en verkeerstellingen (60%) worden vaak ingezet als vorm van voor- en/of nastudie. Ongevallenanalyses, bevragingen van buurtbewoners en opmaak van modal split studies komen wat minder vaak voor. De studie gebeurde in de meeste gevallen vooraf, al komt een nastudie, bv. onder de vorm van een effectevaluatie, soms ook wel voor.



Figuur 82 Mate waarin een actie al dan niet gedaan werd als een vorm van voor- of nastudie n.a.v. de subsidieaanvraag (N=53)

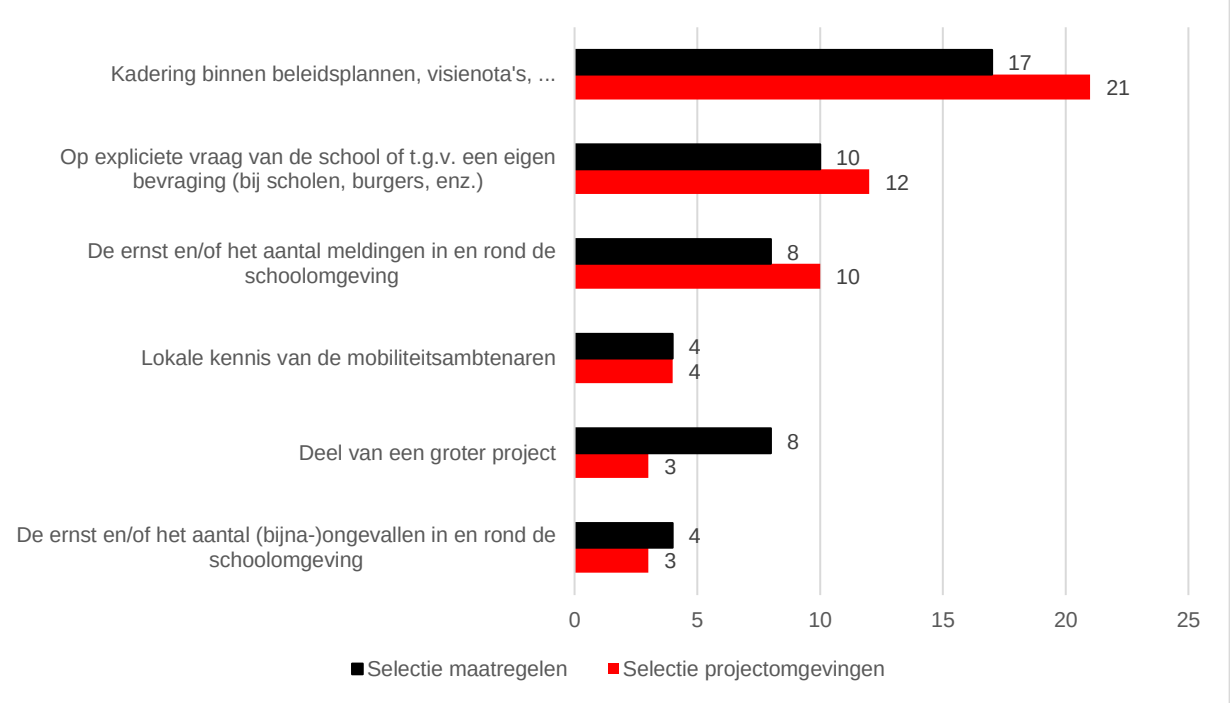
4.9.2 Selectiecriteria projectomgevingen en maatregelen

Inzake de selectie van de maatregelen die binnen de projectomgevingen zullen worden uitgevoerd, zegt de grootste meerderheid (31 van de 53 gemeentes of 58%) van de deelnemende gemeentes dat de maatregelen geselecteerd werden op basis van de lokale situatie van de omgeving. 13 van de 53 gemeentes (of 25%) geeft dan weer aan dat in alle schoolomgevingen dezelfde ingrepen werden uitgevoerd.

Uiteraard kunnen er ook meerdere criteria meespelen als reden waarom een bepaalde maatregel werd uitgevoerd. Om deze reden is er ook hier weer een rangschikkingsvraag gebruikt waarbij werd gevraagd

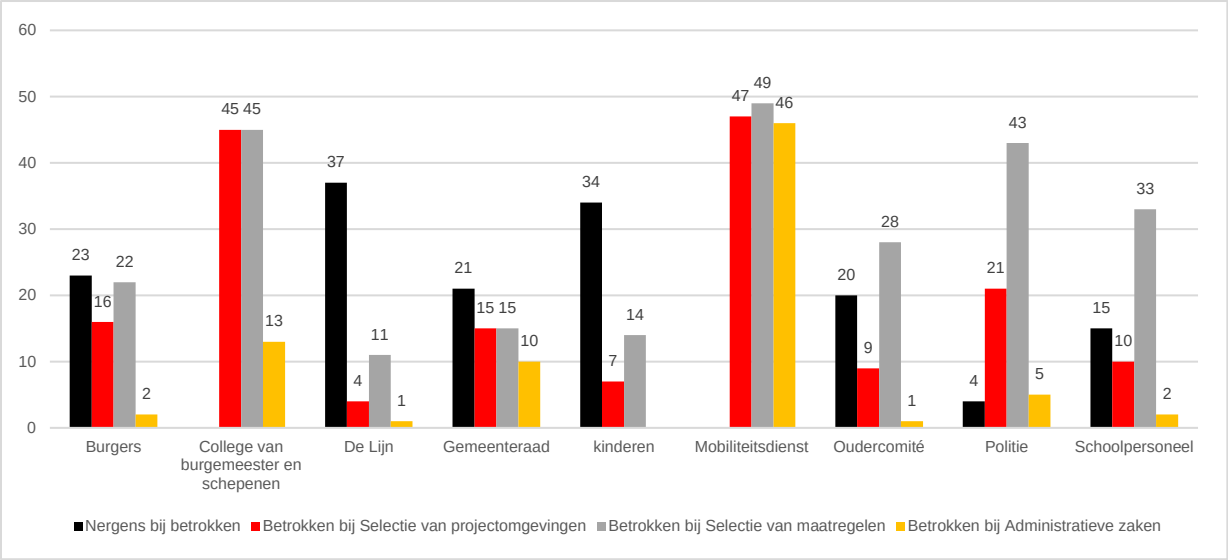
om de selectie van criteria die meespeelden naar voorkeur van de gemeente te rangschikken. Hierbij werd een onderscheid gemaakt tussen criteria die gebruikt werden voor selectie van de *projectomgeving* en voor selectie van de *maatregelen*. Ook hier weer worden de antwoorden getoond die door de gemeentes op de eerste plaats werden gezet in deze rangschikking, aangezien deze hier wellicht met een vrij hoge betrouwbaarheid werden geplaatst.

Uit deze analyse wordt duidelijk dat steden en gemeentes veel belang hechten en beroep doen op **beleidsplannen en visienota's** (zowel bij de selectie van de omgevingen als bij de selectie van de maatregelen). Dat is erg bemoedigend omdat op die manier ad-hoc beleid wordt tegengegaan en er ook duidelijkere communicatie kan gebeuren naar de bevolking over wanneer welke omgeving zal worden aangepakt. Daarnaast is het dus zeker interessant om te zien dat er naar deze documenten wordt teruggegrepen als er keuzes moeten worden gemaakt. Verder plaatsen gemeentes uiteraard ook de lokale situatie en de vraag van de scholen vaak op de eerste plaats.



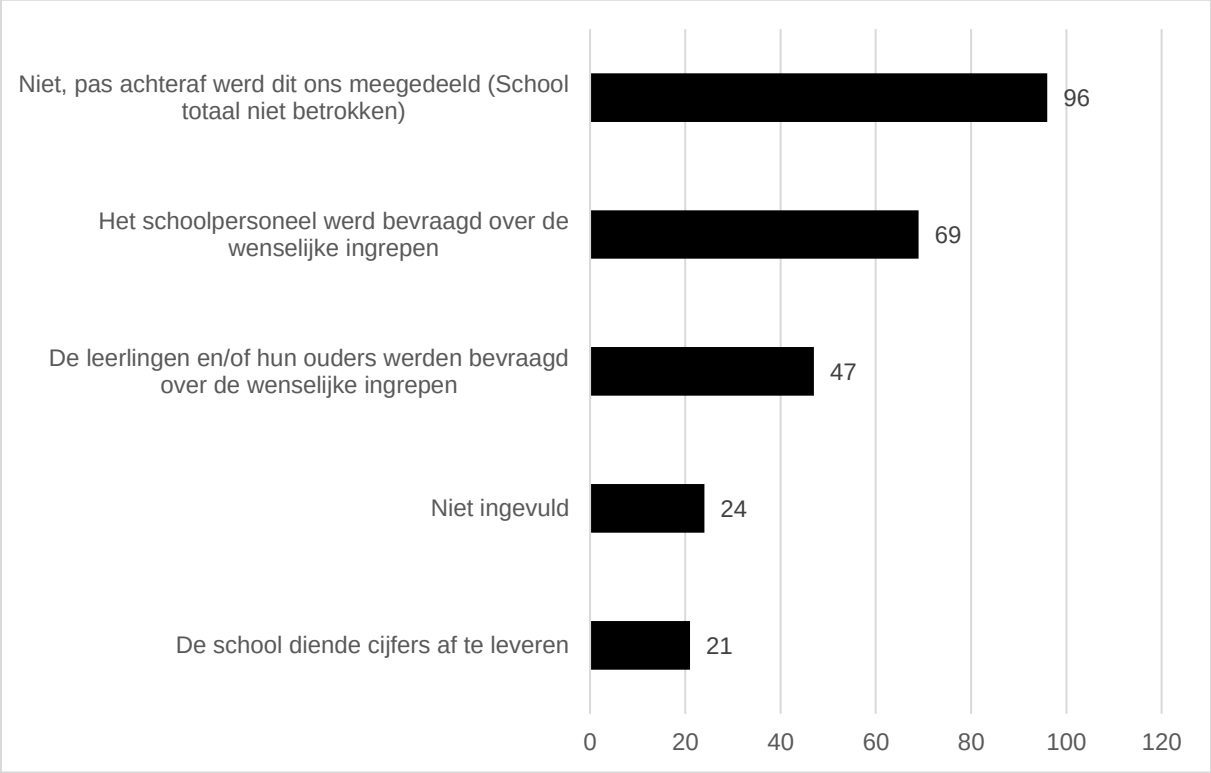
Figuur 83 Criteria die hebben meegespeeld voor het gemeentebestuur ivm selectie van projectomgevingen en maatregelen (N=53, rangschikkingsvraag, gemeentevragenlijst)

Tot slot is er ook specifiek naar de rol van de diverse actoren gevraagd bij de subsidieaanvraag. Hier konden meerdere rollen worden geselecteerd per actor. Per actor diende ook aangegeven te worden of de actor "nergens bij betrokken was", betrokken was bij de "selectie van de projectomgevingen", de "selectie van de maatregelen" of bij "administratieve zaken". Uit de analyse valt op dat **burgers en oudercomités,** maar zeker ook **kinderen heel vaak niet betrokken** werden bij de subsidieaanvraag. Voor de participatie van burgers is dit toch wel een aandachts- en verbeterpunt, want sommige gemeentes tonen ook aan dat burgers wél op een goede manier betrokken kunnen worden. Voor kinderen is het enerzijds begrijpelijk, hoewel zij anderzijds ook heel waardevolle input kunnen geven en eventuele problemen kunnen zien die ouders niet (of anders) hebben gedetecteerd. Ook zien we verder dat de gemeenteraad toch nog vrij vaak totaal niet betrokken werd. De grootste regie bij de selectie van de projectomgevingen en van de maatregelen zit natuurlijk bij de mobiliteitsdienst en bij het college van burgemeester en schepenen die vrijwel in alle antwoorden als betrokken actor werden aangeduid. Ook de belangrijke rol van de politie valt op bij de selectie van de maatregelen, wat zeker wel een zeer goede zaak is. Ook opvallend is verder dat gemeentes ook aangeven dat het schoolpersoneel (en soms ook burgers en oudercomités) een belangrijke rol hebben gespeeld in de selectie van de maatregelen.



Figuur 84 Betrokkenheid van verschillende actoren bij subsidieaanvraag (N=53, meerdere antwoorden mogelijk, gemeentevragenlijst)

We moeten hierbij natuurlijk wel even oppassen want dit is de manier waarop de gemeentes deze vraag hebben beantwoord. Uiteraard hebben we deze vraag ook aan de scholen gesteld. Hieruit blijkt dat 37% van de scholen (96) aangeven dat ze totaal niet betrokken waren bij de subsidieaanvraag. Merk op dat dit mogelijks andere actoren uit andere gemeentes zijn die deze vraag hebben beantwoord, dus beide grafieken zijn zeker in geen geval in tegenspraak met elkaar.



Figuur 85 Mate waarin de school betrokken was bij de subsidieaanvraag (N=257, scholenvragenlijst, meerdere antwoorden mogelijk)

5 Op zoek naar verbanden tussen de verschillende delen in het onderzoek

5.1 Populatie-data versus survey-data

Daar waar we in de vorige hoofdstukken op zoek gingen naar antwoorden op de afzonderlijke delen van het onderzoek, zijnde subsidiegebruik (deel 1; zie sectie 3, en 4.1 t.e.m. 4.6), impact (deel 2, zie sectie 4.7) en subsidieaanpak (deel 3, zie sectie 4.8 en 4.9); gaan we vanaf dit hoofdstuk onderzoeken of er mogelijke verbanden bestaan *tussen* en *binnen* deze delen. Bij deze oefening is het belangrijk om goed te begrijpen dat verbanden tussen delen van het onderzoek, uiteraard enkel gelegd kunnen worden als de verschillende delen van het onderzoek ook op data-niveau met elkaar in verband kunnen worden gebracht.

Anders gesteld: stel dat er datapunten beschikbaar zijn over een bepaalde variabele die we willen gaan onderzoeken over een aspect van deel 1 van het onderzoek (bv. subsidiebedrag) en een element van deel 2 van het onderzoek (bv. impact van een maatregel), dan is het aantal data-observaties waarvoor we deze relatie kunnen onderzoeken uiteraard beperkt tot het gemeenschappelijk aantal datapunten van deze 2 onderdelen. Of nog anders gezegd, zelfs als er voor een bepaald onderdeel veel datapunten beschikbaar zijn, dan zullen we bij kruisverbanden tussen de delen *at best* of maximaal de “kleinste” van de 2 datasets kunnen gebruiken. In de praktijk kan het ook nog zo zijn dat het uiteindelijk aantal observaties lager uitvalt o.w.v. bv. missing values voor bepaalde vragen in één van de gekoppelde datasets.

Bovendien volstaat het voor sommige analyses zelfs niet om 2 datasets met elkaar te koppelen want stel dat je een impactmeting van burgers wil doen aan een kenmerk dat enkel op gemeenteniveau beschikbaar is, zullen we eerste een koppeling moeten toen via het niveau projectomgeving (d.w.z. gemeente>projectomgeving>impact) en dan wordt het aantal observaties mogelijks nog kleiner doordat er 3 datasets gekoppeld worden.

Omdat dit de analysemogelijkheden (of tenminste de mogelijke te vinden verbanden) fel beperkt, hebben we zoveel als mogelijk trachten op zoek te gaan naar zogenoemde populatie-data. Nogmaals: dit kan enkel als er voor elk van de 2 gecorreleerde dimensies populatiedata beschikbaar zijn; zoniet zal de kleinste dataset toch determinerend zijn voor de analyse.

In onze zoektocht naar populatiedata hebben we bovendien een *interne kwaliteitscontrole* van deze data dienen te doen. Zo lijken sommige data wel beschikbaar op populatieniveau maar wordt uit de analyses duidelijk dat de data niet voldoende betrouwbaar is. Dit is volgens onze analyse zeker het geval voor de variabelen “snelheidsregime” en “binnen en buiten de bebouwde kom”. Deze hebben we dan ook enkel kunnen weerhouden op het niveau van de survey. Populatiedata die wel gebruikt kon worden zijn al de data op het niveau van de *projectomgeving* (zie sectie 3.2), maar ook de *variabelen verstedelijking* (verstedelijkt, randstedelijk, landelijk) en *wegeigenaar* (gemeente, gewest), *aantal inwoners*, *bevolkingsdichtheid* en *welvaartsindex* hebben we kunnen weerhouden.

5.2 Structuur en visualisatie voor de correlatie-analyses

5.2.1 Structuur

Naast de beschikbare data hebben we ons inzake de algemene structuur voor ons correlatie-onderzoek mee laten inspireren door een set van onderzoekshypotheses die na brainstorm en iteraties met de opdrachtgever en met de stuurgroep van dit onderzoek werden vastgelegd. Onderstaande tabel vat de uitgevoerde analyses én het resultaat overzichtelijk samen.

Merk op dat interessante ééndimensionele analyses zoals bv. “de voorkeur van lokale besturen voor bepaalde types maatregelen” (zie bv. sectie 3.6) niet in dit hoofdstuk werden opgenomen. Al deze zogenoemde **ééndimensionele** analyses werden immers in de vorige hoofdstukken reeds besproken.

Nr.	Hypothese (verklarende variabele)	Variabele specificatie	Datasets die nodig zijn	Significant (ja: p<0.05)? (Bespreking)
1A	De keuze voor de ***soort*** uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door de omgevingskenmerken die op populatieniveau beschikbaar zijn	Verstedelijking, wegeigenaar, aantal inwoners, bevolkingsdichtheid, welvaartsindex	Dataset project-omgeving en algemene omgevingskenmerken (diverse bronnen)	Ja, enkele maatregelen (sectie 5.3.1)
1B	De keuze voor de ***soort*** uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door specifieke schoolkenmerken	Binnen/buiten bebouwde kom, snelheidslimiet, aantal ingangen, wel/niet bezig met verkeersveiligheidsacties, leerlingenaantal	Projectomgeving (soort maatregel) en dataset scholen	Neen (zie sectie 5.3.2)
1C	De keuze voor de ***soort*** uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door specifieke beleidskenmerken van de gemeente	Begrotingsbudget, betrokken actoren selectiemethoden, voorkeursmaatregelen van de gemeente, aantal georganiseerde verkeersveiligheids-acties, belang verkeersveiligheid	Projectomgeving (soort maatregel) en dataset gemeentes	Ja, maar kleine aantallen niet besproken (zie sectie 5.3.3)
2A	De subjectieve **impact** (veiligheid, bijna ongevallen, indirecte effecten) wordt beïnvloed door gemeentes die een selectie gemaakt hebben op basis van verschillende *selectiemethodes*	Systematische aanpak, bevraging, lokale kennis, beleidsplannen, ernst/meldingen/ongevallen schoolomgeving	Impact burgers en via gemeentes doorlinken tot op niveau projectomgeving	Meestal wel significant (zie sectie 5.3.4)
2B	De subjectieve **impact** (veiligheid, bijna ongevallen, indirecte effecten) wordt beïnvloed door de *voorkeursmaatregelen* van het lokale bestuur	Verkeersbeperkende, snelheidsremmende, attentieverhogende maatregelen, verbetering fietsvoorzieningen	Impact burgers en via gemeentes doorlinken tot op niveau projectomgeving	Meestal wel significant (zie sectie 5.3.5)
2C	De subjectieve **impact** (veiligheid, bijna ongevallen, indirecte effecten) wordt beïnvloed door de soorten uitgevoerde maatregelen	De verschillende pre-categorisaties van een PO	Impact burgers en data projectomgeving	Voor sommige wel significant (zie sectie 5.3.6)
2D	De subjectieve **impact** (veiligheid, bijna ongevallen, indirecte effecten) wordt beïnvloed door de raming van de geplande werken	/	Registerfile en impact burgersurvey	Ja (zie sectie 5.3.7)
2E	De subjectieve **impact** (veiligheid) wordt beïnvloed door de communicatie van de scholen naar de burgers	/	Impact burgers en dataset scholen	Ja (zie sectie 5.3.8)

3	Het **aangevraagde subsidiebedrag** wordt beïnvloed door de algemene kenmerken van de gemeente	aantal inwoners, bevolkingsdichtheid, welvaartsindex; aantal schoolomgevingen in gemeente	Registerfile en data en socio-demo data gemeentes	Ja (zie sectie 5.3.9)

Tabel 8 Overzicht van onderzochte verbanden tussen verschillende delen van het onderzoek

5.2.2 Visualisatie

Enkele van de hierna volgende grafieken (zie bvb. Figuur 86) zijn weergegeven als "100% gestapelde kolommen". We hebben deze weergave gekozen omdat we in dit hoofdstuk willen onderzoeken of de verschillende subgroepen van elkaar verschillen. Het is belangrijk op te merken dat de subgroepen in grootte variëren, bijvoorbeeld zie Figuur 87 waar er veel meer schoolomgevingen op een gemeenteweg dan op een gewestweg zijn gelegen. Ondanks deze verschillen in omvang, streven we ernaar om de procentuele verdeling van een bepaalde variabele (bijvoorbeeld het type maatregel) met elkaar te vergelijken. Hierbij willen we het verschil tussen de proporties kunnen beoordelen. De keuze voor gestapelde kolommen maakt dit visueel het duidelijkst, omdat het ons in staat stelt om de procentuele bijdrage van elke subgroep in één oogopslag te vergelijken.

5.3 Onderzoeksvragen

5.3.1 *Analyse type 1A:* De keuze voor de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door algemene omgevingskenmerken (populatieniveau)

Zoals toegelicht in Tabel 8 is de eerste set van hypothesen (hypothesen 1A) die werden getest de relatie tussen de **soort van de uitgevoerde maatregelen** als te verklaren variabele enerzijds en verklarende variabelen omtrent *omgevingskenmerken die op populatieniveau* beschikbaar zijn. Dat zijn zaken zoals graad van verstedelijking, wegeigenaar, aantal inwoners, bevolkingsdichtheid en welvaartsindex. De resultaten worden hieronder verder gedetailleerd.

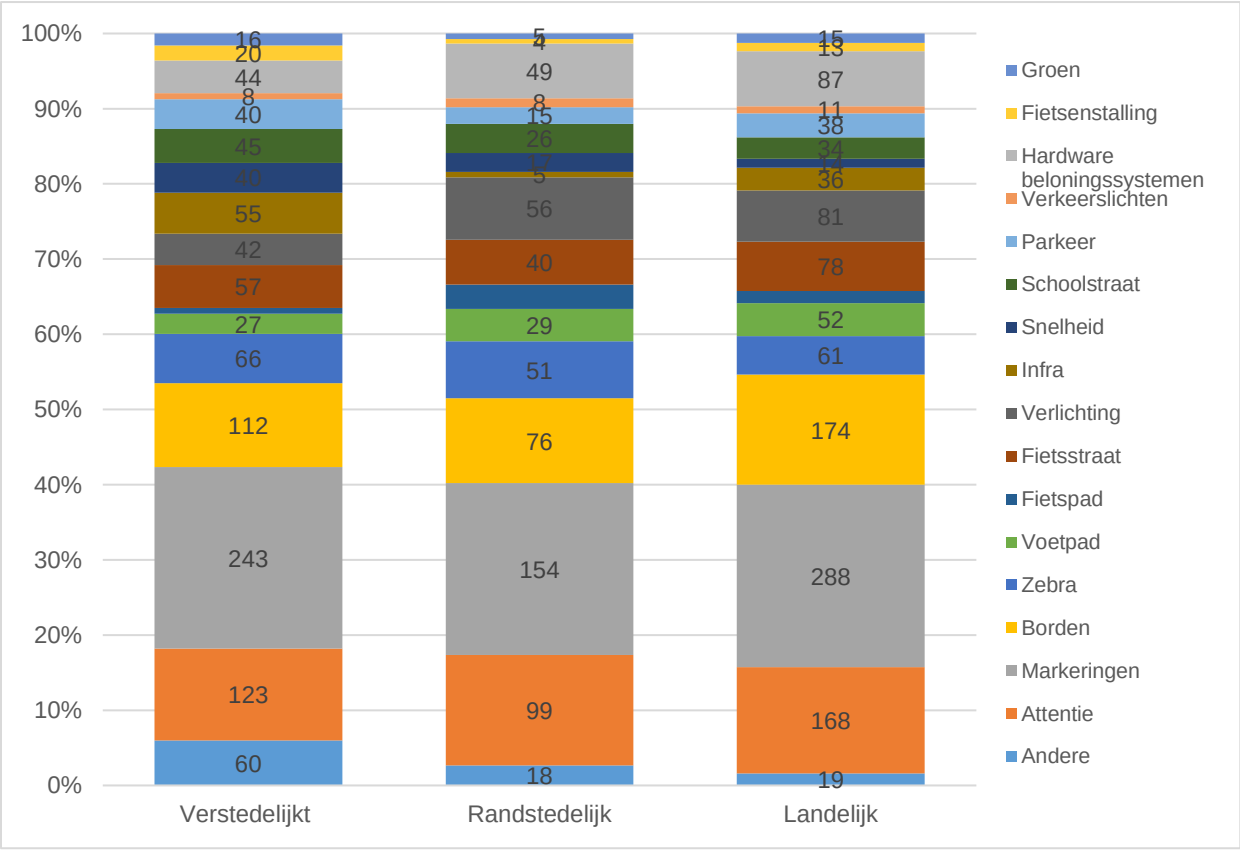
a) Volgens verstedelijking

Niet alleen data op het niveau van de soort uitgevoerde maatregel is beschikbaar op populatieniveau, ook data omtrent verstedelijking is op dit niveau beschikbaar (zie Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk gebied (2019)). Dankzij deze 2 datasets beschikken we over een interessante en rijke dataset om op zoek te gaan naar eventuele verbanden. Dat zien we al meteen wanneer we de projectomgevingen indelen in groepen verstedelijkt, randstedelijk en landelijk gebied aangezien ze respectievelijk 593; 401 en 671 observaties bevatten. De verschillende bevindingen worden ook visueel weergegeven in Figuur 86Uit de statistische analyse komen dan ook enkele interessante bevindingen naar voren:

- **Snelheidsremmende maatregelen en infrastructurele maatregelen** komen proportioneel gesproken significant vaker *in verstedelijkt gebied voor dan in randstedelijk of landelijk gebied*. Een mogelijke factor zou kunnen zijn dat de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer als onveiligheidsfactor dominanter is in verstedelijkte dan in landelijke gebieden. Deze zou dan aanleiding kunnen geven tot meer aanvragen voor deze snelheidsremmende maatregelen in deze gebieden. Inzake infrastructurele maatregelen zou het kunnen dat stedelijke gebieden sneller overgaan tot deze infrastructurele aanpassingen dan landelijke gebieden (opnieuw misschien mede ingegeven door budgettaire en/of organisatorische restricties). Toch moeten

we ook oppassen met generalisaties omtrent deze categorie want het aantal observaties is vrij klein.

- Ook komt de categorie **hardware beloningssystemen** significant *vaker voor in landelijk dan in verstedelijkt gebied*. Gegeven dat deze categorie in onze data vaak te herleiden is tot 1 systeem (zie sectie 3.6.2), zou het kunnen dat dit effect ook ingegeven is door andere dan puur inhoudelijke verkeerskundige factoren. Bijvoorbeeld door het feit dat dit educatieve systeem de gemeente volledig ontzorgt en kleinere gemeentelijke diensten misschien meer nood aan ondersteunende dienstverlening hebben dan grotere uitgebouwde mobiliteitsdiensten in steden. Dit is slechts een hypothese die niet verder gevalideerd kon worden op basis van ons onderzoek, er zijn uiteraard nog andere verklaringen mogelijk.
- Zo worden **borden** significant vaker (p=0,003) aangevraagd *in landelijk dan in verstedelijkt en randstedelijk gebied* (in landelijke gebieden vertegenwoordigt deze categorie 26% van de projectomgevingen). Mogelijke verklaringen zouden kunnen zijn dat stedelijke gebieden inzake borden dus al beter uitgebouwd zijn, en landelijke omgevingen meer nood hebben aan een dergelijke vorm van signalisatie Ook het financiële aspect kan uiteraard een belangrijke verklarende factor zijn aangezien borden uiteraard vrij makkelijk en goedkoop geplaatst kunnen worden.
- Ook **verlichting** is een opvallende categorie met proportioneel significant (p<0,001) *meer maatregelen omtrent verlichting* in *randstedelijk en landelijk gebied dan in stedelijk gebied*. Ook hier geldt wellicht de redenering dan deze gebieden er een grotere nood aan verlichting is dan in stedelijke gebieden. Opnieuw kan ook het financiële aspect een verklarende factor zijn.
- Voor het overige zien we **geen significante verschillen** inzake attentieverhogende maatregelen, markeringen, zebrapaden, voetpaden, fietsstraten, schoolstraten, parkeermaatregelen en verkeerslichten. Zij komen in alle geografische gebieden evenveel voor.



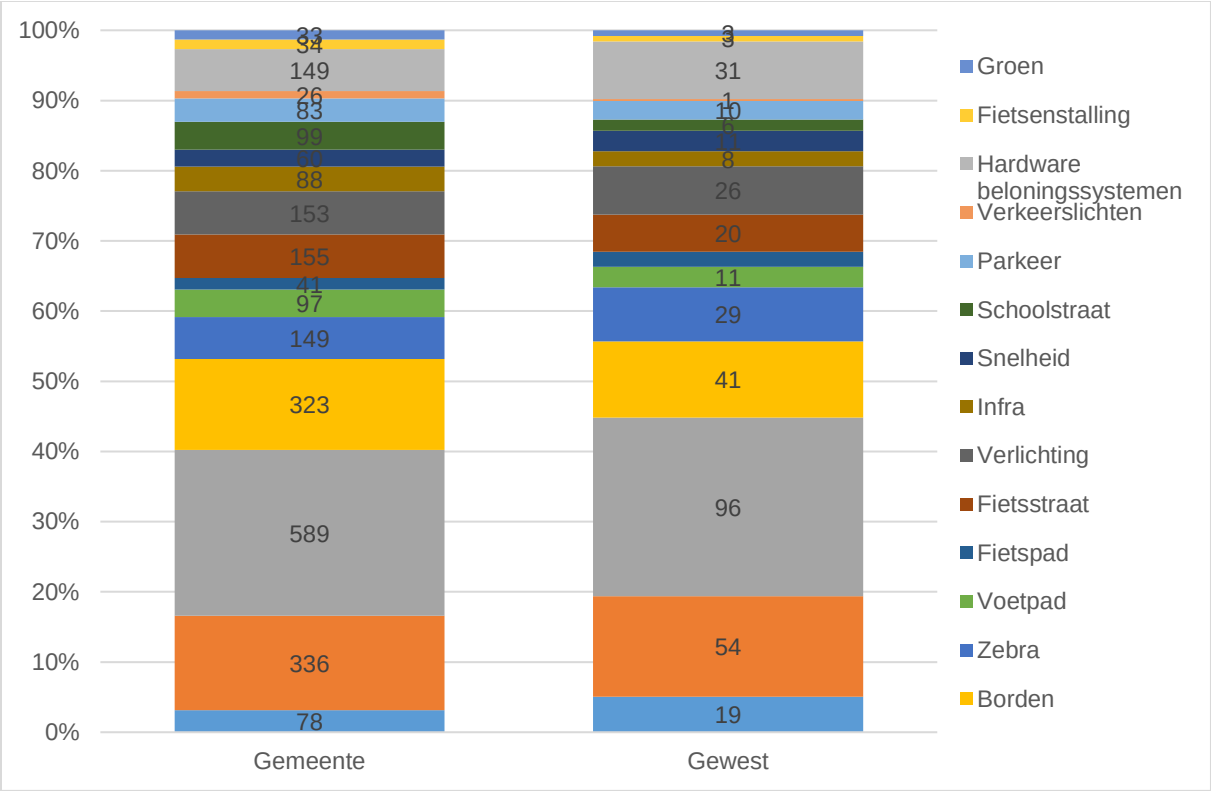
Figuur 86 Correlatieanalyse tussen graad van verstedelijking en soort maatregel aanwezig binnen de projectomgeving

b) Volgens wegeigenaar

Een andere interessante verklarende variabele die ook op populatieniveau beschikbaar is (zie Afgeleide snelheidsregimes Vlaams gewest (2019)), is de wegeigenaar (gemeente of gewestweg). Door de projectomgevingen allemaal te georefereren, kunnen we deze projectomgevingen en haar maatregelen ook linken aan deze populatiedata.

Opnieuw komen uit de statistische analyse enkele interessante bevindingen naar voren:

- Zo blijkt uit de analyse dat **borden** significant (p=0,002) *vaker voorkomen bij gemeente- dan bij gewestwegen*. Dat zou verklaard kunnen worden door de grotere nood die er eventueel op gemeentewegen (t.o.v. gewestwegen) zou kunnen bestaan voor het aanbrengen van eventuele extra borden. Zoals ook in de vorige sectie al aangehaald zijn er uiteraard ook andere mogelijke verklarende factoren zoals bv. het financiële aspect.
- **Zebrapaden** worden significant *vaker* (p=0,031) aangevraagd bij (projectomgevingen die aan) *gewestwegen* (gelegen zijn) *dan* (projectomgevingen die bij) *gemeentewegen* (liggen). Gezien de snelheid bij gewestwegen vaak wat hoger is, zou dit een trigger kunnen zijn naar meer oversteekplaatsen op gewestwegen. Maar net zoals bij de andere maatregelen, is dit niet onderzocht en kunnen/zullen er uiteraard nog andere onderliggende verklarende factoren zijn.
- **Voetpaden** (p=0,029), **infrastructuurmaatregelen** (p=0,001) **en schoolstraten** (p<0.001) worden dan weer significant *vaker* (p=0,029) aangevraagd *bij gemeentewegen dan bij gewestwegen* maar hier zijn de observaties te klein om conclusies uit te trekken of interpretaties aan te geven.



Figuur 87 Correlatieanalyse tussen scholen gelegen op een gemeente- of een gewestweg en soort maatregel aanwezig binnen de projectomgeving

c) volgens algemene kenmerken van de omgeving (populatiedata)

Een laatste set van populatiedata waarover we beschikken zijn gegevens over aantal inwoners, bevolkingsdichtheid en welvaartsindex. De volgende punten vatten deze analyse samen.

- Inzake inwonersaantal, leert de analyse ons dat er verhoudingsgewijze meer aanvragen gedaan worden rond **zebrapaden, Infrastructuur, snelheidsremmende maatregelen en schoolstraten** in grotere gemeentes (>20000 inwoners) dan in kleinere gemeentes worden gedaan.
- Inzake infrastructurele aanpassingen en snelheidsremmende maatregelen kan e.e.a. wellicht verklaard worden door een correlatie met het duurdere budget dat nodig is (helaas is dit laatste niet beschikbaar op populatieniveau), waarbij de aanname is dat een gemeente met meer inwoners ook meer budget beschikbaar heeft. Toch moeten we oppassen met een dergelijke interpretatie want een bijkomende analyse op het niveau van *welvaartsindex van een gemeente*, die wel op populatieniveau beschikbaar is, en wat eventueel ook een proxy zou kunnen zijn voor het beschikbare budget van een gemeente; leert ons dat deze variabele enkel voor fietsstraten (meer fietsstraten bij gemeentes met een lagere welvaartsindex) en dus niet voor duurdere maatregelen zoals infrastructurele aanpassingen of snelheidsremmende maatregelen significant verklarend is. Mogelijk spelen ook hier weer dus nog andere mogelijke onderliggende variabelen mee.
- Inzake zebrapaden zien we verder dat naast inwonersaantal ook de **bevolkingsdichtheid** een significante variabele is: m.a.w. naarmate de bevolkingsdichtheid groter is, komen zebrapaden ook significant vaker voor. Dat lijkt intuïtief logisch, maar het is toch goed dat dit bevestigd wordt in de analyses. Verder merken we wel nog op dat bevolkingsdichtheid voor geen enkele andere categorie (dan zebrapaden) een significant verklarende waarde heeft.

5.3.2 *Analyse type 1B:* De keuze voor de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door specifieke schoolkenmerken

In analyse 1B gaan we op zoek naar de relatie tussen de soort maatregel en een specifiek schoolkenmerk *dat niet op populatieniveau beschikbaar is (en dus uit onze eigen survey data dient te komen)*. Dat zijn variabelen zoals binnen/buiten de bebouwde kom, snelheidslimiet aan de school, aantal ingangen en of de school wel/niet bezig is met (andere) verkeersveiligheidsacties en leerlingenaantal.

Als resultaat van de analyse komt naar voren dat, op basis van de data die we hebben onderzocht, er geen significante verschillen[3] vast te stellen zijn tussen de vernoemde variabelen en de soorten maatregelen die op die plek werden uitgevoerd.

5.3.3 *Analyse type 1C*: De keuze voor de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door specifieke beleidskenmerken van de gemeente

In analyse 1C hebben we geprobeerd om het soort van de uitgevoerde maatregelen te relateren aan specifieke beleidskenmerken van de gemeente (niet beschikbaar op populatieniveau). Het gaat hier dan om dan om variabelen zoals zoals begrotingsbudget, betrokken actoren, selectiemethoden, voorkeursmaatregelen van de gemeente, aantal georganiseerde verkeersveiligheids-acties en belang verkeersveiligheid.

Hoewel er wel enkele significante verschillen vast te stellen zijn, bespreken we deze hier niet omdat we in deze analyse één van de genoemde gemeentekenmerken relateren aan de 17 verschillende soorten maatregelen. Weliswaar zijn er meerdere maatregelen genomen in een gemeente die gerelateerd en verspreid zijn over meerdere projectomgevingen binnen die gemeente (waardoor het aantal observaties hoger zal zijn dan het aantal gemeentes), maar zoals uitgelegd in sectie 5.1, zal de kleinste dataset (50 gemeentes) in deze wel determinerend zijn (en de basis vormen) voor de analyse. Verspreid over 17

[3] Er was een significant verschil inzake geldend snelheidsregime aan de school maar mogelijks werd dit veroorzaakt door een foute/niet eenduidige interpretatie van deze vraag in de vragenlijst. Zie sectie 4.5.2.2 voor meer duiding hieromtrent.

verschillende soorten maatregelen maakt dat het aantal observaties per soort maatregel toch nog (veel) te klein is om verdere uitspraken over te doen of bepaalde conclusies te trekken.

5.3.4 *Analyse type 2A:* De impact wordt beïnvloed door verschillende selectiemethodes van de gemeente

Bij de tweede grote set van hypothesen (2A) die werden getest, onderzoeken we de relatie weer tussen de **impact van de uitgevoerde maatregelen** als te verklaren variabele enerzijds en verklarende variabelen omtrent de gebruikte selectiemethodes van de gemeentes. De selectiemethodes bepalen hoe een bepaalde maatregel werd gekozen. De selectiemethodes in onze bevraging waren:

(i) het gebruiken van een systematische aanpak: hierbij implementeren gemeenten in alle schoolomgevingen dezelfde maatregelen om uniformiteit te creëren;

(ii) het selecteren op basis van lokale kennis van mobiliteitsambtenaren. Zij bepalen dan op basis van de schoolomgeving welke maatregelen het beste passen.

(iii) het selecteren op basis van van onderzoek zoals (bijna-)ongevallencijfers om de noden te bepalen;

(iv) de selectie van maatregelen kaderen in beleidsplannen om zo een duidelijke (uniforme) visie te kunnen bereiken;

(v) de selectie van maatregelen laten bepalen door een expliciete aanvraag van scholen, of door een bevraging bij of meldingen door burgers over de noden in een schoolomgeving. Hierbij gebruiken ze dus de subjectieve botom-up beoordeling van burgers over de problematiek in de schoolomgeving om maatregelen te kiezen die hierop inspelen.

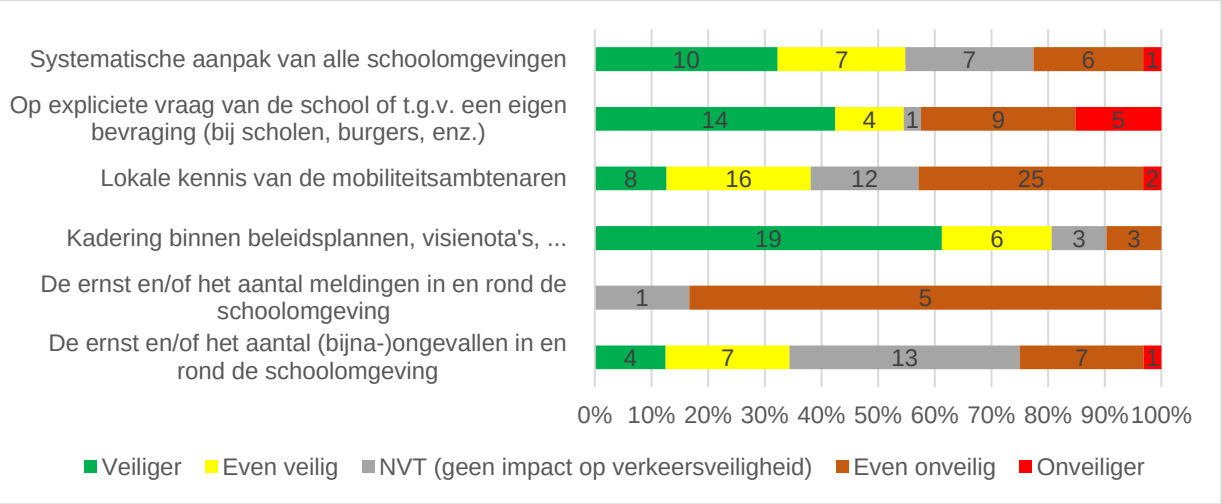
In tegenstelling tot de eerste set van analyses (1A t.e.m. 1C), hebben we in deze set van hypotheses ook verschillende dimensies bij de *te verklaren* variabele: impact kan immers via verschillende manieren gemeten worden. De grote lijnen waarop we impact kunnen meten zijn veiligheid zoals een subjectief gevoel of verandering in aantal (bijna-)ongevallen enerzijds of andere meer algemene indirecte verkeersveiligheidseffecten zoals aanwezigheid gemotoriseerd verkeer, voetgangers, fietsers of een verandering van het snelheidsgedrag anderzijds. Deze dimensies kwamen ook al aan bod bij de bespreking van de ééndimensionele analyse rond impact (zie sectie 4.7).

Uit de analyse is gebleken dat er bij bijna alle impactdimensies een significant verschil is tussen de ervaring van de impact volgens de verschillende selectiemethodieken. Onder de tabel worden de enkele resultaten verder besproken en toegelicht met een grafiek.

Impact-dimensie	Significantie (p-waarde)	N overblijvend na koppeling
Veiligheidsgevoel (na de maatregelen)	Ja (<0,001)	194
Verandering aantal (bijna-)ongevallen	Neen (0,178)	96
Verandering aanwezigheid gemotoriseerd verkeer	Ja (<0,001)	194
Verandering aanwezigheid voetgangers	Ja (<0,001)	194
Verandering aanwezigheid fietsers	Ja (0,001)	194
Verandering snelheidsgedrag	Ja (< 0,001)	194

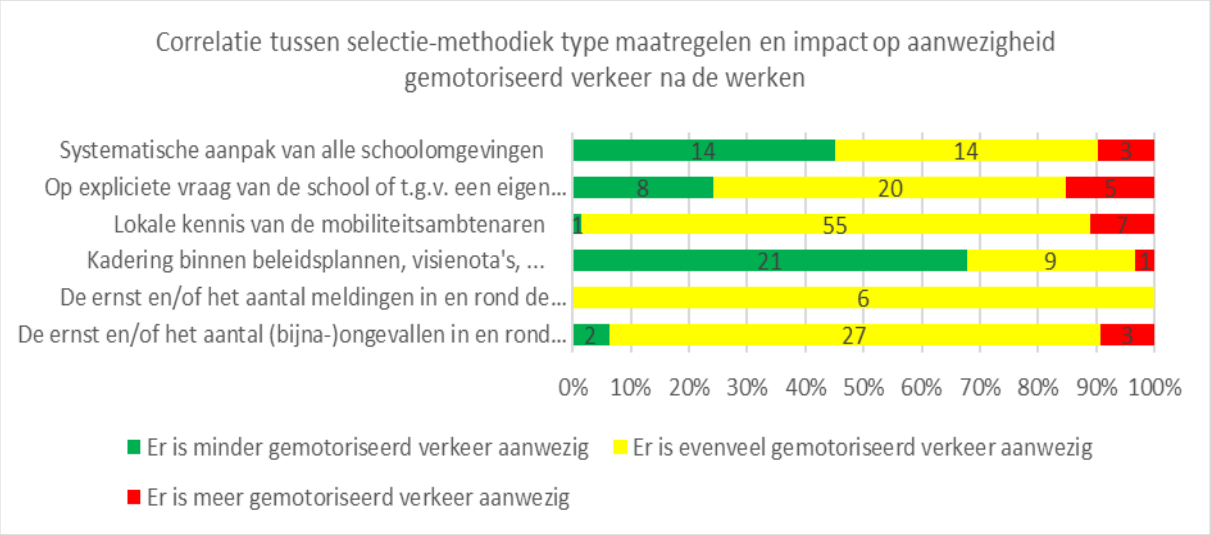
Tabel 9 Overzicht van de significantie van de resultaten van de verschillende impact-dimensies op basis van gebruikte selectiemethodes

In Figuur 88 visualiseren we de relatie tussen het algemene (on)veiligheidsgevoel na de werken enerzijds en de selectiemethode anderzijds. Door het lage aantal observaties bij de selectiemethodiek 'Ernst en/of aantal meldingen' kan hier weinig over gezegd worden. In de andere groepen zijn wel voldoende observaties aanwezig, en hier is het heel duidelijk dat een selectie op basis van een kadering binnen een beleidsplan leidt tot een positievere impact op het algemene veiligheidsgevoel. De overige vier selectiemethodes kunnen verdeeld worden in twee groepen. Bij een systematische aanpak en bevragingen en/of aanvragen is er een grote verbetering van het veiligheidsgevoel vast te stellen.

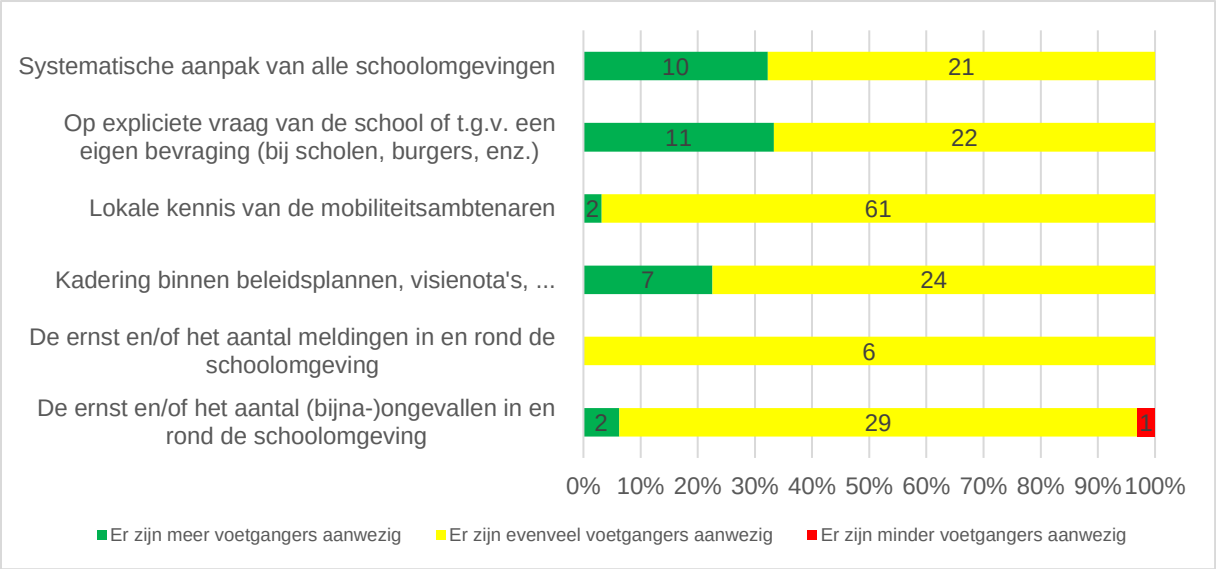


Figuur 88 Verband tussen selectie-methodiek en impact op algemene verkeersveiligheid

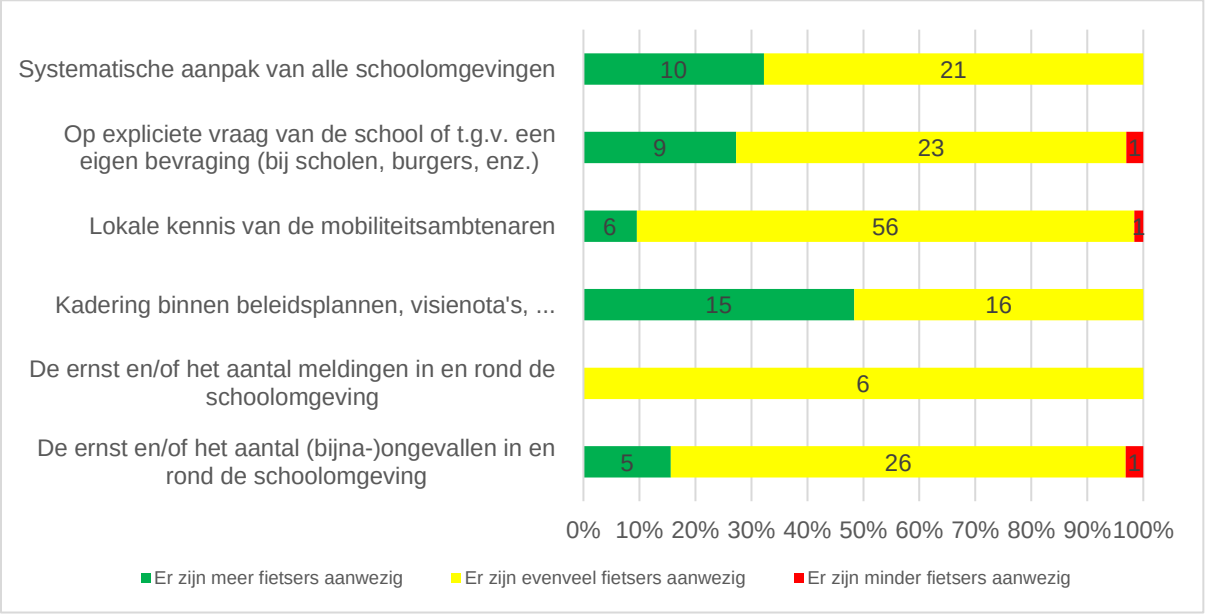
De sterkere invloed van de systematische aanpak en de kadering binnen beleidsplannen is eveneens even sterk zichtbaar bij de impact op de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer (zie Figuur 89) en actieve gebruikers (zie Figuur 90 voor voetgangers en Figuur 91 voor fietsers). Echter, bij de impact op het gemotoriseerd verkeer heeft een kadering binnen beleidsplannen nog steeds het meest positieve effect, maar bij de impact op de aanwezigheid van actieve weggebruikers is dit verschil wel wat kleiner.



Figuur 89 Verband tussen selectie-methodiek en impact op aanwezigheid gemotoriseerd verkeer

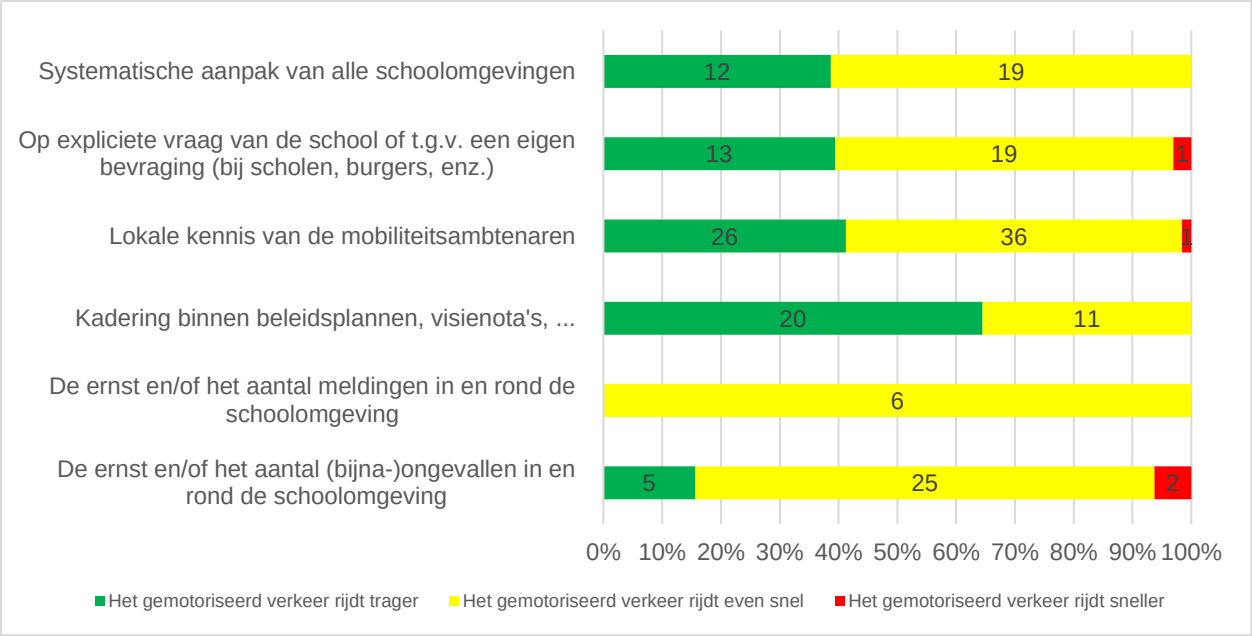


Figuur 90 Verband tussen selectie-methodiek en impact op aanwezigheid voetgangers



Figuur 91 Verband tussen selectie-methodiek en impact op aanwezigheid fietsers

De analyse over de impact op het snelheidsgedrag toont gelijkaardige resultaten. Zoals bij de vorige analyses leidt een kadering binnen beleidsplannen tot een positievere subjectieve impact volgens de burgers. De impact bij de andere selectiemethodes ligt dicht bij elkaar, met uitzondering van de methodiek die gebruik maakt van ongevallencijfers. Enige nuancering is hier natuurlijk wel op zijn plaats want anderzijds is het zo dat het aantal (letsel)ongevallen in een schoolomgeving over het algemeen laag is, waardoor het mogelijks dan ook weer meer voor de hand ligt om andere selectiemethodes te gaan gebruiken. Daarom dient dit zeker niet als een algemene aanbeveling te worden beschouwd, want cijfers kunnen ons wel degelijk heel belangrijke inzichten geven om maatregelen te definiëren en te implementeren, maar in de specifieke context van schoolomgevingen is het dus ook belangrijk om op te merken dat er andere factoren (zoals een homogeen/systematisch pakket van maatregelen dat in een beleidsplan typisch kan worden omgeschreven) een belangrijke invloed kunnen hebben op de subjectieve perceptie van burgers omtrent verkeersveiligheid.



Figuur 92 Verband tussen selectie-methodiek en impact snelheid gemotoriseerd verkeer

Als ***algemene*** conclusie bij de selectiemethode kunnen we op basis van deze resultaten wel concluderen dat projectomgevingen die geselecteerd worden op basis van beleidsplannen, visienota's, e.d. een positiever resultaat te verwachten is dan projectomgevingen die op basis van andere criteria werden geselecteerd. Dit heeft wellicht te maken met het feit dat er bij de opmaak van deze beleidsplannen voldoende in de diepte is nagedacht over de maatregelen die bij de verschillende projectomgevingen zouden passen. Ook leiden deze beleidsplannen ongetwijfeld ook tot een meer holistische aanpak wat dus wel degelijk een positief effect heeft op de ervaren impact in deze projectomgevingen.

5.3.5 *Analyse type 2B:* De impact wordt beïnvloed door voorkeursmaatregelen van het lokale bestuur

In analyse 2B onderzoeken we het verband tussen enerzijds de impact van de uitgevoerde maatregelen en de voorkeuren van het lokale bestuur anderzijds. Met voorkeursmaatregelen bedoelen we een type maatregel die het lokale bestuur, bv. o.w.v. eerder genomen ingrepen of gewoon op basis van eigen voorkeur, verkiest. Hiervoor werden de verschillende maatregelen verdeeld in zeven groepen: attentieverhogende maatregelen, fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen, oversteekvoorzieningen, snelheidsremmende maatregelen, parkeermaatregelen en verkeersbeperkende maatregelen. De ééndimensionele analyse van voorkeur van het lokale bestuur, bespraken we in sectie 4.6.3.

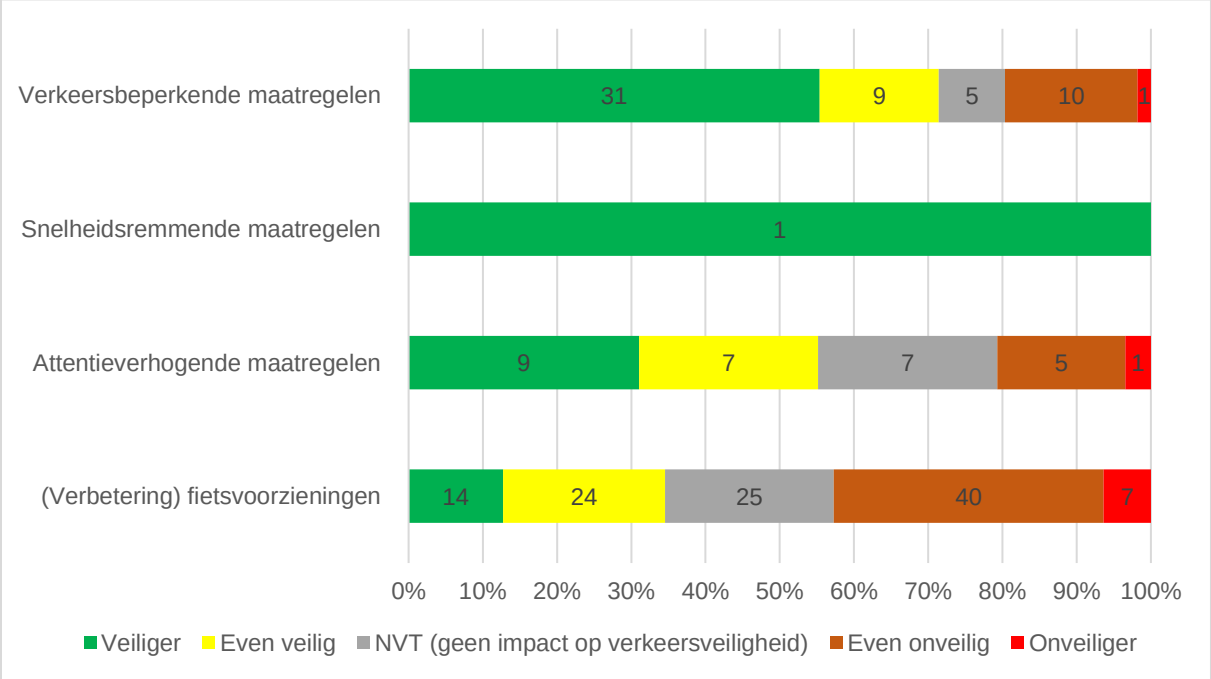
Net zoals in de vorige sectie werden in deze analyse de antwoorden van de burgers gekoppeld aan de antwoorden van de gemeenten. Ook hier daalt uiteraard het aantal antwoorden die bruikbaar zijn voor de analyse door deze koppeling. Bij de koppeling tussen de subjectieve impact en de voorkeursmaatregelen zijn er enkele categorieën van maatregelen waarvoor weinig of geen data beschikbaar is. Voor snelheidsremmende maatregelen is er weinig data beschikbaar en voor voetgangersvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeermaatregelen is er, na koppeling, geen data beschikbaar.

Tabel 10 toont dat er opnieuw voor bijna alle impactdimensies een significant verschil is tussen de subjectieve impact volgens de verschillende voorkeuren van het lokale bestuur. Na de tabel worden de opvallendste verschillen besproken.

Impact-dimensie	Significantie (p-waarde)	N overblijvend na koppeling
Veiligheidsgevoel (na de maatregelen)	Ja (0,001)	194
Verandering aantal (bijna-)ongevallen	Neen (0,062)	96
Verandering aanwezigheid gemotoriseerd verkeer	Ja (< 0,001)	194
Verandering aanwezigheid voetgangers	Ja (< 0,001)	194
Verandering aanwezigheid fietsers	Ja (< 0,001)	194
Verandering snelheidsgedrag	Ja (< 0,001)	194

Tabel 10 Overzicht van de significantie van de resultaten van de verschillende impact-dimensies op basis van voorkeursmaatregelen van het lokale bestuur

Op het vlak van veiligheidsgevoel zien we dat de impact op het veiligheidsgevoel het meest positief is in gemeenten waar ze een voorkeur hebben voor verkeersbeperkende maatregelen. Inzake snelheidsremmende maatregelen kunnen weinig uitspraken gedaan worden aangezien hier, na koppeling, slechts 1 observatie beschikbaar is. Bij de overige twee categorieën is er een positiever effect te merken bij de gemeenten met een voorkeur voor attentieverhogende maatregelen



Figuur 93 Verband tussen geprefereerde types maatregelen van de gemeente en impact op algemeen veiligheidsgevoel

De impact op de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer (minder gemotoriseerd verkeer) en actieve gebruikers (meer voetgangers en fietsers) en inzake snelheidsgedrag (trager rijdend verkeer) zien we opnieuw volledig dezelfde verklarende variabelen.

Als ***algemene*** conclusie bij de voorkeursmaatregelen kunnen we dus op basis van deze resultaten concluderen dat gemeentes die een uitgesproken voorkeur hebben voor verkeersbeperkende maatregelen, de grootste positieve impact kunnen verwachten. Dit zou mogelijks verklaard kunnen worden door de algemenere effecten van deze maatregelen. Deze hebben effecten voor meerdere verplaatsingswijzen, terwijl een verbetering van bijvoorbeeld een maatregel zoals fietsvoorzieningen

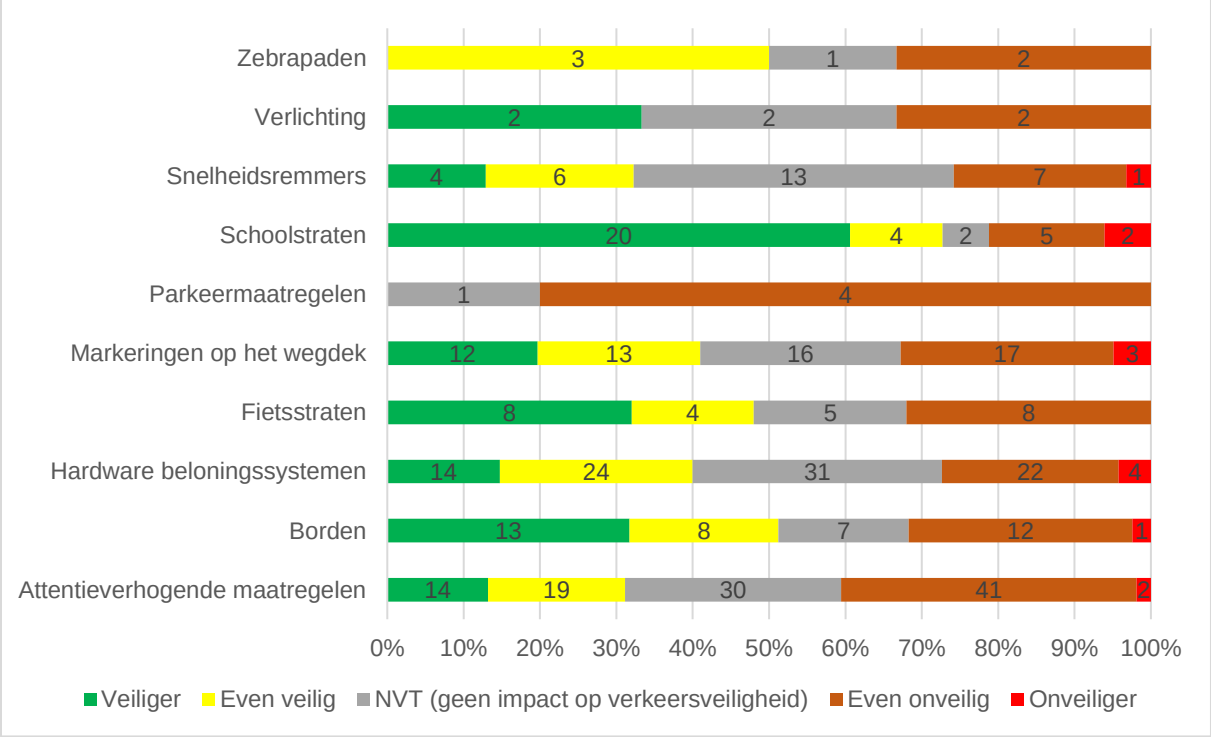
enkel gericht is op fietsers. Toch willen we de resultaten zeker nog niet generaliseren en denken we dat nog meer onderzoek nodig is om deze resultaten bevestigd te zien.

5.3.6 *Analyse type 2C:* De impact wordt beïnvloed door de soorten van maatregelen

In analyse 2C onderzochten we de relatie tussen de impact op de verschillende hierboven genoemde dimensies en de soort uitgevoerde maatregelen in de projectomgevingen. Hiervoor wordt een koppeling gemaakt tussen de survey van de burger en de populatiedata over de geïmplementeerde data in de projectomgevingen.

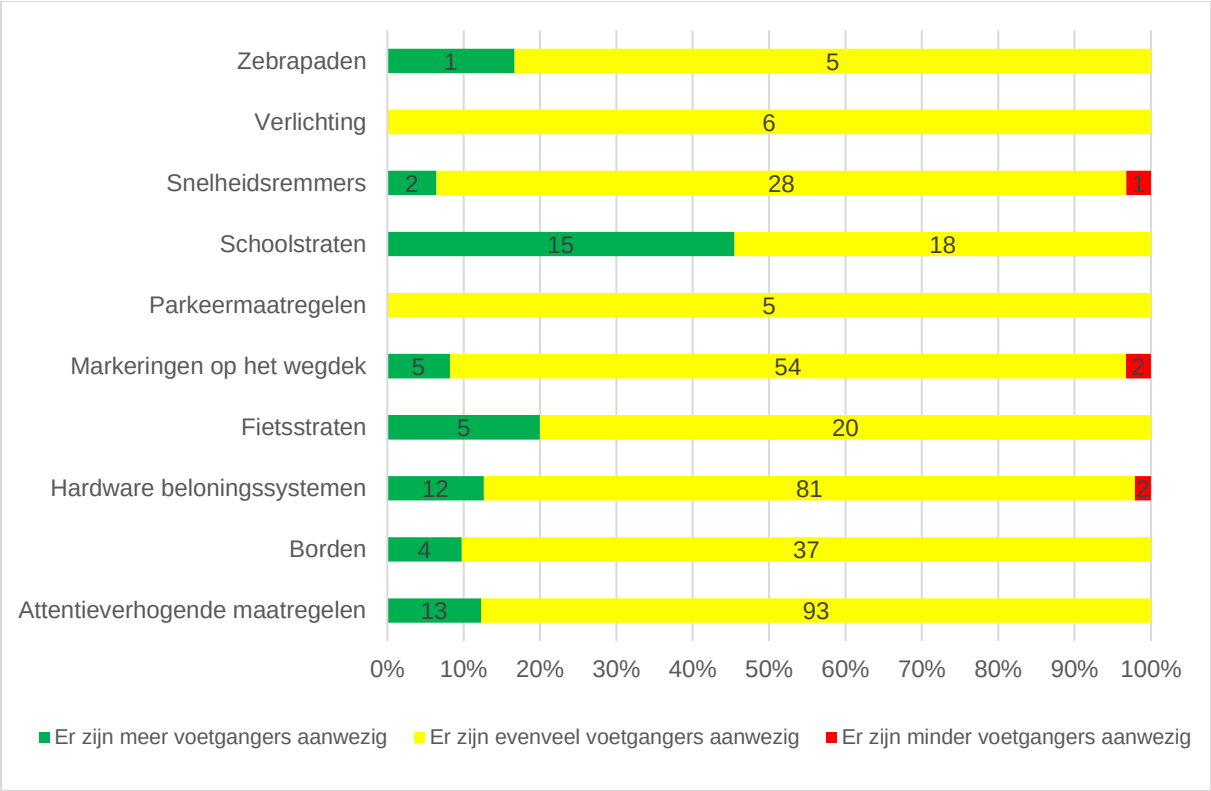
Vooraleer we deze grafieken interpreteren, geven we nog even als opmerking mee dat we voor deze analyse enkel de **enkelvoudige PO** hebben onderzocht. Dit is een belangrijke beperking van deze analyse want een groot aantal PO zijn meervoudige projectomgevingen (zie sectie 3.6.2). Echter, bij deze meervoudige PO is het niet eenduidig vast stellen aan welk van de maatregelen de ervaren impact toe te schrijven is (en dat is nu net het verband dat we hier willen onderzoeken). Bovendien zouden naar alle waarschijnlijkheid de zogenoemde "ondersteunende" maatregelen zoals bv. borden, markeringen, e.d. een groter gewicht krijgen wanneer deze in combinatie met andere maatregelen worden genomen. Dat neemt echter niet weg dat de realiteit wellicht positiever is dan de analyse die we hier hebben uitgevoerd, want het is onze verwachting dat de meervoudige PO een grotere impact zullen hebben op het algemene verkeersveiligheidsgevoel. Dit zullen we immers ook zien bij de bespreking in de volgende sectie, waar duurdere (wellicht grotere meervoudige) projecten wel worden besproken.

Maar als eerste bekijken we hier nu de correlatie tussen de enkelvoudig uitgevoerde maatregelen en de impact op de algemene subjectieve verkeersveiligheid. Hierbij valt het op dat één maatregel een grotere positieve impact teweeg heeft gebracht, namelijk schoolstraten. In projectomgevingen waar een schoolstraat is uitgevoerd vindt 60 % van de ouders dat de schoolomgeving veiliger is geworden. Bij de andere types maatregelen ligt dit percentage veel lager. Bij borden, fietsstraten en verlichting zegt 30% van de ouders dat de maatregelen een verbetering in veiligheid gebracht hebben. In projectomgevingen met attentieverhogende maatregelen, hardware beloningssystemen, markeringen en snelheidsremmers ligt dit percentage tussen de 10% en 20%. Bij zebrapaden en parkeermaatregelen is er geen verbetering in veiligheid vast te stellen. Al bij al is deze impact-ervaring (m.u.v. schoolstraten) van enkelvoudig gecategoriseerde PO dus eerder aan de lage kant.

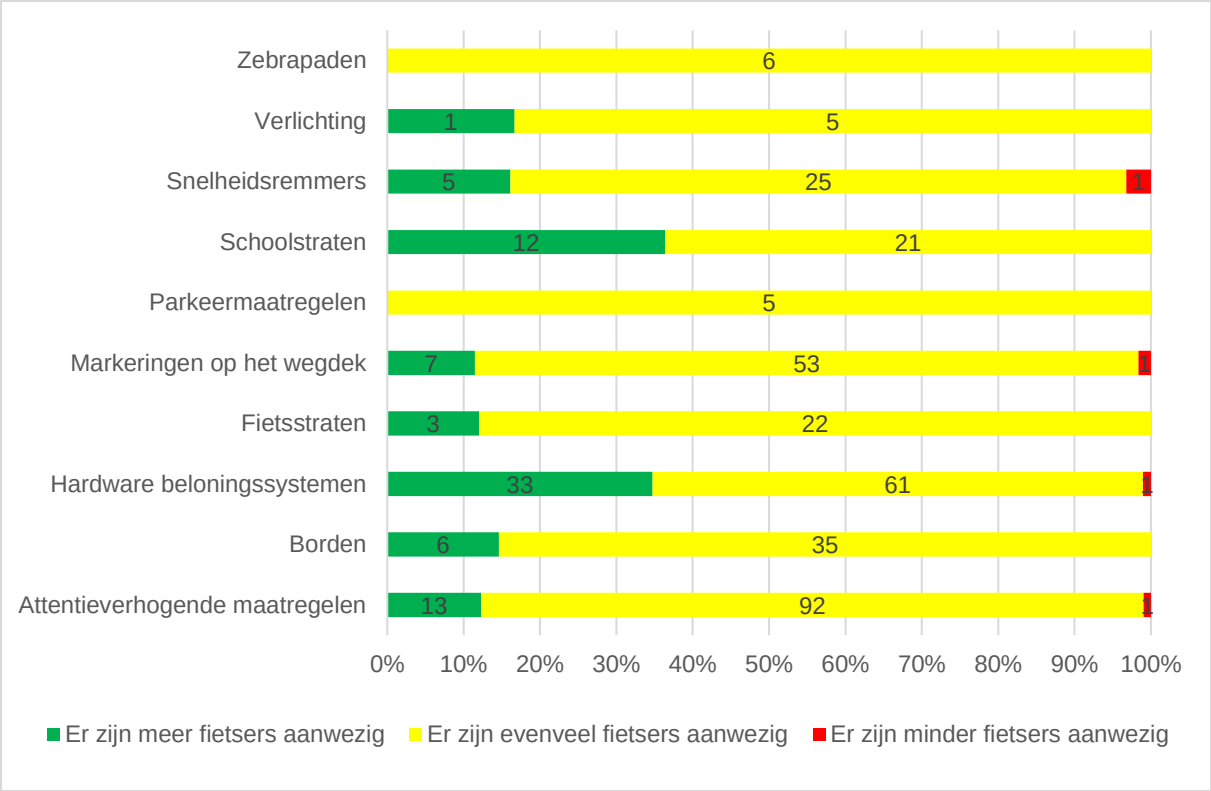


Figuur 94 Verband tussen soort maatregel die werd genomen en impact op algemeen veiligheidsgevoel. Analyse enkel voor enkelvoudige PO

In de volgende twee grafieken bespreken we de correlatie tussen de uitgevoerde maatregelen en de verandering in aanwezigheid van actieve weggebruikers, respectievelijk voetgangers en fietsers. Ook hier is de grootste verandering zichtbaar in projectomgevingen met schoolstraten. Hierbij vindt ongeveer 45% van de ouders dat er meer voetgangers zijn en 35% vindt dat er ook meer fietsers zijn. Bij de andere types maatregelen ligt dit percentage overal tussen de 10% en 20%. De uitzondering hierop is "hardware beloningssystemen". Hierbij vindt 35% van de ouders dat er meer fietsers zijn. Eerder in dit rapport gaven we al aan dat dit een ietwat speciale categorie is die hoofdzakelijk terug te brengen is tot het Buck-e systeem dat in veel PO is toegepast (zie sectie 3.6.2). Deze maatregel is hoofdzakelijk gericht op fietsers, en heeft expliciet tot doel om een modal shift te realiseren, dus dit lijkt in lijn met onze a priori verwachting. Opnieuw is er bij projectomgevingen met zebrapaden en parkeermaatregelen bijna geen impact.

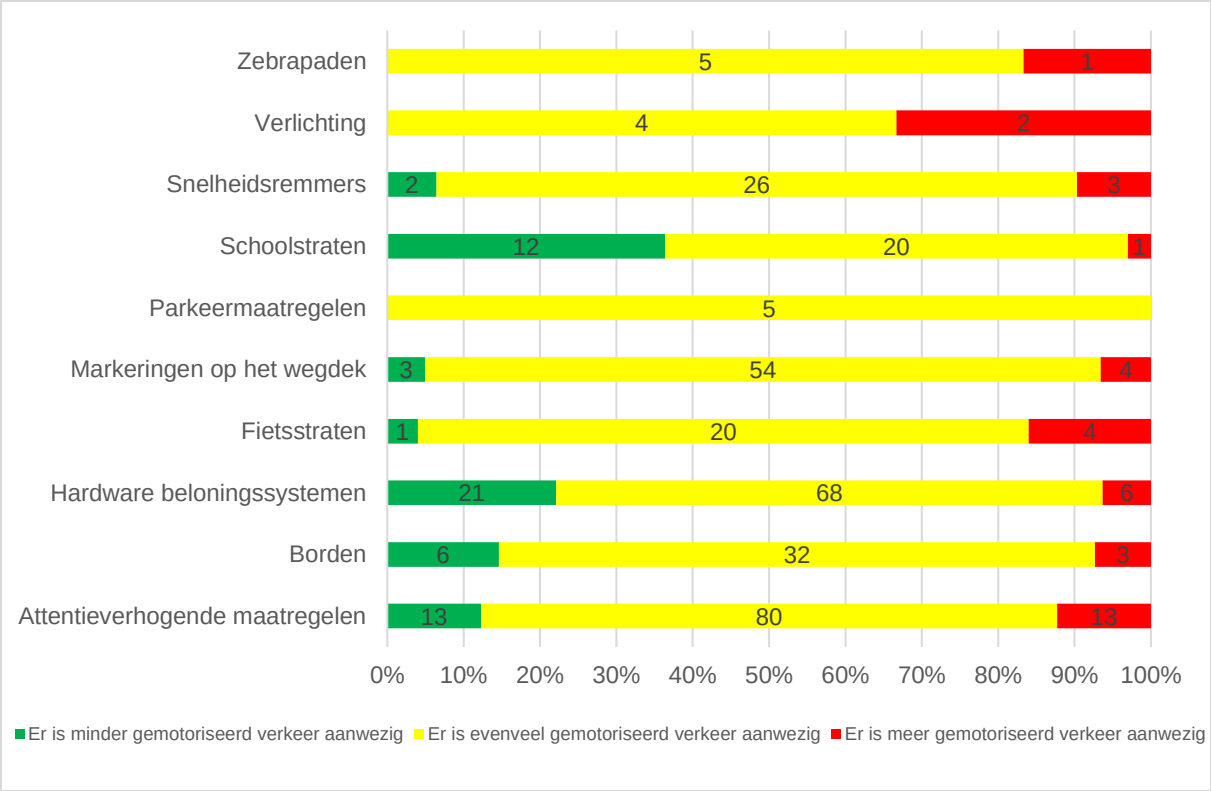


Figuur 95 Verband tussen soort maatregel die werd genomen en impact op aanwezigheid voetgangers. Analyse enkel voor enkelvoudige PO.



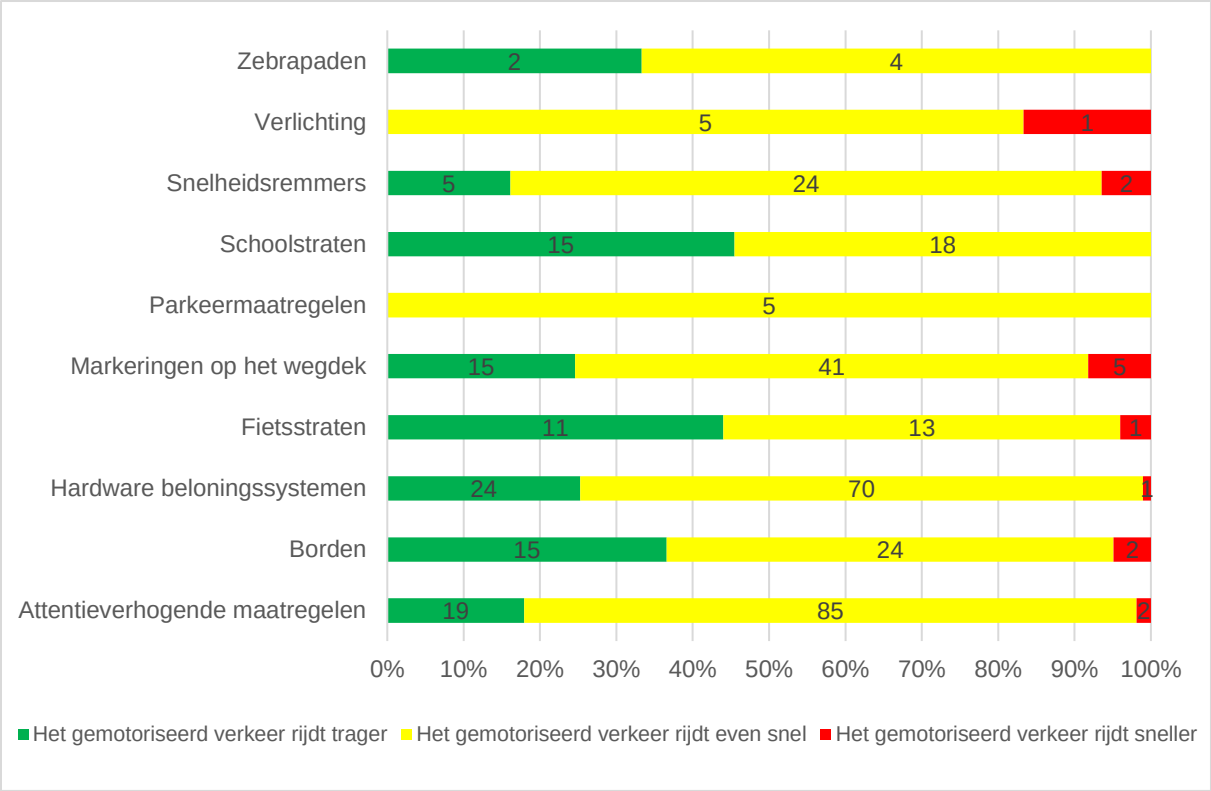
Figuur 96 Verband tussen soort maatregel die werd genomen en impact op aanwezigheid fietsers. Analyse enkel voor enkelvoudige PO.

Figuur 97 toont de correlatie tussen de uitgevoerde maatregelen en de verandering in aanwezigheid van het gemotoriseerd verkeer. Ook hier zien we dat de impact het grootste is in projectomgevingen met een schoolstraat. Hier vindt net geen 40% van de ouders dat er minder gemotoriseerd verkeer aanwezig is in de (ruime) schoolomgeving. Dat hoeft niet te verbazen want meestal wordt de (school)straat hier volledig afgesloten voor autoverkeer. In projectomgevingen met zebrapaden, verlichting en parkeermaatregelen is er geen effect zichtbaar. Bij de overige maatregelen is de daling in het gemotoriseerd slechts beperkt aanwezig.



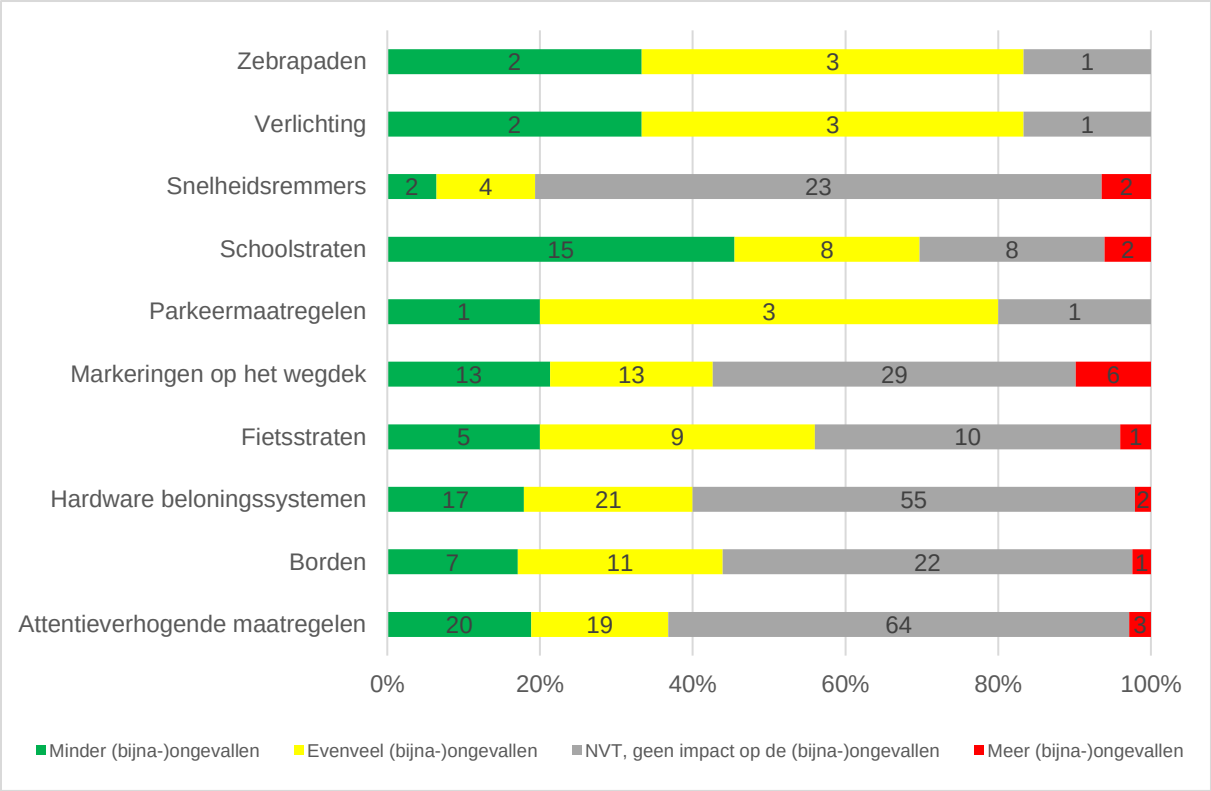
Figuur 97 Verband tussen soort uitgevoerde maatregelen en impact op gemotoriseerd verkeer. Analyse enkel voor enkelvoudige PO.

Naast de aanwezigheid van het gemotoriseerd verkeer hebben we ook de verandering van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer bekeken. Hierbij is er een groter positief effect te merken. Projectomgevingen met schoolstraten en fietsstraten hebben hier de meest positieve beoordeling met ongeveer 45% van de ouders die vinden dat het gemotoriseerd verkeer trager rijdt. Bij parkeermaatregelen en verlichting is er geen effect zichtbaar. Bij de andere types maatregelen vinden ongeveer 15% tot 35% van de ouders dat er een daling is in de snelheid.



Figuur 98 Verband tussen soort uitgevoerde maatregelen en impact op ervaren snelheid gemotoriseerd verkeer. Analyse enkel voor enkelvoudige PO.

Op Figuur 99 zien we de correlatie tussen de uitgevoerde maatregelen en de verandering in het aantal (bijna-)ongevallen. Hierbij zien we dat er veel maatregelen zijn waarvoor minstens 50% van de ouders denkt dat de maatregelen geen enkele impact heeft op het aantal (bijna-)ongevallen. Ook bij deze impactdimensie scoort de schoolstraat het beste. Hierbij vindt bijna 50% van de ouders dat er minder (bijna-)ongevallen zijn door de maatregelen. Bij verlichting en zebrapaden ligt dit percentage iets lager, namelijk ongeveer 35%. Bij de overige maatregelen daalt dit percentage verder tot 20%.



Figuur 99 Verband tussen soort uitgevoerde maatregelen en impact op gebeuren van (bijna) ongevallen. Analyse enkel voor enkelvoudige PO.

Algemeen gesteld kunnen we hier dus concluderen dat schoolstraten als beste maatregel uit deze analyse komen. Naast de hier besproken resultaten zien we ook dat schoolstraten het best scoren op de vraag of mensen het nu veiliger vinden om het kind op school af te zetten. Dat is dus een duidelijk positief effect.

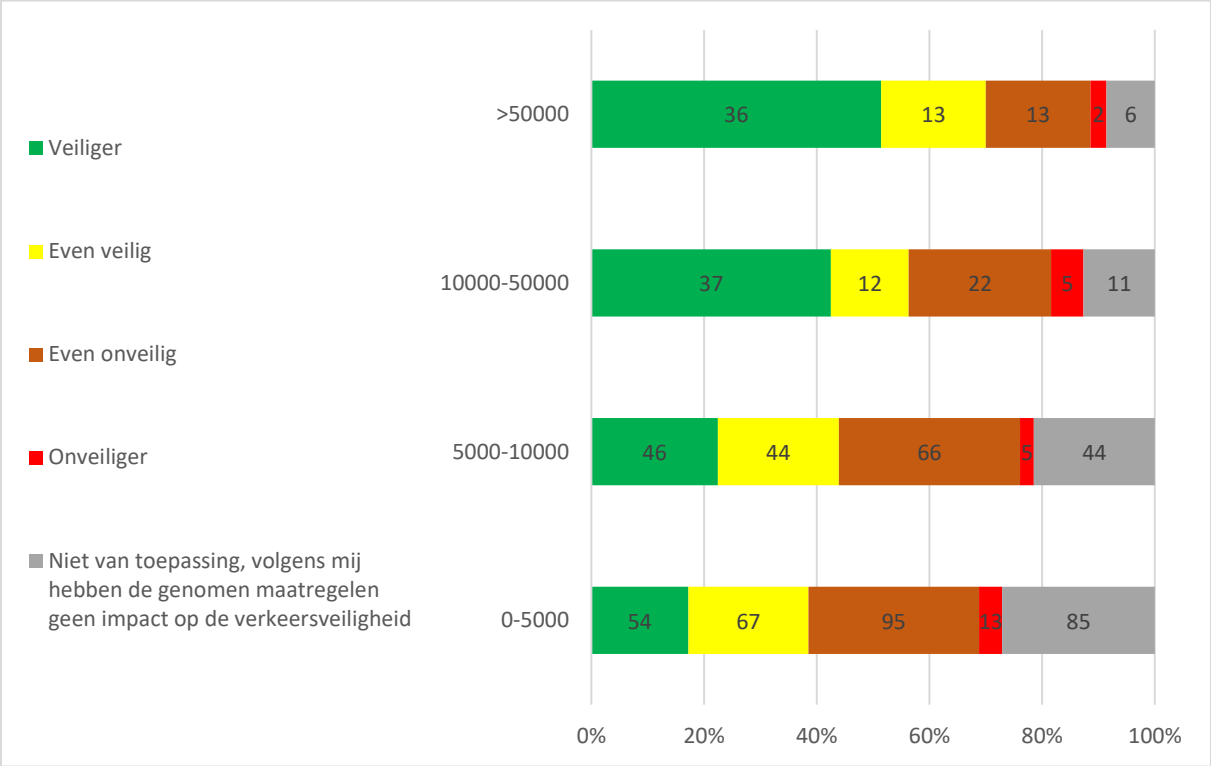
Dit leidt echter vaak niet (ook niet bij schoolstraten) tot een fundamentele verandering in gedrag waarbij het kind zich nu t.g.v. de maatregel zelfstandig zal verplaatsen. M.a.w. sommige van de genomen maatregelen hebben wel een (beperkte) impact op het veiligheidsgevoel, maar zijn geen voldoende trigger voor mensen om hun kind nu wel zelfstandig naar school te laten verplaatsen, zo blijkt verder nog uit onze analyses.

5.3.7 *Analyse type 2D:* De impact van de soort uitgevoerde maatregelen wordt beïnvloed door de raming van de geplande werken

Een laatste analyse op het vlak van impact omtrent de uitgevoerde maatregelen betreft de relatie tussen de kosten van projectomgevingen[4] en de door burgers waargenomen impact op de veiligheid. Hierbij moeten we opmerken dat voor de klassering van projectomgevingen we steeds de weerhouden *raming* aanhouden, want deze geeft het meest eerlijke beeld van de relatie (zie bv. bij duurdere projectomgevingen). De analyse is dus eigenlijk gevoerd op het niveau van de totale PO, dus kan in deze *wel* gezien worden als een *proxy* voor een meervoudige projectomgeving.

[4] De klassen in de grafiek werden gekozen om de leesbaarheid van de grafiek te optimaliseren enerzijds en voldoende grote klassen over te houden anderzijds

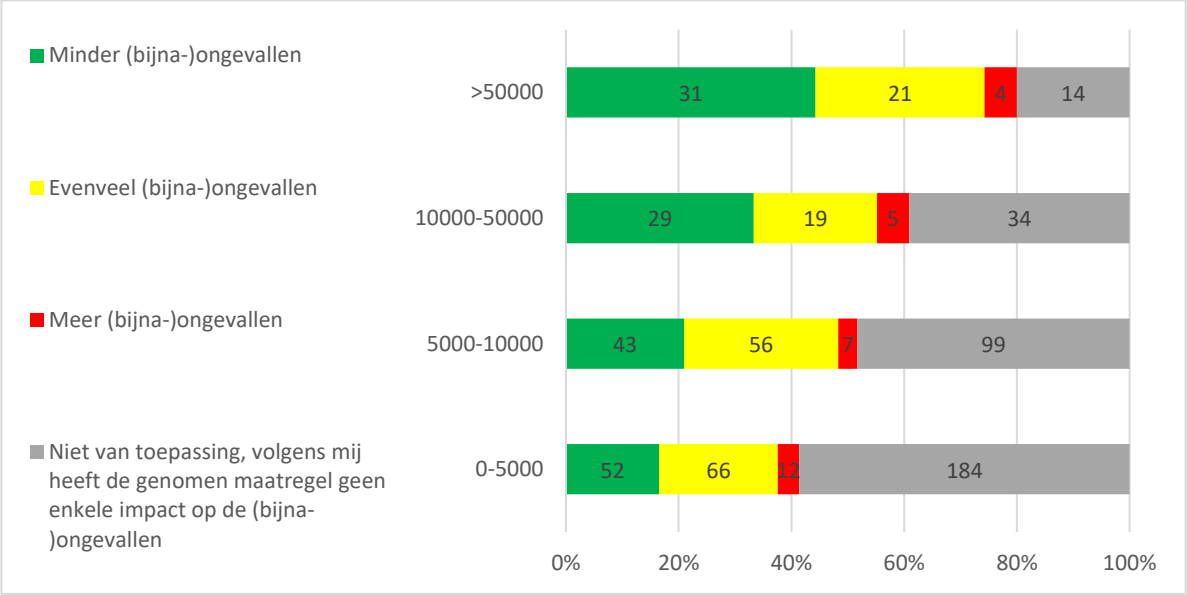
De volgende grafiek laat de relatie zien tussen de ramingen en anderzijds het algemeen veiligheids-gevoel zoals dat door burgers werd waargenomen:



Figuur 100 Correlatie tussen raming PO kosten en impact op algemeen veiligheidsgevoel

Geconcludeerd mag worden dat een hogere besteding leidt tot een hoger veiligheidsgevoel. Ergens boven een bedrag van 10000 euro verdubbelt dat veiligheidsgevoel bijna (van 21% naar 41%). Mogelijk is er een verband tussen de subjectieve perceptie van “grote werken” en een sterk verbeterd veiligheidsgevoel. Geconcludeerd mag voorts worden dat het percentage averechts (negatief) effect in alle gevallen gering is.

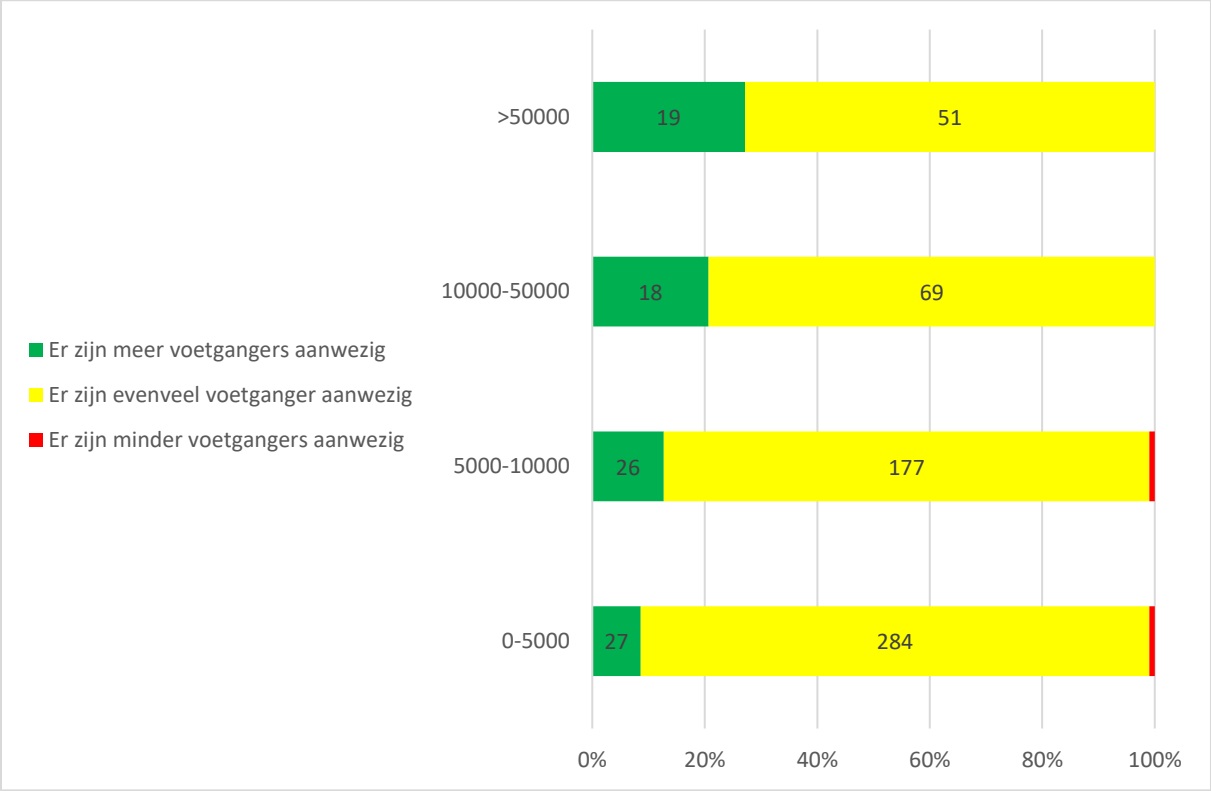
De volgende grafiek laat de correlatie zien tussen enerzijds ramingen en anderzijds het gebeuren van (bijna) ongevallen.



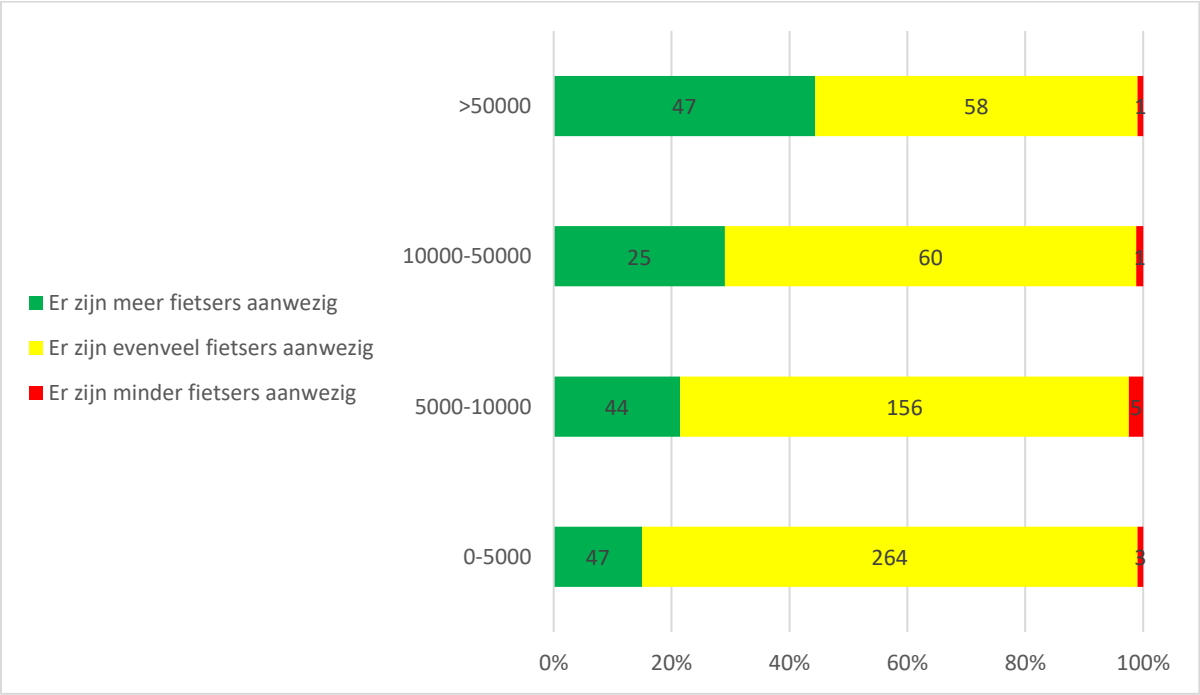
Figuur 101 Correlatie tussen raming PO kosten en impact op (bijna) ongevallen

Het gebeuren van (bijna) ongevallen is een iets minder subjectieve factor. Desondanks zien we hier min of meer hetzelfde beeld: duurdere ingrepen geven de perceptie dat ongevallen beter vermeden worden.

In de volgende grafieken worden de ramingen, net zoals in enkele van de vorige analyses, gecorreleerd aan een aantal specifieke gevolgen zoals de aanwezigheid van voetgangers, fietsers, aanwezigheid en snelheid gemotoriseerd verkeer.

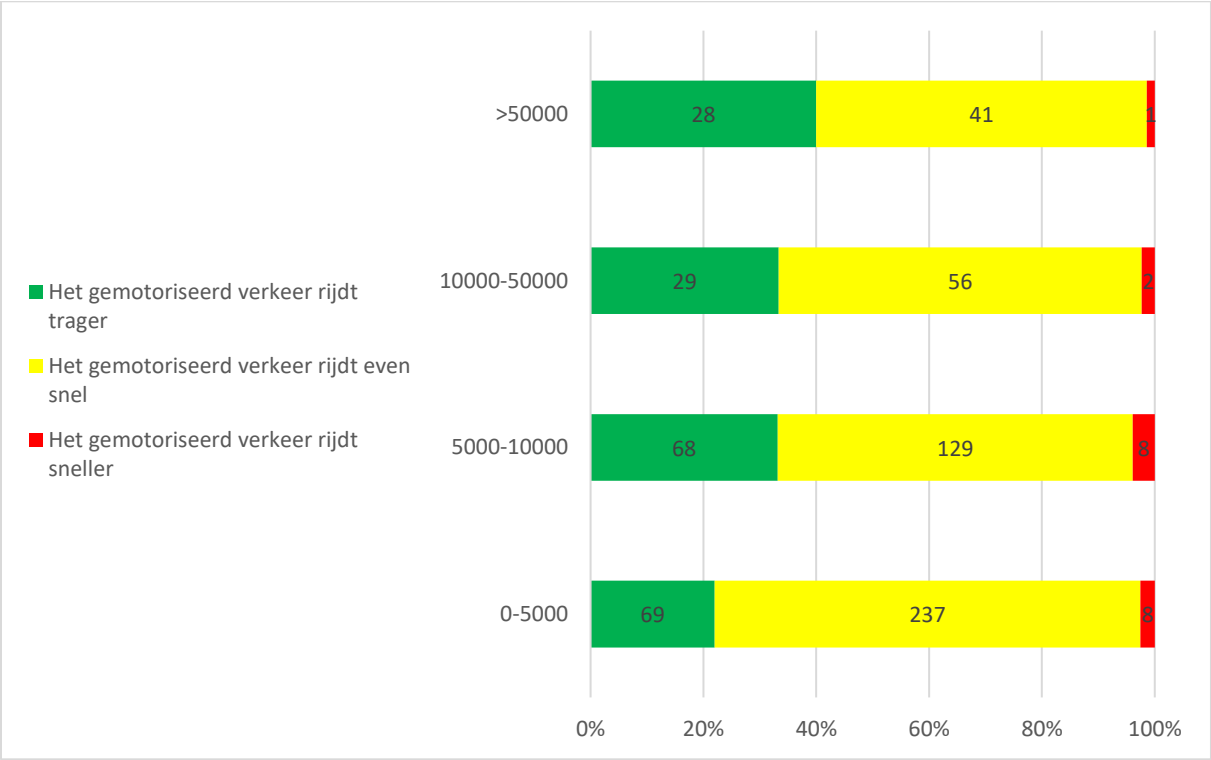


Figuur 102 Correlatie tussen raming PO kosten en impact op aanwezigheid voetgangers



Figuur 103 Correlatie tussen raming PO kosten en impact op aanwezigheid fietsers

Figuur 104 Correlatie tussen raming PO kosten en impact op aanwezigheid gemotoriseerd verkeer



Figuur 105 Correlatie tussen raming PO kosten en impact op snelheid gemotoriseerd verkeer

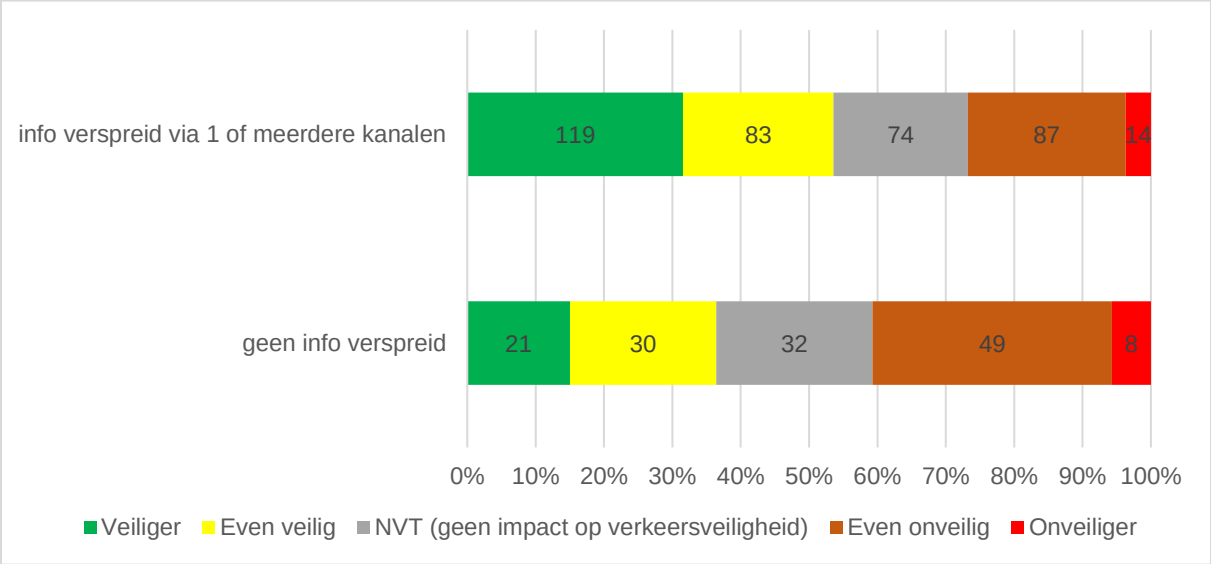
Het algemene beeld komt ook hier weer overeen met de eerdere bevindingen. **Als algemene conclusie** kan dan ook gesteld worden dat een hogere investering daadwerkelijk leidt tot een verbeterde perceptie van de verkeersveiligheid in het algemeen èn voor wat betreft specifieke aspecten van de verkeersveiligheid.

Anderzijds is er echter in verreweg de meeste gevallen niet of nauwelijks een concreet ***doel*** van de werken vooraf geformuleerd.. Het scherper formuleren vooraf van doelen van de werken, en deze bv. ook expliciet kenbaar maken bij de aanvraag van de subsidie, zou echter kunnen helpen in de communicatie achteraf over het succes.

5.3.8 Analyse type 2E: De subjectieve impact (veiligheid) wordt beïnvloed door de communicatie van de scholen naar de burgers

In deze analyse wordt de relatie onderzocht tussen enerzijds de communicatie van de scholen naar de burgers over de situatie na de getroffen maatregelen en anderzijds de mate van het algemeen gevoel van veiligheid dat de burgers er ondervinden.

De analyse is weergegeven in onderstaande figuur:



Figuur 106 Correlatie tussen communicatie en impact op algemeen veiligheidsgevoel

Hierbij wordt opgemerkt dat scholen voor een breed spectrum van communicatiekanalen kozen (website, app, social media, schoolkrantje, borden aan de school, etc. of een combinatie van kanalen). We hebben in deze analyse alléén het verschil wel/niet communicatie bestudeerd en geen verschil gemaakt tussen de kanalen.

Opvallend is toch wel de correlatie tussen wél informeren en het hogere veiligheidsgevoel. Het belang van een goede communicatie lijkt daarmee ook cijfermatig te worden onderbouwd.

5.3.9 Analyse type 3: Het aangevraagde subsidiebedrag wordt beïnvloed door de algemene kenmerken van de gemeente

Wanneer we het hebben over het aangevraagde subsidiebedrag, gaat het over de raming die de gemeenten maken bij het indienen van hun subsidieaanvraag. Dit komt overeen met de geschatte projectkosten. In deze analyse wordt de correlatie tussen deze raming en de demografische kenmerken op gemeenteniveau en schoolniveau.

Tabel 11 toont de correlatie tussen het aangevraagde subsidiebedrag en enkele demografische kenmerken van de gemeenten, namelijk het aantal inwoners, de bevolkingsdichtheid, de welvaartsindex en het aantal scholen.

De analyse toont aan dat gemeenten met een hoger aantal inwoners en een hogere bevolkingsdichtheid een hoger subsidiebedrag aanvragen. Zij doen dus meer en/of duurdere projecten. Ook gemeentes met een hoog aantal scholen op het grondgebied vragen bovengemiddeld subsidies (in geld én in aantallen) aan.

Demografische kenmerken	Gemiddeld aangevraagd subsidiebedrag	N	Significantie
Inwonersaantal		215	Ja (<0,001)
< 12350	62.146,54	72	
12350 – 20995	79.901,87	72	
> 20995	175.088,15	71	
Bevolkingsdichtheid		215	Ja (0,008)
> 321	82.265,26	72	
321 – 603	81.172,33	72	
> 603	153.397,71	71	
Welvaartsindex		210	Neen (0,085)
< 104	124.768,61	75	
104-114	96.844,48	70	
> 114	73.821,69	65	
Aantal schoolomgevingen		204	Ja (<0,001)
< 11	61.879,65	56	
11-19	73.048,90	50	
19-39	86.841,36	48	
> 39	220.848,80	50	

Tabel 11 Correlatie tussen het aangevraagde subsidiebedrag en aantal inwoners, de bevolkingsdichtheid, de welvaartsindex en het aantal scholen

DEEL 2: THEMATISCHE FOCUSGROEPEN EN LOCATIEBEZOEKEN

6 Methodiek call-to-action en locatiebezoeken

In deel 1 van dit rapport hebben we uitvoerig de digitale vragenlijst en de dossierdata beschreven. Deze bleken geschikte instrumenten om inzicht te verschaffen in de subjectieve beleving van verkeersonveiligheid, met andere woorden, hoe burgers, gemeenten en scholen de veranderingen in de verkeersveiligheid in de schoolomgeving ervaren na de uitvoering van gesubsidieerde maatregelen.

Tijdens het invullen van de vragenlijst hebben respondenten vaak geen toegang tot actueel fotomateriaal of andere objectieve gegevens om hun subjectieve indrukken te ondersteunen. Om deze beperking van de digitale vragenlijst aan te pakken, hebben we in deel 2 van deze studie gebruik gemaakt van de volgende benaderingen:

- Een 'call-to-action',
- Locatiebezoeken.

6.1 Aanpak ‘call-to-action’

Via digitale vragenlijst hebben we aan alle burgers, scholen en gemeenten gevraagd of ze geïnteresseerd zijn om deel te nemen aan zijn in verder onderzoek en “call-to-action activiteiten”. Het overzicht van de geïnteresseerde deelnemers wordt weergeven in onderstaande tabel.

Stakeholder	Aantal geïnteresseerden
School	56
Gemeente	7
Burger	120

Tabel 12: Overzicht geïnteresseerde deelnemers call-to-action

In samenspraak met opdrachtgever, werd medio juli 2023 besloten om deze call-to-action uit te voeren via een webinar-format van max. 2 uur. Geëngageerde gemeenten, burgers en scholen werden uitgenodigd voor deze digitale bijeenkomsten die volgens een lerend netwerk worden georganiseerd aan de hand van 7 thematische sessies.

6.1.1 Thematische sessies

Onderstaande 17 voorgedefinieerde types van maatregelen werden in de vragenlijsten gebruikt:

1. Attentieverhogende maatregelen
2. Borden
3. Markeringen op het wegdek
4. Zebrapaden
5. Fietspaden
6. Fietszones
7. Voetpaden
8. Schoolstraten
9. Snelheidsremmers
10. Verlichting (o.a. bi-flashes, reflectoren, fluo-elementen, straatverlichting, ...)
11. Verkeerslichten
12. Groenvoorzieningen
13. Fietsenstallingen
14. Parkeermaatregelen
15. Algemene infrastructuurmaatregelen (wegversperring, herinrichting weg/kruispunt, ...)
16. Educatie en sensibilisering
17. Andere

Deze 17 maatregeltypes worden teruggebracht naar 7 categorieën:

1. Educatie en sensibilisering
    a. Maatregeltype 16: Educatie en sensibilisering
2. Voetgangersvoorzieningen
    a. Maatregeltype 7: Voetpaden
    b. Maatregeltype 4: Zebrapaden
3. Fietsvoorzieningen
    a. Maatregeltype 5: Fietspaden
    b. Maatregeltype 6: Fietszones
4. Parkeermaatregelen
    a. Maatregeltype 14: Parkeermaatregelen
5. Snelheidsremmende maatregelen
    a. Maatregeltype 9: Snelheidsremmers
    b. Maatregeltype 12: Groenvoorzieningen
6. Schoolstraat
    a. Maatregeltype 8: Schoolstraat
    b. Maatregeltype 15: Algemene infrastructuurmaatregelen (wegversperring, herinrichting weg/kruispunt, scheiden van verkeersstromen ...)
7. Attentieverhogende maatregelen & gekleurde markeringen
    a. Maatregeltype 1: Attentieverhogende maatregelen
    b. Maatregeltype 2: Borden
    c. Maatregeltype 3: Markeringen op het wegdek
    d. Maatregeltype 10: Verlichting (o.a. bi-flashes, reflectoren, fluo-elementen, straatverlichting, ...)
    e. Maatregeltype 11: Verkeerslichten

Een overzicht van het aantal gemeenten, burgers en scholen per categorie wordt hieronder gegeven.

Categorie	Scholen	Gemeenten	Burgers	Totaal
Educatie en sensibilisering	10	0	12	22
Voetgangersvoorzieningen	10	4	0	14
Fietsvoorzieningen	6	5	4	15
Parkeermaatregelen	7	2	0	9
Snelheidsremmende maatregelen	6	0	8	14
Schoolstraat	9	7	7	23
Attentieverhogende maatregelen & gekleurde markeringen	51	10	87	148

Tabel 13: Overzicht van het potentieel aantal deelnemers per thematische sessie

Voor elk van de 7 categorieën wordt een online webinar via Google Meet georganiseerd (1 webinar per categorie). Deze webinars worden opgezet volgens het principe van een **lerend netwerk**, waarbij de genomen maatregelen binnen een van deze 7 categorieën worden gepresenteerd. De thematische sessies zijn open voor iedereen. Het hoofddoel van dit lerende netwerk is om van elkaar te leren en best practices te delen, zodat scholen en gemeenten die overwegen om specifieke maatregelen te implementeren, waardevolle informatie kunnen verzamelen over obstakels, voordelen, verwachte effecten, enzovoort voordat ze tot implementatie overgaan. Geïnteresseerde burgers krijgen meer inzicht in deze maatregelen en leveren aanvullende input over hun omgevingen, waardoor er gezamenlijk wordt gebrainstormd over specifieke thema's.

Geïnteresseerde burgers zijn uitgenodigd om deel te nemen aan de sessie die relevant is voor hun eigen projectomgeving(en), en ze hadden ook de mogelijkheid om deel te nemen aan alle andere (7)

sessies. Na de zomervakantie is er een tweede oproep verspreid onder geïnteresseerde respondenten, waaronder burgers, scholen en gemeenten. Herinneringen voor deelname zijn één week van tevoren en op de dag zelf verstuurd. De thematische avondsessies vonden plaats in de periode van 11 september tot 21 september, telkens van 19:00 tot 21:00 uur. Zoals onderstaande tabel weergeeft hadden de deelnemers goede voornemens maar bleef de werkelijke opkomst per thematische sessie zeer laag.

	Aantal ingeschrevenen	Aantal deelnemers
11/09/21 "Educatie en sensibilisering"	12	3
12/09/21 "Voetgangersvoorzieningen"	13	3
13/09/21 "Fietsvoorzieningen"	20	5
14/09/21 "Parkeermaatregelen"	8	1
18/09/21 "Snelheidsremmende maatregelen"	15	3
19/09/21 "Schoolstraten"	19	6
20/09/21 "Gekleurde markeringen" & "Attentieverhogende maatregelen	19	0

Tabel 14: Overzicht potentiële vs. het werkelijke aantal deelnemers per thematische sessie

Voor al de online sessies hebben we een gestructureerde aanpak gevolgd. Elke sessie werd voorafgegaan door een speciaal voorbereide presentatie, waarin de volgende onderdelen werden behandeld:

- Aanleiding voor de sessie
- Een overzicht van de uitgevoerde maatregelen
- Bespreking van de effecten op verkeersveiligheid
- Identificatie van eventuele hindernissen
- Analyse van de voor- en nadelen van de maatregelen

Daarnaast hebben we een reeks van ongeveer tien discussievragen voorbereid, die werden gehost op het Wooclap-platform om online deelname te vergemakkelijken. Als aanvullende informatie zijn bijna alle Google Meet-sessies opgenomen, uiteraard met de goedkeuring van de deelnemers. Het gedetailleerde verloop van de thematische sessies kan geraadpleegd worden in bijlage 5.

6.2 Aanpak locatiebezoeken

Om een diepgaander inzicht te krijgen in specifieke lokale situaties of de effecten van bepaalde maatregelen worden een aantal locatie-onderzoeken uitgevoerd. De criteria voor het selecteren van locatiebezoeken zijn gebaseerd op een combinatie van verschillende factoren, waaronder:

- Expert opinion voor de keuze van inhoudelijk interessante locaties, zoals dynamische slagbomen in schoolstraten, rode remmen, fietszones, enz.
- Gebieden waar burgers hebben aangegeven dat de verkeersveiligheid aanzienlijk is verbeterd in vergelijking met de norm voor die categorie.
- Bezoeken van maatregelen volgens verdeling in categorieën.
- Dure, complexe (stedelijke) omgevingen.
- De visie van scholen, de omgeving en ouders zoals verzameld uit de vragenlijsten.

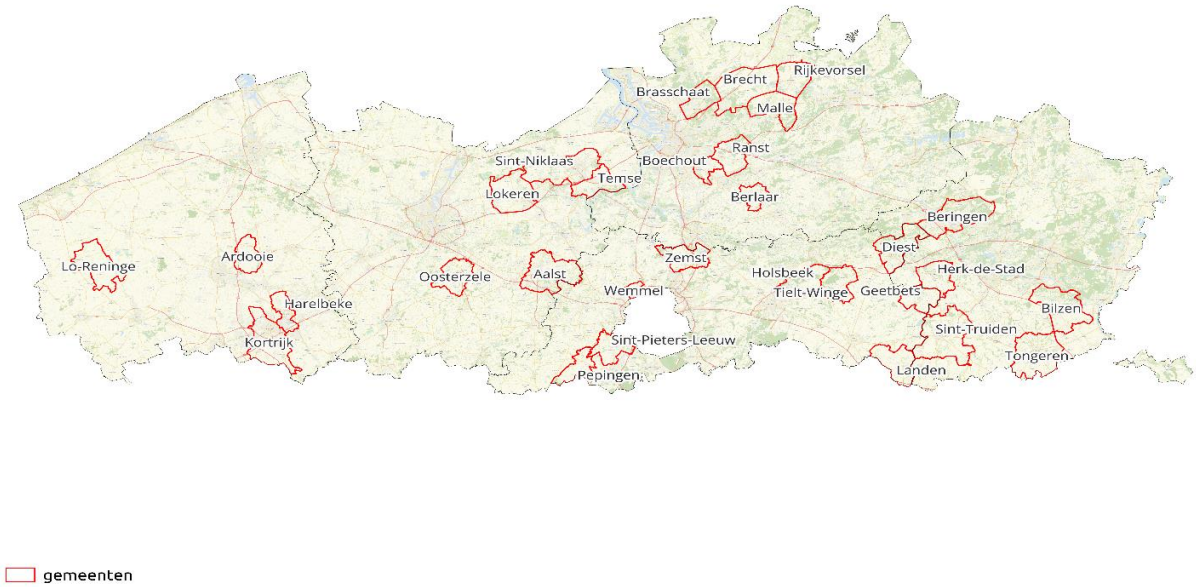
Alle locatiebezoeken zijn in samenspraak met de opdrachtgever volgens deze methodiek uitgevoerd. De selectie is zorgvuldig gedaan, maar de uiteindelijke keuze blijft natuurlijk steekproefsgewijs en ad-hoc. Het doel is om te leren van de omgeving en om foto's en observaties op te nemen in de bespreking van de detailfiches. Dit dient als voorbeeld voor mogelijke beste praktijken, in lijn met de aanpak van de online vergaderingen, of gewoon om een beter begrip van de maatregel te krijgen.

Het vooraf selecteren van locaties biedt uiteraard geen garantie voor de uitkomsten van plaatsbezoeken. De locatiebezoeken zijn onderhevig aan toevallige factoren, zoals de aanwezigheid van respondenten, weersomstandigheden, enzovoort.

Voor elk locatiebezoek wordt een rapport opgesteld, met een specifiek plan van aanpak dat voorafgaand aan het bezoek wordt voorbereid.

Tijdens elk bezoek worden foto's van de locatie genomen. Daarnaast wordt een grondige verkeerskundige observatie uitgevoerd en in veel gevallen vinden ook gesprekken plaats met belanghebbenden. Er gebeurt een nauwkeurige tijdsregistratie.

6.2.1 Overzicht bezochte locaties



Figuur 107 Visuele weergave van de locatiebezoeken

Figuur 107 geeft een overzicht van de bezochte locaties. In totaal werden in 39 projectomgevingen verspreid over 27 Vlaamse gemeenten plaatsbezoeken uitgevoerd. Hieronder volgt een gedetailleerd overzicht van de bezochte projectomgevingen per gemeente.

6.2.1.1 *Aalst*

Één van de projectomgevingen in Aalst bevindt zich in de Eikstraat. In de Eikstraat zijn 2 basisscholen gelegen, namelijk het Sint-Jozefscollege Basisschool en Basisschool GAAF. Er werden enkele maatregelen getroffen in de Eikstraat om de verkeersveiligheid rond de basisschool GAAF en Sint-Jozelfscollege te verbeteren. Ten eerste werden er attentieverhogende maatregelen geïmplementeerd zoals groene markeringen, belettering SCHOOL en straatmeubilair. Ook werden er boomvakken verplaatst en voetpaden verlaagt ter hoogte van oversteekplaatsen. De Eikstraat is ook een schoolstraat geworden. Deze schoolomgeving is geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat uit de bevraging blijkt de burgers en scholen zeer uitgebreid betrokken waren bij de besluitvorming en evaluatie van de maatregelen.

Figuur 108: Schoolingang Sint-Jozefscollege

6.2.1.2 *Ardooie*

Het Instituut Heilige Kindsheid is een middelbare school, gelegen ter hoogte van de Wezestraat in Ardooie (zie Figuur 109). Aan de achterzijde van Instituut Heilige Kindsheid bevindt zich ter hoogte van de Blekerijstraat Vrije Basisschool ‘De Boomgaard’ (zie Figuur 110). In de onmiddellijke omgeving van beide scholen, met name in de eenrichtingsstraten Blekerijstraat, Wezestraat en in de Brugstraat, waar tweerichtingsverkeer mogelijk is, werden volgende verkeersveiligheidsmaatregelen aangebracht:

thermoplastische maatregelen met handjes, voetjes en stippen, Tom en Lilly-3D-bewegwijzering, rode coating aan de zebrapaden, LED-zone 30 met A23-gevaarsbord.

Opvallend genoeg behalen attentieverhogende maatregelen doorgaans lage scores voor verkeersveiligheidseffecten in de enquête. In deze specifieke omgeving is de score echter aanzienlijk hoger, waardoor deze omgeving als potentieel interessant wordt beschouwd voor verder onderzoek ter plaatse en als een mogelijke "best practice". De resultaten van het plaatsbezoek waren positief. Deze omgeving werd dan ook geïdentificeerd als voorbeeld voor andere scholen en gemeenten op het gebied van attentieverhogende maatregelen en gekleurde markeringen. Meer informatie over deze best practice kan geraadpleegd worden in de *fiche over attentieverhogende maatregelen en gekleurde markeringen.*

Figuur 109: Schoolingang van Instituut Heilige Kindsheid in de Wezestraat te Ardooie.

Figuur 110: Schoolingang van Vrije Basisschool 'De Boomgaard' in de Blekerijstraat te Ardooie

6.2.1.3 *Beringen*

VBS ’t Klavertje is gelegen in de deelgemeente Koersel van Stad Beringen. Er werden digitale borden geplaatst om de dynamische zone 30 aan te geven. Er zijn twee van deze geplaatst, beide in de Pastorijstraat. Het Kerkplein in een eenrichtingstraat waardoor er enkel vanaf deze kant kan ingereden worden. Deze maatregel werd genomen voor de enquête afgenomen werd. Sindsdien werden er ook nog tijdelijke wegversmallingen (Figuur 113) aangebracht om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verlagen. Het eerste kruispunt met een wegversmalling is dat van de Pastorijstraat en Kerkplein. Bij het inrijden van de straat van de school wordt het verkeer hierdoor vertraagd en krijgen de voetgangers en fietsers meer bescherming. Ook bij het kruispunt Pastorijstraat x Burgemeester Elensstraat is een tijdelijke opstelling geplaatst. Hier is naast de versmalling van het kruispunt zelf ook gekozen voor twee wegversmallingen op de Pastorijstraat voor en na het kruispunt. Ten slotte is er voor de school al sinds lange tijd een octopuspaal en beugels aanwezig. Deze schoolomgeving is geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat uit de bevraging blijkt de subjectieve verkeersonveiligheid als zeer positief (perceptie is opvallend positiever in vergelijking met andere schoolomgevingen) wordt ervaren na de implementatie van deze maatregelen.

Figuur 111: Vooringang VBS 't Klavertje aan Kerkplein

Figuur 112: Achteringang VBS 't Klavertje

Figuur 113: Tijdelijke opstelling kruispunt Pastorijstraat x Burgemeester Elensstraat

6.2.1.4 *Berlaar*

Basisschool ‘De Lotusbloem’ beschikt over twee verschillende ingangen. Kleutertjes en kinderen van de lagere school kunnen enerzijds terecht via de ingang van de Kapellebaan (zie Figuur 114) en anderzijds terecht via de ingang in de Zomerstraat (zie Figuur 115). De nieuwe maatregelen, met name het implementeren van LED-grondspots ter hoogte van het zebrapad en F-49 bord met bi-flash leds, zijn van kracht in de Kapellebaan (zie Figuur 114).

Figuur 114: Kleutertjes en kinderen van de lagere school kunnen via de ingang aan de Kapellebaan de school betreden.

Figuur 115: Kleutertjes en kinderen van de lagere school kunnen via de ingang van de Zomerstraat de school op een tweede manier betreden.

Volgende maatregelen werden aangebracht in de schoolomgeving: een verkeersbord type F49 met bi-flash leds en voetgangersdetectie, LED-grondspots aan zebrapad, dynamische zone-30. Deze locatie is interessant om verder te onderzoeken omdat in de omgeving voornamelijk vrij eenvoudige attentieverhogende maatregelen werden aangebracht.

6.2.1.5 *Bilzen*

Het Heilig Graf is omringd door de middelbare school Heilig Grafinstituut en de basisschool Sint-Mauritiusschool. De drie scholen liggen bij elkaar op dezelfde site, gelegen tussen de Kloosterstraat en de Kloosterwal. De drie scholen zijn gelegen in een vaste zone 30. De nieuwe maatregelen die genomen zijn, gelden voor het Heilig Grafinstituut, de basisschool Heilig Graf en de Sint-Mauritiusschool.

De ingang van de basisschool Heilig Graf beschikt over 1 ingang, deze is weergegeven op Figuur 117. Het Heilig Graf Instituut beschikt over meerdere ingangen (zie Figuur 118 en Figuur 119). De schoolingang Sint-Mauritius is weergegeven Figuur 120.

Figuur 116: De schoolsite met de drie scholen (Basisschool Heilig Graf, Heilig Graf Instituut en de Sint-Mauritiusschool) te Bilzen met de getroffen maatregelen.

Figuur 117: Ingang basisschool Heilig Graf

Figuur 118: Eén van de ingangen van het Heilig Graf instituut te Bilzen

Figuur 119: Tweede ingang van het Heilig Graf Instituut

Figuur 120: Ingang Sint-Mauritiusschool

In deze omgeving werd een schoolstraat aangelegd, en bestaan ook verschillende fietszones, gecombineerd met groenvoorzieningen. Gegeven deze interessante combinatie van maatregelen werd deze omgeving geselecteerd om verder te onderzoeken via een locatiebezoek.

6.2.1.6 *Boechout*

De gemeente Boechout heeft enkele maatregelen genomen om de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen te bevorderen. Zo werden er bi-flashes geïnstalleerd en werd het verkeersbord A23 geplaatst op alle toegangswegen van de schoolomgevingen, met als doel om de weggebruiker duidelijk te maken dat ze een schoolomgeving naderen. Ook werden er dynamische informatieboden geplaatst op de toegangswegen met als hoofddoel sensibiliseren over de gereden snelheid, omdat het verkeer er vaak druk is en te snel rijdt. Bovendien werden zebrapaden (in de looprichting) in de schoolomgeving geaccentueerd met glasbolreflectoren. Hierdoor vallen de zebrapaden beter op, zeker bij regenachtige/ donkere dagen. Voor het plaatsbezoek wordt er gefocust op de omgeving rond basisscholen 'Sint-Gabriëlsschool' en 'Jan Frans Willemsschool'. Deze twee omgevingen werden geselecteerd voor een plaatsbezoek omdat de uitgevoerde maatregelen aanzienlijk verschillen van de oorspronkelijke aangevraagde maatregelen.

Figuur 121: Zebrapad met glasbolreflectoren tegenover Sint-Gabriëlschool

6.2.1.7 *Brasschaat*

De bezochte locatie, het Sint-Michielscollege bevindt zich aan de Kapelsesteenweg 72 in Brasschaat (zie Figuur 122). De lagere school van het Sint-Michielscollege bevindt zich aan de Ternincklei, een zijstraat van de Kapelsesteenweg in Brasschaat.

In de schoolomgeving werden diverse verkeersmaatregelen geïmplementeerd. Deze maatregelen omvatten de aanleg van een netwerk van fietszones, verkeersdrempels met groene zebrapaden, het aanbrengen van het woord 'SCHOOL' bij zowel dynamische als vaste zone-30 borden, en de inrichting van een kiss-en-ride zone.

Omdat de nieuwe maatregelen vooral genomen zijn ter hoogte van de Ternincklei, wordt geopteerd om te kiezen voor een locatie-onderzoek aan de lagere schoolafdeling van het Sint-Michielscollege (zie Figuur 123). Aan de schoolpoort is een groene wachtruimte met zitbanken voorzien voor kinderen en hun ouders. Deze schoolomgeving werd geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat in deze omgeving een grote combinatie van verschillende maatregelen is uitgevoerd.

Figuur 122: Voorzijde van de schoolingang Sint-Michielscollege aan de Kapelsesteenweg

Figuur 123: Voorzijde van de lagere schoolafdeling van het Sint-Michielscollege ter hoogte van de Ternincklei.

6.2.1.8 *Brecht*

GO! Basisschool ‘De Brug’ in Sint-Job kent twee verschillende schoolingangen. Één schoolingang is gelegen ter hoogte van de Brugstraat (zie Figuur 124). De andere schoolingang is gelegen ter hoogte van het einde van de Rode Kruislaan.

Figuur 124: GO! Basisschool 'De Brug' in Sint-Job kent twee verschillende schoolingangen. Één schoolingang is gelegen ter hoogte van de Brugstraat.

Figuur 125: De andere schoolingang is gelegen ter hoogte van het einde van de Rode Kruislaan.

In de schoolomgeving werden diverse verkeersmaatregelen geïmplementeerd. Deze maatregelen omvatten het aanbrengen van MegaFlare Leds Safety Lights koffer, twee groene stroken met witte letters 'SCHOOL', LED-lichtjes aan zebrapad, fietszone en een schoolstraat (Figuur 126).

Figuur 126: Vervolgens wordt de Rode Kruislaan ingericht als schoolstraat. De schoolstraat is gedurende de ochtendspits en tijdens de dag een fietszone. Enkel op woensdagmiddag en tijdens weekdagen in de namiddag wordt de Rode Kruislaan één uurtje afgesloten om dienst te doen als schoolstraat. De schoolstraat wordt dan afgesloten door middel van een klein nadarhek met verkeersbord C3 en onderbord 'schoolstraat'.

Deze schoolomgeving werd geselecteerd voor het plaatsbezoek vanuit het expert opinion criterium dat dit een interessante locatie is om verder te onderzoeken omwille van de combinatie met een fietszone en schoolstraat.

6.2.1.9 *Diest*

Vrije Bassisschool 'De Kleine Toekan' is gelegen ter hoogte van de Kerkstraat 11 in Schaffen te Diest. Onderstaande afbeelding geeft de voorzijde van de basisschool weer, waar de ingang gelegen is (Figuur 127). Ook aan de achterkant van de school is een ingang voorzien, gelegen in een schoolstraat. De ingangen van de school zijn voorzien van attentieverhogende maatregelen zoals wegmarkeringen, signalisatiepalen, straatmeubilair en beugels en een zebrapad (zie Figuur 128). Zowel aan de voorkant als aan de achterkant van de school geldt een snelheidslimiet van 30 km/u.

Figuur 127: de ingang van Vrije Basisschool 'De Kleine Toekan' in Schaffen nabij Diest

Figuur 128: de ingang van Vrije Basisschool 'De Kleine Toekan' in Schaffen is voorzien van attentieverhogende maatregelen zoals wegmarkeringen, signalisatiepaaltjes, straatmeubilair en beugels

In de schoolomgeving werden volgende maatregelen aangebracht: schoolstraat met draaihekken (Figuur 129), fietszones met eenrichtingsverkeer (Figuur 130), kiss en ride-zone, zebrapaden en fietsstroken in thermoplasten, extra parkeergelegenheid rond Sint-Hubertusplein. Deze schoolomgeving werd geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat in deze omgeving een grote combinatie van verschillende maatregelen is uitgevoerd.

Figuur 129: Er werd ook een schoolstraat ingericht ter hoogte van het Sint-Hubertusplein en de Berkstraat, afgesloten met draaibare beugels, zodat het dagelijks instellen van de schoolstraat ergonomischer wordt.

Figuur 130: De straten rondom het Sint-Hubertusplein werden ingericht als fietszones.

6.2.1.10 *Geetbets*

In Geetbets werden 2 scholen verder onderzocht via een locatiebezoek: Vrije basisschool Te Velde en Vrije Basisschool Hupsakee.

Vrije basisschool Te Velde

De basisschool Te Velde bevindt zich in de Hogenstraat 67 te Geetbets. Onderstaande afbeelding (zie Figuur 131) geeft een luchtfoto weer van de ingang van de basisschool Te Velde. De ingang van de bassischool is weergegeven met Figuur 132. De ingang van de school is voorzien van attentie verhogende maatregelen zoals wegmarkeringen, voetgangersoversteek en octopuspalen. In de Hogenstraat ter hoogte van de basisschool Te Velde, geldt een zone 30.

Figuur 131: Luchtfoto toegang basisschool Te Velde en voetgangersoversteek.

Figuur 132: Ingang basisschool Te Velde in Geetbets

Vrije Basisschool Hupsakee, Geetbets

De basisschool Hupsakee in Geetbets is gelegen achter het gemeentehuis van Geetbets en is toegankelijk via een zijstraat van de Dorpstraat. Aan de school heerst een toegangsverbod voor voertuigen op schooldagen tussen de periode van 8u30- 9u en 15u-16u. De toegang van de basisschool Hupsakee is weergegeven met een luchtfoto (zie Figuur 133). De vrije basisschool Hupsakee is toegankelijk via één toegangspoort (zie Figuur 134).

Figuur 133: Luchtfoto Vrije basisschool Hupsakee in Geetbots

Figuur 134: Toegang vrije basisschool Hupsakee in Geetbets

In beide omgevingen is een rode rem (Figuur 135) geïnstalleerd aan de oversteekplaats voor voetgangers ter hoogte van de schoolpoort. De installatie is geprogrammeerd dat bestuurders die sneller dan 30 km/u rijden, gestraft zullen worden met een rood licht. Een ander voordeel is dat de verkeerslichten zijn uitgerust met een bedieningsknop, zodat voetgangers en schoolgaande kinderen hierdoor groenlicht krijgen wanneer men de rijbaan wil oversteken.

Figuur 135: Oversteekplaats met drukknop voor voetgangers en rood licht met rode rem voor de school

Aangezien de rode rem een interessante innovatieve maatregel is die we vanuit expert opinion verder wensen te onderzoeken, werd op deze locatie een plaatsbezoek uitgevoerd om vast te stellen of de rode rem in deze schoolomgeving leidt tot een verkeersveiligere schoolomgeving.

6.2.1.11 *Harelbeke*

De Vrije Basisschool De Vleugel in Harelbeke geeft aan dat de snelheid aan de school 90km/u bedraagt en gelegen is binnen de bebouwde kom. De exacte locatie van de school is Koning Leopold III-plein 69 in Harelbeke. De Vrije Basisschool De Vleugel beschikt over 1 ingang (zie Figuur 136).

Figuur 136: Ingang van de Vrije Basisschool De Vleugel in Harelbeke

Deze omgeving werd geselecteerd om verder te onderzoeken via een locatiebezoek omdat de schoolverantwoordelijke in de digitale vragenlijst heeft aangeven dat de snelheid ter hoogte van school 90km/u bedraagt binnen de bebouwde kom. Dit lijkt ons een extreem hoge en onaangepaste snelheid. Tijdens het locatiebezoeken willen we verifiëren of er inderdaad nog schoolomgevingen bestaan waar geen 30 km/h van toepassing is.

6.2.1.12 *Herk-de-Stad*

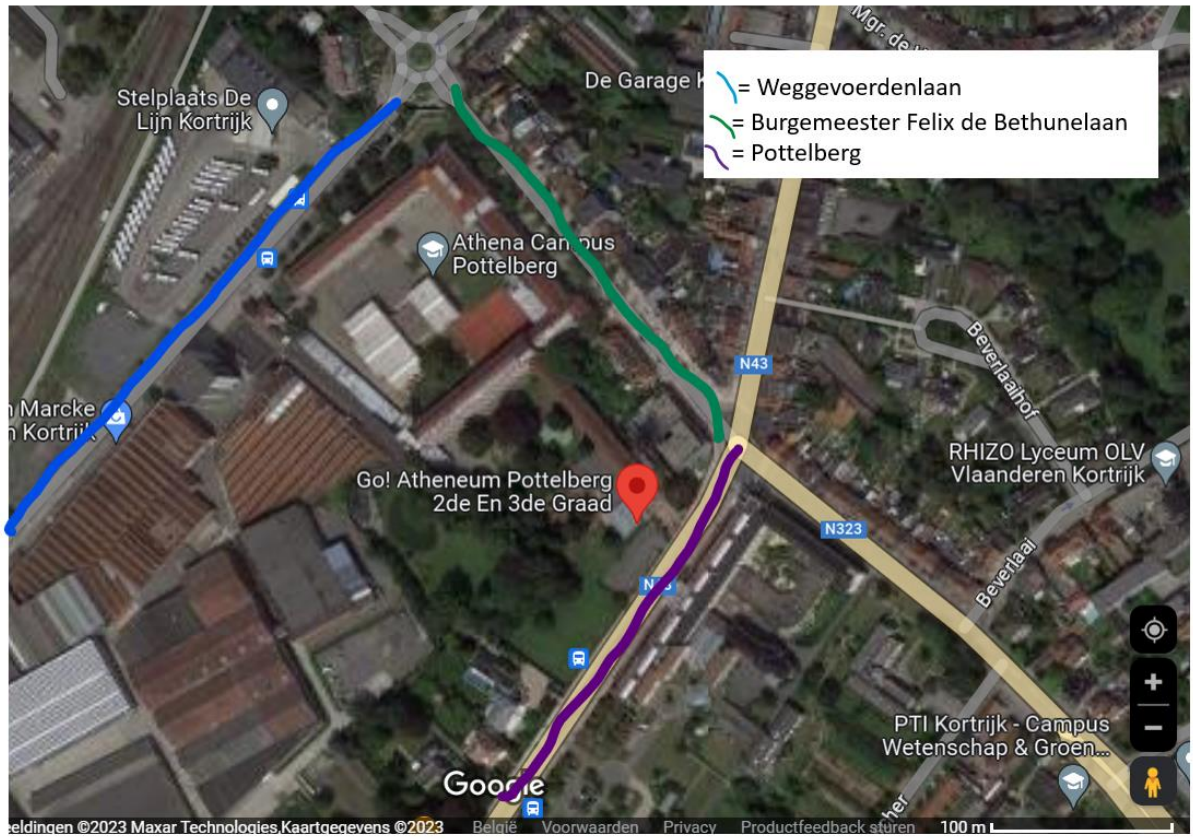
Vrije basisschool ‘De schuit’ is gelegen in de provincie Limburg, in Herk-de-Stad. De basisschool is gelegen binnen de bebouwde kom. De school heeft 1 ingang en is gelegen aan een rijbaan met een breedte van 5 meter. De weg heeft 1 rijbaan per richting. De Schuit telt gemiddeld 215 leerlingen. Rond de school geldt een snelheidsregime van 30 km/u (vast). Aan de voorkant van de school is er een schoolstraat, hierdoor zijn er geen automobilisten toegestaan in de schoolstraat tijdens de starturen en de sluitingsuren van de school. Er zijn voetpaden naast de rijbaan en is geen fietspad in de Kerkstraat.

Figuur 137: Basisschool De Schuit

Deze schoolomgeving is geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat uit de bevraging blijkt de burgers en scholen niet of nauwelijks betrokken waren bij het indienen van het subsidiedossier

6.2.1.13 *Kortrijk*

De GO! Atheneum Pottelberg is gelegen in Kortrijk. De specifieke locatie van de school is Pottelberg 4, 8500 Kortrijk. De school is gelegen tussen de drie volgende straten: Weggevoerdenlaan, Burgemeester Felix de Bethunelaan en de Pottelberg.



Figuur 138: De locatie van de GO! Basisschool Atheneum Pottelberg

In deze schoolomgeving werd het haaksparkeren omgevormd naar langsparkeren. Deze wijziging is een atypische maatregel die vanuit expert opinion interessant genoeg is om verder te onderzoeken aan de hand van een plaatsbezoek.

6.2.1.14 *Landen*

GO! Basisschool Hof Pepijn is gelegen in Landen. De school is ook toegankelijk langs de achterzijde. De achteringang biedt een veel rustigere omgeving om kinderen af te zetten en op te halen dan de vooringang. Er werden thermoplasten 'Veilige schoolomgevingen 30' aangebracht op verschillende plaatsen in de kern van Landen. Daarnaast werden op twee plekken de houten trottoirpalen vervangen door octopuspalen en diamantkoppalen. Deze schoolomgeving is geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat uit de bevraging blijkt de subjectieve verkeersonveiligheid als zeer negatief (perceptie is opvallend negatiever in vergelijking met andere schoolomgevingen) wordt ervaren na de implementatie van deze maatregelen.

Figuur 139: Vooringang (links), achteringang (rechts)

6.2.1.15 *Lo-Reninge*

Vrije Basisschool Lo-Pollinkhoeve kent twee verschillende locaties voor haar kleuter -en lagere school. Zo is er een school te vinden in de Ooststraat 58 (Vrije Basisschool Oogappel) te Lo-Reninge en in de Vaartstraat 9B (Vrije Basisschool Zonnebloem) te Pollinkhove.

In deze complexe omgeving is een grote combinatie van verschillende maatregelen uitgevoerd: thermoplastische maatregelen op het wegdek ter hoogte van het zebrapad, Tom en Lilly-3D-bewegwijzering, dynamische/permanente zone-30, LED-verlichting ter hoogte van zebrapad, wegversmalling met rijbaankussens, het verwijderen van 1 zebrapad ter hoogte van veevoederbedrijf, algemene infrastructuurmaatregelen (verbeterde doorsteek langs kerkhofpad naar de opvang en verbeterde markeringen tussen parkeervakken).

Figuur 140: Voorzijde van kleuter- en lagere school Vrije Basisschool Oogappel in Lo-Reninge.

Figuur 141: Voorzijde van kleuter- en lagere school Vrije Basisschool Zonnebloem in Pollinkhove.

Het is opmerkelijk dat in de vragenlijst de attentieverhogende maatregelen doorgaans lage scores behalen wat betreft verkeersveiligheidseffecten, maar in deze specifieke omgeving is de score aanzienlijk hoger. Hierdoor wordt deze omgeving als voldoende interessant beschouwd om verder te onderzoeken, wellicht als een mogelijke "best practice". Ondanks de attentieverhogende maatregelen en wegversmallingen blijkt tijdens het plaatsbezoek dat er nog een groot onveiligheidsgevoel heerst. Dit onveiligheidsgevoel komt voort uit het ontbreken van een fietspad en zware vrachtwagens die tijdens de start- en eindtijden van de school tussen de leerlingen en auto’s manoeuvreren. Bijgevolg werd de omgeving niet weerhouden als best practice.

6.2.1.16 *Malle*

Vrije Basisschool Mariagaarde is gelegen in de Oude Molenstraat 11, een straat voor ‘uitgezonderd plaatselijk verkeer’ in Malle (zie Figuur 142). De schoolingang aan de Oude Molenstraat wordt gekenmerkt door een fiets- en voetpad naast de rijbaan, een oversteekplaats en twee bushaltes met busstroken aan weerszijden van de rijbaan. Verder geldt er in de schoolomgeving een zone-30 (zie Figuur 143)

Figuur 142: Vrije Basisschool Mariagaarde is gelegen in de Oude Molenstraat 11, een straat voor 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' in Malle. De schoolingang is gelegen aan de Oude Molenstraat.

Figuur 143: De schoolingang aan de Oude Molenstraat wordt gekenmerkt door een fiets- en voetpad naast de rijbaan, een oversteekplaats en twee bushaltes met busstroken aan weerszijden van de rijbaan.

Figuur 144: Er werd een nieuw fietspad aangelegd met een veiligheidsstrook en haag als afscheiding met de weg

Volgende maatregelen werden aangebracht in de schoolomgeving: een nieuw dubbelrichtingsfietspad van 2,6 meter breed met veiligheidsstrook en haag. De aanleg van een dubbelrichtingsfietspad is geen vaak aangevraagde maatregel. In deze omgeving lijkt een interessante aanpassing te zijn gebeurd door het fietspad te verbreden en ook van een extra haag (Figuur 144) te voorzien. Hierdoor zijn we benieuwd naar de subjectieve verkeersveiligheidseffecten van deze ingrepen.

6.2.1.17 *Oosterzele*

De Gemeentelijke Basisschool GILO is gelegen in de Rooigemstraat 8 in Balegem. De voorzijde van de schoolomgeving wordt weergegeven in onderstaande afbeelding (zie Figuur 145). De school heeft ook nog aan de achterzijde een schooluitgang voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Rommelsbeekweg en ter hoogte van een verhard fiets- en voetpad langs de spoorlijn, waar geen autoverkeer mogelijk is en waar geen maatregelen in het kader van de subsidie getroffen zijn.

Figuur 145: De Gemeentelijke Basisschool GILO is gelegen in de Rooigemstraat 8 in Balegem. De voorzijde van de schoolomgeving wordt weergegeven op bovenstaande afbeelding.

In de schoolomgeving aan de voorzijde werden volgende maatregelen aangebracht: nieuwe verkeersdrempel, verbreden fietsbeugels, voetpad en fietssuggestiestroken, kiss en ride-zone,

plantvakken en zitbanken. Deze schoolomgeving werd geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat in deze omgeving een grote combinatie van verschillende maatregelen is uitgevoerd.

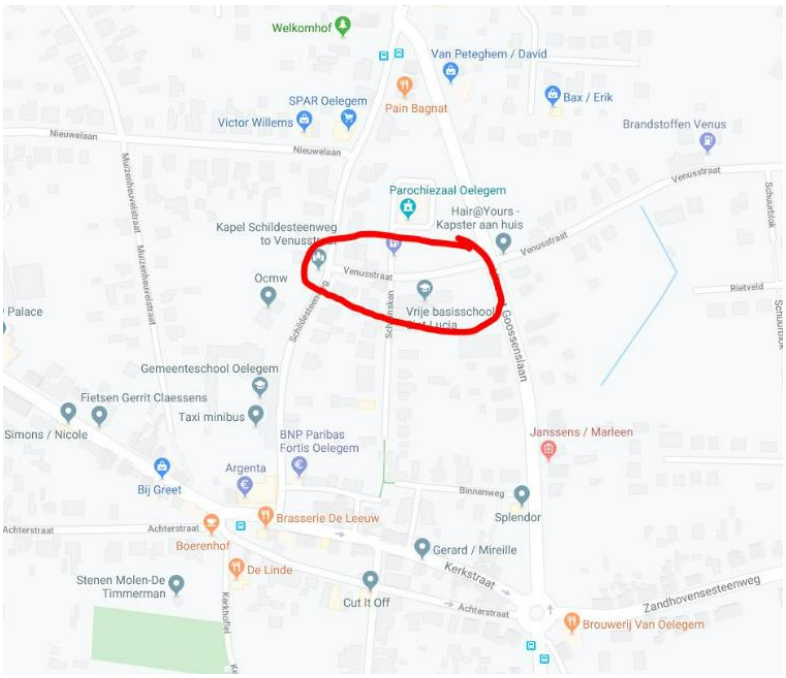
6.2.1.18 *Pepingen*

VBS Spring in't Veld is gelegen in Bellingen, een deelgemeente van Pepingen. Vlakbij de school werd recent een nieuwe parking aangelegd. Deze bevindt zich op privéterrein maar mag gebruikt worden door iedereen. Deze schoolomgeving is geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat uit de bevraging blijkt de burgers en scholen zeer uitgebreid betrokken waren bij de besluitvorming en evaluatie van de maatregelen.

Figuur 146: De schoolingang van VBS Spring in't Veld

6.2.1.19 *Ranst*

De Vrije Basisschool Sint-Lucia is gelegen in de Venusstraat, gelegen tussen de aangrenzende straten Schildesteenweg en Vincent Goossenlaan. De school beschikt over 1 ingang (zie Figuur 148).



Figuur 147: Ligging van de Vrije Basisschool Sint-Lucia in de Venusstraat in Ranst

Figuur 148: Ingang van de Vrije Basisschool Sint-Lucia in Ranst

In deze schoolomgeving zijn voornamelijk duurdere maatregelen geïmplementeerd, zoals het verbreden van de voetpaden en het aanleggen van fietssuggestiestroken. Daarnaast is er een doodlopend gedeelte voor de school gecreëerd, wat resulteert in een verkeersvrij plein. Onze kostenanalyse toont aan dat deze maatregelen tot de duurdere behoren die in het budget zijn opgenomen. Met dit locatiebezoek beogen we dan ook een dieper inzicht te verkrijgen in het waargenomen effect op het gebied van verkeersveiligheid.

6.2.1.20 *Rijkevorsel*

Rijkevorsel is gelegen in de provincie Antwerpen. Er behoren 4 scholen tot het project, namelijk GLS De Wegwijzer, gelegen te Leopoldstraat 1, Sint-Luciaschool, gelegen te Molenstraat 7, Het (Kleine) Moleke, gelegen te Banmolenweg 9 en Het Kompas, gelegen te Pastoor Lambrechtsstraat 3. De

geïmplementeerde maatregel in deze omgeving betreft het invoeren van een aantal fietszones rondom de scholen. De Wegwijzer en Sint-Luciaschool liggen in dezelfde projectomgeving en zijn geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat uit de bevraging blijkt de burgers en scholen niet of nauwelijks betrokken waren bij het indienen van het subsidiedossier.

Figuur 149: Fietszone voor basischool De Wegwijzer

6.2.1.21 *Sint-Niklaas*

Tijdens het plaatsbezoek werden 4 basisscholen bezocht. De eerste school die bezocht werd is de vrije basisschool OLVP Watermolendreef. De vrije basisschool OLVP Watermolendreef is gelegen binnen de bebouwde kom, maar aan de rand van het centrum van Sint-Niklaas. Er geldt een zone 30 in de straat van de OLVP Watermolendreef. De tweede basisschool die bezocht werd is De Fontein. D Fontein is gelegen net buiten het centrum van de stad, maar binnen de bebouwde kom. Er geldt een zone 30 in de straat van de school. De derde school die bezocht werd is basisschool De Berkenboom Ankerstraat. Deze school is gelegen binnen het centrum van Sint-Niklaas en ligt in een zone 30. De laatste school die bezocht werd is basisschool Heilig Familie. Deze school is ook gelegen binnen het centrumgebied van de stad en ligt ook in de zone 30.

Voor elke projectomgeving werden eerste en vooral dezelfde maatregelen uitgevoerd, namelijk het aanleggen van zebrapaden met verlichting voor de schoolpoort, markeringen op het wegdek en verlichting zoals bi-flashes. Bij de 4 scholen werden er nog enkele extra maatregelen getroffen. Deze worden hieronder beschreven:

- OLVP Watermolendreef: “de schoolomgeving wordt heringericht gemaakt met meer ruimte voor de actieve modi en aandacht voor herkenbaarheid conform het masterplan publieke ruimte, er wordt een asverschuiving voorzien, (bak)fietsparkeerplaatsen ingericht, led-verlichting aan het zebrapad geplaatst en een koudplast aangebracht om geheel te accentueren.”
- De Fontein: “de veiligheid wordt ter hoogte van de schoolingang en -uitgang verbeterd door de plaatsing van accentverlichting. Er wordt eveneens ruimte gecreëerd voor het plaatsen van bakfietsen.”
- De Berkenboom Ankerstraat: “de fietsveiligheid in de schoolomgeving verbeterd door het doortrekken van de fietszone van de Kalkstraat in de Ankerstraat, Truweelsttraat, Klein-Hulstraat en Papenakkerstraat. Voor de duidelijkheid werd er een toplaag in rode asfalt aangebracht alsook fietszonelogo's en extra signalisatie.”
- De Heilige Familie: “na een intensief traject met de school en de buurt werd ervoor gekozen om de ruimte volledig aan de actieve weggebruikers te geven. De inrichting werd daarom gelijkgronds en er kwamen rustvoorzieningen en plaatsen voor het parkeren van fietsen.”

Deze schoolomgevingen werden geselecteerd voor het plaatsbezoek omdat uit de bevraging blijkt de burgers en scholen zeer uitgebreid betrokken waren bij de besluitvorming en evaluatie van de maatregelen.

Figuur 150: Asverschuiving, gemachtigd opzichter, bi-flashes, bakfietsparkeerplaatsen en reflectoren en aan het zebrapad (OLVP Watermolendreef)

Figuur 151: zebrapad met ledverlichting, gekleurde markeringen en dynamische zone 30-bord (De Fontein)

Figuur 152: Bi-flashes, zebrapad met reflectoren voor de schoolingang, kiss&ride; Fietszone (De Berkenboom)

Figuur 153: Rich. Van Britsomstraat (schoolstraat en ingericht als gemengd verkeer; Fietszone ter hoogte van Kruispunt met de Casinostraat en Broodstraat (De Heilige Familie)

6.2.1.22 *Sint-Truiden*

De GO! Basisschool Wilderen is gelegen in de Galgestraat in Sint-Truiden. De school beschikt over twee ingangen. De ingang aan de schoolstraat is weergegeven met Figuur 154. De tweede ingang is gelegen aan de dropzone (zie Figuur 155).

Figuur 154: Ingang Wilderenschool aan de schoolstraat

Figuur 155: Ingang Wilderenschool aan de kiss & ride

In deze schoolomgeving werden volgende maatregelen geïmplementeerd: schoolstraat, speciale kiss&ride, wegmarkeringen, Octopuspaal. Deze omgeving is interessant om verder te onderzoeken omdat hier een schoolstraat gecombineerd werd met een kiss en ride. De verschillende stakeholders blijken de effecten hiervan verschillend in te schatten waardoor nader onderzoek aangewezen is.

6.2.1.23 *Temse*

Vrije basisschool Sint-Amelberga

De vrije basisschool Sint-Amelberga is gelegen in de Akkerstraat in Temse. Onderstaande afbeelding geeft de voorzijde van de basisschool weer, waar de ingang gelegen is in een zone 30.

Figuur 156: Ingang schoolpoort Sint-Amelberga in Temse

Na het advies van de mobiliteitsraad zijn de volgende maatregelen toegepast in de schoolomgeving. Tijdens de schooluren wordt de Akkerstraat een schoolstraat. De Akkerstraat wordt dan afgesloten voor het autoverkeer door middel van een slagboom. De slagboom wordt manueel naar beneden gebracht en omhoog gebracht, gedurende de schoolstraat staat er iemand aan de bareel om deze te bedienen indien nodig. De bewoners van de Akkerstraat mogen wel nog door, mits het tonen van een bewonerskaart. De Akkerstraat is een éénrichtingsstraat voor het gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers mogen wel in beide richtingen rijden. Het voetpad is op gelijke hoogte als de rijweg. De parkeerplaatsen zijn ook op dezelfde hoogte als het voetpad aangelegd. De straat beschikt niet over een fietspad. Aan de schoolpoort is geen wachtruimte voor de ouders voorzien.

Basisschool de Vierklaver

Basisschool de Vierklaver ligt aan de Azalealaan. Deze laan is ingericht als een eenrichtingsstraat, hierdoor is er maar 1 rijbaan ter hoogte van de ingang van de school. Er geldt een vaste zone 30 in de schoolomgeving. Er zijn verhoogde voetpaden aanwezig grenzend aan de rijbaan. Fietspaden zijn niet aanwezig. De school heeft twee ingangen, beide gelegen aan de Azalealaan.

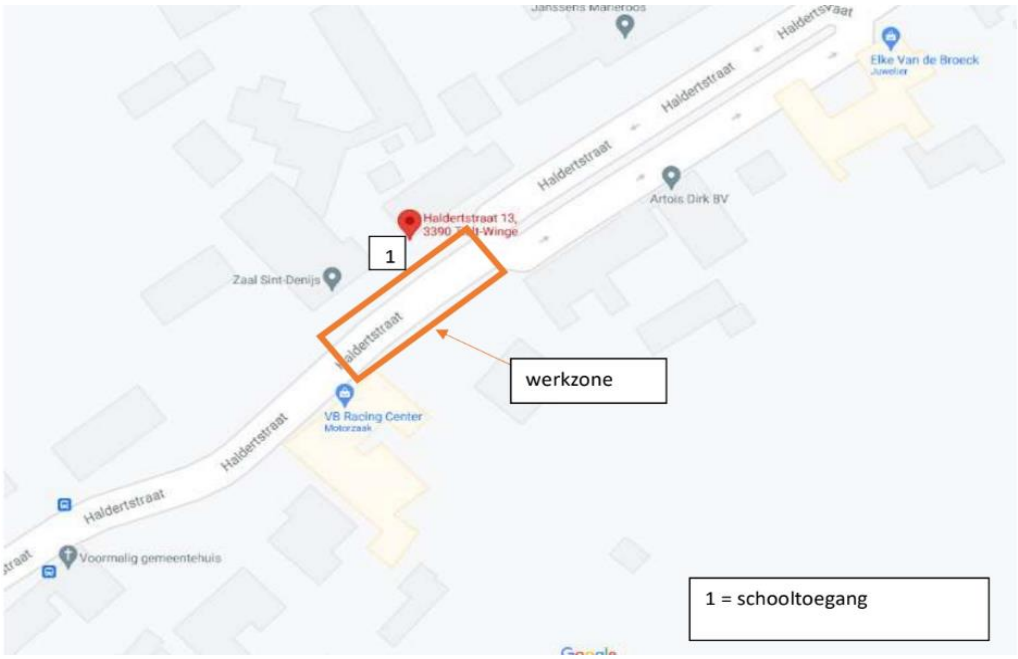
De schoolomgeving werd aangepakt door het herinrichten van de kruispunten en straten rond de school met meer aandacht voor groenvoorzieningen. Ook werd de Azalealaan heringericht als een eenrichtingsstraat.

Figuur 157: Schoolingang van de Vierklaver

Naast deze infrastructurele maatregelen werden er ook andere maatregelen getroffen ter verduidelijking van de aanwezigheid van de school. Deze attentieverhogende maatregelen omvatten onder andere gekleurde ruiten, betelettering SCHOOL, verkeersbord A23, logo's aan oversteekplaatsen, fluoverkeersmannetjes, extra aandacht aan zebrapaden en kruispunten. Deze omgeving werd geselecteerd voor een plaatsbezoek omdat de uitgevoerde maatregelen aanzienlijk verschillen van de oorspronkelijk aangevraagde maatregelen.

6.2.1.24 *Tielt-Winge*

De Vrije Basisschool Houwaart is gelegen in de Haldertstraat in Tielt-Winge. De locatie van de school is weergegeven op Figuur 158.



Figuur 158: Situering Vrije Basisschool Houwaart in Tielt-Winge

In deze schoolomgeving is een 3D-zebrapad gelegen, dit is een maatregel die geen langdurige verkeersveiligheidseffecten creëert. Verder zijn er beugels aan de schoolpoort gezet, om wildparkeren tegen te gaan. Bovendien zijn er ook octopuspalen en wegmarkeringen toegepast in de schoolomgeving, om de zichtbaarheid van de school te vergroten.

Op basis van expert opinion wilden we de effectiviteit van deze attentieverhogende maatregelen onderzoeken, met speciale aandacht voor het 3D-zebrapad dat ten tijde van het plaatsbezoek niet langer aanwezig bleek te zijn.

6.2.1.25 *Tongeren*

Het GO Atheneum Tongeren en de Gemeentelijke Basisschool Atheneeke zijn gelegen in de Moerenstraat te Tongeren. Onderstaande afbeelding geeft de voorzijde van de basisschool weer (zie Figuur 159) gelegen in een schoolstraat. De ingang van GO Atheneum Tongeren en Gemeentelijke Bassisschool Atheneeke zijn voorzien van attentieverhogende en snelheidsremmende maatregelen zoals wegmarkeringen, signalisatiepalen, straatmeubilair (Octopuspaal), verkeersdrempels en een zebrapad. De Moerenstraat wordt aan het begin en einde van de schooluren ingericht als schoolstraat. Dit betekent dat enkel autobestuurders die een doorgangsbewijs hebben stapvoets de schoolstraat mogen inrijden.

Figuur 159: de ingang van Gemeentelijke Basisschool Atheneeke in de Moerenstraat te Tongeren

In de schoolomgeving werden diverse verkeersmaatregelen zijn geïmplementeerd. Deze maatregelen omvatten een schoolstraat met dynamische slagboom (Figuur 160), dynamische zone-30 signalisatie, plantvakken en wegmarkeringen om te parkeren.

Figuur 160: Realisatie van de schoolstraat met dynamische slagboom in de Moerenstraat. De straat is toegankelijk voor voetgangers, fietsers en speed pedelecs. Tijdens het aanvatten en het eindigen van de school is gemotoriseerd verkeer niet toegelaten.

Deze schoolomgeving werd geselecteerd voor het plaatsbezoek vanuit het expert opinion criterium dat dit een interessante locatie is om verder te onderzoeken omwille van de schoolstraat met dynamische slagboom.

6.2.1.26 *Wemmel*

De vrije basisschool 'Mater Dei' is gelegen in de Zalighedenlaan 16, te Wemmel. Onderstaande afbeelding (Figuur 161) geeft de voorzijde van de basisschool weer. De ingangen van de school zijn voorzien van attentieverhogende maatregelen zoals wegmarkeringen, signalisatiepalen, een verkeersdrempel, een fietsoversteek en een zebrapad (zie Figuur 162). Aan de school geldt een zone-30.

Figuur 161: De ingang van Basisschool 'Mater Dei' in Wemmel

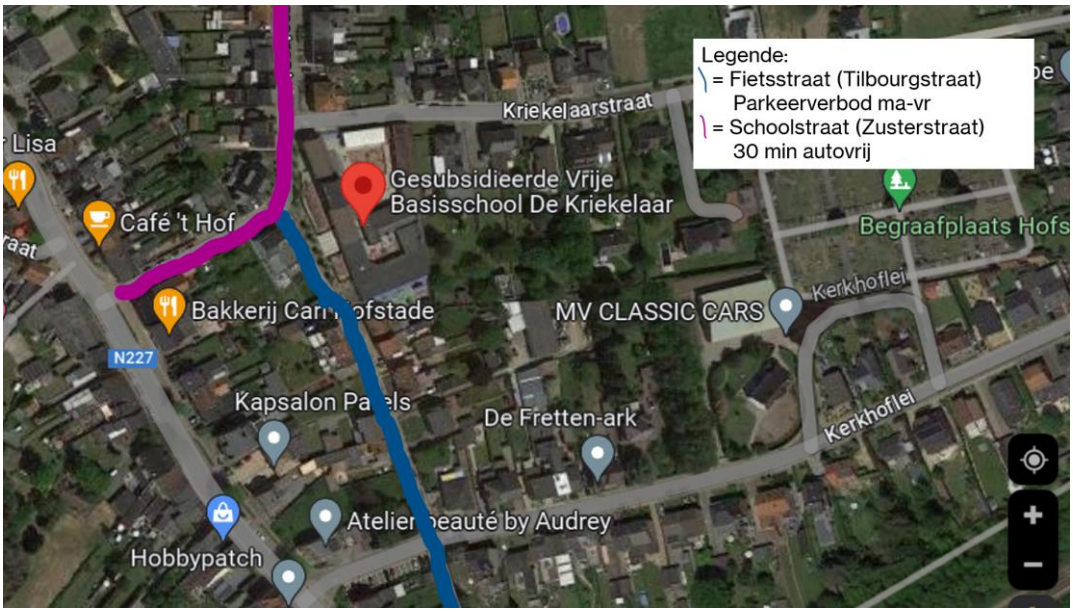
Figuur 162: Attentieverhogende maatregelen aan basisschool Mater Dei

De infrastructuur in deze omgeving is opmerkelijk aangepast, waaronder de vernieuwing van het fietspad, voetpad, de aanleg van een oversteekplaats en de introductie van een nieuwe kiss & ride-zone. Deze omgeving lijkt daarom vanuit een infrastructuurperspectief bijzonder boeiend om te onderzoeken, om te beoordelen of deze wijzigingen de subjectieve verkeersveiligheid hebben verbeterd. Bovendien valt op dat de tevredenheid van de burgers, zoals blijkt uit de digitale bevraging, aanzienlijk hoog is. Daarom werd deze omgeving geselecteerd om verder te onderzoeken via een locatie-onderzoek omdat de locatie mogelijk in aanmerking komt als "best practice". Na het plaatsbezoek bleek dat de genomen maatregelen niet het gewenste effect hebben. De verkeersdrempel is te laag waardoor bestuurders te snel blijven rijden. Daarnaast rijden veel autobestuurders op het voet- en fietspad om andere auto's die wachten op een parkeerplaats voor bij te steken. Bijgevolg werd de omgeving niet weerhouden als best practice.

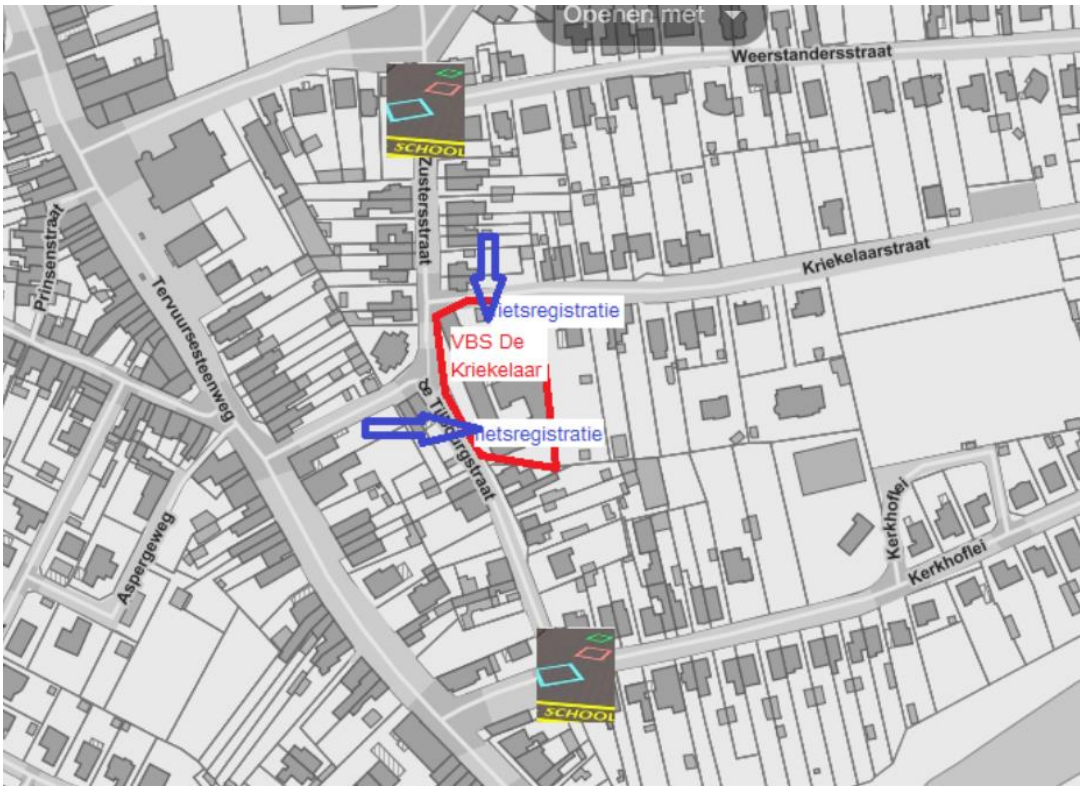
6.2.1.27 *Zemst*

De vrije basisschool 'De Kriekelaar' is gelegen in de Tilbourgstraat, te Zemst. Onderstaande afbeelding (zie Figuur 163) geeft de voorzijde van de basisschool weer. Ook aan de zijkant van de school is een ingang voorzien, deze is gelegen in de Kriekelaarstraat. De ingangen van de school zijn voorzien van attentieverhogende maatregelen zoals wegmarkeringen, een fietsoversteek, een voetgangersoversteek, een fietszone en een schoolstraat. Aan de school geldt een zone-30. De Tilbourgstraat beschikt over een fietszone. De Zustersstraat vormt voor 30 minuten een schoolstraat aan het begin en het einde van de schooldag.

Figuur 163: Ingang van de vrije basisschool 'De Kriekelaar' in Zemst.



Figuur 164: Fietszone en schoolstraat aan de Kriekelaar in Zemst



Figuur 165: Buck-e registratie aan de Kriekelaar in Zemst

Volgende maatregelen werden in de schoolomgeving aangebracht: Buck-e, fietszone, schoolstraat, Octopuspalen en een parkeerverbod tijdens schooldagen. Aangezien het buck-e systeem frequent wordt aangevraagd in de subsidie, willen we enkele plaatbezoeken weiden aan dit systeem om het effect hiervan te onderzoeken. Bovendien scoort deze omgeving vrij goed in de digitale vragenlijst. Daarom wordt deze omgeving ook bezocht vanuit het standpunt van een eventuele best practice.Tijdens het plaatsbezoek was de gemeente en schooldirectie niet beschikbaar om de effecten van het buck-e systeem te bespreken. Bijgevolg werd de omgeving niet weerhouden als best practice voor deze maatregel.

6.3 Output locatiebezoeken en call-to-action

De inzichten en bevindingen die voortkomen uit de "call-to-action" en de locatiebezoeken (zie secties 6.1 en 6.2) worden gebruikt om informatieve fiches of inspiratiedocumenten op te stellen voor elke categorie van verkeersmaatregelen. Deze kennis werd aangevuld met bijkomend deskresearch (bv. Route2school-programma, ontwerprichtlijnen voor schoolomgevingen,…).

Deze documenten kunnen door geïnteresseerden worden benut als inspiratiebron bij het selecteren van maatregelen om veilige schoolomgevingen te creëren. Bovendien wordt elke fiche vergezeld van een overzicht van "best practices" die geïdentificeerd zijn. De verschillende fiches worden in de volgende secties (7 t.e.m. 13) besproken.

7 Fiche Attentieverhogende maatregelen & gekleurde markeringen

7.1 Korte omschrijving maatregelgroep

Het is belangrijk dat schoolomgevingen goed zichtbaar en herkenbaar zijn voor alle weggebruikers. Traditioneel worden schoolomgevingen aangeduid met statische of dynamische zone 30-borden. Helaas worden deze verkeersborden niet altijd opgemerkt door de andere weggebruikers waardoor er vaak nog te snel gereden wordt. Om de zichtbaarheid en herkenbaarheid van een schoolomgeving op een effectieve manier te vergroten zijn vaak aanvullende maatregelen nodig. Echter is het belangrijk om hierbij een balans te vinden en niet overdreven de aandacht te trekken aangezien bestuurders slechts een beperkte hoeveelheid informatie in korte tijd kunnen verwerken. Om dit te bereiken kan de wegbeheerder kiezen voor uniform straatmeubilair in alle schoolomgevingen of specifieke materialen en kleuren gebruiken.

Om de zichtbaarheid van de school voor alle bestuurders te vergroten, kunnen zowel de school als de wegbeheerder specifieke maatregelen nemen. De school kan creatieve elementen toevoegen aan het schoolgebouw, zoals kindertekeningen aan de gevel of het bevestigen van de schoolnaam, om het duidelijker te laten opvallen in het straatbeeld. Daarnaast kan de wegbeheerder uniform straatmeubilair introduceren dat in alle schoolomgevingen binnen de gemeente wordt gebruikt, of kiezen voor specifieke materialen en kleuren bij de schooltoegang. Voorbeelden hiervan zijn octopuspalen, potlood accentpalen, fluorescerende potloden, opvallend 'Pierre Pencile' meubilair, logo's aan oversteekplaatsen, kleine fluoverkeersmannetjes, Victor Veilig figuurtjes, Tom&Lilly signalisatie, of het plaatsen van vlaggenmasten.

Figuur 166: Octopuspaal en anti-parkeerpalen in het Octopusthema

Figuur 167: Fluopotlood

Figuur 168: Attentieverhogende accentpaal

Figuur 169: Tom en Lilly-bewegwijzering

De soorten gekleurde markeringen die in schoolomgevingen worden aangebracht zijn vrij divers gaande van het aanbrengen van de tekst “School”, “Schoolzone” of “Zone 30” op de rijbaan, het benadrukken van het zebrapad in een groene of regenboogkleur tot het aanbrengen van de Octopus wegmarkering (gevulde of niet gevulde gekleurde vierkanten) en het aanbrengen van een gekleurd wegdek voor de schoolpoort.

Figuur 170: Gekleurde thermoplasten van het Octopusplan op het wegdek aangebracht t.h.v. het zebrapad voor de school (Lo-Reninge).

Figuur 171: Groene blokmarkering ‘SCHOOL’ (Links: Ranst, rechts: Brecht)

Figuur 172 Om de zichtbaarheid van de schooltoegangen te verbeteren, worden alle zebrapaden ter hoogte van schoolpoorten letterlijk in de groene verf gezet. Deze optische verkeersdrempels hebben een snelheidsremmend effect en verhogen de oversteekbaarheid van voetgangers (Brasschaat)

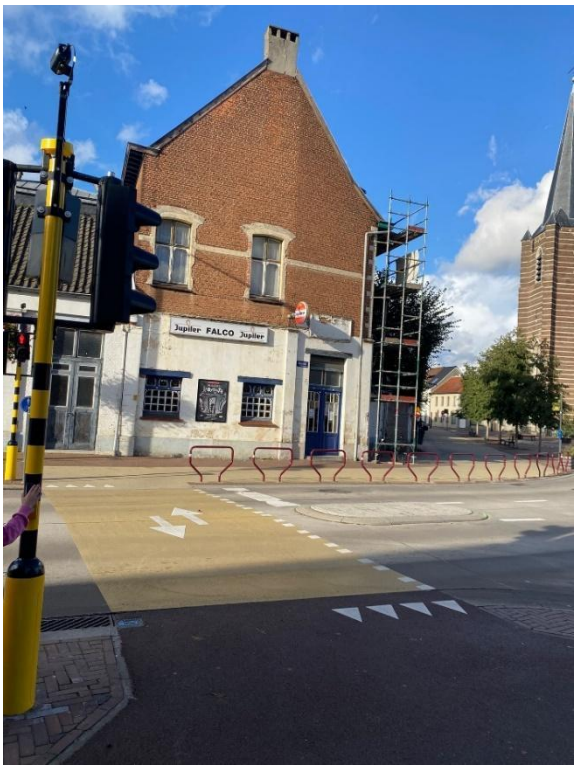
Figuur 173: Regenboogzebrapad (Landen)

Figuur 174: Het kruispunt van de Blekerijstraat/Brugstraat werd extra geaccentueerd met thermoplasten in de vorm van stippen zodat het voor voertuigen duidelijk is dat ze zich in de buurt van een schoolomgeving bevinden waar heel wat kinderen dagelijks met de fiets of te voet naar school komen (Ardooie)

Het belang van zichtbaarheid geldt niet alleen overdag maar ook 's avonds. In dit geval kan de schoolomgeving worden gemarkeerd met specifieke verlichting, zoals lichtzuilen. Dit zorgt ervoor dat weggebruikers zowel overdag als 's nachts bewust zijn van de bijzondere omgeving en dat aangepast rijgedrag vereist is. Bij een heraanleg van de schoolomgeving kan ook het materiaal- en kleurgebruik worden aangepast, bijvoorbeeld door kleinschalige materialen, gekleurd asfalt, of een verhoogde aanleg toe te passen.

Om voetgangers en fietsers te leiden en te beschermen, kunnen harde of zachte geleidende elementen in de infrastructuur worden verwerkt. Zachte geleiding kan worden bereikt met bijvoorbeeld voetstapjes op het voetpad of kleurschakeringen in de verharding. Harde geleidingselementen zoals hekjes en omegaprofielen kunnen effectief menging voorkomen en dienen als beveiliging voor kinderen, mits de obstakelvrije zone van het voetpad wordt gewaarborgd. Voorbeelden van deze harde geleidingselementen zijn octopus antiparkeerpalen, wegneembare straatbeugels, uniforme blauwe beugels, flexpaaltjes aan de rand van het voetpad, en omegabeugels.

Figuur 175: Beugels om wildparkeren tegen te gaan (octopus thema)



Figuur 176: Kruispunt Hovesesteenweg x Jef Van Hoofplein geleiding met Omega beugels

Wegdekreflectoren kunnen worden ingezet in bochten en om tracés van de rijbaan te verduidelijken, vooral bij duisternis. Ze benadrukken de verkeersfunctie van een weg en worden vooral gebruikt bij rijbaanversmallingen, middengeleiders en rotondes, meestal geïntegreerd in of op de boordstenen.

Diverse verkeersborden en signalisatieoplossingen worden voorgesteld, waaronder borden met bi-flash LEDs en voetgangersdetectie, snelheidsinformatieborden, signalisatieborden voor snelheidsremmers, variabele LED-borden voor zone 30, dynamische LED-verkeersborden voor eenrichtingsverkeer (uitgezonderd fietsers), glasbolreflectoren, voetgangersoversteek met aandachtsportiek en punctuele verlichting, en MegaFlare LEDs Safety lights.

Figuur 177: Bi-flashes, zebrapad met reflectoren voor de schoolingang Sint-Niklaas

Figuur 178: Zebrapad met glasbolreflectoren tegenover Sint-Gabriëlschool

7.2 Aanleiding voor implementeren maatregelen

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn er verschillende zorgen en knelpunten geconstateerd rondom de schoolomgevingen. Een van de problemen is het voorkomen van **te hoge snelheden**, wat de veiligheid van zowel voetgangers als fietsers in gevaar brengt. Daarnaast wordt op verschillende locaties het voetpad op een foutieve manier gebruikt, zoals bijvoorbeeld het parkeren van een auto op het voetpad, wat eveneens risico's met zich meebrengt voor de verkeersdeelnemers.

Een ander aspect dat de verkeerssituatie bemoeilijkt, is het **onvoldoende zichtbaarheid zijn van parkeerplaatsen**. Dit kan leiden tot wildparkeren, wat niet alleen een hinder vormt voor de doorstroming van het verkeer, maar ook gevaarlijk is voor andere weggebruikers. Bovendien draagt **de breedte van de rijbaan** bij aan de problematiek, aangezien deze als te ruim wordt ervaren, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

De algemene **verkeerssituatie rondom de school blijkt onduidelijk** te zijn, onder andere door de beperkte zichtbaarheid veroorzaakt door het ontbreken, onvoldoende functioneren of ontoereikende aanpassingen van de openbare verlichting. Dit gebrek aan helderheid wordt verder versterkt door de beperkte zichtbaarheid van de school(omgeving).

Bepaalde **verkeersborden, wekken verwarring op** doordat het onduidelijk is waarom ze geplaatst zijn. Daarnaast is in sommige gevallen het tracé van de rijbaan, zebrapad en het fietspad niet goed zichtbaar, wat de verkeerssituatie ingewikkelder maakt.

De **oversteekplaatsen zelf worden als onveilig ervaren**, zowel voor voetgangers als fietsers. Voetgangers hebben moeite met veilig oversteken doordat ze slecht zichtbaar zijn voor aankomend verkeer. Hetzelfde geldt voor fietsers, waarbij de slechte zichtbaarheid een risico vormt voor hun veilige oversteek.

Een specifiek aandachtspunt betreft de inrichting van de **voetgangers- en fietsvoorzieningen**, die als **niet 'kindvriendelijk'** worden beschouwd en onvoldoende zijn aangepast aan de leefwereld van de doelgroep met betrekking tot oversteekplaatsen. Bovendien wordt de **aanwezigheid van gestalde en fout gestalde fietsen, vuilniszakken, paaltjes en overhangende obstakels** in de schoolomgeving aangegeven als een verdere complicatie voor een veilige schoolomgeving.

7.3 Invloed op (subjectieve) verkeers(on)veiligheid

In dit segment worden de bevindingen van de enquête, focusgroepen en terreinbezoeken samengevoegd. Enkel de respons van projectomgevingen waar uitsluitend één specifieke maatregel is geïmplementeerd, wordt meegenomen in de enquêteresultaten. Dit protocol is gehanteerd om de beïnvloeding door overige maatregelen binnen dezelfde projectomgeving te elimineren. Binnen de maatregelgroep attentie verhogende maatregelen en gekleurde markeringen behoren de maatregelen: attentieverhogende maatregelen, borden, markeringen op het wegdek, verlichting en verkeerslichten .

Voor de maatregelgroep attentieverhogende en gekleurde maatregelen zijn er plaatsbezoeken uitgevoerd in de volgende gemeenten Ardooie, Aalst, Brasschaat, Lo-Reninge, Tongeren, Brecht, Berlaar, Sint-Truiden, Zemst, Tielt-Winge, Wemmel, Boechout, Landen, Sint-Niklaas en Temse.

Het implementeren van attentieverhogende maatregelen heeft volgens 13% van de bevraagde burgers een positief effect op de algemene verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Slechts 2% van de burgers vindt, dat de schoolomgeving onveiliger is geworden sinds de invoering van de attentieverhogende maatregelen.

Volgens 20% van de bevraagde burgers rijden de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen trager na het invoeren van de attentieverhogende maatregelen. 80% van de bevraagde burgers geeft aan, dat er geen snelheidsverschil merkbaar is.

Het plaatsen van borden heeft volgens 32% van de bevraagde burgers een positief effect op de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Volgens 20% van de bevraagde burgers heeft het plaatsen

van markeringen op het wegdek een positief effect op de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. 33% van de bevraagde burgers geeft aan dat het plaatsen van verlichting een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Volgens 36% van de bevraagde burgers rijden de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen trager na het plaatsen van borden. Daarnaast geeft 25% van de bevraagde burgers aan, dat de gemotoriseerde voertuigen trager rijden na het plaatsen van markeringen op het wegdek. Het plaatsen van verlichting heeft volgens de bevraagde burgers geen positief effect op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer.

Deze verkeersveiligheidsgevoelens worden bevestigd door de observaties en gesprekken die hebben plaatsgevonden tijdens de plaatsbezoeken.

De gekleurde zebrapaden, blokmarkeringen, octopusmarkeringen en het aanbrengen van een gekleurde asfaltlaag op kruispunten en op het wegdek bij schoolomgevingen hebben de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de school in de wegomgeving verbeterd. Zebrapaden, kruispunten, snelheidsremmende maatregelen, voetpaden en dergelijke vallen nu beter op waardoor sommige voertuigen vertragen. Maar over het algemeen hebben deze gekleurde markeringen weinig tot geen invloed op de verkeersveiligheid. Geïnterviewde ouders en schooldirecties geven zelfs aan dat het gemotoriseerd verkeer na een tijd gewend raakt aan de gekleurde markeringen en weer terug in het oude snelheids- en ander verkeersgedrag vervallen.

Enkel wanneer de markeringen gecombineerd worden met andere meer ingrijpende maatregelen in de vorm van as-verspringen, verkeersdrempels, verhoogde oversteekvoorzieningen, schoolstraat, fietsstraat, eenrichtingsverkeer, paaltjes en beugels en gemachtigd opzichter worden beperkte verkeersveiligheidseffecten ervaren. Dit resultaat is weinig verrassend aangezien gekleurde markeringen hoofdzakelijk als functie hebben om de zichtbaarheid en herkenbaarheid van een schoolomgeving te verhogen en niet om verkeersveiligheidsproblemen zoals te snel rijden, slechte oversteekbaarheid of foutparkeren aan te pakken. Bij deze verkeersveiligheidsproblemen hebben infrastructurele maatregelen die autoverkeer fysiek onmogelijk maken of lagere snelheden afdwingen meer effect.

.

7.4 SWOT-analyse

Bij het aanbrengen van attentieverhogende maatregelen en gekleurde markeringen in schoolomgevingen dienen onderstaande sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen in overweging worden genomen:

7.4.1 Sterkten

- ***Herkenbaarheid van de school wordt verhoogd***: Attentieverhogende maatregelen, zoals opvallende borden en markeringen, verbeteren de herkenbaarheid van de schoolomgeving.
- ***Uniforme aanduiding***: Een uniforme aanduiding in de gemeente draagt bij aan een consistente en herkenbare uitstraling.
- ***Gedragsaanpassing van autobestuurders***: Autobestuurders passen hun gedrag aan, zoals langzamer rijden, wanneer het duidelijk om een schoolomgeving gaat.
- ***Beveiliging van voetpaden tegen overrijden***: Gebruik van paaltjes beveiligt voetpaden tegen overrijden, waardoor de veiligheid van voetgangers wordt verbeterd.
- ***Leiding van kinderen naar veilige oversteekplaatsen***: Geleiding van kinderen naar veilige oversteekplaatsen verhoogt de verkeersveiligheid rond scholen.
- ***Reflectoren voor obstakelsignalering zonder accentverlichting***: Bij het gebruik van reflectoren voor het signaleren van obstakels, moet er niet altijd accentverlichting worden gebruikt.

7.4.2 Zwakten

- ***Kosten van plaatsen/aanpassen van verlichting***: Het plaatsen of aanpassen van verlichting kan een aanzienlijke financiële investering vereisen.
- ***Effectiviteit van verlichting in combinatie met herinrichting***: Verlichting werkt optimaal wanneer geïntegreerd met een herinrichting, wat extra kosten en planning kan vereisen.
- ***Gevaar van thermoplast voor motorrijders***: Sommige thermoplastsoorten kunnen gevaarlijk zijn voor motorrijders bij nat weer, wat de veiligheid kan beïnvloeden.
- ***Uniformiteit van aanduidingsmethoden***: Het handhaven van uniformiteit in aanduidingsmethoden is essentieel maar kan uitdagingen met zich meebrengen in termen van beleidsimplementatie.
- ***Oversteekbaarheid verminderd door afsluitende hekjes***: Afsluitende hekjes kunnen de oversteekbaarheid beperken, vooral voor kwetsbare weggebruikers zoals kinderen.
- ***Mogelijke snelheidsverhoging door onaangepast wegprofiel***: Een onaangepast wegprofiel kan leiden tot snelheidsverhoging, wat de verkeersveiligheid kan verminderen.
- ***Risico op beschadiging van reflectoren door sneeuwruimers***: In winterweer bestaat het risico dat sneeuwruimers met sneeuwschoppen reflectoren beschadigen, wat de effectiviteit ervan kan verminderen.
- ***Beperkte verkeersveiligheidseffecten***: De meerwaarde van gekleurde markeringen is beperkt tot het creëren van zichtbaarheid en herkenbaarheid. Deze markeringen leiden niet tot verkeersveiligheidseffecten.
- ***De levensduur van thermoplasten en gekleurde markeringen is beperkt***. Na een tijd vervagen de kleuren en worden de thermoplasten en markeringen minder zichtbaar. Dit houdt in dat ze om deze materialen om de zoveel tijd herschilderd (in het geval van markeringen) of herplakt (ingeval van thermoplasten) moeten worden.

7.4.3 Kansen

- ***Innovatieve verlichtingstechnologie***: Kansen om innovatieve en kosteneffectieve verlichtingstechnologieën te benutten.
- ***Subsidies en financiële steun***: Mogelijkheid om subsidies of financiële steun aan te vragen voor verlichtingsprojecten rond scholen.
- ***Samenwerking met lokale overheid***: Samenwerking met de lokale overheid om een uniforme benadering te bevorderen en beleid te ontwikkelen.
- ***Bewustzijn vergroten***: Kansen voor educatieve programma's om bewustzijn te vergroten over het belang van verkeersveiligheid in schoolomgevingen.

7.4.4 Bedreigingen

- ***Budgetbeperkingen***: Beperkte financiële middelen kunnen een bedreiging vormen voor de uitvoering van verbeteringen.
- ***Weerstand van automobilisten***: Weerstand van de gemeenschap of automobilisten tegen veranderingen in de infrastructuur.
- ***Technische problemen met verlichting***: Technische problemen met verlichting kunnen de betrouwbaarheid ervan beïnvloeden.

7.5 Aandachtspunten

7.5.1 Proces

Uit de bevraging van het subsidieproces blijkt dat bijna de helft van de ondervraagde scholen voor de attentieverhogende maatregelen en de meerderheid van de scholen voor de gekleurde maatregelen aangeeft niet te worden geconsulteerd door de gemeente en buiten beschouwing wordt gelaten tijdens

de aanvraagprocedure. De scholen willen in de toekomst actiever deelnemen aan de aanvraag en stellen voor dat het raadplegen of contact opnemen met de scholen een verplicht criterium wordt bij het toekennen van subsidies.

7.5.2 Communicatie

In de meeste gevallen verloopt de communicatie over de implementatie van attentieverhogende maatregelen door gemeenten via vier belangrijke kanalen: scholen, een gemeentelijk of stedelijk krantje, de officiële website van de stad of gemeente, en sociale media. Vaak fungeren scholen als centrale hubs, waarbij de verkregen informatie doorgaans wordt verspreid naar ouders via nieuwsbrieven of de schoolwebsite.

7.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie

De implementatie van attentieverhogende maatregelen en gekleurde markeringen valt niet onder de bevoegdheid van de school, maar ligt voornamelijk in handen van de lokale overheid. Het is de lokale overheid die verantwoordelijk is voor het realiseren van diverse maatregelen ter verhoging van de attentie.

7.5.4 Andere

Het is belangrijk om te voorkomen dat er een verwarrende mix ontstaat van verschillende gekleurde markeringen om schoolomgevingen aan te geven. Het wordt aanbevolen dat de lokale overheid duidelijk kiest op welke uniforme manier ze schoolomgevingen op hun grondgebied wil aanduiden.

7.6 Andere oplossingen

Attentieverhogende maatregelen worden best met andere maatregelen zoals een snelheidsremmende maatregel, voorzieningen voor actieve weggebruikers, een schoolstraat en/of gekleurde markeringen gebruikt als het de bedoeling is om de verkeersveiligheid te verhogen. Deze attentieverhogende maatregelen kunnen de aanwezigheid van de andere maatregelen in de schoolomgeving nog beter onder de aandacht brengen van de weggebruiker.

Gekleurde markeringen worden best met andere meer infrastructurele maatregelen gecombineerd zoals een snelheidsremmende maatregel, voorzieningen voor actieve weggebruikers, een schoolstraat en/of attentieverhogende maatregelen (indien het de bedoeling is om met de gekleurde markeringen de verkeersveiligheid te verhogen). Deze markeringen kunnen de aanwezigheid van de andere infrastructurele maatregelen in de schoolomgeving nog beter onder de aandacht brengen van de weggebruiker.

7.7 Best practice

In Ardooie hebben een middelbare school en een basisschool een interessante best practice geïmplementeerd. Kruispunten in de nabijheid van beide scholen worden extra geaccentueerd met thermoplasten in de vorm van stippen zodat het voor de bestuurders duidelijk is dat ze zich in de buurt van een schoolomgeving bevinden waar heel wat kinderen dagelijks met de fiets of te voet naar school komen (Figuur 179). Op voetpaden bij de basisschool worden handjes en voetjes aangebracht in thermoplast op de stoep om de kinderen te begeleiden naar de schoolpoort (Figuur 180).

Figuur 179: Het kruispunt wordt extra geaccentueerd met thermoplasten in de vorm van stippen

Figuur 180: Markeringen van handjes en voetjes in thermoplast op de stoep begeleiden de kinderen van de basisschool naar de schoolpoort.

De gemeente Ardooie kiest voor attentieverhogende maatregelen aan haar schoolomgevingen. Zo wordt een LED bord zone 30 aangebracht ter hoogte van vier Ardooise schoolomgevingen, waaronder de basisschool nabij de middelbare school. Zebrapaden worden aangebracht in thermoplast Er wordt ook een rode coating voorzien ter hoogte van de oversteekplaatsen in de schoolomgevingen van de Wezestraat, Brugstraat en Blekerijstraat. Een mogelijke verbetering aan de situatie is het vervangen van de rode coating (liefst voorbehouden voor fietszones) door een groene coating. (zie Figuur 181). Tot slot wordt ook straatmeubilair aangebracht in de vorm van Tom en Lilly-bewegwijzering, een leuke manier om te zorgen voor de veiligheid en bescherming van kinderen in risicogebieden. Hun hippe, vriendelijke ontwerp en hun heldere kleuren worden dan ook zeer gewaardeerd door kinderen. En niet minder belangrijk: je merkt ze al van ver op (zie Figuur 182). De plaatsing van de Tom en Lilly-figuren dient in dit voorbeeld wel herbekeken te worden. Beide figuren staan goed zichtbaar maar midden op het voetpad wat hinder kan geven voor voetgangers, slechtzienden en minder mobielen.

Figuur 181: Zebrapaden worden aangebracht in thermoplast met rode ondergrond.

Figuur 182: Straatmeubilair aangebracht in de vorm van Tom en Lilly-bewegwijzering.

8 Fiche Parkeervoorzieningen

8.1 Korte omschrijving maatregelgroep

Parkeerproblemen in schoolomgevingen zijn een vaak voorkomende kwestie, voornamelijk veroorzaakt door ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen. Het reguleren van het parkeren is echter essentieel om de mobiliteit in schoolomgevingen te beheren en te streven naar een meer duurzame mobiliteit. Het organiseren van het parkeren heeft als doel om:

- Doormiddel van parkeerordening, -regulering en het verwijderen/verplaatsen van parkeerplaatsen de vervoermiddelkeuze van personeel en leerlingen te beïnvloeden en een modal shift te stimuleren;
- Het parkeren te optimaliseren door foutief parkeren tegen te gaan;
- Structuur aan te brengen in de schoolomgeving met het oog op het bevorderen van de verkeersveiligheid en doorstroming van alle weggebruikers.

Parkeervoorzieningen kunnen worden onderverdeeld in drie hoofdcategorieën: infrastructurele-, educatieve of bewustmakende maatregelen, en handhavingsmaatregelen.

8.1.1 Infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen op het gebied van parkeren omvatten: het aanpassen van parkeerplaatsen, het aanleggen van Kiss & Ride zones en het voorzien van fietsenstallingen.

8.1.1.1 *Het aanpassen van parkeerplaatsen*

In de directe omgeving van scholen kan de druk van auto's en parkeerproblemen verminderd worden door parkeerplaatsen aan te passen of het parkeren elders te organiseren. Het doel is om het parkeren bij de schoolpoort zoveel mogelijk te elimineren, waardoor er meer ruimte ontstaat voor veilige verplaatsing van actieve weggebruikers. Het afschaffen van parkeerplaatsen in de onmiddellijke omgeving van de schoolpoort beperkt niet alleen de overlast van auto's die komen en gaan, maar voorkomt ook zoekverkeer naar parkeerplaatsen dicht bij de school. Mogelijk kan elders in de omgeving een geschikte ruimte worden gevonden voor het ophalen en afzetten van kinderen, bijvoorbeeld met een overdekte ophaalplaats en begeleide rijen. Ook kunnen afspraken worden gemaakt met leerkrachten over hun parkeergedrag, zoals het gebruik van parkeerplaatsen verder weg van de schoolpoort.

Figuur 183: Langsparkeren in de Burgemeester Felix de Bethunelaan (Kortrijk)

Parkeerplaatsen kunnen ook worden aangepast om foutparkeren tegen te gaan. In een schoolomgeving in Kortrijk werd op de bermen dwars geparkeerd waardoor er geen ruimte was voor voetgangers. Het dwarsparkeren creëerde ook onveilige situaties voor de langsrijdende fietsers. Het openbaar dwarsparkeren werd daarom omgevormd tot langsparkeren om conflictsituaties te vermijden en om de voetgangers meer bewegingsruimte te geven.

Foutparkeren is ook een fenomeen dat vaak voorkomt in een schoolomgeving. Veel ouders parkeren dicht bij de schoolpoort vanwege een gevoel van onveiligheid in de schoolomgeving. Dit gedrag vergroot echter het onveiligheidsprobleem. Sensibilisering van ouders en mogelijke infrastructurele aanpassingen, zoals het plaatsen van beugels, plantvakken en het verhogen van de boordsteen van

trottoirs (zie Figuur 184), kunnen helpen om onjuist parkeren te verminderen. Deze 'hindernissen' voorkomen foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren. Er moet echter voorzichtig worden omgegaan met de afstand tussen de 'hindernissen', zodat auto's er niet tussenin kunnen parkeren.

Figuur 184: Het aanbrengen van structuur in het parkeren draagt bij aan een betere verkeersafwikkeling. Als oplossing wordt voorgesteld om 6 ruime plantvakken te introduceren op de stoepen. Aan de andere kant van de weg worden parkeerplaatsen gemarkeerd. (Tongeren)

Een andere oplossing is om bij een volledige herinrichting van de schoolomgeving te overwegen om enkel parkeerplaatsen te voorzien op één bepaalde locatie en op een wandelafstand van de schoolpoort waardoor automobilisten altijd eerst langs de school moeten rijden voordat ze bij de parkeerplaatsen komen. Dit vermindert het zoeken naar geschikte parkeerplaatsen aanzienlijk en vermijd gevaarlijke situaties aan de schoolpoort indien deze maatregel gecombineerd wordt met handhaving.

Een meer ingrijpend alternatief is het elimineren van parkeerplaatsen bij de school en deze verderop aanleggen, waar ouders naartoe worden geleid. Dit zorgt voor een veiligere parkeeromgeving en stelt ouders in staat om hun kinderen op een veilige manier naar school te brengen mits er veilige wandel/loop routes voorzien worden van en naar de parking (zie Figuur 185).

Figuur 185: Nieuw aangelegde parking op 150 meter van de school (Pepingen)

8.1.1.2 *Kiss & Ride zone*

Een Kiss & Ride zone biedt ouders de mogelijkheid om kort te stoppen en hun kinderen af te zetten of op te halen, waarna ze direct weer kunnen doorrijden. Duidelijke signalering, mogelijk met extra borden, kan helpen de functie van deze zones te verduidelijken voor weggebruikers (Figuur 186). Kiss & Ride zones kunnen de parkeerorganisatie verbeteren, maar zijn mogelijk minder geschikt als ouders langer moeten wachten. Een aandachtspunt bij Kiss & Ride zones is dat de aanwezigheid van deze zones autoverkeer kan aantrekken zeker indien deze zones dichtbij de schoolingang worden aangebracht. In veel schoolomgevingen worden deze zones verkeerdelijk gebruikt als verdoken parkeerplaatsen door een gebrek aan toezicht/handhaving. Daarom wordt aanbevolen om doordacht om te gaan met het implementeren van deze zones en deze maatregel te combineren met toezicht/handhaving op het correct gebruik van deze zones.

Figuur 186: Parkeerverbod, in- en uitrit Kiss & Ride (Sint-Truiden)

Ook voor schoolbussen wordt het aangeraden om afzet- en ophaalplaatsen in de schoolomgeving te creëren om zo circulatie- en verkeersveiligheidsproblemen te voorkomen. Bij deze afzet- en ophaalplaatsen wordt best begeleiding voorzien om de leerlingen veilig van en naar school te verplaatsen.

Figuur 187: Parking voor schoolbussen (Sint-Truiden)

8.1.1.3 *Fietsenstallingen*

Voor fietsenstallingen op schoolterreinen wordt aangeraden om overdekte stallingsruimtes te creëren, gezien de duur van het parkeren. Voor lagere schoolkinderen wordt een parkeersysteem met een goed aanbindsysteem aanbevolen, terwijl slotpalen een kosteneffectief alternatief kunnen zijn. Wielsystemen worden afgeraden omdat deze de fiets kunnen beschadigen.

De afmetingen van fietsenstallingen kunnen mogelijk worden beperkt door verschillende stallingsniveaus te gebruiken, waardoor de afstand tussen fietsen kan worden verkleind.

Een effectieve manier om het gebruik van fietsen te bevorderen, is het creëren van een Kiss & Bikezone, eventueel met parkeersystemen. Dit is een speciale ruimte nabij de schoolpoort of de plek waar ouders op hun kinderen wachten (zie Figuur 188). Voor scholen met veel fietsende ouders en kinderen kan het nodig zijn om het fietsparkeren beter te organiseren, bijvoorbeeld door het creëren van fietsparkeervakken. Dit biedt voldoende flexibiliteit om ook grotere fietsen en bakfietsen te kunnen parkeren terwijl ouders op hun kinderen wachten.

Figuur 188: Fietsenstallingen voor bakfietsen (Sint-Niklaas)

8.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen

Het anders organiseren van het parkeren in schoolomgevingen door parkeerplaatsen aan te passen, te verwijderen of te verplaatsen is een gevoelige materie. Het is daarom belangrijk dat deze wijzigingen gecommuniceerd worden naar de ouders, buurtbewoners en personeelsleden van de school. Deze betrokkenen dienen geïnformeerd te worden over de redenen achter het verwijderen van parkeerplaatsen en de beschikbare alternatieven.

Een goed voorbeeld hiervan is terug te vinden in een lagere school in Beringen. De lagere school heeft schoolregels opgesteld met hoe ouders en leerlingen zich dienen te gedragen in de schoolomgeving. Ouders worden aan het begin van het schooljaar attent gemaakt op deze regels in een brief:

’s Morgens worden kinderen van de lagere school op de Kiss & Ride strook afgezet, het reglement vraagt ook om onmiddellijk door te rijden, het is geen parkeerstrook. Kleuters moeten te voet afgezet worden aan de poort, ouders kunnen parkeren aan het kerkplein of aan de academie. Fietsers moeten via het achterpoortje komen.

’s Avonds is het voor kleuters opnieuw verplicht om opgehaald te worden aan de poort of in de klas. Er wordt gevraagd om onmiddellijk de parking te verlaten. Leerlingen uit het lager onderwijs worden begeleid in 4 rijen. In principe moeten ouders dus niet vanaf de parking naar de poort wandelen, hun kinderen worden tot aan de parking begeleid.

Tot slot is het ook belangrijk om de ouders voortdurend te sensibiliseren met betrekking tot veilig parkeergedrag en op welke plaatsen ze correct en veilig kunnen parkeren.

8.1.3 Handhavingsmaatregelen

Het invoeren van parkeerregels zoals parkeerverboden in de schoolomgeving zijn handhavingsmaatregelen die tot doel hebben om het parkeren te sturen en gevaarlijk of hinderlijk parkeren tegen te gaan. Deze parkeerregels worden vaak gecombineerd met infrastructurele maatregelen zoals het aanpassen of verplaatsen van parkeerplaatsen en het voorzien van een Kiss & Ride zone. Om ervoor te zorgen dat deze regels nageleefd worden en foutgeparkeerde voertuigen vermeden worden, kan de politie op geregelde tijdstippen corrigerend of sensibiliserend optreden. Daarnaast heeft de VSV ook een sensibilisatie pakket ontwikkeld, "Verkeer op school | Parkeerdruk" dat scholen bij de VSV kunnen aanvragen om op een educatie, sensibiliserende en ludieke manier de autodruk en het foutparkeren in schoolomgevingen aan te pakken.

Figuur 189: Parkeerverbod in Zemst (links); parkeerverbod aan de schoolpoort in Tongeren (rechts)

8.2 Aanleiding voor implementeren parkeervoorzieningen

De aanleiding voor het implementeren van parkeervoorzieningen is het **onjuiste gebruik van parkeerplaatsen** en **foutparkeren** bij de schoolpoort of op voorzieningen voor voetgangers en fietsers. Dit leidt tot verschillende problemen, waaronder beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen, circulatieproblemen in de schoolomgeving en gebrek aan veilige ruimte voor actieve weggebruikers.

8.3 Invloed op (subjectieve) verkeers(on)veiligheid

In dit segment worden de bevindingen van de enquête, focusgroepen en terreinbezoeken samengevoegd. Enkel de respons van projectomgevingen waar uitsluitend één specifieke maatregel is geïmplementeerd, wordt meegenomen in de enquêteresultaten. Dit protocol is gehanteerd om de beïnvloeding door overige maatregelen binnen dezelfde projectomgeving te elimineren.

Voor de maatregelgroep parkeervoorzieningen zijn er plaatsbezoeken uitgevoerd in de volgende gemeenten Brasschaat, Lo-Reninge, Diest, Tongeren, Oosterzele, Sint-Truiden, Kortrijk, Zemst, Ranst, Landen, Beringen, Pepingen en Wemmel.

Het implementeren van maatregelen rond parkeervoorzieningen heeft volgens de bevraagde burgers geen positief effect op de algemene verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

De observaties en gesprekken die tijdens de locatiebezoeken hebben plaatsgevonden bieden meer inzicht in deze aspecten die aan de grondslag liggen van deze gevoelens:

In de meeste schoolomgevingen blijft parkeren een knelpunt na het invoeren van de maatregelen en blijkt dat de parkeerdruk niet verbeterd is of zelfs als zwaarder wordt ervaren. Dit is vaak gerelateerd aan de uitvoering en/of het gebrek aan een combinatie van maatregelen om het parkeren te sturen.

In bepaalde schoolomgevingen werkt de Kiss & Ride zone goed bij het afzetten van de kinderen maar bij het ophalen van de kinderen wordt deze zone vaak incorrect gebruikt als parking. In schoolomgevingen waar de Kiss & Ride zone gecombineerd wordt met handhaving door de wijkagent, een parkeerverbod in de onmiddellijke schoolomgeving en/of een begeleide rij worden deze problemen niet ervaren en ervaren de ouders en school een verbetering in de parkeerdruk.

Het gebruiken van plantvakken en beugels om parkeren en stilstaan aan de schoolpoort te verhinderen leidt tot positieve verkeersveiligheidseffecten aan de **schoolpoort**.

Plantvakken worden in bepaalde schoolomgevingen ook gebruikt om te verhinderen dat auto's foutparkeren op het voetpad. In sommige schoolomgevingen hebben deze plantvakken echter geen effect op het foutparkeren omdat de ruimte tussen twee vakken nog steeds ruim genoeg is om een auto te parkeren. In zulke situaties zijn handhavingsmaatregelen, regelgeving en sensibiliserende maatregelen noodzakelijk.

Tot slot blijkt het omvormen van **haaksparkeerplaatsen naar langsparkeerplaatsen** een positieve invloed te hebben op de ervaren parkeerdruk, veiligheid en doorstroming. Haaks of diagonaal parkeren heeft als voordeel dat er op een kleine ruimte meer parkeerplaatsen gecreëerd kunnen worden Een zeer grote tekortkoming van haaks en diagonaal parkeren is dat automobilisten bij het verlaten van de parkeerplaats veel minder zicht hebben op de rijbaan, wat gevaarlijk kan zijn in combinatie met passerende fietsers. Bovendien nemen auto's bij deze parkeermethoden veel meer openbare ruimte in, terwijl het uitgangspunt is dat gemotoriseerd vervoer, zowel qua parkeren als rijden, maximaal 50 procent van een straat mag innemen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zijn haakse of diagonale parkeerplaatsen niet wenselijk in een schoolomgeving. In schoolomgeving dient volgens het STOP-principe de nadruk gelegd te worden op voetgangers en fietsers en niet op de autogebruiker. Door haakse parkeerplaatsen om te vormen naar langsparkeren (ook wel parallel parkeren genoemd) moeten er minder manoeuvres gedaan worden dan bij haaksparkeren, waardoor de opstoppingstijd van dit manoeuvre korter is. Maar het belangrijkste voordeel is dat de bestuurder een beter zicht heeft op de rijbaan wanneer hij/zij de parkeerplaats inrijdt of verlaat waardoor andere (actieve) weggebruikers beter worden opgemerkt.

8.4 SWOT-analyse

Het structureren van het parkeren in schoolomgevingen kan gepaard gaan met onderstaande sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen:

8.4.1 Sterkten

- ***Rustigere en veiligere schoolomgeving***: Het structureren van het parkeren draagt bij aan een rustigere en veiligere schoolomgeving, waardoor de algehele structuur verbetert.
- ***Stimuleren van actieve verplaatsingswijzen***: Het verwijderen of verplaatsen van parkeerplaatsen en het organiseren van het parkeren in schoolomgevingen kan ouders aanmoedigen om over te stappen van de auto naar de fiets en te voet, wat de actieve mobiliteit bevordert en het STOP-principe stimuleert.

8.4.2 Zwakten

- ***Aantrekken van autoverkeer***: Het aanleggen van parkeervoorzieningen kan onbedoeld meer autoverkeer aantrekken, wat leidt tot verkeershinder, zoekverkeer en verkeersonveilige situaties in schoolomgevingen.
- ***Potentiële toename in ongevallen met actieve weggebruikers***: Bij het plaatsen van parkeerplaatsen of Kiss & Ride zones in de buurt van fietsvoorzieningen bestaat het risico op portierongevallen. De fietsvoorzieningen liggen best achter de parkeerplaatsen en Kiss & Ride zones om deze ongevallen te voorkomen.
- ***Weerstand van ouders en buurtbewoners***: Het verwijderen of verplaatsen van parkeerplaatsen kan leiden tot weerstand bij ouders en buurtbewoners. Het betrekken van belanghebbenden, zoals via een werkgroep, is essentieel om draagvlak te creëren.
- ***Tijdelijke effecten van parkeerhandhaving***: Parkeerhandhaving kan effectief zijn, maar de positieve effecten zijn vaak tijdelijk. Er is behoefte aan continue inspanningen om langetermijnveranderingen te bewerkstelligen.

8.4.3 Kansen

- ***Teamwork***: Samenwerking met lokale stakeholders en overheidsinstanties kan resulteren in gezamenlijke inspanningen om de parkeerproblematiek aan te pakken.
- ***Educatieve initiatieven***: Het implementeren van educatieve programma's over veilig parkeren kan bewustwording creëren en het gedrag van bestuurders positief beïnvloeden.
- ***Veranderende mobiliteitspatronen***: Veranderingen in mobiliteitspatronen, zoals een toename van alternatieve vervoerswijzen, kunnen de vraag naar parkeerplaatsen verminderen of verschuiven en een doorbraak betekenen voor een duurzamere modal split.

8.4.4 Bedreigingen

- ***Toename van autoverkeer***: Onvoorzichtig beheer van parkeervoorzieningen kan leiden tot een toename van het autoverkeer rondom de school, wat de veiligheid en de leefbaarheid kan bedreigen.
- ***Juridische uitdagingen***: Verplaatsen of verwijderen van parkeerplaatsen kan juridische uitdagingen met zich meebrengen, vooral als het gaat om eigendomsrechten en toegang tot voorzieningen.

8.5 Aandachtspunten

8.5.1 Proces

De burgers en scholen worden graag actief betrokken bij het plannen en implementeren van parkeermaatregelen in de schoolomgeving. Uit de focusgroepen blijkt dat focusgroepen blijkt dat scholen en burgers (eventueel via de ouderraad) graag een proactieve rol spelen bij het nemen van beslissingen met betrekking tot hun schoolomgeving, inclusief het aanvragen van specifieke subsidies.

Maar in realiteit heeft slechts een minderheid van de gemeenten, de scholen en burgers actief betrokken bij de huidige subsidieprocedure. Het toevoegen van het consulteren van scholen (en de ouderraad) als een verplicht gunningscriterium bij de subsidieaanvraag wordt als aanbeveling gegeven. Daarnaast wordt ook voorgesteld om ook wijkagenten te betrekken bij het bepalen van welke maatregelen bevorderlijk zijn voor de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Het idee is dat wijkagenten met een bredere blik de problematiek kunnen beoordelen en een goed zicht hebben op de nodige maatregelen.

Participatie is belangrijk om draagvlak te creëren voor beslissingen of maatregelen. Een aandachtspunt hierbij is dat burgers een voorkeur hebben voor fysieke participatiemomenten omdat deze de gemeenschap bij elkaar brengen. De bereidheid om deel te nemen aan digitale participatiemomenten is laag omdat burgers het gevoel hebben dat een deel van de interactie en het overzicht verloren gaat tijdens bijeenkomsten.

8.5.2 Communicatie

Tijdens de call-to-action-gesprekken geven de scholen en burgers aan dat een combinatie van communicatiemethoden het meest effectief is. Uit de resultaten blijkt dat gemeenten en scholen verschillende communicatiemethoden hebben gebruikt. Deze omvatten:

- Communicatie via scholen: Sommige scholen hebben informatie over de verkeersveiligheidsmaatregelen rechtstreeks aan ouders verstrekt.
- Gemeentelijke informatiekanalen: Informatie werd verspreid via de gemeentelijke administratie en ambtenaren.
- Websites: Veel gemeenten en scholen hebben informatie over de ingrepen op hun websites gepubliceerd.
- Sociale media: Platforms zoals Facebook en Twitter werden gebruikt om informatie te delen.
- Traditionele kranten en nieuwsfora: Sommige gemeenten kozen ervoor om de lokale kranten en nieuwsforums te benutten om het publiek op de hoogte te brengen van de veranderingen.

8.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie

Het implementeren van infrastructurele en handhavingsmaatregelen gericht op parkeren behoort niet tot de bevoegdheid van de school. Het is vooral de gemeente/wegbeheerder en de lokale politie (in geval van handhaving) die de implementatie van deze diverse maatregelen kunnen realiseren. De educatieve en sensibiliserende maatregelen kunnen wel zelfstandig door de schooldirectie en leerkrachten worden aangeboden.

8.5.4 Andere

Uit de focusgroepen en plaatsbezoeken blijkt dat er geen universele aanpak is voor parkeerproblemen in schoolomgevingen, en de maatregelen moeten worden afgestemd op de specifieke behoeften en situaties van elke school. Tijdens de focusgroepen wordt gepleit fietsen en wandelen naar school te stimuleren door kwaliteitsvolle en veilige fietsvoorzieningen en wandelroutes te voorzien in schoolomgevingen als mogelijke oplossing voor parkeerproblemen rond scholen.

Het aanbrengen van parkeervoorzieningen in scholen is een moeilijk evenwicht. In schoolomgevingen dient de nadruk te liggen op voetgangers en fietsers en is de autogebruiker te gast. Bijgevolg is het een betere benutting van de openbare ruimte als parkeerplaatsen vervangen worden door functionele elementen zoals fietsenparking, bankje,… i.p.v. ontoegankelijk groen. Het aanbrengen van schoolbusparkings dient doordacht te gebeuren. Schoolbusparkings worden vaak aangelegd voor de schoolpoort maar dit stimuleert foutparkeren bij autobestuurders. De schoolbus parkeert dus best wat verder van de schoolpoort. Hetzelfde principe geldt bij Kiss & Ride zones deze vervullen vaak ’s morgens hun functie mits er (sociale) controle is op het correct gebruik maar ’s avonds worden deze zones verkeerdelijk gebruikt als verdoken parkeerplaatsen. Deze zones worden beter ook verder van de schoolpoort aangelegd om het autogebruik te ontmoedigen. De leerlingen die dan nog met de auto worden gebracht of opgehaald kunnen dan met een begeleide rij veilig van/naar de Kiss & ride zone/de schoolpoort worden gebracht.

8.6 Andere oplossingen

De parkeervoorzieningen die hier worden vermeld kunnen worden gecombineerd met andere maatregelen zoals een schoolstraat, attentieverhogende maatregelen, voorzieningen voor voetgangers en fietsers en thermoplastische stickers en kleurrijke symbolen die de aandacht van weggebruikers vestigen op schoolzones. Meer informatie over deze maatregelen kan u raadplegen in de fiche over schoolstraten, fietsvoorzieningen, voetgangersvoorzieningen, attentieverhogende maatregelen en markeringen.

8.7 Best practice

In de omgeving van een lagere school in Sint-Truiden wordt een succesvolle toepassing van een Kiss & Ride zone gecombineerd met verschillende verkeersmaatregelen, waaronder een schoolstraat, parkeerverboden en attentieverhogende initiatieven.

Deze maatregelen hebben geleid tot een verbeterd en juist gebruik van de Kiss & Ride zone.De schoolstraat begint met een 'Zoef en Zoem' strook, ook wel bekend als Kiss & Ride, waar ouders hun kinderen veilig kunnen afzetten zonder uit te stappen. Na de afsluiting van de schoolstraat zijn er geen parkeerplaatsen meer beschikbaar. In de ochtend staat een leerkracht bij de Kiss & Ride om ervoor te zorgen dat leerlingen veilig kunnen uitstappen en naar school kunnen gaan. Deze aanpak bevordert een vlotte doorstroming.De Kiss & Ride bestaat uit twee rijstroken aan beide zijden en een uitrijstrook in het midden zie Figuur 191, Figuur 192, Figuur 193, Figuur 194, Figuur 195, Figuur 197). Aan het einde van de schooldag staan vier leerkrachten klaar bij de Kiss & Ride. Ze begeleiden de leerlingen naar de auto's, zetten hen in de juiste wagens met hun boekentassen, zodat ouders niet hoeven uit te stappen. Dit zorgt voor een efficiënte doorstroming en een veilige omgeving.

Tijdens het plaatsbezoek werden ouders en leerkrachten bevraagd over de Kiss & Ride zone. Leerkrachten zijn enthousiast over de werking van de Kiss & Ride en de schoolstraat. Ze erkennen echter dat sommige bestuurders het als hinder kunnen ervaren. Desondanks respecteren de bewoners de schoolstraat en passen ze hun verplaatsingen hierop aan.

Zowel ouders als leerkrachten merken op dat de veiligheid in de schoolomgeving aanzienlijk is verbeterd. Bovendien geven ze aan dat meer kinderen nu met de fiets of te voet naar school komen, wat bijdraagt aan een positieve verandering in het verplaatsingsgedrag van de ouders en leerlingen.

Figuur 190: Oversteekplaats voetgangers aan de schoolpoort

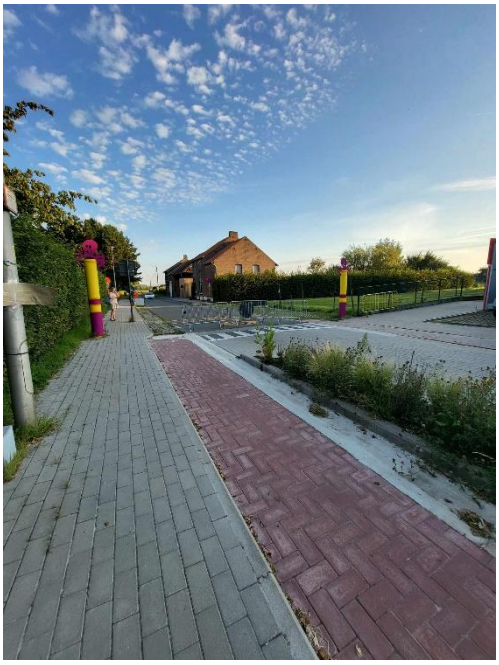
Figuur 191: Afzetting Galgestraat voor een schoolstraat, aan de kiss & ride

Figuur 192: Uitrit kiss & ride aan de Wilderen school

Figuur 193: Octopuspaal voor attentie school aan de kiss & ride

Figuur 194: Inrit kiss & ride

Figuur 195: Parkeerverbod kiss & ride



Figuur 196: Afzetting voor schoolstraat aan de andere kant van de weg, aan de ingang schoolpoort

Figuur 197: Kiss & Ride strook in Sint-Truiden

9 Fiche Schoolstraten

9.1 Korte omschrijving maatregelgroep

Schoolstraten worden aangelegd in schoolomgevingen, in deze straten zijn gedurende bepaalde uren gemotoriseerde voertuigen niet toegelaten. In de meeste gevallen is dit tijdens de start en het einde van de schooldag Het exacte start- en einduur kan verschillen per schoolomgeving.

Het afdwingen van een schoolstraat gebeurt door het plaatsen van een verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding “schoolstraat”.

Door het plaatsen van deze bebording is de straat toegankelijk voor voetgangers, rijwielen en speed pedelecs. Een extra onderbord kan uitzonderingen voorzien voor bepaalde motorvoertuigen. De straat blijft wel altijd toegankelijk voor hulpdiensten. Daarnaast kunnen de bewoners van de straat nog steeds de straat verlaten, gedurende een schoolstraat actief is.

Naast het plaatsen van borden, wordt er in vele gevallen ook gekozen om de schoolstraat fysiek af te sluiten. Gemeentes doen dit op verschillende manier namelijk door het plaatsen van: Draaibeugels, (dynamische) slagbo(o)m(en), verzinkbare palen, naderhekken, etc. Op Figuur 198, Figuur 199, Figuur 200 en Figuur 201 zijn verscheidene voorbeelden weergegeven.

Figuur 198: Schoolstraat in Diest ter hoogte van het Sint-Hubertusplein en de Berkstraat - Draaihek

Figuur 199: Schoolstraat in Tongeren in de Moerenstraat – Dynamische slagboom

Figuur 200: Schoolstraat in Temse in de Akkerstraat - Handmatige slagboom

Figuur 201: Schoolstraat Sint-Truiden in de Galgenstraat - Nadarhek

9.2 Aanleiding voor implementeren maatregelen

Over het algemeen wordt een schoolstraat geïmplementeerd om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te verhogen. Een aantal beweegredenen die onder dit begrip vallen zijn:

- een te hoge snelheid voor de schoolpoort;
- onveiligheidsgevoel van kinderen en ouders;
- te veel vrachtvervoer in de schoolomgeving;
- chaos aan de schoolpoort;
- plaats maken voor de actieve weggebruikers; etc.

Daarnaast zijn er ook nog andere redenen om een schoolstraat aan te leggen. Zo is er tijdens een proefproject een schoolstraat aangelegd om het fijnstof te verminderen in de schoolomgeving. Deze schoolstraat is dus eerder vanuit het oogpunt van milieuoverwegingen aangelegd.

9.3 Invloed op (subjectieve) verkeers(on)veiligheid

In dit segment worden de bevindingen van de enquête, focusgroepen en terreinbezoeken samengevoegd. Enkel de respons van projectomgevingen waar uitsluitend één specifieke maatregel is geïmplementeerd, wordt meegenomen in de enquêteresultaten. Dit protocol is gehanteerd om de beïnvloeding door overige maatregelen binnen dezelfde projectomgeving te elimineren.

Voor de maatregelgroep schoolstraat zijn er plaatsbezoeken uitgevoerd in de volgende gemeenten Diest, Tongeren, Sint-Truiden, Bilzen, Temse, Zemst, Herk-de-Stad en Aalst.

Het implementeren van een schoolstraat heeft volgens 60% van de bevraagde burgers een positief effect op de algemene verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Slechts 6% van de bevraagde burgers geeft aan dat de algemene verkeersveiligheid is afgenomen sinds de invoering van de maatregel.

Volgens 45% van de bevraagde burgers rijden de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen trager na het invoeren van de schoolstraat. Geen enkele bevraagde burger geeft aan, dat snelheid van de gemotoriseerde voertuigen is gestegen sinds de invoering van een schoolstraat.

.

9.4 SWOT-analyse

Bij het aanbrengen van schoolstraten dienen onderstaande sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen in overweging worden genomen:

9.4.1 Sterkten

- ***Verhoogde verkeersveiligheid***: Afwezigheid van gemotoriseerd verkeer draagt bij aan een veiligere schoolomgeving.
- ***Tijdelijke toename openbare ruimte***: Actieve weggebruikers krijgen tijdelijk meer ruimte, wat de leefbaarheid bevordert.
- ***Milieuvriendelijk***: Minder fijn stof en uitlaatgassen dragen bij aan een betere luchtkwaliteit in de omgeving.
- ***Toename duurzame verplaatsingen***: Het stimuleert duurzaam vervoer en verhoogt het aantal duurzame verplaatsingen.
- ***Beweging en ervaring in verkeer***: Kinderen, jongeren en ouders bewegen meer en doen meer ervaring op in het verkeer.
- ***Beter bereikbaar voor hulpdiensten***: De straat is beter bereikbaar voor hulpdiensten.
- ***Sociale controle***: Grotere sociale controle op overtreders draagt bij aan veiligheid.
- ***Rustige en aangename buurt***: Bevordert een rustige en aangename buurt.
- ***Meer sociaal contact***: Meer contact tussen ouders, leerkrachten, buurtbewoners en plaatselijke handelaars.

9.4.2 Zwakten

- ***Mogelijke weerstand bij buurtbewoners***: Weerstand van buurtbewoners tegen de invoering van schoolstraten kan een uitdaging zijn.
- ***Onoplettendheid van kinderen***: Kinderen kunnen onoplettend zijn bij het oversteken, wat de veiligheid kan verminderen.
- ***Conflicten tussen fietsers en voetgangers***: Onveilig gedrag van fietsers en voetgangers kan conflicten veroorzaken.
- ***Technische afhankelijkheid***: Afhankelijkheid van technische systemen, zoals draaihekken en dynamische slagbomen, kan problemen veroorzaken. .
- ***Manipulatie van afsluitingen***: Mogelijkheid dat automobilisten proberen naderhekken aan de kant te schuiven om door de schoolstraat te rijden.
- ***Leesbaarheid van de omgeving***: Schoolstraten dragen mogelijk niet bij aan de leesbaarheid voor automobilisten, wat problemen kan veroorzaken.
- ***Gebrek aan uniforme afsluitingsmethoden***: Verschillende manieren om schoolstraten fysiek af te sluiten kunnen tot verwarring leiden.
- ***Onveilige uiteinden van schoolstraten***: In sommige gevallen kunnen de uiteinden van schoolstraten onveiliger worden.
- ***Gebrek aan handhavingsmogelijkheden***: Onduidelijke handhavingsmogelijkheden kunnen conflicten tussen overtreders en burgers veroorzaken.

9.4.3 Kansen

- ***Maatschappelijk bewustzijn***: Toenemend maatschappelijk bewustzijn over verkeersveiligheid en milieu biedt kansen om schoolstraten te promoten en te implementeren.
- ***Technologische innovaties***: Kansen voor het gebruik van technologische innovaties zoals slimme verkeerslichten, camera's en dynamische signalering om de werking van schoolstraten te verbeteren.

- ***Samenwerking met lokale gemeenschap***: Samenwerking met lokale gemeenschappen, ouders, en belanghebbenden kan steun genereren en de acceptatie van schoolstraten vergroten.
- ***Overheidssubsidies***: Mogelijkheid om overheidsfinanciering en subsidies aan te vragen voor de implementatie en promotie van schoolstraten.
- ***Educatieve initiatieven***: Kansen voor educatieve programma's om bewustwording te vergroten over het belang van veilig gedrag rond schoolstraten. .

9.4.4 Bedreigingen

- ***Weerstand van buurtbewoners***: Mogelijke weerstand van buurtbewoners kan de implementatie van schoolstraten belemmeren.
- ***Onvoldoende handhaving***: Gebrek aan handhaving kan leiden tot overtredingen en verminderde effectiviteit van de schoolstraatregels.
- ***Technische problemen***: Technische problemen met draaihekken, slagbomen of andere afsluitingsmethoden kunnen de betrouwbaarheid beïnvloeden.
- ***Negatieve perceptie door automobilisten***: Negatieve perceptie van automobilisten over veranderingen in de verkeerssituatie kan tot onbegrip en conflicten leiden.
- ***Juridische uitdagingen***: Mogelijke juridische uitdagingen bij het handhaven van schoolstraatregels kunnen een bedreiging vormen voor de effectiviteit ervan.
- ***Financiële beperkingen***: Beperkte financiële middelen kunnen de implementatie en het onderhoud van schoolstraten bemoeilijken.
- ***Onvoldoende bewustzijn***: Gebrek aan bewustzijn en begrip bij weggebruikers over het doel en de regels van schoolstraten kan leiden tot onveilig gedrag.

9.5 Aandachtspunten

9.5.1 Proces

Tijdens het subsidieproces geeft de meerderheid van de bevraagde school aan, dat ze tijdens de aanvraag zijn geconsulteerd door de gemeente.

Er wordt door enkele scholen ook aangegeven, dat er eigenlijk weinig invloed mogelijk is op de beslissing van de maatregel. Het is in sommige gevallen niet duidelijk waarom erin aan de ene school wel een schoolstraat wordt geïmplementeerd en andere niet.

9.5.2 Communicatie

In een groot deel van de gevallen wordt er voor de communicatie rond schoolstraten, gevraagd aan de scholen om dit uit te voeren. De scholen communiceren met de ouders en leerlingen het vaakst via de website van de school. Wanneer de gemeente de communicatie zelf uitvoert, gebeurt de communicatie in de meeste gevallen via het gemeentelijk/stedelijke krantje.

9.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie

Het implementeren van een schoolstraat behoort niet tot de bevoegdheid van een school. Het is vooral de gemeente/wegbeheerder en lokale politie (in geval van handhaving), die de implementatie van een schoolstraat kunnen realiseren.

Daarnaast is het ook belangrijk om draagvlak voor een schoolstraat te vinden bij de buurtbewoners. Heldere communicatie over de gevolgen van het implementeren van een schoolstraat voor de buurtbewoners is zeer belangrijk.

9.5.4 Andere

Handhaving is een zeer belangrijk aandachtspunt bij het invoeren van een schoolstraat. Voor de scholen, ouders en vrijwilligers is niet duidelijk wat zij kunnen doen om mensen te verhinderen om

verkeersovertredingen te begaan en de veiligheid van de kinderen te garanderen. Daarnaast zijn er niet altijd mensen beschikbaar om gedurende de volledige periode van de schoolstraat aan de uiteinden te staan, om bestuurders op het foutieve gedrag aan te spreken.

Bij het implementeren van maatregelen is het belangrijk, dat de maatregel geen ongewenste neveneffecten veroorzaakt in de omliggende omgeving. Bijgevolg moet de implementatie van de maatregel steeds gepaard gaan met een voor- en nastudie die alle mogelijke positieve en negatieve effecten in kaart brengt. Op deze manier kan er bijgestuurd worden indien nodig.

9.6 Andere oplossingen

Schoolstraten zijn niet in alle schoolomgevingen de passende oplossing om de verkeersveiligheid voor de schoolpoort te verhogen. Op wegen met veel doorgaand verkeer is het niet aangewezen om een schoolstraat te implementeren, indien er geen goede omleidingsroute is. In deze gevallen is het mogelijk om te werken met stapspots, om de kinderen toch nog op een veilige manier naar de schoolpoort te loodsen.

Indien de schoolstraten niet kunnen worden geïmplementeerd, kan er naar alternatieve maatregelen worden gekeken om de verkeersveiligheid te verhogen bv. extra signalisatie, attentieverhogende maatregelen, snelheidsremmende maatregelen, ...

9.7 Best practice

Om de druk in de schoolomgeving tijdens de piekmomenten te verlagen is er bij De Triangel, een grote basisschool in Wuustwezel, voor geopteerd om een schoolstraat aan te leggen volgens een integrale aanpak. Er is getracht om aandacht te besteden aan infrastructuur, participatie, sensibilisering, educatie en handhaving. In deze case zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Leerlingen laten kennismaken met het concept van een schoolstraat
2. Samenwerking tussen leerlingen en gemeente om de schoolstraat vorm te geven. Er zijn enkele bomen langs de weg geplant en enkele parkeerstroken zijn vervangen door fietsenstallingen en groenelementen.
3. De leerlingen, ouders en alle inwoners zijn geïnformeerd via de school- en gemeentewebsite. Daarnaast zijn er ook nog infoavonden georganiseerd.
4. Geven van verkeerslessen op straat over de nieuwe verkeersmaatregel.

Door deze aanpak is er draagvlak gecreëerd bij de betrokken ouders en omwonende (Boelaert, 2023).

10 Fiche Snelheidsremmende maatregelen

10.1 Korte omschrijving maatregelgroep

Snelheidsremmende maatregelen verlagen de snelheid maar hebben ook nog andere gevolgen:

- Het bevorderen van de verblijfsfunctie die van essentieel belang is in schoolomgevingen via infrastructuurondersteuning.
- Het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en oversteekbaarheid.
- Het vergroten van de verkeersveiligheid door zowel de kans op ongevallen als de ernst ervan te verminderen, door lagere snelheden af te dwingen.

Snelheidsremmende maatregelen kunnen worden onderverdeeld in drie grote categorieën: infrastructurele, educatieve of sensibiliserende en handhavingsmaatregelen.

10.1.1 Infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen om de snelheid te verminderen en de verkeersveiligheid te verbeteren, kunnen in drie grote categorieën worden ingedeeld: bebording en markeringen, verticale snelheidsremmers, horizontale snelheidsremmers, en de rode rem.

10.1.1.1 *Bebording en markeringen*

Statische of vaste zone 30-borden informeren en begeleiden bestuurders in schoolomgevingen. In tegenstelling tot een dynamische zone 30 is de snelheidslimiet van 30 km/u altijd van toepassing en niet enkel tijdens de schooluren.

Figuur 202: Statisch zone 30-bord in een schoolomgeving (Sint-Truiden)

Dynamische zone 30 communiceren aan bestuurders welke snelheidslimiet van kracht is in de schoolomgeving op bepaalde tijdstippen, waardoor ze worden aangemoedigd om hun snelheid aan te passen aan de omgeving.

Figuur 203: Dynamische zone 30-borden (links) en digitale snelheidsinformatieborden (rechts)

Digitale snelheidsinformatieborden (Figuur 203 rechts) informeren bestuurders over hun huidige snelheid en vervullen een sensibiliserend effect door bestuurders via een boodschap te belonen als ze de snelheidslimiet respecteren of te berispen wanneer ze te snel rijden.

Het aanbrengen van de gekleurde markering 'School' bij het naderen van de schoolomgeving wordt vaak toegepast in combinatie met een dynamische zone 30 om de lagere snelheid te benadrukken (zie Figuur 204 rechts).

Een ander voorbeeld van een snelheidsbord is terug te vinden in de schoolomgevingen in Hamme. Leerlingen hebben zelf een verkeersbord ontworpen om bestuurders te sensibiliseren zich aan de snelheidslimiet van 30 km/u te houden in schoolomgevingen (zie Figuur 204 links).

Figuur 204: Sensibiliserend snelheidsbord (Hamme) & Gekleurde markering 'school' (Brasschaat)

10.1.1.2 *Verticale snelheidsremmers*

Verticale snelheidsremmers zijn een voorbeeld van meer ingrijpende infrastructurele maatregelen om de snelheid te verlagen. De infrastructuur wordt immers fysiek aangepast: door hoogteverschillen te creëren via onder andere verkeersplateaus, rijbaankussen, verkeersdrempels en verhoogde oversteekplaatsen worden bestuurders sterk aangemaand om hun snelheid daadwerkelijk te verlagen.

Figuur 205: Rijbaankussen & verhoogde oversteekplaats

10.1.1.3 *Horizontale snelheidsremmers*

Horizontale snelheidsremmers verlagen de snelheid niet door een hoogteverschil te creëren maar via asverspringing of versmalling van de rijbaan. Dit kan gerealiseerd worden via fysieke ingrepen zoals poortconstructies, middenberm en aandachtsportiek, parkeerstroken, groenvoorzieningen maar ook via optische ingrepen zoals het aanbrengen van fietssuggestiestroken. Een mogelijke kanttekening bij het gebruiken van enkel fietssuggestiestroken om snelheid optisch te verlagen; is het optische tunneleffect dat hierdoor gecreëerd wordt. Dit tunneleffect benadrukt de rechtlijnigheid van de weg en creëert voor sommige bestuurders een benauwend gevoel waardoor ze net sneller rijden om de omgeving te verlaten. Dit neveneffect verdwijnt wanneer er fietsers op de suggestiestrook rijden.

Figuur 206: Fysieke wegversmalling in Lo-Reninge

Figuur 207: Optische wegversmalling via fietssuggestiestroken in Oosterzele

Figuur 208: Asversprining ter hoogte van oversteekplaats (Landen)

10.1.1.4 *Rode rem*

Een schoolomgeving in Geetbets is uitgerust met een interessante snelheidsremmende maatregel: de rode rem. Ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats aan de schoolingang is een verkeersregelinstallatie aangebracht. Deze VRI wordt zo ingesteld dat bestuurders die de snelheidslimiet van 30 km/u overschrijden, een rood licht krijgen als strafmaatregel. Een bijkomend voordeel is dat de verkeerslichten worden voorzien van een bedieningsknop, waardoor voetgangers en schoolkinderen groen licht kunnen activeren wanneer ze de weg willen oversteken.

Figuur 209: De rode rem in Geetbets

10.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen

Gemachtigd opzichters zijn een voorbeeld van een sensibiliserende actie om overdreven snelheid en ander verkeersonveilig gedrag in de schoolomgeving aan te pakken. Gemachtigd opzichters zijn enkel bevoegd om personen veilig te laten oversteken maar het zien van een opzichter in een schoolomgeving kan ook al een positieve invloed hebben op het gedrag en veiligheidsgevoel van ouders en leerlingen. Ouders of leerkrachten kunnen een actieve rol bij de schoolpoort aannemen, waar ze ingrijpen bij verkeersonveilig gedrag. Ze spreken zowel leerlingen, ouders als voorbijgangers aan om bewustzijn te creëren over verkeersveiligheid. Samenwerking tussen de school en de politie is hierbij cruciaal om het gewenste effect te bereiken.

Zoals aangehaald bij 10.1.1.1 kunnen digitale snelheidsinformatieborden ook gebruikt worden om bestuurders te sensibiliseren rond snelheid.

10.1.3 Handhavingsmaatregelen

De politie kan ook bemande of onbemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving als de infrastructurele maatregelen en inrichting van de schoolomgeving ontoereikend blijkt te zijn om de gewenste snelheidslimiet af te dwingen.

De laatste jaren komen vaste flitspalen en trajectcontroles dan ook frequenter voor in schoolomgevingen.

Figuur 210: Trajectcontrole in schoolomgeving (Boechout)

10.2 Aanleiding voor implementeren snelheidsremmende maatregelen

De aanleiding om snelheidsremmende maatregelen te implementeren is zeer uiteenlopend:

- ***Te hoge of onaangepaste snelheid***: bestuurders respecteren/kennen de wegcode en snelheidslimiet niet;
- Een ***onveiligheidsgevoe***l bij de ouders, leerlingen, buurtbewoners en leerkrachten;
- ***Actieve weggebruikers*** die niet veilig kunnen oversteken;
- Het ***verlagen van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer*** (personenwagens en vrachtwagens) in de schoolomgeving door een ander wegbeeld te creëren met lagere snelheden waarin actieve weggebruikers sterk aanwezig zijn;
- Het ***wegbeeld verduidelijken*** en de onaangepaste breedte van de rijbaan (te breed, te smal, …) afstemmen op de verkeersregels die gelden in een schoolomgeving

10.3 Invloed op (subjectieve) verkeers(on)veiligheid

In dit segment worden de bevindingen van de enquête, focusgroepen en terreinbezoeken samengevoegd. Enkel de respons van projectomgevingen waar uitsluitend één specifieke maatregel is geïmplementeerd, wordt meegenomen in de enquêteresultaten. Dit protocol is gehanteerd om de beïnvloeding door overige maatregelen binnen dezelfde projectomgeving te elimineren.

Voor de maatregelgroep snelheidsremmende maatregelen zijn er plaatsbezoeken uitgevoerd in de volgende gemeenten Brasschaat, Lo-Reninge, Tongeren, Oosterzele, Berlaar, Harelbeke, Geetbets, Boechout, Landen en Beringen.

Het implementeren van snelheidsremmende maatregelen heeft volgens 13% van de bevraagde burgers een positief effect op de algemene verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Volgens 42% van de bevraagde burgers geeft aan dat de maatregelen geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Volgens 16% van de bevraagde burgers rijden de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen trager na het invoeren van de snelheidsremmende maatregelen. 77% van de bevraagde burgers geeft aan, dat er geen snelheidsverschil merkbaar is.

Op basis van de inzichten uit de digitale bevraging kan besloten worden dat de schoolomgeving beter benadrukt wordt wanneer er snelheidsremmende maatregelen aanwezig zijn maar dat dit niet altijd leidt tot lagere rijsnelheden en een verbeterd veiligheidsgevoel bij de burgers en scholen. Deze gevoelens worden ook bevestigd door de locatiebezoeken:

- In schoolomgevingen waar enkel een dynamische zone 30 en de markering ‘school’ op het wegdek zijn aangebracht wordt de snelheidslimiet slechts sporadisch gerespecteerd. Indien de school aan een drukke gewestweg ligt, respecteren nog minder bestuurders de dynamische zone 30. Bebording en markeringen zijn dus onvoldoende om lagere snelheden af te dwingen.
- Fysieke infrastructurele maatregelen zijn beter geschikt om lagere snelheden af te dwingen. Maar toch zijn ook hier enkele kanttekeningen bij:
    - Verticale snelheidsremmers zoals een verkeersplateau of verhoogde oversteekvoorziening moeten een voldoende hoogteverschil hebben met het wegdek om een effect te hebben op de rijsnelheid
    - Optische wegversmalling d.m.v. fietssuggestiestroken geeft de illusie van een versmalde weg maar werkt beter wanneer er ook fietsers op de suggestiestrook rijden.
- De rode rem en de combinatie van een dynamische zone 30 met horizontale snelheidsremmers blijken in de bezochte schoolomgevingen wel te resulteren in lagere snelheden (bestuurders vertragen vaker) en ouders en kinderen voelen zich veiliger.

10.4 SWOT-analyse

Bij het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen in schoolomgevingen dienen onderstaande sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen in overweging worden genomen:

10.4.1 Sterkten

- ***Dynamische zone 30***: Een 'zone 30 schoolomgeving' verhoogt de veiligheid rondom scholen voor actieve weggebruikers, en de dynamische zone 30 schoolomgeving heeft het extra voordeel dat deze de functie van de weg buiten de schoolspits niet verandert.
- ***Verhoogde oversteekbaarheid:*** De oversteekbaarheid van de weg voor actieve weggebruikers verbetert. Actieve weggebruikers voelen zich minder onzeker en kunnen zich veiliger mengen in het verkeer.
- ***Horizontale snelheidsremmers***: Kunnen worden gebruikt op wegen met doorgaand verkeer, waarbij ze fungeren als een poorteffect naar gebieden met meer verblijfsfuncties, en dit kan kostenefficiënt worden gedaan.
- ***Verticale snelheidsremmers*** zijn veelzijdig inzetbaar.
- ***Verbeterde verkeersveiligheid en -leefbaarheid***: De implementatie van zowel verticale als horizontale snelheidsremmende maatregelen bevordert lagere rijsnelheden, wat resulteert in een vermindering van zowel het risico op ongevallen als op letsel. Bovendien dragen deze maatregelen bij aan een verbetering van de verkeersleefbaarheid in schoolomgevingen, aangezien ze de doorstroming van doorgaand verkeer beperken en ongewenst gemotoriseerd verkeer ontmoedigen.
- ***Digitale snelheidsinformatieborden (smiley-borden):*** Gemotoriseerd verkeer wordt pas bewust van hun snelheid wanneer ze het bord passeren en passen hun snelheid aan.
- ***Gemachtigd opzichters***: ouders/scholen nemen zelf verantwoordelijkheid voor de verkeerssituatie bij hun schoolpoort.

10.4.2 Zwakten

- ***Beperkte effecten van snelheidsborden***: Het plaatsen van verkeersborden op zich heeft slechts een beperkte invloed. Een verlaging van de snelheid moet worden ondersteund door fysieke aanpassingen aan de infrastructuur. Als er geen fysieke infrastructurele maatregelen worden genomen om de snelheid te verlagen, is handhaving door middel van snelheidscontroles noodzakelijk. Met ander woorden een 'zone 30' impliceert meer dan alleen een maximumsnelheid van 30 km/uur die wordt aangegeven met een (dynamisch) verkeersbord. Afhankelijk van de schoolomgeving in kwestie en de inbedding hiervan in de bredere ruimtelijke context vereist dit vaak een herinrichting van de hele omgeving. De uitvoering van dergelijke projecten vergt aanzienlijke tijd en financiële investeringen, zelfs bij het instellen van een vaste 'zone 30 schoolomgeving'.
- ***Onveiligheidsgevoel***: In situaties met gemengd verkeer kunnen weggebruikers subjectief een gevoel van onveiligheid ervaren.
- ***Afleiding door dynamische borden***: Digitale snelheidsinformatieborden (smiley-borden) kunnen de bestuurders ook afleiden waardoor ze andere situaties of weggebruikers minder snel/goed opmerken.

10.4.3 Kansen

- ***Verhoogd draagvlak voor snelheidscontroles***: Bij bemande of onbemande snelheidscontroles volgt de boete bijna onmiddellijk op de snelheidsovertreding, wat het effect van de controles vergroot en de boete meer acceptabel maakt. Dankzij de technische tolerantiemarge wordt ervoor gezorgd dat ‘toevallige' overtreders niet meteen zware boetes krijgen, wat leidt tot een hoger draagvlak voor snelheidscontroles.
- ***Onbemande snelheidscontroles***: Het gebruik van handhavingstechnologieën snelheidscamera’s en trajectcontrole kan de handhaving van snelheidslimieten verbeteren.
- ***Educatieve en sensibiliserende maatregelen***: leiden tot een toegenomen bewustzijn i.v.m. de gevolgen van overdreven en/of onaangepaste snelheid in schoolomgevingen bij ouders en

leerlingen. Deze maatregelen bevatten het potentieel om mensen aan te zetten tot een gedragsverandering wanneer ze bewustgemaakt worden over het eigen gedrag.

10.4.4 Bedreigingen

- ***Horizontale snelheidsremmers***: er is speciale aandacht vereist voor zwaar en groot vervoer. Op routes voor uitzonderlijk transport zijn op maat gemaakte oplossingen nodig. Visuele versmalling is een minder harde maatregel die inspeelt op het perceptuele aspect van de weggebruiker. Het verandert subjectief de ervaren snelheid, hoewel dit gevoel na verloop van tijd kan afnemen bij vertrouwdheid met de situatie.
- ***Verticale snelheidsremmers:*** zijn niet praktisch voor zwaar en groot vervoer om verschillende redenen, waaronder het risico op beschadiging, hindernissen voor fietsers, mogelijke trillingshinder voor omwonenden, ecologische impact en beperkingen op prioritaire routes.
- ***Effectvervaging bij gewoontegebruikers***: Digitale snelheidsinformatieborden worden best niet permanent gebruikt om te sensibiliseren omdat een schoolomgeving gekenmerkt wordt door gewoontegebruikers. Het permanent gebruik van deze borden leidt bij gewoontegebruikers tot effectvervaging.
- ***Beperkte middelen m.b.t. handhaving***: Bij bemande controles kan de politie niet overal tegelijkertijd zijn waardoor sommige overtreders niet worden bestraft. Dit heeft een negatieve invloed op het draagvlak van snelheidscontroles. Als handhaving van snelheidslimieten niet effectief is, kunnen automobilisten de maatregelen negeren, waardoor de verkeersveiligheid in gevaar komt.

10.5 Aandachtspunten

10.5.1 Proces

Met betrekking tot het subsidieproces geeft een meerderheid van de bevraagde scholen aan dat ze niet geconsulteerd worden door de gemeente en niet betrokken worden bij de aanvraag. De scholen zijn dan ook vragende partij om actiever betrokken te worden bij de aanvraag. En het consulteren of contact opnemen met de scholen als een verplicht gunningscriteria toe te voegen aan de subsidieaanvraag. Dit kan eventueel georganiseerd worden door een afgevaardigde van de gemeente verplicht aan de school en/of ouderraad een toelichting te laten geven over de plannen en mogelijke maatregelen die de gemeente wil aanvragen.

10.5.2 Communicatie

Scholen geven aan dat ze vaak de communicatie naar ouders en leerlingen zelf verzorgen, waarbij nieuwsbrieven, e-mails en schoolwebsites belangrijke communicatiemiddelen zijn. Vanuit de gemeente komt er vaak weinig initiatief om over zulke maatregelen te communiceren.

Een mooi voorbeeld hiervan is het oudercafé dat in 1 van de deelnemende scholen georganiseerd wordt. In het oudercafé zijn niet enkel de leden van het oudercomité maar alle ouders welkom en wordt er ook gewerkt aan veiligheid in en rond de schoolomgeving. Het oudercafé is van plan om via deze weg ook meer te communiceren over lokale successen om deze extra in de verf te zetten.

10.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie

Het implementeren van snelheidsremmende maatregelen behoort niet tot de bevoegdheid van de school. Het is vooral de gemeente/wegbeheerder en de lokale politie (in geval van handhaving) die de implementatie van de diverse snelheidsremmende maatregelen kunnen realiseren.

10.5.4 Andere

De bevraagde scholen geven aan dat er nood is aan kennisverspreiding ivm de effectiviteit van verschillende snelheidsremmende maatregelen zodat gemeenten in overleg met de scholen een goede doordachte keuze kunnen maken bij de aanleg ervan.

De scholen zitten ook nog met veel onduidelijkheden m.b.t. welke acties ze zelf mogen ondernemen om te sensibiliseren tegen overdreven/onaangepaste snelheid. Ter illustratie: mogen scholen flyers uitdelen en bestuurders staande houden die te snel rijden om hen hierop te wijzen?

Bij het implementeren van maatregelen is het belangrijk dat het effect niet lokaal (enkel ter hoogte van de school) en geen neveneffecten creëert op andere plaatsen. Bijgevolg moet de implementatie van maatregelen altijd gecombineerd worden met een voor- en nastudie die alle mogelijke positieve en negatieve effecten in kaart brengt zodat kan worden bijgestuurd.

Goede en duidelijke “poorten” om de schoolomgeving en zone 30 te benadrukken ontbreken meestal daarom combineren sommige gemeenten een zone 30 ter hoogte van schoolomgevingen met een toegangsbeperking voor zwaar vervoer net voor en na schooltijd (bv Oostende).

10.6 Andere oplossingen

Naast de traditionele snelheidsremmende maatregelen die hier worden toegelicht zijn er nog andere maatregelen die in eerste instantie niet gericht zijn op het verlagen van de snelheden maar toch een snelheidsremmende effect kunnen hebben zoals het invoeren van een éénrichtingsstraat, fietsstraat en schoolstraat. Meer informatie over deze maatregelen kan u raadplegen in de fiche over schoolstraten en de fiche over fietsvoorzieningen.

10.7 Best practice

Een best practice op het gebied van snelheidsremmende maatregelen is terug te vinden in een lagere schoolomgeving in Beringen. Naast digitale borden om de dynamische zone 30 (Figuur 214, Figuur 215) aan te geven heeft de lokale overheid ook wegversmallingen aangebracht om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verlagen.

Het eerste kruispunt met een snelheidsremmende opstelling is dat van de Pastorijstraat en Kerkplein. Bij het inrijden van de straat van de school wordt het verkeer hierdoor vertraagd en krijgen de voetgangers en fietsers meer bescherming (zie Figuur 211). Deze wegversmalling werd eerst als tijdelijke opstelling uitgetest. De resultaten waren zeer positief: het autoverkeer vertraagt en respecteert de snelheid van 30 km/u beter. Daarnaast heeft deze opstelling ook geleid tot een betere oversteekbaarheid. Door deze positieve verkeersveiligheidseffecten heeft de lokale overheid beslist om de tijdelijke wegversmalling om te zetten naar een definitieve wegversmalling en ook op andere locaties tijdelijke wegversmallingen uit te testen. Ook bij het kruispunt Pastorijstraat x Burgemeester Elensstraat is een tijdelijke opstelling geplaatst. Hier is naast de versmalling van het kruispunt zelf ook gekozen voor twee wegversmallingen op de Pastorijstraat voor en na het kruispunt (zie Figuur 212 en Figuur 213)

Naast het plaatsen van (tijdelijke) wegversmallingen is het Kerkplein veranderd in een eenrichtingsstraat, waardoor toegang tot het plein alleen mogelijk is via de Pastorijstraat voor gemotoriseerd verkeer. Bovendien zijn er al geruime tijd een octopuspaal en beugels (Figuur 216, Figuur 217) aanwezig bij de ingang van de school.

Tijdens het bezoek werden enkele ouders geïnterviewd, aangezien de gemeente en de schooldirectie niet beschikbaar waren. Uit de gesprekken met ouders bij de schoolpoort blijkt dat de snelheid in de straat voor de school over het algemeen goed wordt nageleefd. Ouders geven aan dat dit te wijten is aan de beperkte lengte van de straat, en ze vinden de dynamische zone 30 borden niet beter of slechter dan de vaste borden die er eerder stonden. Bovendien wordt opgemerkt dat de schoolomgeving over het algemeen rustig is, met weinig verkeer.

De tijdelijke wegversmallingen worden positief onthaald omdat ze het oversteken voor kinderen veiliger maken en het autoverkeer vertragen.

Figuur 211: Wegversmalling kruispunt Pastorijstraat x Kerkplein (Beringen)

Figuur 212:Tijdelijke opstelling kruispunt Pastorijstraat x Burgemeester Elensstraat (Beringen)

Figuur 213: Tijdelijke opstelling kruispunt Pastorijstraat x Burgemeester Elensstraat (Beringen)

Figuur 214 Dynamisch zone 30 bord Pastorijstraat vana Pastoor Mevislaan (Beringen)

Figuur 215 Dynamisch zone 30 bord Pastorijstraat vanaf Burgemeester Elensstraat (Beringen)

Figuur 216 Octopus aan het Kerkplein voor de school (Beringen)

Figuur 217 Octopusbeugels voor hoofdpoort aan Kerkplein (Beringen)

11 Fiche Voetgangersvoorzieningen

11.1 Korte omschrijving maatregelgroep

Het doel van voetgangersvoorzieningen is divers en omvat verschillende aspecten die allemaal gericht zijn op het verbeteren van de veiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers. Enkele algemene doelen zijn het verhogen van de verkeersveiligheid en integrale toegankelijkheid van de schoolomgeving. Belangrijke specifieke doelstellingen van voetgangersvoorzieningen zijn:

- Het aanbrengen van structuur in de schoolomgeving door met behulp van voetgangersvoorzieningen een duidelijke wegindeling te realiseren en aan te duiden welke plaats iedere weggebruiker inneemt in de schoolomgeving;
- Het aanpassen van de voetgangersoversteekplaatsen door de oversteek te beschermen of verkorten zodat de oversteeklengte niet te lang is en de leerlingen gemakkelijk en veilig kunnen oversteken;
- De toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de schoolomgeving verbeteren door voetgangersvoorzieningen obstakelvrij te maken;
- Goede, toegankelijke en veilige voetgangersvoorzieningen ondersteunen het STOP-principe;
- Tot slot draagt een goede verlichting ter hoogte van voetgangersvoorzieningen bij aan de zichtbaarheid van overstekende voetgangers.

Voetgangersvoorzieningen kunnen worden onderverdeeld in drie grote categorieën: infrastructurele, educatieve of sensibiliserende en handhavingsmaatregelen.

11.1.1 Infrastructurele maatregelen

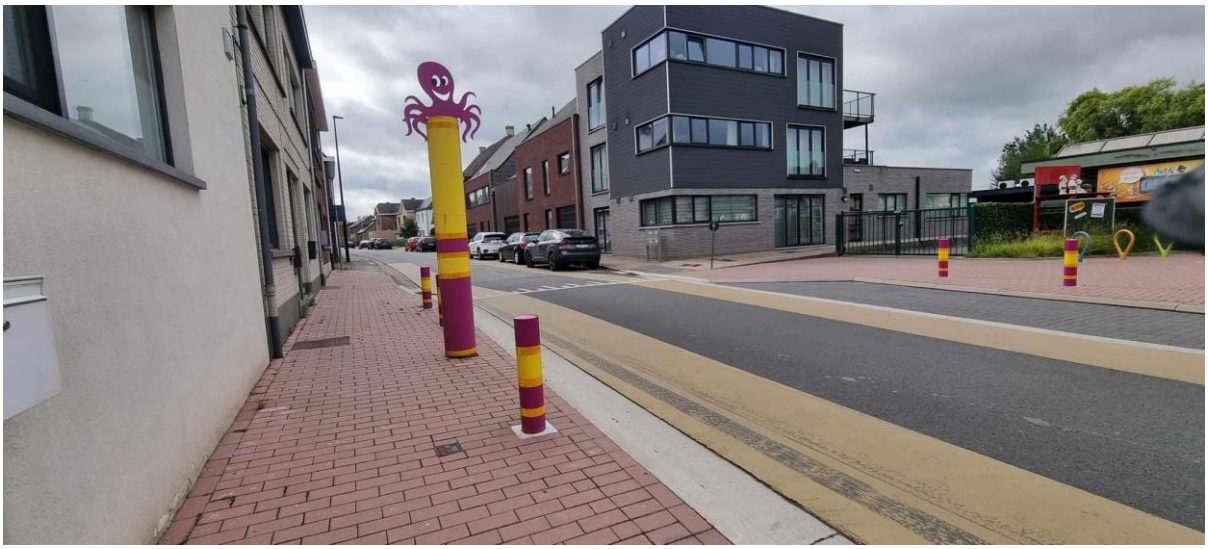
Infrastructurele maatregelen voor voetgangers kunnen in verschillende categorieën worden ingedeeld: voetpaden, oversteekvoorzieningen, maatregelen gericht op het beveiligen van de oversteekvoorziening en de schoolomgeving inrichten als voetgangersgebied/verkeersvrij plein.

11.1.1.1 *Voetpaden*

Voetpaden verduidelijken de plaats van de voetganger in de schoolomgeving. Een voetpad moet toegankelijk, veilig en comfortabel zijn. Dit betekent dat voetpaden zeker ter hoogte van oversteekvoorzieningen zonder niveauverschillen worden aangelegd. Vervolgens is het ook aangeraden om bij brede wegen het voetpad te laten uitstulpen ter hoogte van de oversteekvoorziening om de oversteeklengte te verkorten. Zeker voor lagere schoolkinderen mag de oversteeklengte niet te lang zijn.

Daarnaast dient ook aandacht besteed te worden aan de materiaalkeuze. Voetpaden worden best aangelegd met materialen die een gelijkmatig oppervlak creëren (dus best geen kasseien) zodat het wandelcomfort verhoogd wordt. Verharde voetpaden hebben de voorkeur aangezien ze bijdragen aan een beter wandelcomfort.

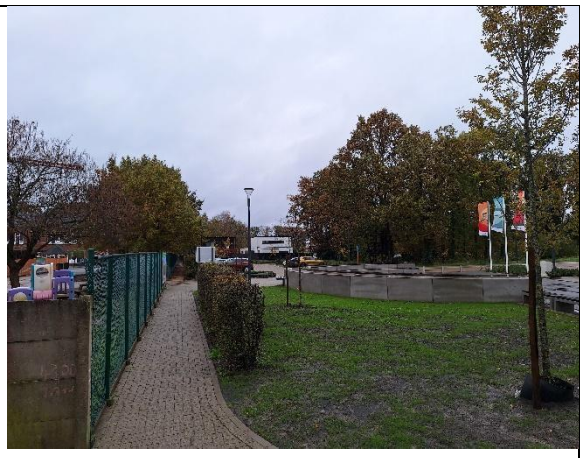
Een vrije doorgang is ook belangrijk. Dit betekent dat het voetpad obstakelvrij moet zijn zodat voetgangers niet gehinderd worden door het straatmeubilair maar ook beter zichtbaar zijn voor het gemotoriseerd verkeer. Kinderen kunnen immers door hun geringe lengte gemakkelijk verdwijnen achter het straatmeubilair, de struiken en andere obstakels waardoor het gemotoriseerd verkeer hen te laat zou kunnen opmerken. Indien de beschikbare ruimte het toelaat wordt het voetpad zo breed mogelijk aangelegd zodat voetgangers elkaar op een veilige manier kunnen passeren.



Figuur 218:Verbreden van voetpaden (Oosterzele)

Voetpaden zijn niet alleen belangrijk op de route van en naar school maar ook binnen de schoolomgevingen om veilige verbindingen te creëren via doorsteekjes (zie Figuur 219).

Voetgangerspad vanaf Pastorijstraat



Voetgangerspad aan de achterpoort

Voetgangerspad vanaf achterpoort naar Pastorijstraat

Voetgangerspad vanaf Koersel-Dorp

Figuur 219: Veilige doorsteek voor voetgangers (Beringen)

Het voetpad wordt ook best aangelegd in een andere kleur en materiaalsoort dan de voorzieningen voor fietsers en gemotoriseerd verkeer zodat het voetpad duidelijk herkenbaar en afgebakend wordt.

Al deze maatregelen dragen bij tot een verhoogde verkeersveiligheid en integrale toegankelijkheid en uitnodigen tot het gebruik van het voetpad.

11.1.1.2 *Oversteekvoorzieningen*

Bij het plannen van oversteekvoorzieningen is de exacte locatie van groot belang. De voorziening moet breed genoeg zijn om grote groepen voetgangers te verwerken en de locatie moet logisch zijn met aandacht voor de looproutes van leerlingen. Begeleidende rijen of gemachtigde opzichters kunnen helpen om de oversteekplaats effectief te gebruiken. In zones met een maximumsnelheid van 30 km/uur zijn voetgangersoversteekplaatsen meestal niet nodig. Toch kan er in schoolomgevingen overwogen worden om voetgangersoversteekplaatsen aan te leggen om educatieve redenen, zodat leerlingen leren

hoe ze deze moeten gebruiken. Hierbij is het belangrijk dat ouders en leraren ook worden gesensibiliseerd om de oversteekplaats correct te gebruiken.

Figuur 220: In de Blekerijstraat werden handjes en voetjes aangebracht in thermoplast op de stoep om de kinderen van Vrije Basisschool 'De Boomgaard' te begeleiden naar de schoolpoort (Ardooie)

Om de zichtbaarheid van de oversteekvoorziening te vergroten kan deze geaccentueerd worden door een gekleurde onderlaag (zie Figuur 220) aan te brengen of de oversteekvoorziening aan te leggen met klinkers. Oversteekvoorzieningen kunnen ook op een verkeersplateau worden aangelegd wat niet alleen de opvallendheid benadrukt maar ook een snelheidsremmende werking heeft (zie Figuur 221).

Figuur 221: Verhoogde oversteekvoorziening in combinatie met een groene thermoplast om de zichtbaarheid en oversteekbaarheid te verbeteren (Brasschaat)

Bij de schooltoegang is er vaak te weinig ruimte voor voetgangers vanwege een grote hoeveelheid leerlingen en ouders die op hetzelfde moment op dezelfde plek zijn. Dit kan leiden tot verkeersproblemen. Om dit aan te pakken, is het aanbevolen om aparte wachtruimten te creëren voor ouders en grootouders die wachten op hun kinderen. Deze wachtruimten (zie Figuur 227) kunnen zowel op het openbaar domein (bijvoorbeeld een uitstulping van het voetpad) als binnen de schoolgebouwen worden geplaatst. Hierdoor kunnen kinderen veilig worden opgehaald.

11.1.1.3 *Beveiligen oversteekvoorziening*

Het beveiligen van de oversteekvoorziening is ook belangrijk. Door verlichting en reflectoren te plaatsen ter hoogte van de oversteekvoorziening wordt de aandacht gevestigd op overstekende voetgangers en de oversteekvoorziening in het algemeen (zie Figuur 223 en Figuur 224). De oversteekvoorziening kan ook beveiligd worden in schoolomgevingen gelegen langs drukke verkeersaders via verkeerslichten of voetgangerslichten (op aanvraag) (Figuur 222). Aandachtspunten hierbij zijn het realiseren van een aanvaardbare (beperkte) wachttijd en het toepassen van een groenfase die is afgestemd op de oversteeklengte. Het aanbrengen van een rode rem kan naast het verlagen van de rijsnelheden ook bijdragen aan het beveiligen van de oversteekvoorziening (zie fiche snelheidsremmende maatregelen).

Figuur 222: De schoolomgeving van Basisschool 'De Lotusbloem' (Berlaar) werd voorzien van verkeersborden type F49 met 2 bi-flash leds en voetgangersdetectie.

Figuur 223: Voetgangersoversteek met aandachtsportiek en punctuele verlichting (Lo-Reninge)

Figuur 224: LED-lichtjes in het zebrapad in de Edith Cavellaan (Brecht)

11.1.1.4 *De omgeving inrichten tot een verkeersvrij plein*

Een schoolomgeving in Ranst is uitgerust met een interessante en meer ingrijpende voetgangersvoorziening; een verkeersvrij plein (Figuur 225). De straten die deel uitmaken van de schoolomgeving werden heringericht: brede voetpaden en fietssuggestiestroken (zie Figuur 226) werden aangelegd en gaan voor de school over in een doorlopend gedeelte voor fietsers en voetgangers, zodat er een verkeersvrij plein ontstaat. Hierbij werden ook markeringen op het wegdek geplaatst.

Figuur 225: Verkeersvrij plein voor de Sint-Lucia school in Ranst (links) en overgang naar verkeersvrij plein (rechts)

Figuur 226: Fietssuggestiestroken en brede voetpaden in Ranst

Ook een school in Zemst (Figuur 227) heeft de keuze gemaakt om een knip in de straat ter hoogte van de schoolpoort aan te brengen waardoor er een verkeersvrijplein gecreëerd wordt voor de schoolpoort waar (groot-)ouders comfortabel op hun kind kunnen wachten.

Figuur 227: Wachtzone voor de ouders, voor de schoolpoort van de Kriekelaar (Zemst)

11.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen

Gemachtigd opzichters kunnen helpen om de oversteekbaarheid in schoolomgevingen te verbeteren. De gemachtigd opzichter dient wel eerst een opleiding te volgen. Deze opleiding wordt doorgaans door de politie ingericht.

Andere voorbeelden van educatieve maatregelen zijn

- Kinderen leren hoe ze de juiste locatie moeten kiezen om over te steken.
- Kinderen veilig leren wandelen in groep.
- Kinderen veilig leren oversteken.
- Voetgangerstraining en -kennis.

11.1.3 Handhavingsmaatregelen

Als voetgangers niet veilig kunnen oversteken omwille van hoge verkeersintensiteiten of in geval van een gebrek aan onvoldoende veilige voetgangersvoorzieningen kan de politie ingeschakeld worden om toezicht te houden in de schoolomgeving zodat de veiligheid van voetgangers gegarandeerd wordt. Deze maatregel is slechts een tijdelijke oplossing in afwachting van de aanleg van verbeterde voetgangersvoorzieningen.

Daarnaast kan de politie ook corrigerend en sensibiliserend optreden in schoolomgevingen als voetgangers de signalisatie negeren of de wegcode niet respecteren.

11.2 Aanleiding voor implementeren voetgangersvoorzieningen

De belangrijkste redenen voor het implementeren of verbeteren van voetgangersvoorzieningen in schoolomgevingen kunnen als volgt worden samengevat:

- Een belangrijke drijfveer voor het aanleggen van voetpaden en zebrapaden is om ervoor te zorgen dat kinderen en ouders **veilig naar school** kunnen gaan zonder op de rijbaan te moeten lopen.
- ***Het oplossen van conflicten tussen voetgangers en fietsers***: het gebeurt vaak dat voetgangers en fietsers dezelfde infrastructuur moeten delen, wat tot conflicten kan leiden. Vooral tijdens drukke ochtend- en avonduren kan dit leiden tot overvolle voetpaden.
- ***Het aanleggen van nieuwe voetpaden***: In sommige gebieden waren er voorheen geen voetpaden beschikbaar. Het aanleggen van nieuwe voetpaden is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren en voetgangers **een veilige looproute** te bieden.
- ***Een gebrek aan duidelijke trage verbindingen en doorsteekroutes***: Voetgangers hebben soms moeite om te bepalen waar ze veilig kunnen lopen. Het creëren van duidelijke trage verbindingen en doorsteekroutes helpt voetgangers om gemakkelijker te navigeren.
- ***Het vervangen van slecht onderhouden voetpaden***: In sommige gevallen kunnen bestaande voetpaden in slechte staat verkeren. Het aanleggen van nieuwe voetpaden kan een oplossing zijn om de veiligheid te verbeteren.
- ***Het verbeteren van oversteekvoorzieningen***: bestaande oversteekvoorzieningen worden heraangelegd. Redenen hiervoor zijn onder andere het verbreden en accentueren van oversteekvoorzieningen, verbeteren van de oversteekbaarheid en integrale toegankelijkheid en aanleggen van oversteekvoorzieningen op verkeersplateaus om lagere rijsnelheden af te dwingen.

11.3 Invloed op (subjectieve) verkeers(on)veiligheid

In dit segment worden de bevindingen van de enquête, focusgroepen en terreinbezoeken samengevoegd. Enkel de respons van projectomgevingen waar uitsluitend één specifieke maatregel is geïmplementeerd, wordt meegenomen in de enquêteresultaten. Dit protocol is gehanteerd om de beïnvloeding door overige maatregelen binnen dezelfde projectomgeving te elimineren. Binnen de maatregelgroep voetgangersvoorzieningen behoren de maatregelen: voetpaden en zebrapaden.

Voor de maatregelgroep voetgangersvoorzieningen zijn er plaatsbezoeken uitgevoerd in de volgende gemeenten Brasschaat, Ardooie, Lo-Reninge, Diest, Oosterzele, Brecht, Berlaar, Harelbeke, Geetbets, Ranst, Tielt-Winge, Boechout, Landen, Herk-de-Stad, Sint-Niklaas, Aalst, Beringen en Wemmel.

Volgens 33% van de bevraagde burgers rijden de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen trager na het aanbrengen/verbeteren van voetgangersvoorzieningen. Geen enkele van de bevraagde burgers geeft aan, dat de gemotoriseerde voertuigen sneller rijden sinds de invoering van de maatregel.

Enkele bevindingen tijdens de locatiebezoeken:

- Thermoplastische markeringen, ledverlichting en andere attentieverhogende maatregelen gericht op voetgangers benadrukken de zichtbaarheid van de voetganger en schoolomgeving.
- De meer ingrijpende infrastructurele maatregelen zoals het verbreden van voetpaden, aanleggen/verbreden van oversteekvoorzieningen, beveiligen van oversteekvoorzieningen via een rode rem, creëren van doorsteekjes, aanleggen van oversteekvoorzieningen op een plateau en het aanleggen van een verkeersvrij plein in de directe omgeving van de school hebben een grotere en positieve invloed op de subjectieve verkeersveiligheid van ouders en kinderen.
- De aanwezigheid van een gemachtigd opzichter leidt ook tot een verbeterd veiligheidsgevoel doordat hun aanwezigheid een veilige oversteek garandeert en ook een snelheidsremmende werking heeft.

11.4 SWOT-analyse

Bij het aanleggen van voetgangersvoorzieningen in schoolomgevingen dienen onderstaande sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen in overweging worden genomen:

11.4.1 Sterkten

- ***Veiligere verplaatsingen***: Voetgangersvoorzieningen dragen bij aan de veiligheid van voetgangers. Ze verminderen het risico op ongevallen met gemotoriseerde voertuigen.
- ***Verbeterde stapbaarheid en wandelbaarheid***: Het creëren van voetgangersvriendelijke voorzieningen verbetert de algehele wandelbaarheid van de schoolomgeving. Het moedigt mensen aan om te voet te gaan, wat zowel de gezondheid als de levenskwaliteit kan verbeteren. Daarnaast dragen kwaliteitsvolle en comfortabele voetgangersvoorzieningen bij tot betere subjectieve verkeersveiligheid.
- ***Zichtbaarheid en beveiliging van de oversteek***: Adequate verlichting verbetert de zichtbaarheid van voetgangers en fietsers, terwijl verkeerslichten in schoolomgeving gelegen aan gewestwegen of andere drukke verkeersaders zorgen voor veilige oversteekmogelijkheden en vlottere verkeersafwikkeling. Daarnaast verbetert de aanwezigheid van een gemachtigd opzichter de oversteekbaarheid en het verkeersveiligheidsgevoel.
- ***Bewustwording van de wegcode***: goed gemarkeerde en zichtbare voetgangersvoorzieningen in schoolomgevingen in combinatie met educatieve initiatieven (voetgangerstraining, veilig leren oversteken, enz.) zorgen ervoor dat leerlingen al van jongs af vaardigheden als voetganger verwerven en bekendgemaakt worden met de wegcode.
- ***Structureren van interacties via handhaving***: Op korte termijn zullen handhavingsmaatregelen meer structuur aanbrengen in de interacties tussen weggebruikers waardoor het veiligheidsgevoel vergroot en de verkeersveiligheid verbetert. Door actieve weggebruikers ook aan te spreken op overtredingen, kan de irritatie bij andere weggebruikers verminderd worden, wat het gevoel van straffeloosheid vermindert. Dit kan op de lange termijn meer begrip creëren en ervoor zorgen dat alle weggebruikers zich beter aan de regels houden.

11.4.2 Zwakten

- ***Onvoldoende onderhoud***: Gebrek aan regelmatig onderhoud kan leiden tot verslechtering van voetgangersvoorzieningen, zoals slecht zichtbare zebrapaden en beschadigde trottoirs.
- ***Verlichting***: Bij verlichting moet men oppassen voor overmatig gebruik, wat kan leiden tot 'inflatie' waarbij ze minder opvallen. Geconcentreerde verlichting kan "zwarte gaten" creëren die het verwachte gedrag van weggebruikers verstoren.

- ***Praktijk in het echte verkeer***: Het oefenen van de voetgangersvaardigheden dienen niet enkel in een beschermde omgeving te gebeuren. Oefenen in een beschermde omgeving is de eerste stap. Als de leerlingen de vaardigheden adequaat beheersen moeten de vaardigheden ook onder begeleiding in het echte verkeer worden geoefend.
- ***Vals gevoel van veiligheid***: Door de aanwezigheid van een gemachtigd opzichter kunnen leerlingen hier te sterk op vertrouwen en de noodzakelijke vaardigheden niet meer toepassen (bv. kijkgedrag). Dit kan gevaarlijke gevolgen hebben.
- ***Tijdelijk effect van handhaving***: handhaving is arbeidsintensief en tijdsgebonden. Het is geschikt voor tijdelijke problemen of bredere acties, maar structurele problemen vereisen lange termijn maatregelen.

11.4.3 Kansen

- ***Bevorderen van duurzame verplaatsingen***: Door het bieden van deze voorzieningen worden duurzame modi, zoals lopen, aangemoedigd. Dit draagt bij aan het verminderen van luchtvervuiling en congestie.
- ***Sociale cohesie***: door meer ruimte te geven aan de voetganger is er ook meer ruimte voor sociale contacten met andere kinderen, ouders, buurt, schoolteam
- Een verkeersvrij plein biedt bescherming aan niet-gemotoriseerd verkeer en benadrukt de prioriteit van voetgangers en fietsers.
- ***Toegankelijkheid***: Het verwijderen van obstakels op voetpaden zorgt voor meer ruimte en zichtbaarheid voor voetgangers en fietsers, waardoor ze veiliger zijn. Verlaagde boordstenen bevorderen de integrale toegankelijkheid van oversteekplaatsen. Daarnaast benadrukt dit het verblijfskarakter van de schoolomgeving wanneer het voetpad naadloos overgaat in de rijbaan.
- ***Efficiëntere looproutes***: Het creëren van aparte voetpaden en doorsteken in schoolomgevingen biedt verschillende voordelen. Kinderen die te voet of met de fiets komen, kunnen kortere routes nemen, vermijden parkeerproblemen en vermijden conflicten met snel rijdend autoverkeer. Deze maatregelen verminderen conflicten tussen fietsers en voetgangers en vermijden parkeerproblemen. Het vermindert de omrijfactor en maakt de situatie voor kinderen overzichtelijker en veiliger om over te steken., …

11.4.4 Bedreigingen

- ***Onvoldoende handhaving***: Gebrek aan handhaving van verkeersregels kan leiden tot onveilig gedrag van bestuurders en voetgangers.
- ***Verouderde infrastructuur***: Oude of slecht ontworpen infrastructuur vormt een bedreiging voor de veiligheid van voetgangers.
- ***Potentiële weerstand***: Een gebrek aan betrokkenheid van de gemeenschap kan de implementatie van effectieve voetgangersvoorzieningen bemoeilijken. Er kan weerstand en discussie ontstaan bij het maken van keuzes en prioriteiten. Bijvoorbeeld, de afweging tussen het creëren van voetpaden versus het behouden van parkeerplaatsen kan controversieel zijn.
- ***Ruimtelijke beperkingen***: In sommige gebieden kunnen ruimtelijke beperkingen de aanleg van voetpaden bemoeilijken. Het kan nodig zijn om keuzes te maken en compromissen te sluiten als de ruimte beperkt is. Alternatieve oplossingen die mogelijk zijn in schoolomgevingen met beperkte ruimte zijn; een woonerf, aanpassingen in de routes van gemotoriseerd verkeer (circulatieaanpassingen, éénrichtingsverkeer inrichten),…
- ***Kosten per voetganger***: Het aanleggen en onderhouden van voetgangersvoorzieningen kan in verhouding tot het aantal effectieve gebruikers duur lijken. Dit kan vooral een uitdaging zijn bij kleinere scholen of minder drukke gebieden.
- ***Neveneffecten***: Verlaagde boordstenen vergemakkelijken de oversteek voor minder mobiele voetgangers maar ook het parkeren op trottoirs op plaatsen met veel parkeerdruk. In voetgangerszones/verkeersvrije pleinen is speciale aandacht is nodig voor fietsbereikbaarheid.

11.5 Aandachtspunten

11.5.1 Proces

De burgers en scholen vinden betrokkenheid en transparantie belangrijk bij het plannen en implementeren van dergelijke maatregelen. Ze onderstreepten dat een open dialoog tussen de gemeente en belanghebbenden, zoals ouders, leerkrachten en leerlingen, essentieel is om de beste resultaten te bereiken en negatieve weerstand te minimaliseren.

De mate waarin zij echter betrokken worden verschilt van locatie tot locatie, waarbij sommige gemeenten autonoom handelen, terwijl andere gemeenten meer rekening houden met de verzoeken en inbreng van scholen en burgers. De meeste scholen en burgers willen meer inspraak tijdens het subsidieproces en stellen voor om scholen en burgers te raadplegen als verplicht onderdeel van de subsidieaanvraag.

11.5.2 Communicatie

Een belangrijke hindernis in verband met verkeersveiligheidsingrepen is de communicatie hierover. Gemeenten en scholen moeten effectief communiceren met ouders en burgers om hun begrip en acceptatie van de maatregelen te vergroten. Tijdens de call-to-action-gesprekken geven de scholen en burgers aan dat een combinatie van communicatiemethoden het meest effectief is. Uit de resultaten blijkt dat gemeenten en scholen verschillende communicatiemethoden hebben gebruikt. Deze omvatten:

- Communicatie via scholen: Sommige scholen hebben informatie over de verkeersveiligheidsmaatregelen rechtstreeks aan ouders verstrekt.
- Gemeentelijke informatiekanalen: Informatie werd verspreid via de gemeentelijke administratie en ambtenaren.
- Websites: Veel gemeenten en scholen hebben informatie over de ingrepen op hun websites gepubliceerd.
- Sociale media: Platforms zoals Facebook en Twitter werden gebruikt om informatie te delen.
- Traditionele kranten en nieuwsfora: Sommige gemeenten kozen ervoor om de lokale kranten en nieuwsforums te benutten om het publiek op de hoogte te brengen van de veranderingen.

Sommige burgers hebben het gevoel dat de gemeenten niet voldoende erkenning geven aan de verbeteringen die ze hebben doorgevoerd. Er wordt gesuggereerd dat gemeenten meer openlijk de aandacht op deze positieve veranderingen en lokale successen moeten vestigen. Het idee van een officiële opening of een erkenningsevenement wordt geopperd als een manier om de verbeteringen in de verkeersveiligheid te benadrukken.

Een aantal scholen heeft ook de taak op zich genomen om informatie te verspreiden over de ingrepen aan de schoolomgeving. Echter, sommige benaderingen worden als onvoldoende effectief beschouwd. Zo wordt als voorbeeld genoemd dat één school simpelweg een gemeenteraadsbeslissing heeft doorgestuurd, wat als een gebrek aan doeltreffende communicatie wordt ervaren.

11.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie

Het implementeren van infrastructurele en handhavingsmaatregelen gericht op voetgangers behoort niet tot de bevoegdheid van de school. Het is vooral de gemeente/wegbeheerder en de lokale politie (in geval van handhaving) die de implementatie van deze diverse maatregelen kunnen realiseren. Politie en gemeenten spelen ook een rol in de opleiding van gemachtigd opzichters. De andere educatieve maatregelen gericht op het veilig leren wandelen in groep, oversteken en de voetgangerstraining en -kennis kunnen wel zelfstandig door de schooldirectie en leerkrachten worden aangeboden. Hier is ook een belangrijke rol weggelegd voor de ouders zodat de leerlingen ook buiten de schooluren de aangeleerde kennis en vaardigheden correct en veilig blijven toepassen wanneer ze zich als voetganger verplaatsen.

11.5.4 Andere

Voor burgers en scholen blijft handhaving van de maatregelen een aandachtspunt. Verder zijn ze ook bezorgd over het tijdelijke karakter van sommige oplossingen. Een ander aandachtspunt is de nood aan oplossingen op maat van de schoolomgeving. De situatie en ervaren problematiek verschilt van schoolomgeving tot schoolomgeving, dit vraagt om oplossingen op maat waarbij rekening gehouden moet worden met de lokale behoeften en omstandigheden. Verder dienen de maatregelen geëvalueerd te worden en is er nood aan een open communicatie over de effecten van de geïmplementeerde maatregelen. Als hieruit blijkt dat de maatregelen niet het gewenste effect hebben, dient hierover gecommuniceerd te worden en moeten de maatregelen worden aangepast om te komen tot een veilige en duurzame schoolomgeving.

11.6 Andere oplossingen

De voetgangersvoorzieningen die hier worden vermeld kunnen worden gecombineerd met andere maatregelen zoals vierkant groen, een schoolstraat, attentieverhogende maatregelen, thermoplastische stickers en kleurrijke symbolen die de aandacht van weggebruikers vestigen op schoolzones en snelheidsremmende maatregelen. Meer informatie over deze maatregelen kan u raadplegen in de fiche over schoolstraten, fietsvoorzieningen, attentieverhogende maatregelen, markeringen en snelheidsremmende maatregelen.

11.7 Best practice

Een basisschool in Ranst heeft met behulp van de subsidie een interessante best practice geïmplementeerd, nl. een verkeersvrij plein. De Vrije Basisschool Sint-Lucia is gelegen in de Venusstraat en beschikt over 1 ingang. De Venusstraat is heringericht tussen de Schildesteenweg en Vincent Goossenslaan, inclusief de aanleg van brede voetpaden, fietssuggestiestroken en een verkeersvrij schoolplein. Daarnaast zijn er markeringen op de weg aangebracht en zijn infrastructuurmaatregelen genomen. Het verkeersvrij schoolplein aan het einde van de Venusstraat biedt extra wachtruimte voor ouders, waardoor kinderen na schooluren veilig kunnen worden opgehaald.

Tijdens het locatiebezoek werden enkele ouders en de schooldirecteur geïnterviewd. Alle geïnterviewden zijn van mening dat de verkeersveiligheid aan de schoolpoort erg is toegenomen of verbeterd. De komst van het verkeersvrije pleintje zorgt ervoor dat de ouders veilig kunnen wachten en genoeg ruimte hebben. De bankjes worden ook vaak gebruikt volgens de ouders. Enkele ouders gaven wel aan dat de veiligheid in de straat erg verbeterd is, maar in de omliggende omgeving nog hetzelfde is gebleven, want daar is de veiligheid niet gestegen.

De schooldirecteur gaf ook aan dat de Venusstraat eerst als sluiproute werd gebruikt naar het centrum. Door deze straat doorlopend te maken voor enkel voetgangers en fietsers, is de verkeersveiligheid erg gestegen. De vrijgekomen ruimte gebruikt de school ook voor de verkeerseducatie van de kinderen. Zo organiseert de school de Strapdag en mogen de kinderen een fietsparcours doen op het pleintje.

Bovendien heeft de school een programma opgezet voor de leerlingen van het 6e leerjaar om alleen naar huis te fietsen. Dit was voor de realisatie ondenkbaar.

Figuur 228: Verkeersvrij plein voor de Sint-Lucia school

Figuur 229 Nieuwe banken voor de wachtende ouders op het verkeersvrije plein

Figuur 230 Overgang verkeersvrije plein en de fietssuggestiestroken in Venusstraat

Figuur 231 Ingang Venusstraat in Ranst

Figuur 232 Extra brede voetpaden in de Venusstraat

Figuur 233 Aanduiding begin verkeersvrij plein voor gemotoriseerd verkeer

Figuur 234 Doorlopend doorgang voor actieve weggebruikers ter hoogte van het verkeersvrij plein

Figuur 235 Oversteekplaats einde van de Venusstraat

Figuur 236 Fietsenstalling voor de leerlingen van de Sint-Lucia school

Figuur 237 Parkeerplein in de Venusstraat, voor het doodlopend gedeelte

12 Fiche Fietsvoorzieningen

12.1 Korte omschrijving maatregelgroep

Fietsvoorzieningen kunnen worden onderverdeeld in drie grote categorieën: infrastructurele, educatieve of sensibiliserende en handhavingsmaatregelen.

12.1.1 Infrastructurele maatregelen

12.1.1.1 *Fietszone*

Een fietszone is een specifiek type weg waarbij de fietsers als primaire weggebruikers worden beschouwd en voorrang hebben op andere vormen van verkeer. Het concept van een fietszone is ontworpen om de veiligheid en het comfort van fietsers te vergroten door hen een prioritaire positie te geven. In een fietszone delen fietsers de weg met gemotoriseerd verkeer, maar de inrichting van de straat is zodanig dat fietsers er in de praktijk de hoofdgebruikers zijn.

Kenmerkend voor fietszones zijn onder andere:

1. Voorrang voor fietsers: Fietsers hebben in een fietszone voorrang op andere voertuigen. Auto's en andere gemotoriseerde voertuigen mogen de fietsers niet inhalen.
2. Beperkte snelheid voor het verkeer: De snelheid van het verkeer in een fietszone is beperkt tot een niveau dat de veiligheid van fietsers waarborgt, namelijk 30 kilometer per uur.
3. Specifieke markeringen en signalisatie: Fietszones worden aangeduid met de borden F111 (begin) en F113 (einde). Daarnaast zijn fietszones vaak duidelijk gemarkeerd met specifieke belijning of thermoplasten op het wegdek. Hierdoor worden weggebruikers geïnformeerd over de specifieke regels die gelden in dit type weg.
4. Geen apart fietspad: Anders dan traditionele fietspaden, waar fietsers gescheiden zijn van gemotoriseerd verkeer, heeft een fietszone geen apart fietspad. Fietsers delen de rijbaan met andere voertuigen.

De volledige ontwerprichtlijnen van een fietszone zijn terug te vinden in het vademecum fietsvoorzieningen van het Agentschap Wegen & Verkeer.

Het doel van een fietszone is om het gebruik van de fiets te bevorderen en de veiligheid van fietsers te vergroten door hen een prioritaire positie te geven op bepaalde wegen. Het concept is gericht op het creëren van een aangename en veilige omgeving voor fietsers, wat bijdraagt aan een duurzame en gezonde stedelijke mobiliteit. In een aantal gemeenten worden de fietszones met elkaar verbonden tot een netwerk,, om zo een veilige schoolroute te bekomen (Figuur 238).

Figuur 238: In de omliggende wijk naast het Sint-Michielscollege ter hoogte van Ternincklei zal een netwerk aan fietszones worden voorzien

12.1.1.2 *Fietspaden*

Aanliggende (al dan niet verhoogde) fietspaden bevinden zich direct naast de rijbaan en bieden een aparte, maar parallelle route voor fietsers, waardoor ze gescheiden blijven van gemotoriseerd verkeer.

Figuur 239: Vernieuwde voetpad en fietspad Wemmel

Vrijliggende fietspaden gaan nog een stap verder door fietsers een volledig afgescheiden ruimte te bieden, fysiek gescheiden van de rijbaan. Dit zorgt voor extra veiligheid en moedigt mensen aan om voor de fiets als vervoermiddel te kiezen.

Figuur 240: Vrijliggend fietspad Brasschaat

Een tweerichtingsfietspad biedt fietsers de mogelijkheid om in beide richtingen te reizen op hetzelfde pad, waardoor de flexibiliteit van fietsverkeer wordt vergroot. Dit kan handig zijn op locaties waar de ruimte beperkt is. Het is belangrijk om per locatie te bestuderen of het aanleggen van een tweerichtingsfietspad mogelijk is binnen de ruimtelijke context.

Figuur 241: Tweerichtingsfietspad naast de eenrichtingsstraat 'Ternincklei'

Fietssuggestiestroken zijn een andere benadering om de positie van fietsers op de rijbaan te benadrukken en te markeren. Deze stroken maken deel uit van de rijbaan zelf en variëren in breedte, afhankelijk van de beschikbare ruimte en lokale verkeersomstandigheden. Ze fungeren als visuele aanwijzingen voor zowel automobilisten als fietsers, waardoor bewustwording wordt gecreëerd over het delen van de weg.

Figuur 242: De schoolomgeving van Gemeentelijke Basisschool GILO Balegem heeft verschillende algemene infrastructuurwerken ondervonden: fietssuggestiestroken, vernieuwen van verkeersdrempel en verbreden van voetpaden

Belangrijk is dat bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur rekening moet worden gehouden met de specifieke behoeften van de gebruikers en de kenmerken van de omgeving. Het creëren van veilige en efficiënte fietspaden en -stroken draagt bij aan een duurzamer en gezonder stedelijk mobiliteitsbeleid. De ontwerprichtlijnen van fietsvoorzieningen in Vlaanderen zijn terug te vinden in het vademecum fietsvoorzieningen van het Agentschap Wegen & Verkeer.

12.1.1.3 *Overige*

Binnen het kader van fietsvoorzieningen zijn verschillende maatregelen van essentieel belang om zowel de veiligheid als het comfort van fietsers te waarborgen. Een voorbeeld hiervan is de fietsoversteek waarbij de installatie van verlichting wordt aanbevolen door het vademecum Fietsvoorzieningen, met name wanneer er meer dan 200 actieve weggebruikers per uur de oversteek passeren. Verlichting draagt bij aan de zichtbaarheid en veiligheid van fietsers op deze cruciale punten.

Een verdere optimalisatie van de verkeersregeling omvat het aanpassen van de groenfase voor fietsers, waarbij de duur afhangt van zowel de oversteeklengte als het aantal wachtende fietsers. Het concept van conflictvrije verkeerslichtenregeling voor fietsers en de implementatie van 'vierkant-groen' kunnen bijdragen aan een soepelere doorstroming of het verminderen van mogelijke conflicten tussen verschillende verkeersdeelnemers.

Specifiek rondom scholen ontstaan vaak situaties waar wachtende (groot)ouders bij de schoolpoort voor potentiële conflicten kunnen zorgen. Een oplossing hiervoor kan zijn het vergroten van de wachtruimte of het voorzien van een aparte schooltoegang voor fietsers, waardoor de verkeersstromen van voetgangers en fietsers beter gescheiden worden. Verlaagde boordstenen dragen bij aan een vloeiende overgang tussen fietspad en rijbaan, wat de algemene veiligheid en toegankelijkheid bevordert.

Figuur 243: Wachtzone voor de ouders, voor de schoolpoort van de Kriekelaar

Tot slot, met het oog op duurzaamheid en het toenemende gebruik van bakfietsen, is het aan te bevelen om aparte parkeerplaatsen te voorzien voor deze specifieke vervoersmiddelen. Dit draagt niet alleen bij aan een efficiënt gebruik van de openbare ruimte, maar bevordert ook de veiligheid en het gemak voor gebruikers van bakfietsen.

12.1.2 Educatieve of sensibiliserende maatregelen

Het implementeren van educatieve of sensibiliserende maatregelen gericht op kinderen is van groot belang om hun bewustzijn van verkeersveiligheid te vergroten. In de volgende tekst worden enkele maatregelen beschreven.

Kinderen bekend maken met de plaats van de fietser op de rijbaan:

Dit educatieve initiatief heeft als doel om kinderen vertrouwd te maken met de juiste positie op de rijbaan tijdens het fietsen. Hierbij wordt de nadruk gelegd op het veilig delen van de weg met andere weggebruikers.

Kinderen de belangrijkste verkeersregels aanleren wanneer de fiets wordt gebruikt:

Deze maatregel richt zich op het onderwijzen van kinderen over de essentiële verkeersregels die van toepassing zijn wanneer ze de fiets gebruiken. Dit omvat het begrijpen van verkeerssignalen, voorrang verlenen en andere fundamentele regels die bijdragen aan een veilige fietservaring.

Aan de hand van een poster kinderen bekend maken met het nemen van rotondes en kruispunten op een veilige manier:

Het gebruik van visuele hulpmiddelen, zoals posters, wordt ingezet om kinderen vertrouwd te maken met het veilig navigeren op rotondes en kruispunten. De poster biedt visuele instructies en herinneringen om correcte verkeersgedragingen aan te moedigen.

Kinderen leren anticiperen op het verkeersgedrag van andere weggebruikers, zoals het openslaan van een autodeur:

Dit educatieve aspect concentreert zich op het ontwikkelen van anticipatievaardigheden bij kinderen, zodat ze proactief kunnen reageren op onverwachte situaties, zoals het openslaan van autodeuren, om zo risico's te verminderen.

Organiseren van fietsvaardigheidstrainingen:

Fietsvaardigheidstrainingen bieden praktische oefeningen en instructies om de fietsbeheersing en -vaardigheid van kinderen te verbeteren, waardoor ze zelfverzekerder en veiliger deelnemen aan het verkeer.

Organiseren van een fietspool:

Het opzetten van een fietspool moedigt gezamenlijk fietsgebruik aan, waardoor kinderen in groepen veilig naar school kunnen fietsen, wat niet alleen de sociale interactie bevordert, maar ook de zichtbaarheid op de weg vergroot.

Gemachtigd opzichters inzetten om de oversteekbaarheid in schoolomgevingen te verbeteren:

Gemachtigd opzichters spelen een cruciale rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen. Het is verplicht dat ze eerst een opleiding volgen, doorgaans verzorgd door de politie, om hun rol effectief en veilig te vervullen.

12.1.3 Handhavingsmaatregelen

Om de verkeersveiligheid te waarborgen en naleving van verkeersregels te handhaven, worden specifieke handhavingsmaatregelen ingezet. Allereerst omvat dit het toezicht van de politie bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit. Dit betekent dat de politie actief betrokken is bij het monitoren van verkeerssituaties waar sprake is van problemen met de doorstroming en een hoge verkeersdruk. Dit toezicht heeft als doel om snel in te grijpen en maatregelen te treffen wanneer zich situaties voordoen die de veiligheid en efficiëntie van het verkeer in gevaar brengen.

Een andere handhavingsmaatregel richt zich op het strikt handhaven van het verbod op fietsen op het voetpad. De politie zal actief optreden tegen overtredingen van deze regel om ervoor te zorgen dat fietsers de aangewezen fietspaden gebruiken in plaats van het voetpad. Dit draagt niet alleen bij aan een soepelere en veiligere doorstroming voor voetgangers, maar zorgt ook voor een duidelijke scheiding tussen fiets- en voetgangersverkeer, wat essentieel is voor de algehele verkeersveiligheid. Handhaving van deze regels is van belang om een ordelijk en veilig gebruik van de openbare ruimte te waarborgen.

12.2 Aanleiding voor implementeren maatregelen

De motivatie voor het aanleggen en verbeteren van fietsinfrastructuur komt voort uit diverse uitdagingen en knelpunten in het huidige fietsverkeer, waarbij verschillende problemen de behoefte aan doeltreffende maatregelen benadrukken. Ten eerste werd o.a. in de focusgroepen opgemerkt dat veel **kinderen onvoldoende fietsvaardigheden** bezitten, wat de noodzaak aantoont voor educatieve initiatieven en fietsvaardigheidstrainingen.

Een bijkomende zorg is het feit dat **leerlingen te weinig gebruikmaken van de fiets** als vervoermiddel naar school. Het bevorderen van fietsgebruik onder leerlingen vereist niet alleen educatie, maar ook het creëren van veilige en aantrekkelijke fietsroutes.

Een aanzienlijk probleem is **het gebrek aan kennis van de wegcode** onder fietsers, wat de noodzaak van verkeerseducatie en bewustmakingscampagnes benadrukt. Daarnaast vormt de zichtbaarheid van fietsers voor automobilisten een belangrijk aandachtspunt, met als gevolg de behoefte aan betere verlichting en signalering.

Het veilig kunnen **oversteken voor fietsers wordt belemmerd door conflicten met andere weggebruikers**, wat aandringt op herziening van verkeerslichtregelingen en andere infrastructurele aanpassingen. Bovendien ontstaan er problemen bij de **schoolpoort** door een tekort aan ruimte voor fietsers, wat wijst op de behoefte aan betere schoolomgevingsplanning.

Een **slechte aanleg van fietsvoorzieningen** draagt bij aan de problemen, waaronder conflicten tussen fietsers en voetgangers. Fout gestalde fietsen en andere obstakels verergeren deze situatie, waardoor de noodzaak ontstaat voor betere fietsparkeervoorzieningen en duidelijke regels.

Een ander aandachtspunt is het **gebrek aan ruimte voor fietsers in het algemeen**, wat pleit voor planning die rekening houdt met de behoeften van fietsers. Tot slot blijkt dat fietsers worden gehinderd door openslaande portieren, wat de roep om bewustwording bij automobilisten en specifieke ontwerpaanpassingen rechtvaardigt. Het aanpakken van deze diverse knelpunten vereist een geïntegreerde benadering van fietsinfrastructuur, educatie en beleidsmaatregelen.

12.3 Invloed op (subjectieve) verkeers(on)veiligheid

In dit segment worden de bevindingen van de enquête, focusgroepen en terreinbezoeken samengevoegd. Enkel de respons van projectomgevingen waar uitsluitend één specifieke maatregel is geïmplementeerd, wordt meegenomen in de enquêteresultaten. Dit protocol is gehanteerd om de beïnvloeding door overige maatregelen binnen dezelfde projectomgeving te elimineren. Binnen de maatregelgroep fietsvoorzieningen behoren de maatregelen: fietszone, fietspad en fietsenstalling.

Voor de maatregelgroep fietsvoorzieningen zijn er plaatsbezoeken uitgevoerd in de volgende gemeenten Brasschaat, Diest, Oosterzele, Brecht, Malle, Bilzen, Zemst, Rijkevorsel, Herk-de-Stad, Sint-Niklaas, Aalst en Wemmel.

Het implementeren van fietszones heeft volgens 32% van de bevraagde burgers een positief effect op de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Volgens 45% van de bevraagde burgers rijden de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen trager na het invoeren van de fietszone.

12.4 SWOT-analyse

Bij het aanbrengen van fietsvoorzieningen in schoolomgevingen dienen onderstaande sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen in overweging worden genomen:

12.4.1 Sterkten

- ***Verhoogde verkeersveiligheid:*** Aanleggen van kwalitatieve fietspaden en verlengen van groentijd voor fietsers verbeteren objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.
- ***Stimulering van fietsgebruik***: Goed aangelegde fietspaden kunnen het gebruik van de fiets als vervoermiddel stimuleren.
- ***Efficiënte kruising***: Verlengen van groentijd biedt fietsers de mogelijkheid om kruisingen in één keer veilig over te steken.
- ***Minder oversteken***: tweerichtingsfietspad (indien optimaal geplaatst) verminderen het aantal oversteekbewegingen, wat het risico op ongevallen vermindert.
- ***Toegankelijke voorzieningen***: Bevordering van gebruik door iedereen door toegankelijke voorzieningen.
- ***Conflictvermijding***: Het vermijden van conflicten aan kruispunten en oversteekvoorzieningen draagt bij aan verhoogde verkeersveiligheid.
- ***Verbeterd zicht***: Puntverlichting en ledverlichting vergroten de zichtbaarheid van fietsers bij oversteekplaatsen, vooral 's nachts.
- ***Gezondheid en milieuvriendelijk***: Fietspaden bevorderen actieve mobiliteit, wat bijdraagt aan een gezondere bevolking en een verminderde milieubelasting.

12.4.2 Zwakten

- ***Onveiligheid tweerichtingsfietspaden***: Perceptie van onveiligheid door fietsers uit tegenovergestelde rijrichting.
- ***Weerstand tegen parkeerplaatsopoffering***: Mogelijke weerstand bij het opofferen van parkeerplaatsen voor fietspaden.
- ***Beperkte ruimte voor wachtruimte***: Niet altijd voldoende ruimte beschikbaar om wachtruimte voor schoolpoort te vergroten.
- ***Hoge kosten lichtenregeling***: Aanpassen van lichtenregeling kan duur zijn.

- ***Parkeergedrag door verlaagde boordstenen***: Verlaagde boordstenen kunnen ongewenst parkeergedrag veroorzaken in gebieden met hoge parkeerdruk.
- ***Niet-prioritaire taak politie***: Verkeersregeling is geen prioritaire taak van de politie.
- ***Mogelijk incorrecte reacties door overdreven verlichting***: Overdreven verlichting kan leiden tot onjuiste reacties van bestuurders.
- ***Technische problemen bij led-markering***: Belang om technische problemen bij led-markering te voorkomen.

12.4.3 Kansen

- ***Technologische verbeteringen***: Kansen om technologische problemen bij led-markering te verminderen.
- ***Community betrokkenheid***: Mogelijkheden voor betrokkenheid van de gemeenschap bij het plannen en implementeren van verkeersmaatregelen.
- ***Bewustwording en educatie***: Mogelijkheden om bewustzijn en educatie te bevorderen over het belang van verkeersveiligheid.
- ***Infrastructuurverbetering***: Kansen om de fietsinfrastructuur te verbeteren en uit te breiden, met name in gebieden waar de vraag hoog is.

12.4.4 Bedreigingen

- ***Budgetbeperkingen***: Beperkte financiële middelen kunnen de implementatie van veiligheidsmaatregelen beperken.
- ***Praktijktraining noodzakelijk***: Ondanks theoretisch leren en oefenen in beschermde omgeving, is praktijktraining nodig in het echte verkeer.
- ***Publieke weerstand***: Mogelijke weerstand van het publiek tegen veranderingen zoals parkeerplaatsopoffering.
- ***Veranderende regelgeving***: Veranderingen in regelgeving kunnen aanpassingen aan de infrastructuur vereisen.
- ***Technologische storingen***: Mogelijkheid van technologische storingen die de werking van verlichtingssystemen beïnvloeden.
- ***Ruimtelijke planning***: Onvoldoende integratie van fietspaden in de ruimtelijke planning kan de effectiviteit ervan verminderen.
- ***Verkeersveiligheid***: Als de specifieke kenmerken van een fietszone niet duidelijk worden gecommuniceerd, kan dit de verkeersveiligheid beïnvloeden.
- ***Negatieve impact op doorstroming***: Fietszones kunnen leiden tot veranderingen in de verkeersdoorstroming, wat weerstand kan oproepen bij automobilisten.
- ***Handhaving***: Het handhaven van lagere snelheidslimieten en het voorkomen van overtredingen kunnen uitdagingen met zich meebrengen.

12.5 Aandachtspunten

12.5.1 Proces

Tijdens het subsidieproces blijkt uit de feedback van de bevraagde scholen dat de meerderheid zich betrokken voelt bij de aanvraagprocedure, waarbij de gemeente hen heeft geconsulteerd. Op basis van deze input geven de scholen aan dat zij een actievere rol wensen in het proces en pleiten ze voor een verplichte betrokkenheid van scholen als gunningscriterium bij subsidieaanvragen. Hierbij wordt voorgesteld om het consulteren van scholen als een verplicht onderdeel toe te voegen aan het subsidieaanvraagproces.

Een mogelijke uitvoering van dit voorstel zou kunnen zijn om een afgevaardigde van de gemeente verplicht aan de school en/of ouderraad een toelichting te laten geven over de plannen en mogelijke

maatregelen die de gemeente van plan is aan te vragen. Deze directe betrokkenheid van scholen tijdens het aanvraagproces biedt niet alleen de mogelijkheid om hun specifieke behoeften en zorgen te uiten, maar creëert ook een meer inclusief besluitvormingsproces.

Door het consulteren van scholen als een verplicht gunningscriterium toe te voegen, wordt benadrukt dat de gemeente waarde hecht aan de input van scholen bij het ontwikkelen en implementeren van plannen. Dit draagt bij aan een transparant en participatief subsidieproces, waarin de belangen van scholen worden erkend en geïntegreerd in de uiteindelijke besluitvorming.

12.5.2 Communicatie

Meestal verloopt de communicatie over de implementatie van fietsvoorzieningen door gemeentes via vier hoofdkanalen: de scholen, een gemeentelijk of stedelijk krantje, de officiële website van de stad of gemeente, en sociale media. De scholen spelen hierbij vaak een centrale rol, waarbij de verkregen informatie doorgaans wordt verspreid naar ouders via nieuwsbrieven of de schoolwebsite.

12.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie

In de focusgroepen komt duidelijk naar voren dat de participatie van burgers en scholen van essentieel belang is bij zowel het plannen als het evalueren van verkeersmaatregelen. Het actief betrekken van diverse standpunten en inzichten wordt gezien als een cruciale factor voor het ontwikkelen van maatregelen die niet alleen effectief zijn, maar ook breed worden gedragen.

12.5.4 Andere

Een bijkomende observatie is dat educatie en betrokkenheid van zowel ouders als scholen aanzienlijk bijdragen aan de effectiviteit van verkeersmaatregelen. Deze betrokkenheid gaat verder dan alleen de fysieke infrastructuur; het omvat ook het begeleiden van kinderen in hun verkeersgedrag. Hierdoor ontstaat er een holistische aanpak waarbij zowel de inrichting van de infrastructuur als de bewustwording en gedragsverandering van alle betrokkenen centraal staan.

12.6 Best practice

In Sint-Niklaas zijn speciale parkeervakken gereserveerd voor ouders die hun kinderen met de (bak)fiets naar school brengen of ophalen. Op deze manier wordt de beperkte ruimte bij de schoolpoort vrijgehouden van wachtende fietsers. Bovendien bieden deze plekken voldoende ruimte voor grotere fietsen en bakfietsen.

Figuur 244: Fietsenstallingen voor bakfietsen (Sint-Niklaas)

13 Fiche Educatie en sensibilisering

13.1 Korte omschrijving maatregelgroep

Educatieve en sensibiliserende maatregelen kunnen worden onderverdeeld in drie categorieën: Lespakketten, acties om ouders en/of kinderen te sensibiliseren en infrastructurele maatregelen

13.1.1 Lespakketten

Er zijn diverse lespakketten ontwikkeld voor lagere en secundaire scholen met betrekking tot verkeersveiligheid. De inhoud van deze pakketten varieert sterk. Enkele voorbeelden zijn:

- Fluo van Die Keure (blended onderwijs)
- Op verkenning in het verkeer van Van In (blended onderwijs)
- Octopus Verkeersland (online platform)
- Route2School Educatie

Sommige richten zich op specifieke vervoersmiddelen, zoals bijvoorbeeld "Klein Suske en Wiske Veilig te voet" of lessen over de dode hoek van vrachtwagens. Anderen leggen de nadruk op het identificeren en aanleren van veilige schoolroutes. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) biedt daarnaast ook gratis pakketten aan rond verkeerseducatie op de volgende website www.verkeeropschool.be.

In bepaalde gemeentes zijn verkeersparken beschikbaar. In deze parken kunnen kinderen en jongeren op een veilige manier kennismaken met diverse vervoerswijzen, verkeersregels en specifieke verkeerssituaties.

Naast het vergaren van theoretische kennis worden leerlingen ook beoordeeld via voetgangers- en fietsexamens. Tijdens deze examens dienen leerlingen een vooraf bepaalde route af te leggen door de stad of (deel)gemeente. Tijdens deze tocht worden ze beoordeeld op hun vermogen om de geleerde theorie toe te passen.

13.1.2 Acties om ouders en/of kinderen te sensibiliseren

Om de schoolomgeving veiliger te maken, is het noodzakelijk om zowel het gedrag van ouders als van kinderen aan te passen. Daarom is sensibilisatie essentieel voor beide groepen.

Een voorbeeld van een project dat kinderen aanmoedigt en bewust maakt van veilig gedrag op weg naar school, is het "Helm Op Fluo Top!"-project. Dit initiatief stimuleert kinderen om op een zichtbare en veilige manier naar school te gaan. Wanneer leerlingen fluorescerende kleding en/of een helm dragen, kunnen ze stickers verzamelen, zowel op papier als digitaal. Deze stickers kunnen vervolgens ingewisseld worden voor beloningen bij verschillende bedrijven. Er zijn ook nog andere initiatieven zoals Strapdag tijdens de Week van de Mobiliteit en Flits, de wintercampagne van het Octopusplan. Beide campagnes focussen op het stappen en trappen naar school.

De VSV voorziet ook enkele gratis pakketten zoals “Zone 30” en “Parkeerdruk” waarbij het een "1-2'tje met de politie" van groot belang is. De ene week sensibilisering door de school en de week erna handhaving door politie

Het Buck-e-project is ook een voorbeeld waarbij leerlingen beloningen kunnen verdienen door te voet of met de fiets naar school te komen. Leerlingen bevestigen een tag aan hun fiets of boekentas en passeren een sensor aan de schoolpoort tijdens het wandelen of fietsen. Afhankelijk van het seizoen en het weer varieert de beloning, met een hogere beloning tijdens de wintermaanden.

Naast deze specifieke voorbeelden zijn er andere manieren om kinderen (en ouders) aan te moedigen om zich beter zichtbaar naar de schoolpoort te begeven. Zo kan het belang van fietsverlichting worden benadrukt, bijvoorbeeld door een fietscontrole uit te laten voeren door de politie.

13.1.3 Infrastructurele maatregelen

Digitale snelheidsinformatieborden (Figuur 245) informeren bestuurders over de huidige snelheid en vervullen een sensibiliserend effect door bestuurders via een boodschap te belonen als ze de snelheidslimiet respecteren of te berispen wanneer ze te snel rijden.

Figuur 245 Voorbeeld digitale snelheidsinformatieborden

Een fietstelpaal geeft weer hoeveel fietsers er per dag en per jaar voorbijrijden op een bepaalde locatie. Het zien van deze aantal kan voor sommige mensen als een motivator dienen om ook met de fiets te gaan. Daarnaast kunnen de metingen van de fietstelpaal ook worden gebruikt, als voor- en nameting van bepaalde andere initiatieven.

13.2 Aanleiding voor implementeren maatregelen

De redenen voor het implementeren van educatieve of sensibiliserende maatregelen in schoolomgevingen zijn zeer divers. Ten eerste speelt het gedrag van kinderen en jongeren een rol. Kinderen hebben nog niet voldoende ervaring in het verkeer, waardoor ze op een andere manier naar verkeer kijken, erop reageren en ervan leren. Ze kunnen bijvoorbeeld de gevaren van de dode hoek van vrachtwagens nog niet volledig begrijpen. Bovendien zijn kinderen op jonge leeftijd mogelijk nog niet in staat om veilig over te steken, hetzij te voet of met de fiets. De redenen hiervoor zijn onder andere een beperkter gezichtsveld, diffuus gehoor, kleiner van gestalte en het inschatten van de snelheid van voertuigen staat nog niet op punt.

Daarnaast kunnen verkeerskundige ingrepen vaak te tijdrovend of kostbaar zijn om onmiddellijk uit te voeren. In de tussenperiode wordt getracht om kinderen zo goed mogelijk te begeleiden bij het veilig bewegen in het verkeer. Een bijkomend aspect is dat sommige kinderen mogelijk onvoldoende fietsvaardigheid bezitten, wat hun vermogen om zich vlot door het verkeer te begeven kan beïnvloeden.

Een andere uitdaging is de beperkte zichtbaarheid (zowel door het korte gestalte als het ontbreken van reflecterend materiaal) van kinderen die naar school fietsen of wandelen. Maatregelen zodat kinderen extra opvallen in het verkeer, dienen dus zeker te worden gestimuleerd. Daarnaast kan het ontbreken van kennis over veilige schoolroutes bijdragen aan onveilige situaties.

Het streven naar het verduurzamen van de modal split van zowel kinderen als ouders vormt eveneens een drijfveer voor educatieve initiatieven. Hierbij wordt getracht om een verschuiving te bewerkstelligen naar duurzamere vervoerswijzen.

Bijkomende problemen zijn de te hoge autodruk in de schoolomgeving, wat de algehele veiligheid kan beïnvloeden, en de aanwezigheid van onaangepaste snelheden in de schoolomgeving.

13.3 Invloed op (subjectieve) verkeers(on)veiligheid

Aangezien educatie en sensibilisering niet echt aan bod kwam in deze subsidie, kunnen we hier geen betrouwbare invloed op de subjectieve verkeers(onveiligheid) inschatten. Wel zou de categorie “Hardware beloningssystemen” beschouwd kunnen worden als een vorm van sensibilisering, maar dit is ook maar één heel specifiek voorbeeld van een sensibiliserende maatregel en heeft een expliciet doel om een modal shift te realiseren.

Voor de maatregelgroep educatie en sensibilisering zijn er plaatsbezoeken uitgevoerd in de gemeenten Zemst en Beringen....

13.4 SWOT-analyse

Bij het aanbrengen van educatieve en sensibiliserende maatregelen in schoolomgevingen dienen onderstaande sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen in overweging worden genomen:

13.4.1 Sterkten

- Educatieve waarde: Verkeerseducatie en sensibilisering dragen bij aan het vergroten van de verkeerskennis en -bewustzijn bij kinderen.
- Vroegtijdige interventie: Vroegtijdige educatie legt de basis voor veilig gedrag op latere leeftijd.
- Zelfstandigheid bevorderen: Het programma draagt bij aan het ontwikkelen van zelfstandigheid bij kinderen in het verkeer.
- Positieve gedragsverandering: Effectieve programma's kunnen leiden tot positieve gedragsveranderingen bij kinderen en hun ouders.
- Snelle implementatie: Het kan op korte termijn worden geïmplementeerd, wat flexibiliteit en snelheid in uitvoering mogelijk maakt.
- Beperkte kosten: Over het algemeen zijn de kosten beperkt, waardoor het financieel haalbaar is.
- Diversiteit in leermiddelen: Er zijn verschillende educatieve hulpmiddelen beschikbaar, zoals spellen, boeken en simulaties, om de betrokkenheid van kinderen te vergroten.
- Gezondere levensstijl: De maatregelen dragen bij aan het bevorderen van een gezondere levensstijl bij kinderen.

13.4.2 Zwakten

- Te sterke focus: Er is een risico op te veel focus op bepaalde vervoersmiddelen, waardoor de bewustwording van andere soorten voertuigen wordt verwaarloosd.
- Theoretisch versus praktisch: Er kan een kloof zijn tussen theoretische kennis en de praktijk van verkeerssituaties.
- Inzet van vrijwilligers: Het organiseren van initiatieven zoals fiets- of voetgangerspools vereist extra inspanningen van vrijwilligers, wat een beperking kan zijn.
- Communicatievaardigheden: Het overbrengen van educatieve maatregelen door de politie vereist sterke communicatievaardigheden.
- Niet-prioritaire taak: Educatie en sensibilisering worden mogelijk niet beschouwd als prioritaire taken van de politie.
  Herhaling noodzakelijk: Om een blijvend effect te bereiken, is herhaling van educatieve en sensibiliserende acties noodzakelijk.

13.4.3 Kansen

- Partnerschappen: Samenwerking met lokale overheden, bedrijven en maatschappelijke organisaties kan de reikwijdte van educatieve programma's vergroten.

- Technologische vooruitgang: Het gebruik van technologische hulpmiddelen, zoals educatieve apps en simulatoren, kan de effectiviteit vergroten.

13.4.4 Bedreigingen

- Veranderende verkeersomstandigheden: Snelle veranderingen in verkeersomstandigheden en -technologieën kunnen uitdagingen vormen voor het bijhouden van relevante educatie.
- Weerstand tegen nieuwe methoden: Weerstand tegen verandering bij ouders, leraren of beleidsmakers kan de implementatie beïnvloeden.
- Gebrek aan uniformiteit: Verschillende regio's kunnen verschillende benaderingen van verkeerseducatie hebben, wat kan leiden tot een gebrek aan uniformiteit en consistentie.
- Beperkte betrokkenheid van ouders: Het succes van verkeerseducatie kan afhankelijk zijn van de betrokkenheid van ouders, en een gebrek daaraan kan de effectiviteit verminderen.
- Budgetbeperkingen: Financiële beperkingen kunnen de implementatie en voortzetting van het programma beïnvloeden.

13.5 Aandachtspunten

13.5.1 Proces

Tijdens het subsidieproces wordt op basis van enquête vastgesteld dat de meerderheid van de scholen op een actieve wijze wordt betrokken. Uit de focusgroepen blijkt dat scholen graag een proactieve rol spelen bij het nemen van beslissingen met betrekking tot hun schoolomgeving, inclusief het aanvragen van specifieke subsidies.

Het toevoegen van het consulteren van scholen als een verplicht gunningscriterium benadrukt de waarde die de gemeente hecht aan de inbreng van scholen bij het ontwikkelen en implementeren van plannen. Deze aanpak draagt bij aan een transparant en participatief subsidieproces, waarin de belangen van scholen worden erkend en geïntegreerd in de uiteindelijke besluitvorming. .Hierdoor ontstaat een dynamische samenwerking waarbij de gemeente en scholen gezamenlijk streven naar effectieve en doordachte oplossingen voor de verbetering van schoolomgevingen.

13.5.2 Communicatie

Meestal verloopt de communicatie over de implementatie van sensibiliserende of educatieve maatregelen door gemeentes via vier hoofdkanalen: de scholen, een gemeentelijk of stedelijk krantje, de officiële website van de stad of gemeente, en sociale media.

Scholen geven aan dat de communicatie naar ouders en leerlingen zelf te verzorgen, waarbij nieuwsbrieven, e-mails en schoolwebsites belangrijke communicatiemiddelen zijn. Een aantal respondenten uiten de behoefte aan vroegtijdige en duidelijke communicatie vanuit de gemeente met betrekking tot geplande (verkeers)werken en maatregelen.

Tijdige informatie over wegenwerken en infrastructuuringrepen wordt als belangrijk ervaren, vooral in relatie tot de veiligheid van de schoolomgeving. Er is behoefte aan betere coördinatie tussen scholen en gemeenten om werkzaamheden en schooluren op elkaar af te stemmen.

13.5.3 Bevoegdheden/samenwerken met andere stakeholders ter realisatie

In de focusgroep wordt benadrukt dat de participatie van burgers en scholen van essentieel belang is, zowel bij het plannen als het evalueren van verkeersmaatregelen. Het actief betrekken van diverse standpunten en inzichten wordt beschouwd als een cruciale factor voor het ontwikkelen van maatregelen die niet alleen effectief zijn, maar ook op brede steun kunnen rekenen. Hierdoor wordt een inclusief proces gecreëerd waarin de stemmen van verschillende belanghebbenden gehoord worden en waarbij de uiteindelijke maatregelen beter aansluiten bij de behoeften en verwachtingen van de gemeenschap.

13.5.4 Andere

Het is van belang om educatieve en sensibiliserende maatregelen regelmatig te herhalen, met als doel een maximaal effect te bereiken. Door herhaling wordt de boodschap versterkt en blijft deze beter hangen bij het publiek. Het regelmatig onder de aandacht brengen van educatieve initiatieven vergroot de kans op blijvende gedragsverandering en bevordert het bewustzijn op lange termijn. Dit cyclische proces draagt bij aan een duurzaam effect van de maatregelen, waarbij de gemeenschap voortdurend betrokken en geïnformeerd wordt.

13.6 Andere oplossingen

De uitdaging van het sensibiliseren van ouders is een complexe taak. Het betrekken van ouders bij het verbeteren van verkeersveiligheid in de schoolomgeving is een uitdaging. Onderstaand zijn enkele aanvullende oplossingsrichtingen:

- *Ouderbijeenkomsten en workshops*: Organiseren van bijeenkomsten of workshops voor ouders waarin de voordelen van een veiligere schoolomgevingen en de rol van ouders bij verkeersveiligheid wordt besproken. Dit kan ook een platform bieden om vragen te stellen en zorgen te uiten.
- *Samenwerking met de gemeente*: Samenwerken met lokale autoriteiten om de verkeerssituatie rond de school te verbeteren, zoals het creëren van veilige drop-off zones of het implementeren van snelheidsbeperkingen. Dit kan ook als drukmiddel dienen om ouders te overtuigen.
- *Bewustmakingscampagnes*: Start bewustmakingscampagnes voor ouders en uitleg waarom het belangrijk is om kinderen te stimuleren om te voet te gaan of met de fiets naar school te komen. Benadruk de voordelen voor de gezondheid, het milieu en sociale contacten.
- *Verkeerseducatie voor ouders*: Aanbieden van oudercursussen of informatie over verkeersveiligheid en hoe ouders een rol kunnen spelen in de veiligheid van hun kinderen. Dit kan de ouders bewuster maken van de problemen en mogelijke oplossingen.
- *Beloningen voor ouders*: Overweeg om beloningsprogramma's specifiek voor ouders te introduceren wanneer er actief wordt bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit kan variëren van erkenning tot kortingen bij lokale winkels of diensten.
- *Betrokkenheid van ouders bij projecten*: Betrek ouders bij de planning en uitvoering van projecten gericht op verkeersveiligheid. Dit kan een gevoel van eigendom creëren en hun betrokkenheid vergroten.
- *Feedback verzamelen*: Zorg ervoor dat er regelmatig feedback wordt verzameld van ouders om de zorgen en suggesties te begrijpen. Dit kan helpen om maatregelen aan te passen en te verbeteren.

Uiteindelijk kan een gelaagde benadering het meest effectief zijn, waarbij meerdere strategieën samenwerken om ouders te betrekken en de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te verbeteren. Het is belangrijk om geduldig te zijn en continu te werken aan bewustwording en betrokkenheid om duurzame veranderingen te bereiken.

13.7 Best practice

- Alle verplaatsingen binnen het dorp worden altijd met de fiets of te voet gedaan.
- Elke drie weken worden er verkeerslessen ingeroosterd (verzorgd door de turnleerkracht).
- Externe aanbieders van educatief materiaal, zoals bv. Route2School, een platform dat kinderen en jongeren traint in verkeersveiligheid via een online platform gebruikmakend van context-specifiek beeldmateriaal.
- Gratis lespakketten van het VSV (Verkeer op school | Pakketten). De pakketten “Zone 30” en “Parkeerdruk” werken het best in een "1-2'tje met de politie": de ene week sensibilisering door de school en de week erna handhaving door politie.

DEEL 3: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

14 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies en de daarbij horende **toekomstige aanbevelingen** uit het rapport besproken. De aanbevelingen werden steeds in het vet weergegeven.

14.1 Regelgeving van het subsidieprogramma

Deze sectie bespreekt de technische voorwaarden van het subsidieprogramma en evalueert of op basis van het onderzoek bepaalde aanpassingen aan de huidige regelgeving wenselijk zouden zijn.

14.1.1 Inhoudelijke specificatie en specificatie van a priori doelen

De gemeentes hebben op inhoudelijk vlak een grote autonomie gehad bij het identificeren van de te verbeteren omgevingen en de aldaar te treffen maatregelen. Dit is logisch want verkeersveiligheid rondom de scholen is primair een lokale verantwoordelijkheid waar de lokale overheid het best gepositioneerd is om inhoudelijke besluiten te nemen. Toch heeft de eerder ruwe indeling waaruit gemeentes konden kiezen bij de aanvraag -nl. 3 grote types maatregelen (infrastructuur, signalisatie en gemengde ingrepen)- ook geleid tot enkele *analytische uitdagingen* en moeilijkheden (zie sectie 2.1.2.2) Deze beslissing heeft dan ook (i) *een vrij grote verscheidenheid* aan projectomgevingen en maatregelen (zie bv. sectie 3.6.2) mogelijk gemaakt, waarbij het a priori niet altijd geheel duidelijk is welk *specifiek doel* op voorhand werd nagestreefd. Zo is bijvoorbeeld het verlagen van de snelheid in de schoolomgeving een heel ander specifiek doel dan het verhogen van het aantal fietsers. En ook een vermindering van het gemotoriseerd verkeer is niet noodzakelijk hetzelfde als het verhogen van het aantal actieve weggebruikers. Vaak werden meerdere van deze doelen met elkaar vermengd en werden ze onder de algemene noemer van de “verbetering van verkeersveiligheid” ingediend. Zie bv. onze analyse in sectie 4.7.5. Dit leidt tot een bepaalde onzekerheid over de doelmatigheid van de beschikbaar gestelde subsidies (bv. modal shift versus verkeersveiligheid).

Het wordt op basis van bovenstaande redenen aanbevolen om in de toekomst een meer fijnmazige, duidelijkere afgelijnde keuze van maatregelentypes, vooraf te bieden aan de gemeentes waarbij ze, daaraan onmiddellijk gekoppeld, zelf voor de aanvraag van de subsidie meer duidelijke beleidsdoelen kunnen vooropstellen. Nadien kunnen die dan ook beter gemonitord worden. In verband hiermee moet ook gewezen worden op het belang van duidelijk meetbare (SMART) doelen. Aanbevolen wordt om in de toekomst die doelen een element te maken van de goedkeuring van de subsidie.

14.1.2 Aantal projectomgevingen per kalenderjaar

Beleidsmatig ging de subsidieregeling uit van een maximum van 10 projectomgevingen per gemeente per jaar. Inzake aantal aangevraagde projectomgeving per subsidiedossier valt op dat er best een grote groep gemeentes zijn die dit maximum aantal projectomgevingen wenst te benutten, omdat ze hier een grote nood aan hebben en omdat ze de verschillende schoolomgevingen op een uniforme manier wensen aan te pakken (zie sectie 3.3). Wanneer het maximum van 10 omgevingen bereikt werd, werd deze nood het volgende jaar opnieuw opgevuld door meerdere aanvragen te doen in de verschillende subsidiejaren (zie sectie 3.4.3). Dit verhoogt in zekere zin de administratieve en planmatige overlast bij gemeentes.

Er wordt aanbevolen om de subsidies voor meerdere jaren tegelijkertijd (bv. d.m.v. een meerjarenplan) aan te kunnen vragen. Desgewenst kan de uitvoering hiervan dan nog over verschillende kalenderjaren worden gespreid.

14.1.3 Financiële regelgeving

De subsidie legde een maximum van 25000 euro vergoedbaarheid van een projectomgeving op. Het was dan ook een expliciete doelstelling om “eerder kleine” ingrepen te stimuleren. In sectie 3.7 werd

vastgesteld dat er effectief een aanzienlijke vraag is naar erg kleine projecten (bv. minder dan 5000 euro), die dus de meerderheid (60%) van het totaal aantal aanvragen uitmaken. Daarentegen zijn de grotere projecten (bv. tussen 20000 en 25000 euro) minder vaak voorkomend (slechts 6%). Onze financiële analyse toont aan dat, ondanks de overvloed aan aanvragen voor kleine projecten, deze een bescheiden deel van het totale budget vertegenwoordigen (24%). In tegenstelling daartoe ontvangen dan de minder voorkomende grote projecten, met een relatief kleinere vraag, een even groot deel (beide 24%) van het totale beschikbare budget dan de kleinere projecten. Deze bevindingen wijzen op een mogelijke kloof tussen de frequentie van aanvragen en de daadwerkelijke financiële impact op het totale subsidiebudget..Anderzijds stellen we bijkomend vast dat projecten die onderdeel zijn van een groter complexer project, op de beste impactbeoordeling van de burger kunnen rekenen (zie sectie 5.3.7).

Verder merken we op financieel vlak nog op dat uit onze analyse ook blijkt (zie sectie 4.8.3) dat slechts 10 van de 53 gemeentes aangeven dat het maximumbedrag van 25000 euro uitgebreid zou moeten worden. Dat is eerder laag te noemen, gegeven de verwachting dat er wellicht steeds een natuurlijke vraag zal zijn vanuit gemeentes naar meer financiële ondersteuning van de hogere overheid.

Ondanks dat een stijging van de grootte van de subsidie misschien niet onmiddellijk nodig is, wordt wel aanbevolen om in een toekomstig subsidieprogramma nog steeds de mogelijkheid te bieden om zowel kleinere als grotere projecten in te dienen. Gezien grotere projecten wat beter scoren op impactbeoordeling en ze zich makkelijker lenen tot best practices, waar andere gemeentes dan weer van kunnen leren, zouden ook deze in de toekomst verder gestimuleerd kunnen worden. In zo een geval zou een uitbreiding van de subsidie voor deze projecten (en met het oog op de ontwikkeling van meer en betere best practices) dan wel nuttig kunnen zijn. Ook dient de overheid zich af te vragen of het beleidsmatig wenselijk is dat er een dergelijke grote kloof kan bestaan tussen de frequentie van aanvragen en de daarmee gepaard gaande financiële impact op het totale subsidiebudget.

14.1.4 Uitvoeringstermijn en zone

Tot slot legde de overheid ook nog enkele regels op met betrekking tot de zone rondom de schoolomgeving waarin maatregelen gesubsidieerd kunnen worden en de uitvoeringstermijn waarbinnen de werken uitgevoerd moeten worden. Uit onze analyse blijkt dat een ruime meerderheid (40 van de 53) van de gemeentes aangeeft dat *zowel* de uitvoeringstermijn van 6 maanden verlengd zou moeten worden én dat de afgebakende zone van 100 meter waarin ingrepen mogen plaatsvinden *niet* aangewezen is (zie sectie 4.8.4). Inzake uitvoeringstermijn zijn de beschikbaarheid van aannemers voor de uitvoering van de werken en/of externe onvoorziene omstandigheden duidelijke redenen waarom de praktijk soms afwijkt van de vooropgestelde planning. Inzake zone waarbinnen de maatregelen worden uitgevoerd, merken we nog op dat veel gemeentes ook belang hechten aan het beter beveiligen van de volledige woon-schoolroute.

Aanbevolen wordt om de mogelijke omgeving uit te breiden tot een zone van 500 meter van de schoolpoort. Het is niet haalbaar om de volledige woon-schoolroute via de huidige subsidie te beveiligen, maar op dit vlak zijn er wel diverse andere mogelijkheden inzake educatie omtrent verkeersveiligheid, zoals het aanleren van hogere orde vaardigheden zoals bv. risicodetectie, risicomanagement en situatiebewustzijn (bv. specifiek op de dagelijkse woon-schoolroute).

Voor de uitvoeringstermijn bevelen we aan om deze te verlengen tot een periode van 1 jaar, of uiteraard tot een nog langere periode voor meerjarenprojecten (zie sectie 14.1.2). Een andere alternatieve optie is om gemeentes mits motivering af te laten wijken van de geplande uitvoeringstermijn tijdens de loop van het project. Een screening van de haalbaarheid van de voorgestelde termijn bij indiening (door MOW, op basis van andere dossiers) zou een bijkomende service naar gemeentes kunnen zijn om hen een realistische projectplanning op te helpen stellen.

14.1.5 Types maatregelen

De maatregelen die voor deze subsidie konden worden aangevraagd, waren beperkt tot (i) uitgaven voor verkeerssignalisatie, (ii) uitgaven voor kleinere infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid in de schoolomgeving verhogen en (iii) materiaal- en plaatsingskosten. Zoals gezegd

stellen we vast dat er een grote verscheidenheid van maatregelen is aangevraagd. De categorie “hardware beloningssystemen“ werd, gezien de aard van de subsidie (primair gericht op verkeersveiligheid en minder op het realiseren van een modal shift) opvallend vaak aangevraagd (13.6% van de enkelvoudig gecategoriseerde PO). De maatregel kon volgens de regels worden gesubsidieerd omdat er een hardware component (registratiepalen) in deze dossiers kon worden aangetoond en het systeem dan als een materiaal- en plaatsingskost kon worden geregistreerd. Deze definitie lijkt ons te veel uit te gaan van een aanpak die wel pragmatisch is maar niet de verkeersveiligheid als finaal doel stelt.

Uit wetenschappelijk onderzoek weten we immers al lang dat de *combinatie* van gedrag, infrastructuur en handhaving het grootste effect zal hebben op verkeersveiligheid. Verder is het zo dat menselijk *gedrag* de grootste oorzaak is van verkeersongevallen (meer dan omgeving en voertuig) en binnen deze ruimere context, lijkt het ons daarom essentieel om ook aandacht te hebben voor het subsidiëren van bv. ruimere educatieve of zelfs sensibiliserende processen die gedrag kunnen beïnvloeden en waarvan we weten dat ze de verkeersveiligheid in belangrijke mate positief kunnen beïnvloeden (Zie bv. Dragutinovic en Twisk (2006) en Assailly (2017)).

Het is daarom onze aanbeveling om het *finale doel* van de maatregel voorop te stellen en deze niet te beperken tot de huidige selectiecriteria (hardware- en plaatsingskosten). Hiermee is onze aanbeveling om de subsidie uit te breiden tot *dienstverlenende* activiteiten die een duidelijk meetbaar *verkeersveiligheidsdoel* hebben, eventueel gekoppeld aan de huidige bestaande criteria om de scope van de subsidie ook niet al te breed te maken. Als bijvoorbeeld, vooraleer de subsidiëring wordt aangevraagd, bepaalde *dienstverlening* zou moeten worden verricht *om de selectie van de maatregelen en locaties op een meer onderbouwde manier te doen*, zouden deze zeker ook gesubsidieerd moeten kunnen worden, omdat ze de finaliteit van de subsidie ten goede komen. Dat blijkt ook uit ons onderzoek (zie sectie 5.3.4).

Een andere valabele optie is om de finaliteit van het type dienstverlening en projecten rond educatie/sensibilisatie bij de selectiecriteria eerder breed te houden en op basis van een inhoudelijk dossier een goedkeuring/afkeuring aan de aanvrager te verlenen. Dat is immers een erg courante methodiek die bij vele subsidiedossiers wordt gehanteerd. Ook dit kan dan, zoals hoger gesteld, door de aanvrager best gekoppeld worden aan meetbare criteria. De overheid kan hier een rol spelen om dit als een verplicht criterium in het dossier op te nemen (zie ook aanbeveling bij sectie 14.1.1).

14.2 Bereik van de subsidie

Uit de cijfers blijkt dat 71% van de Vlaamse steden en gemeenten minstens één keer hebben deelgenomen aan het subsidieprogramma (zie ook sectie 3.2). Bij de deelnemende gemeenten was een uitgebreide geografische spreiding zichtbaar (zie ook sectie 3.5). Dat kunnen we zeker een goed bereik noemen. Uit ons onderzoek hebben we verder geen eenduidige onderliggende reden kunnen vinden voor het al dan niet gebruiken van de subsidies. In 2022 merken we verder nog op dat het aantal subsidieaanvragen wat dalende is.

Toch zijn er nog heel wat gemeentes die geen subsidies hebben aangevraagd. We geven hieronder nog enkele aanbevelingen mee om de participatiegraad bij deze groep van gemeentes mogelijks in de toekomst wel nog te verhogen. Naast deze aanbevelingen is het ook belangrijk om in het algemeen de subsidie regelmatig terug onder de aandacht te brengen bij de gemeenten om de volgende jaren opnieuw een hogere participatiegraad te kunnen bereiken.

1. **Proactieve informatieverstrekking van de bereikte resultaten van de deelnemende gemeentes:** Er zijn heel veel resultaten uit deze studie beschikbaar die gebruikt kunnen worden om gemeentes te informeren over nieuwe kansen die er nog zijn voor hun gemeente en om het belang ervan te benadrukken. Omdat deze doelgroep moeilijker te bereiken blijkt (zie lage response-rates bij niet-deelnemende gemeentes), lijkt het invoeren van webinars of informatie-bijeenkomsten een betere keuze dan via een eenvoudige digitale of papieren

informatieverstrekking. Ook zal bij deze doelgroep persoonlijke communicatie wellicht beter werken dan generieke communicatie.

2. **Het opstellen van een niet-bindende "project-template".** In zo'n template worden alle aspecten van een mogelijk project opgelijst (verkeersanalyse, keuze oplossingen, indienen en opvolgen van aanvraag, communicatie en evaluatie,…). Deze template kan dan gebruikt worden om de lokale situatie in te vullen. Nadat enkele projecten op deze manier werden afgerond, kan het getoond worden aan andere gemeentes en kan het voor niet deelnemende gemeentes drempelverlagend werken. Ook krijgen zowel de overheid als andere gemeentes een duidelijker beeld van doel, werkwijze en resultaat van de subsidieaanvragen.
3. **Intergemeentelijke afstemming:** Het verbreden van de scope van subsidiemogelijkheden om gemeentes nog beter te betrekken valt eveneens te overwegen. Dit kan gebeuren door samenwerking tussen gemeentes te stimuleren of door specifieke criteria aan te passen. Zo kunnen we misschien nadenken over het uitbreiden van de subsidieaanvraag over de gemeentegrenzen heen, zoals bv. politiezones die zich verenigen.
4. **Training, ondersteuning en begeleiding nog verbeteren:** De diverse praktische redenen voor niet-deelname geven aan dat voldoende communicatie en ondersteuning belangrijk is en blijft. Daarom is het van belang dat een pro-actievere training en ondersteuning blijft geboden worden aan gemeentepersoneel om hen te helpen bij het begrijpen van de subsidieprocedures. Dit kan zeker de drempel om deel te nemen verlagen. Dit kan onder meer mentorprogramma's, workshops en online ondersteuning omvatten. De ondersteuning kan naast de bereikte impact-resultaten (zie punt 1) van andere gemeentes ook gaan over eerder praktische zaken zoals het aanleveren van informatie over aannemers die de werken hebben uitgevoerd, aanleveren van andere collegebesluiten, uitvoeringstermijnen e.d.

14.3 Verwerking van de subsidie: het aanvraagformulier

De gemeenten geven aan dat het verwerken van de subsidieaanvraag zonder veel problemen verloopt. De bekendheid, ondersteuning, indiening en afhandeling lopen zeker goed (zie sectie 4.8.1 en 4.8.2). Omtrent de aangeboden begeleidingsmethodes blijkt immers uit onze bevraging dat de overgrote meerderheid van de gemeentes tevreden was over de aangeboden informatie (45 van de 53) en begeleiding (33 van de 35). Ook de bekendheid van het programma kunnen we zeker ook als zeer goed beschouwen. Toch is er inzake indienprocedure nog verbetering mogelijk op het vlak van structuur en gebruiksvriendelijkheid van het aanvraagformulier. Voornamelijk kleinere gemeenten geven aan dat ze toch nog veel werklast ervaren met de subsidieaanvraag. In grotere gemeenten wordt de werklast beter ervaren. Op het vlak van begeleiding zijn de steden en gemeenten eerder tevreden.

Het is onze aanbeveling om te onderzoeken hoe de subsidieaanvraag beter gedigitaliseerd kan worden (bv. via een online aanvraagsysteem) om voor kleinere gemeentes de werklast nog te verminderen.

Inzake kennis- en informatieuitwisseling bij gemeentes (principe van "lerend netwerk") kan er nagedacht worden of de huidige ondersteuning van de subsidie (die vooral gericht is op de aanvraagprocedure zelf) niet uitgebreid zou kunnen worden naar een meer inhoudelijke uitwisseling van kennis en informatie. De thematische fiches (deel 2 van de studie) kunnen hier wellicht als richtlijn voor gebruikt worden.

Inzake het aanvraagformulier valt verder op dat de definitie van de projectomgevingen niet overeenkomt met de naam van de school. Hierdoor werd de analyse ernstig bemoeilijkt en was veel bijkomend inhoudelijk werk nodig. Ook was het niet eenvoudig om te achterhalen of een projectomgeving bij één of bij meerdere scholen hoorde.

Verder merken we nog op dat er soms grote afwijkingen zijn tussen raming en finale afrekening. Vaak zijn deze grotere verschillen niet of slechts matig gestructureerd onderbouwd, waardoor het voor de analyse achteraf onduidelijk is of de raming op basis van een ruimer kader werd ingeschat (bvb. als onderdeel van een complexer project) dan wel dat deze foutief werd ingeschat.

Onze aanbeveling op dit specifieke punt is om een gestructureerde indiening van de school bij elke projectomgeving verplicht en eenduidig te maken (bvb. via een drop-down lijst van scholen) en om aan te geven bij welke school of scholen de projectomgeving hoort. Bovendien raden we

aan om bij de finale afrekening een motivering van afwijking t.o.v. de oorspronkelijke geraamde kosten toe te laten voegen en dit liefst op een gestructureerde manier (bv. via een aangeleverde template).

14.4 Indienen van de subsidie

Nadat de overheid de dossiers heeft goedgekeurd, is de eerste stap van de gemeente uiteraard het selecteren van de projectomgevingen en de verschillende maatregelen in de omgeving. Uit de analyses blijkt dat een deel van de gemeenten zich nu al baseren op **beleidsplannen** of op andere **kaders** zoals de situering binnen grotere projecten. Onze analyse toont aan dat net in deze gemeenten een grotere verbetering zichtbaar is in verschillende impactdimensies (zie sectie 5.3.4). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat voor een beleidsplan of voor een groter project vaak vooraf studies worden uitgevoerd om de exacte noden te onderzoeken en om prioriteiten te bepalen, waardoor de omgeving op de juiste manier aangepakt kan worden.

Een gedegen en onderbouwde voorbereiding is dus van groot belang. Er lijkt dan ook een zekere noodzaak te bestaan om hier ondersteuning bij te bieden aan gemeentes. Dit hoeft niet te betekenen dat lokale methodieken of voorkeuren van bovenaf in een te streng keurslijf worden gestopt, maar anderzijds lijken gemeentes wél open te staan voor "best practices", voorbeelden en aanwijzingen om hun methodes op een kwalitatief hoog niveau te kunnen uitvoeren. Communicatie hierover (bv. in de vorm van een lerend netwerk) blijft dus zeker wel aan te bevelen.

Naast informatieuitwisseling, is het ook interessant om na te gaan of in toekomstige subsidieprogramma's enkele van onze vragenlijsten of van ander ondersteunend materiaal toegevoegd kan worden om de gemeentes te helpen om deze factoren in kaart te brengen. Eventueel kan -indien gewenst- de kwaliteit daarvan zelfs een factor gemaakt worden bij de subsidietoekenning.

14.5 Communicatie en participatie

14.5.1 Communicatie

De analyse toont aan dat burgers in veel gevallen wel geïnformeerd worden over de werken die plaatsvinden binnen het subsidieproces (4.9.1.1). Ons onderzoek toont aan dat deze communicatie zeer waardevol is voor burgers. In de gemeenten waar gecommuniceerd is naar burgers over de geïmplementeerde maatregelen, ongeacht de vorm van communicatie, is er een positievere verandering te zien in de ervaren impact (zie sectie 5.3.8). Wanneer burgers dus beter op de hoogte zijn van de uitgevoerde maatregelen, staan ze hier dus ook positiever tegenover.

De scholen spelen een doorslaggevende rol binnen het succes van deze projecten. Zij bezitten immers een belangrijke sleutel om de link te leggen tussen overheid en burgers. Dit is van belang vóór, tijdens én na de werken. Onze aanbeveling hierbij is om communicatie naar burgers (via scholen) te integreren in de subsidieaanvraag en aan gemeenten te vragen om hiervan bewijs aan te leveren (bijvoorbeeld via een plan van aanpak dat door de scholen wordt onderschreven). De precieze invulling van communicatie zal natuurlijk altijd sterk lokaal gekleurd zijn. Desondanks zou de aanwezigheid van een communicatiestrategie op hoofdpunten een criterium kunnen zijn voor de goedkeuring van een subsidie.

14.5.2 Participatie

Ondanks dat er in veel gevallen wel gecommuniceerd wordt naar de burger over de uitgevoerde maatregelen, blijkt uit diverse indicaties uit ons onderzoek dat scholen, burgers en oudercomités, maar zeker ook kinderen heel vaak niet voldoende betrokken worden bij de selectie van maatregelen en projectomgevingen (zie sectie 4.9.2 voor meer details). Participatie is uiteraard wel moelijker te organiseren en te realiseren dan communicatie maar uit de focusgroepen blijkt echter dat zowel de burger als de scholen het een meerwaarde vinden om ook inhoudelijk inbreng te hebben in het project.

Het schoolpersoneel, de kinderen en de ouders komen bijna dagelijks in de schoolomgeving, waardoor zij op een bepaalde manier ook de nodige kennis hebben over de noden in de schoolomgeving. Daarnaast kunnen zij ook creatieve ideeën hebben om de huidige problematiek aan te pakken. Dit impliceert niet dat de burgers en scholen volledige vrijheid moeten krijgen in het kiezen van maatregelen, maar zij kunnen wel inspiratie geven aan de gemeenten. **Net zoals bij communicatie is het onze aanbeveling om participatie een wezenlijk onderdeel te maken bij het aanvragen van de subsidie. Dat kan via een plan van aanpak, maar er zijn uiteraard ook lichtere varianten mogelijk (bv checkbox of takenlijst die expliciet wordt onderschreven door de gemeente).**

14.6 Resultaten en effecten van realisaties

14.6.1 Resultaten

Over de inhoudelijke te nemen maatregelen kunnen we meerdere conclusies oplijsten, maar het is hierbij belangrijk in het achterhoofd te houden dat deze effecten door het beperkte subsidiebedrag soms kleiner lijken, maar van grote waarde kunnen zijn als tussenresultaat om het uiteindelijke doel te bereiken, namelijk een verbetering van de algemene verkeersveiligheid. Ook dienen deze resultaten niet te worden gegeneraliseerd tot één bepaalde voorkeursmaatregel: ons pleidooi is net dat verkeersveiligheid van schoolomgevingen maatwerk is, wat zeker niet kan en mag worden verengd tot één bepaalde maatregel.

Op algemeen niveau geven ouders aan dat het afzetten van hun kinderen aan de school veiliger is geworden en dat ook het algemene verkeersveiligheidsgevoel door de subsidies sterk verbeterd is (zie sectie 4.7.2).

Verder geeft slechts 10% van de ouders aan dat “welke toekomstige aanpassingen de school ook doet rond veiligheid, dit geen impact zal hebben op de beslissing om kinderen wel/niet zelfstandig naar school te laten gaan” (zie sectie 4.7.4). Dit betekent anderzijds dus dat het merendeel van de ouders na eventuele maatregelen/aanpassingen de veiligheid voldoende verbeterd zal vinden om hun kind zelfstandig naar school te laten gaan. Verder zeggen slechts 14.7% van de bevraagde ouders dat ze het eens zijn met het principe dat een shared space -waarbij de publieke ruimte dus door verschillende verkeersdeelnemers tegelijkertijd wordt ingenomen, de snelheid dus laag is en er relatief gezien weinig ongevallen gebeuren- bijdraagt tot een verkeersveilige schoolomgeving. Soms wordt dit principe immers door beleidsmakers gebruikt om geen ingrepen te moeten doen aan schoolomgevingen. Deze genoemde observaties, waarbij (i) een voldoende veilige schoolomgeving mensen zal uitnodigen om kinderen zelfstandig naar school te laten gaan en (ii) dat veel mensen vinden dat een shared space geen goede reden is om de veiligheid rondom te school niet te (moeten) verbeteren, zouden dus zeker wel aanmoedigend moeten zijn om inspanningen te blijven doen om de verkeersveiligheid aan schoolomgevingen te verbeteren.

Als er specifiek gekeken wordt naar de impact van de individuele maatregelen, komen schoolstraten als een erg goede maatregel uit de bus (zie sectie 5.3.6). Ook zien we dat er bij projecten met een hogere projectkost een positievere impact is (zie sectie 5.3.7). Bij deze projecten zijn meerdere en grotere maatregelen uitgevoerd, waardoor het effect groter wordt. Toch moeten we zeker ook oppassen om deze resultaten te veralgemenen of de problematiek te verengen tot één bepaalde maatregel, want uit de resultaten komt ook duidelijk naar voren dat in sommige situaties (zoals bv. bij moeilijkere op te lossen problemen), ingrijpendere maatregelen nodig zullen zijn dan diegene die werden doorgevoerd op deze probleempunten, om effectief tot een verbetering te leiden (zie sectie 4.7.1).

14.6.2 Effecten

Naast deze complexiteit kan echter ook het expliciete doel van een gemeente of school uiteraard verschillend zijn, net omdat niet elke schoolomgeving dezelfde problematiek ervaart. Zo kan in sommige gevallen het doel eerder de verbetering van de herkenbaarheid van een schoolomgeving zijn (en is de veiligheid verbeteren misschien zelfs minder nodig omdat er hieromtrent al meer maatregelen werden genomen).

Op sommige plaatsen in ons onderzoek komt ook een discrepantie naar voren tussen de perceptie van de impact van maatregelen tussen gemeentes, scholen en burgers (zie bv. sectie 4.7.2). Dit suggereert een onvoldoende afstemming en/of borging van de effecten van de maatregelen.

Tot slot willen we daarom als laatste aanbeveling meer aandacht vragen voor voldoende effectevaluaties. Deze hoeven geen echt onderdeel te zijn van de subsidie-aanvraag zelf of van de uiteindelijke toekenning van de subsidie maar minstens een grotere bewustwording van het belang van effectevaluaties creëren, lijkt ons wel erg belangrijk. Op die manier worden steden en gemeentes immers ook gestimuleerd om in vervolgprojecten verder met verkeersveiligheid aan de slag te gaan. Zo is in dit verband een goed idee om ook objectieve meetinstrumenten in te schakelen voor deze effectevaluaties, waarbij het effect eenduidig(er) vast te stellen is. Camera- en drone-observaties die bv. het aantal potentiële (gevaarlijke) conflicten kunnen inventariseren of andere telsystemen voor bv. de registratie van de verschillende types weggebruikers zijn op dit moment reeds beschikbaar in de markt en kunnen deze effectevaluaties op termijn ook minder arbeidsintensief maken. Met aantoonbare en objectieve meetresultaten kan ook een betere communicatie naar de burger gevoerd worden, wat dan weer kan leiden tot meer bewustwording en misschien zelfs tot wijzigend gedrag.

Bijlagen

Bijlage 1: Vragenlijst Scholen

Bijlage 2: Vragenlijst Burgers (kinderen, omwonenden, ouders)

Bijlage 3: Vragenlijst Gemeenten (aanvraag)

Bijlage 4: Vragenlijst Gemeenten (geen - aanvraag)

Bijlage 5: Verloop thematische sessies

Bijlage 1: Vragenlijst Scholen

Evaluatie impact subsidies voor veilige schoolomgevingen (Scholen)

DOEL EN METHODOLOGIE VAN HET ONDERZOEK

In de voorbije jaren zijn in uw gemeente/stad of in de directe omgeving van uw school maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen. De maatregelen werden gefinancierd door de gemeente/stad en door de Vlaamse Overheid. Meer informatie vindt u op https://www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen.

Met dit onderzoek, wat door de Universiteit Hasselt in opdracht van de Vlaamse Overheid wordt uitgevoerd, willen we onder meer onderzoeken of burgers, ouders en kinderen zich veiliger voelen bij deelname aan het verkeer ten gevolge van de genomen maatregel/actie die gebeurde in de onmiddellijke omgeving van de school. Verschillende actoren zullen in onze studie bevraagd worden, nl. vertegenwoordigers van de gemeenten/steden en scholen, ouders, kinderen en omwonenden. Wellicht neemt u in de hoedanigheid van één van deze actoren deel aan deze studie.

Duur nodig voor het beantwoorden van de vragenlijst: 5-10 min

Alvorens met de enquête van start te gaan, vragen wij u om de informatie hieronder grondig te lezen:

- Ik heb de bovenstaande informatie over deze studie gelezen en ik begrijp de opzet van dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Als ik als kind deze vragenlijst invul, dan heb ik hiervoor de toestemming van mijn ouders nodig om dat te doen. Zij kruisen hieronder ook het vinkje aan dat ze akkoord gaan met mijn deelname aan dit onderzoek.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en anoniem mogen gepubliceerd worden. Bij deze studie is de vertrouwelijkheid van mijn gegevens in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende vijf jaar worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden.
- Voor inhoudelijke vragen of vragen ter verduidelijking weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij: evaluatie_schoolomgevingen@uhasselt.be. Dit emailadres wordt beheerd door onderzoekers van het Instituut voor de Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt.
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming/data protection officer van de UHasselt: dpo@uhasselt.be
- Voor meer uitgebreide informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten omtrent privacy kan ik terecht op deze Privacyverklaring.

Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen.

☐Ik neem deel aan deze studie en ben akkoord dat mijn gegevens/antwoorden geregistreerd worden.*

*Verplicht veld

INTRO

1. In welke hoedanigheid vult u deze vragenlijst in?*

☐ Gemeente (bv. gemeenteambtenaar, schepen, burgemeester, …)

☒ School (bv. schoolverantwoordelijke, directeur, …)

☐ Burger (bv. ouder, kind, passant, omwonende, …)

2. Wat is uw e-mailadres?* ……

3. Voor welke school vult u deze vragenlijst in? Indien uw scholengroep meer dan één vestiging heeft zullen we u vragen de correcte vestiging te selecteren.*

Online kan hier gekozen worden uit een lijst met scholen (per gemeente/stad).

☐Ik merk dat mijn school (of schoolvestiging) niet voorkomt in de lijst van scholen die hierboven werd getoond terwijl er hier wel maatregelen werden geïmplementeerd ter verbetering van de verkeersveiligheid..

Wat hieronder volgt komt voort uit de selectie van een school uit te lijst bij vraag 3.

SCHOOLKENMERKEN

Sinds 2019 heeft de gemeente/stad in jullie schoolomgeving enkele aanpassingen gedaan met subsidies van de Vlaamse Overheid om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo dadelijk zullen we jullie vragen om de impact van deze aanpassingen/maatregelen te beoordelen. Hier komen we in de volgende sectie op terug. Eerst willen we vragen om enkele algemene kenmerken van de school te beschrijven.

1. Wat was het gemiddelde leerlingenaantal in {school_name} per jaar in de voorbije 4 jaar? (Een schatting is voldoende.)*

……

2. Bevindt {school_name} ({school_address}) zich binnen of buiten de bebouwde kom?*

☐Binnen bebouwde kom

☐Buiten bebouwde kom

3. Hoeveel schoolingangen heeft {school_name} ({school_address})?*

……

4. Beschrijf elke individuele ingang van de school. *

Wat is de straatnaam en het huisnummer van de ingang?*

……

*Verplicht veld

Hoe breed (ongeveer) (in meter) is de rijbaan ter hoogte van de ingang?*

……

Ligt de ingang van de school op een gewestweg?*

☐ Ja

☐ Nee

Hoe is de rijbaan ingericht ter hoogte van de ingang? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Gewone rijbaan

☐ Doodlopende straat

☐ Rotonde

☐ Schoolstraat

☐ Kruispunt

☐ Eenrichtingstraat

☐ Fietsstraat

☐ Andere

Beschrijf eventuele andere inrichtingen van de rijbaan.

……

Hoeveel rijstroken zijn er ter hoogte van de ingang?*

……

Geef de namen van de ingangen waarvoor exact dezelfde beschrijving geldt. Deze ingangen moeten dan niet meer apart beschreven worden.

……

……

+ Beantwoord vraag 4 voor elke ingang die je wilt toevoegen.

*Verplicht veld

5. Wat is de toegelaten snelheid direct buiten de schoolomgeving rond {school_name} ({school_address}) *

☐ 20 km/uur

☐ 30 km/uur

☐ 50 km/uur

☐ 70 km/uur

☐ 90 km/uur

6. Welke maatregelen zijn er aanwezig in de schoolomgeving?

	Aanwezig
Verkeersdrempels en/of rijbaankussens	☐
Asverschuivingen en/of wegversmalling	☐
Schoolstraat (met fysieke afbakening)	☐
Schoolstraat (enkel signalisatie)	☐
Beloningssystemen	☐
Dynamische snelheidsinformatieborden	☐
Voetgangersgeregelde verkeerslichten	☐
Fietsersgeregelde verkeerslichten	☐
Gevleugeld zebrapad	☐
Fietszone/fietsstraat	☐
Woonerf	☐
Voldoende grote fietsenstalling	☐
Scheiding verkeer (beugels, meubilair, groen)	☐
Attentieverhogende maatregelen (palen, popjes, markeringen)	☐
Kiss & Ride	☐

7. Wordt de schoolomgeving {school_name} ({school_address}) aangeduid met een vaste of dynamische zone 30? Een dynamische zone houdt in dat deze niet altijd actief is, deze wordt meestal aangeduid met borden die enkel oplichten tijdens de schooluren.*

☐ Vaste zone 30

☐ Dynamische zone 30

☐ Geen zone 30

*Verplicht veld

8. Zijn het voet- en fietspad afzonderlijk van de rijbaan in de schoolomgeving rond {school_name} ({school_address})?*

	Niet aanwezig	Op hetzelfde niveau grenzend aan rijbaan	Met verhoging grenzend aan rijbaan	Vrijliggend
Voetpad	☐	☐	☐	☐
Fietspad (niet fietssuggestie-strook)	☐	☐	☐	☐

9. Welke elementen zijn aanwezig aan de schoolpoort? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Plaats voor wachtende ouders

☐ Speelelementen voor kinderen

☐ Ontspanningsruimte met zitplaats

☐ Andere: ……

10. Is er een fietsenstalling aanwezig in de school? *

☐ Ja, met voldoende capaciteit

☐ Ja, maar te weinig of te kleine capaciteit

☐ Nee

*Verplicht veld

11. Welke verkeersveiligheidsacties organiseren jullie vanuit de school? Dit gaat over acties die georganiseerd worden voor één of meerdere scholen, waarvoor het initiatief vanuit de school komt en niet vanuit de gemeente/stad.

Geef per actie die georganiseerd wordt aan of deze gepaard ging met de subsidies of deze hier los van staat. *

	Gepaard	Losstaand	Niet georganiseerd
Theoretische verkeerseducatie	☐	☐	☐
Praktische voetgangers(gedrags)lessen	☐	☐	☐
Fietslessen en/of fietsexamen	☐	☐	☐
Verkeerseducatieve route	☐	☐	☐
Zeppe & Ziki, Aya	☐	☐	☐
Route2School	☐	☐	☐
Fietshelmcampagne	☐	☐	☐
Fluohesjescampagne	☐	☐	☐
STRAPdag	☐	☐	☐
Oproep gemachtigde opzichters	☐	☐	☐
Wandel- en/of fietspool	☐	☐	☐
Andere	☐	☐	☐
Welke andere verkeersveiligheidsacties voert de gemeente/stad uit?*			

IMPACT

Bij de volgende vragen dient u de situatie voor de ingevoerde maatregelen en na de invoering te vergelijken. Het gaat enkel over de aanpassingen die uitgevoerd zijn in het kader van de subsidies. Gelieve bij het antwoorden van de vragen dus enkel te focussen op deze werken. Ter opfrissing vinden jullie hieronder nogmaals de uitgevoerde maatregelen in jullie schoolomgeving.

{Beschrijving maatregelen}

1. Is deze informatie correct? *

☐ Ja

☐ Nee

Gelieve de foutieve informatie te verbeteren.*

*Verplicht veld

2. Hoe bekend bent u met de situatie voor en na de aanpassing? *

Niet bekend 1	2	3	4	Zeer bekend 5

3. Waren er in de schoolomgeving rond {school_name} ({school_address}) voor de aanpak reeds opvallende elementen aanwezig om weggebruikers er attent op te maken dat ze zich in de buurt van een school bevinden? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Geen opvallende elementen aanwezig

☐ Accentpaal, o.a. octopuspaal, potloodpaal

☐ (Octopus)beugels

☐ Markeringen (vb. tekst en logo's)

☐ Bi-flashes

☐ Verkeersmascottes

☐ Andere: ……

4. Welke locaties (maximum drie) in de schoolomgeving vond u het gevaarlijkste voor het invoeren van de maatregelen?*

☐ Geen onveilige locaties

☐ Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)

Zijn de "Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Kiss & Ride (of het gebrek daaraan)

Zijn de "Kiss & Ride (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Fietspad (of het gebrek daaraan)

Is het "Fietspad (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

*Verplicht veld

☐ Voetpad (of het gebrek daaraan)

Is het "Voetpad (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Ruimte vlak voor de schoolpoort

Is de "Ruimte vlak voor de schoolpoort" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Parking (of het gebrek daaraan)

Is de "Parking (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Rijbaan voor schoolingang

Is de "Rijbaan voor schoolingang" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Bushalte

Is de "Bushalte" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Andere 1: ……

Is de "Andere 1" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

*Verplicht veld

☐ Andere 2: ……

Is de "Andere 2" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Andere 3: ……

Is de "Andere 3" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

5. Hoe gedragen automobilisten zich in de schoolomgeving? Duid aan welke stellingen van toepassing zijn. (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Er geldt een schoolstraat (geen automobilisten voor schoolpoort tijdens opening en sluiting)

☐ Ze rijden te snel

☐ Ze parkeren foutief voor de schoolpoort en/of op het voetpad of zebrapad

☐ Ze parkeren op het fietspad

☐ Geen van bovenstaande, ik heb geen echt onveiligheidsgevoel als voetganger/fietser/…

☐ Er heerst (nog) een ander onveiligheidsgevoel, dat het best als volgt omschreven kan worden: ……

……

6. Hoe ervaart u de veiligheid in de schoolomgeving na de genomen maatregelen?*

☐ Veiliger

☐ Even veilig

☐ Even onveilig

☐ Onveiliger

☐ Niet van toepassing, volgens mij hebben de genomen maatregelen geen impact op de verkeersveiligheid

*Verplicht veld

7. Hoe ervaart u het gebeuren van (bijna-)ongevallen in de schoolomgeving? Hieronder verstaan we ook bijna-ongevallen die maar net vermeden konden worden?*

☐ Meer (bijna-)ongevallen

☐ Evenveel (bijna-)ongevallen

☐ Minder (bijna-)ongevallen

☐ Niet van toepassing, volgens mij hebben de genomen maatregelen geen impact op de (bijna-)ongevallen

8. Hoe ervaart u de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in de schoolomgeving?*

☐ Er is meer gemotoriseerd verkeer aanwezig

☐ Er is evenveel gemotoriseerd verkeer aanwezig

☐ Er is minder gemotoriseerd verkeer aanwezig

9. Hoe ervaart u de verandering in snelheid van het gemotoriseerd verkeer?*

☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt trager

☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt even snel

☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt sneller

10. Hoe duidelijk vindt u de aanwezigheid van de school in het straatbeeld?*

☐ Duidelijker

☐ Even duidelijk

☐ Even onduidelijk

☐ Onduidelijker

11. Hoe ervaart u de aanwezigheid van fietsers in de schoolomgeving?*

☐ Er zijn meer fietsers aanwezig

☐ Er zijn evenveel fietsers aanwezig

☐ Er zijn minder fietsers aanwezig

*Verplicht veld

12. Hoe voelt u zich om te fietsen in de schoolomgeving?*

☐ Veiliger

☐ Even veilig

☐ Even onveilig

☐ Onveiliger

☐ Ik passeer hier nooit met de fiets

13. Hoe ervaart u de aanwezigheid van voetgangers in de schoolomgeving?*

☐ Er zijn meer voetgangers aanwezig

☐ Er zijn evenveel voetgangers aanwezig

☐ Er zijn minder voetgangers aanwezig

14. Hoe voelt u zich om te wandelen in de schoolomgeving?*

☐ Veiliger

☐ Even veilig

☐ Even onveilig

☐ Onveiliger

☐ Ik passeer hier nooit te voet

15. Hoe voelt u zich om over te steken in de schoolomgeving?*

☐ Veiliger

☐ Even veilig

☐ Even onveilig

☐ Onveiliger

☐ Ik steek hier nooit over

16. Hoe ervaart u de parkeerdrukte in de schoolomgeving?*

☐ Drukker

☐ Even druk

☐ Minder druk

*Verplicht veld

17. Hebben de gesubsidieerde maatregelen eventueel nog andere positieve of negatieve effecten of wijzigingen teweeggebracht in de schoolomgeving sinds hun invoering?

……

……

SUBSIDIEAANVRAAG

1. In welke mate speelden andere schoolomgevingen een rol bij de selectie van maatregelen? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Aan alle schoolomgevingen worden dezelfde ingrepen uitgevoerd

☐ De maatregelen worden geselecteerd op basis van de lokale situatie

☐ De maatregelen worden geselecteerd op basis van de evaluatie van eerder geïmplementeerde maatregelen aan andere schoolomgevingen

☐ Andere: ……...

2. In welke mate hebben jullie de kinderen en ouders geïnformeerd over de genomen maatregelen? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Er werd geen informatie verspreid over de ingrepen

☐ Via een nieuwsbrief

☐ Via affiches/borden in de schoolomgeving

☐ Via de website

☐ Via sociale media van de school

☐ Via grotere kranten/nieuwsforums

☐ Andere: ……...

3. Hoe was de school betrokken bij de aanvraag van de subsidie (m.a.w. bij het bepalen van de gesubsidieerde ingrepen)? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ De leerlingen en/of hun ouders werden bevraagd over de wenselijke ingrepen

☐ Het schoolpersoneel werd bevraagd over de wenselijke ingrepen

☐ De school diende cijfers af te leveren

☐ Niet, pas achteraf werd dit ons meegedeeld

*Verplicht veld

EINDE

1. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto's in te dienen van de situatie voor de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen.

Upload

2. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto's in te dienen van de situatie na de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen. Deze foto's gebruiken we ook om "best practices" voor andere gemeentes samen te stellen. Zo werken we met zijn allen samen aan nog veiligere schoolomgevingen in Vlaanderen. Foto's van realisaties worden dus wel erg gewaardeerd.

Upload

☐ Ik heb nu geen foto's bij de hand, maar ik wil later alsnog een uitnodiging ontvangen.

3a. Hier hebben jullie de mogelijkheid om resultaten in te dienen van eventuele evaluaties die jullie zelf reeds hebben uitgevoerd omtrent de genomen maatregelen

Upload

3b. Indien jullie niet beschikken over een evaluatiedocument, maar ons wel een algemeen gevoel willen meegeven omtrent de genomen maatregelen en jullie eigen evaluatie/aanvoelen, dan kan dit hier.

……

……

4. In het kader van de studie zullen er op een aantal nog nader te bepalen locaties nog interviews en/of plaatsbezoeken plaatsvinden om de lokale situatie nog beter te begrijpen. Wensen jullie deel te nemen aan deze onderzoeken?

☐ Ik wens deel te nemen

Wat is uw naam? ……

Wat is uw e-mailadres? ……

Wat is uw telefoonnummer? ……..

☐ Ik wens **niet** deel te nemen

5. Indien u nog iets wilt toevoegen kan dit hier.

……

……

TOT SLOT

Zoals reeds aangekondigd in de mail willen wij u ook nog vragen om mee te helpen een beknoptere versie van deze vragenlijst verder te verspreiden onder ouders en leerlingen, want ook zij zijn uiteraard een belangrijke actor in dit onderzoek. Kinderen die wensen deel te nemen, kunnen dit zelfstandig doen (mits goedkeuring van hun ouders en vanaf het 4de leerjaar) of ze kunnen de bevraging samen met hun ouders invullen.

De bevraging voor ouders en leerlingen vindt u op deze link: https://schoolomgevingen.imob.uhasselt.be/231431750434953. Gelieve deze URL via het gebruikelijke communicatiekanaal dat u gebruikt om met ouders in contact te treden (Gimme, Questi, Smarschool e.d.) te verspreiden.

In de e-mail die we u hierover eerder stuurden, vindt u eveneens een PDF-document als bijlage, met daarin meer context en ook de hierboven genoemde link/URL in het document verwerkt. In de plaats van enkel de URL te communiceren, kan u ook dit document in zijn geheel gebruiken om te verspreiden onder de ouders. U kan uiteraard ook steeds een eigen aangepaste communicatie sturen naar de ouders.

We danken u alvast voor uw medewerking!

6. Wenst u mee te werken aan de verspreiding van de beknoptere versie van de bevraging onder ouders en leerlingen? Zo komen we tot een correcte evaluatie waarin alle actoren hun mening over de schoolomgevingen hebben kunnen geven.*

☐ Ja, ik wil dit graag doen.

☐ Nee, ik doe dit liever niet.

Wat hieronder volgt heeft betrekking op een school die niet in de lijst voorkomt.

MAATREGELEN

1. Wat is de naam van de gemeente/stad?*

……

2. Wat is de naam van de school?*

……

3. Wat is de het adres van de school?*

……

4. Beschrijf kort de genomen maatregelen.*

……

……

*Verplicht veld

Bijlage 2: Vragenlijst Burgers (kinderen, omwonenden, ouders)

Evaluatie impact subsidies voor veilige schoolomgevingen (Burger)

DOEL EN METHODOLOGIE VAN HET ONDERZOEK

In de voorbije jaren zijn in uw gemeente/stad of in de directe omgeving van uw school maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen. De maatregelen werden gefinancierd door de gemeente/stad en door de Vlaamse Overheid. Meer informatie vindt u op https://www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen.

Met dit onderzoek, wat door de Universiteit Hasselt in opdracht van de Vlaamse Overheid wordt uitgevoerd, willen we onder meer onderzoeken of burgers, ouders en kinderen zich veiliger voelen bij deelname aan het verkeer ten gevolge van de genomen maatregel/actie die gebeurde in de onmiddellijke omgeving van de school. Verschillende actoren zullen in onze studie bevraagd worden, nl. vertegenwoordigers van de gemeenten/steden en scholen, ouders, kinderen en omwonenden. Wellicht neemt u in de hoedanigheid van één van deze actoren deel aan deze studie.

Duur nodig voor het beantwoorden van de vragenlijst: +/- 5 min

Alvorens met de enquête van start te gaan, vragen wij u om de informatie hieronder grondig te lezen:

- Ik heb de bovenstaande informatie over deze studie gelezen en ik begrijp de opzet van dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Als ik als kind deze vragenlijst invul, dan heb ik hiervoor de toestemming van mijn ouders nodig om dat te doen. Zij kruisen hieronder ook het vinkje aan dat ze akkoord gaan met mijn deelname aan dit onderzoek.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en anoniem mogen gepubliceerd worden. Bij deze studie is de vertrouwelijkheid van mijn gegevens in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende vijf jaar worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden
- Voor inhoudelijke vragen of vragen ter verduidelijking weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij: evaluatie_schoolomgevingen@uhasselt.be. Dit emailadres wordt beheerd door onderzoekers van het Instituut voor de Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt.
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming/data protection officer van de UHasselt: dpo@uhasselt.be
- Voor meer uitgebreide informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten omtrent privacy kan ik terecht op deze Privacyverklaring.
- Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen.

☐ Ik neem deel aan deze studie en ben akkoord dat mijn gegevens/antwoorden geregistreerd worden.*

*Verplicht veld

INTRO

1. In welke hoedanigheid vult u deze vragenlijst in?

☐ Gemeente (bv. gemeenteambtenaar, schepen, burgemeester, …)

☐ School (bv. schoolverantwoordelijke, directeur, …)

☒ Burger (bv. ouder, kind, passant, omwonende, …)

Verduidelijk uw rol.

☐ Kind

☐ Ouder

☐ Passant / Omwonende

Selectie: Kind

2. Wat is uw e-mailadres?

3. Waar ga je naar school?*

Online kan hier gekozen worden uit een lijst met scholen (per gemeente/stad).

☐ Als je school niet voorkomt in deze lijst, kan je helaas niet deelnemen aan dit onderzoek. Hiermee bevestig ik dat mijn school niet voorkomt in de lijst van scholen en beëindig ik dit onderzoek.

*Verplicht veld

Wat hieronder volgt komt voort uit de selectie van een school uit de lijst bij vraag 3. (Kind)

VEILIGHEID AAN DE SCHOOLPOORT

1. Wat is je leeftijd? ……

2. Kan je langs meerdere ingangen in je school geraken?

☐ Ja

☐ Nee

3. Hoe kom je meestal naar school?

☐ Te voet

☐ Met de fiets

☐ Met mijn ouders in de bakfiets

☐ Met de step

☐ Met de bus of trein

☐ Met de auto

☐ Andere vervoerswijze

4. Vind je het gevaarlijk om over te steken voor de schoolpoort bij het binnenkomen ’s morgens en buitenkomen ’s avonds van de school?

☐ Ja

☐ Nee

☐ Ik moet niet oversteken

5. Vind je het gevaarlijk om met de fiets toe te komen aan de schoolpoort bij het binnenkomen ’s morgens en buitenkomen ’s avonds van de school?

☐ Ja

☐ Nee

☐ Ik kom te voet toe aan de school

6. Is er een schoolstraat aanwezig, of anders gezegd, is het verboden om met auto's tot aan de schoolpoort te rijden in de ochtend en de avond?

☐ Ja

☐ Nee

☐ Weet ik niet

7. Wat is er wel/niet voor de schoolpoort. Als je vindt dat dit er ook niet zou moeten zijn, kan je ook in de laatste kolom “niet nodig” aanduiden.

	Ja	Nee	Niet nodig
Zebrapad	☐	☐	☐
Voldoende breed voetpad	☐	☐	☐
Fietspad waar geen auto’s op kunnen	☐	☐	☐
Voldoende grote fietsenstalling	☐	☐	☐
Zitbankjes	☐	☐	☐
Verlichting	☐	☐	☐
Voldoende plekken om de auto’s te zetten	☐	☐	☐

8. Welke van volgende zinnen kloppen volgens jou?

	Waar	Niet waar
Als ik in de straat van mijn school wandel of fiets moet ik altijd goed uitkijken.	☐	☐
Ik vind het beter dat de fietsers in de straat van mijn school niet door het andere verkeer fietsen.	☐	☐
Auto’s op zoek naar een parkeerplekje zorgen soms voor gevaarlijke situaties in de straat van mijn school.	☐	☐
Voor of na school wacht ik vaak op mijn vriend(en) of ouders voorbij de schoolpoort.	☐	☐
Als ik vlak na school nog wat bijpraat met vrienden doe ik dat graag zo dicht mogelijk bij de school.	☐	☐
Na school wil ik zo snel mogelijk terug naar huis.	☐	☐
Het leukste is als iedereen te voet of met de fiets aan de schoolpoort toekomt.	☐	☐

9. Sinds 2019 heeft de gemeente er proberen voor zorgen dat het veiliger wordt om naar je school te gaan. Is het je opgevallen dat deze aanpassingen gebeurd zijn?

☐ Ja

☐ Nee

EINDE

1. Wil je ons nog iets vertellen over het verkeer in je schoolomgeving?

Wat hieronder volgt is wat men ziet als een school niet in de lijst voorkomt. (Kind)

EINDE

1. Wil je ons nog iets vertellen over het verkeer in je schoolomgeving?

Selectie: Ouder

2. Wat is uw e-mailadres?

3. Voor welke school vult u deze vragenlijst in? Indien u meerdere kinderen hebt die naar verschillende scholen gaan, selecteert u eerst één school. Na het insturen krijgt u de kans om de vragenlijst voor een volgende school in te vullen.*

Online kan hier gekozen worden uit een lijst met scholen (per gemeente/stad).

Online kan hier gekozen worden uit een lijst met scholen (per gemeente/stad).

☐ Ik merk dat mijn school (of schoolvestiging) niet voorkomt in de lijst van scholen die hierboven werd getoond terwijl ik wel van mening ben dat er hier in de voorbije 3 jaar maatregelen werden geïmplementeerd ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Wat hieronder volgt komt voort uit de selectie van een school uit de lijst bij vraag 3. (Ouder)

GEMEENTEKENMERKEN

1. Hoe verkeersveilig vind je de schoolomgevingen in jouw stad/gemeente?

Geef een score van 1 tot 5

Heel onveilig 1	2	3	4	Heel veilig 5

PERSOONSKENMERKEN

1. Vul onderstaande informatie in voor uw kind dat naar de school gaat die u zonet hebt gekozen. Zo dadelijk kan u nog meerdere kinderen toevoegen.

Wat is de leeftijd van uw kind?* ……

Verplaatst uw kind zich zelfstandig naar school?*

☐ Volledig zelfstandig

☐ Laatste stuk zelfstandig

☐ Niet zelfstandig

*Verplicht veld

Met welk vervoermiddel gaat je kind het vaakst naar school?*

☐ Te voet

☐ Met de fiets

☐ Met de bakfiets

☐ Met de step

☐ Met de bus

☐ Met de tram/metro of trein

☐ Met de auto

☐ Andere

Verduidelijk de eventuele andere vervoerswijze.

……..

Geef het geschatte aantal dagen (per week) op dat je kind zich met het aangeduide vervoersmiddel verplaatst.*

……..

Verduidelijk eventueel uw motivatie voor de al dan niet zelfstandige verplaatsing van uw kind.

……..

……..

+ vul bovenstaande vragen in voor elk kind dat u wilt toevoegen

2. Wat is de geschatte afstand van de woon-schoolverplaatsing. Noteer de afstand die u meestal daadwerkelijk aflegt. Noteer een afstand kleiner dan 1 kilometer (bv. 500 meter) als volgt: 0,5 km

…….

*Verplicht veld

OMGEVINGSKENMERKEN

Hoe ervaart u de verkeersveiligheid aan de school?

1. Ik maak me ernstig zorgen over de verkeersveiligheid in en rond de schoolomgeving.

Helemaal oneens 1	2	3	4	Helemaal eens 5

2. Ik vind het woon-school traject dat mijn kinderen naar school afleggen gevaarlijk.

Helemaal oneens 1	2	3	4	Helemaal eens 5

3. Het is steeds druk in de schoolomgeving, maar dit zorgt er tegelijkertijd ook voor dat er niet zo veel ongelukken gebeuren en ik maak me dan ook weinig zorgen over de verkeersveiligheid.

Helemaal oneens 1	2	3	4	Helemaal eens 5

<u>In hoeverre denkt u dat de verkeersveiligheid aan de school nog verbeterd kan worden door de volgende acties?</u>

4. Opleiding en educatie (zoals betere praktijkvaardigheden, betere lessen verkeer op school, …)

Helemaal oneens 1	2	3	4	Helemaal eens 5

5. Sensibilisering (zoals campagnes, affiches, bewustmaking en in kaart brengen van problemen, …)

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

6. Meer politiecontrole en handhaving.

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

7. Meer infrastructuurwerken.

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

8. Meer innovatievere pilootprojecten uitproberen (bv. via drones diverse problemen in kaart brengen en resultaten hiervan delen, oversteek- en fietsgedrag onderzoeken, problemen op de volledige woon-schoolroutes signaleren, …).

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

Hoe gedragen automobilisten zich in de schoolomgeving?

9. Duid aan welke stellingen van toepassing zijn. (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Er geldt een schoolstraat (geen automobilisten voor schoolpoort tijdens opening en sluiting)
- ☐ Ze rijden te snel
- ☐ Ze parkeren foutief voor de schoolpoort en/of op het voetpad of zebrapad
- ☐ Ze parkeren op het fietspad
- ☐ Geen van bovenstaande, ik heb geen echt onveiligheidsgevoel als voetganger/fietser/…
- ☐ Er heerst (nog) een ander onveiligheidsgevoel, dat het best als volgt omschreven kan worden: ……

IMPACT

Bij de volgende vragen dient u de situatie voor de ingevoerde maatregelen en na de invoering te vergelijken. Het gaat enkel over de aanpassingen die uitgevoerd zijn in het kader van de subsidies. Gelieve bij het antwoorden van de vragen dus enkel te focussen op deze werken. Hieronder vindt u de uitgevoerde maatregelen in uw gekozen schoolomgeving.

{Beschrijving maatregelen}

1. Is deze informatie correct?

- ☐ Ja
- ☐ Nee – Gelieve de foutieve informatie te verbeteren.*

……..

2. Hoe bekend bent u met de situatie voor en na de aanpassing?

Niet bekend 1	2	3	4	Zeer bekend 5

*Verplicht veld

3. Is uw kind door de maatregelen veranderd van vervoerswijze om naar school te gaan? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Nee

☐ Ja, mijn kind gaat vaker met de auto

☐ Ja, mijn kind gaat vaker met het openbaar vervoer

☐ Ja, mijn kind gaat vaker met de fiets

☐ Ja, mijn kind gaat vaker te voet

☐ Ja, mijn kind gaat vaker op een andere wijze: ……...

4. Hebben de maatregelen een invloed gehad op de zelfstandige verplaatsing van uw kinderen?

☐ Ja, de maatregelen hebben een invloed gehad

Gaan uw kinderen nu meer of minder zelfstandig naar school?

☐ Meer

☐ Minder

☐ Sommige kinderen gaan nu wel zelfstandig terwijl andere niet meer zelfstandig gaan.

Verklaar eventueel de invloeden van maatregelen op de zelfstandige verplaatsing van uw kinderen.

……

……

☐ Nee, de maatregelen hebben geen invloed gehad

Waarom hebben de maatregelen geen invloed gehad op uw keuze?

……

……

☐ Welke toekomstige aanpassingen de school ook doet rond veiligheid, het zal geen impact hebben op de beslissing om mijn kinderen wel/niet zelfstandig naar school te laten gaan.

Wat beïnvloedt de zelfstandige verplaatsing van uw kinderen?

……

……

5. Waarvoor hebben de aanpassingen in de schoolomgeving gezorgd? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Het is makkelijker om over te steken

☐ Er is een nieuw en beter voetpad

☐ Fietsers kunnen veiliger toekomen

☐ Er is een (grotere) fietsenstalling

☐ Er is meer ontspanningsruimte aan de schoolpoort

☐ Geparkeerde auto’s vinden beter een plaats

☐ Er zijn minder auto’s

☐ Auto’s rijden trager

☐ Je ziet elkaar beter

☐ De school valt nu meer op voor bestuurders

☐ Andere: ……

6. Hoe ervaart u de veiligheid in de schoolomgeving in het algemeen?

☐ Veiliger

☐ Even veilig

☐ Even onveilig

☐ Onveiliger

☐ Niet van toepassing, volgens mij hebben de genomen maatregelen geen impact op de verkeersveiligheid.

7. Vindt u het veiliger om uw kind aan de school af te zetten?

☐ Ja

☐ Nee

☐ Niet van toepassing (bv. omdat ik mijn kind niet aan school afzet)

8. Hoe ervaart u het gebeuren van (bijna-)ongevallen in de schoolomgeving? Hieronder verstaan we ook bijna-ongevallen die maar net vermeden konden worden?

☐ Meer (bijna-)ongevallen

☐ Evenveel (bijna-)ongevallen

☐ Minder (bijna-)ongevallen

☐ Niet van toepassing, volgens mij heeft de genomen maatregel geen enkele impact op de (bijna-)ongevallen

9. Hoe ervaart u de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in de schoolomgeving?

☐ Er is meer gemotoriseerd verkeer aanwezig

☐ Er is evenveel gemotoriseerd verkeer aanwezig

☐ Er is minder gemotoriseerd verkeer aanwezig

10. Hoe ervaart u de verandering in snelheid van het gemotoriseerd verkeer?

☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt trager

☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt even snel

☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt sneller

11. Hoe duidelijk vindt u de aanwezigheid van de school in het straatbeeld?

- ☐ Duidelijker
- ☐ Even duidelijk
- ☐ Even onduidelijk
- ☐ Onduidelijker

12. Hoe ervaart u de aanwezigheid van fietsers in de schoolomgeving?

- ☐ Er zijn meer fietsen aanwezig
- ☐ Er zijn evenveel fietsen aanwezig
- ☐ Er zijn minder fietsen aanwezig

13. Hoe voelt u zich om te fietsen in de schoolomgeving?

- ☐ Veiliger
- ☐ Even veilig
- ☐ Even onveilig
- ☐ Onveiliger
- ☐ Ik passeer hier nooit met de fiets

14. Hoe ervaart u de aanwezigheid van voetgangers in de schoolomgeving?

- ☐ Er zijn meer voetgangers aanwezig
- ☐ Er zijn evenveel voetgangers aanwezig
- ☐ Er zijn minder voetgangers aanwezig

15. Hoe voelt u zich om te wandelen in de schoolomgeving?

- ☐ Veiliger
- ☐ Even veilig
- ☐ Even onveilig
- ☐ Onveiliger
- ☐ Ik passeer hier nooit te voet

16. Hoe voelt u zich om over te steken in de schoolomgeving?

- ☐ Veiliger
- ☐ Even veilig
- ☐ Even onveilig
- ☐ Onveiliger
- ☐ Ik steek hier nooit over

17. Hoe ervaart u de parkeerdrukte in de schoolomgeving?

- ☐ Drukker
- ☐ Even druk
- ☐ Minder druk

18. Welke locaties (maximum drie) in de schoolomgeving vond u het gevaarlijkste voor het invoeren van de maatregelen?

- ☐ Geen onveilige locaties
- ☐ Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)

Zijn de "Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate
- ☐ Grote verbetering

- ☐ Kiss & Ride (of het gebrek daaraan)

Zijn de "Kiss & Ride (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate
- ☐ Grote verbetering

- ☐ Fietspad (of het gebrek daaraan)

Is het "Fietspad (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate
- ☐ Grote verbetering

- ☐ Voetpad (of het gebrek daaraan)

Is het "Voetpad (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate
- ☐ Grote verbetering

- ☐ Ruimte vlak voor schoolpoort

Is de "Ruimte vlak voor de schoolpoort" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate
- ☐ Grote verbetering

- ☐ Parking (of het gebrek daaraan)

Is de "Parking (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate
- ☐ Grote verbetering

☐ Rijbaan voor schoolingang

Is de "Rijbaan voor schoolingang" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Bushalte

Is de "Bushalte" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Andere 1: …

Is de "Andere 1" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Andere 2: …

Is de "Andere 2" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Andere 3: …

Is de "Andere 3" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

19. Hebben de gesubsidieerde maatregelen eventueel nog andere positieve of negatieve effecten of wijzigingen teweeggebracht in de schoolomgeving sinds hun invoering?

……

……

*Verplicht veld

EINDE

1. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto's in te dienen van de situatie voor de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen.

Upload

2. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto's in te dienen van de situatie na de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen. Deze foto's gebruiken we ook om "best practices" voor andere gemeentes samen te stellen. Zo werken we met zijn allen samen aan nog veiligere schoolomgevingen in Vlaanderen. Foto's van realisaties worden dus wel erg gewaardeerd.

Upload

☐ Ik heb nu geen foto's bij de hand, maar ik wil later alsnog een uitnodiging ontvangen.

Wat is uw e-mailadres: ……

3. Indien jullie ons een algemeen gevoel willen meegeven omtrent de genomen maatregelen en jullie eigen evaluatie/aanvoelen, dan kan dit hier.

……

……

4. In het kader van de studie zullen er op een aantal nog nader te bepalen locaties nog interviews en/of plaatsbezoeken plaatsvinden om de lokale situatie nog beter te begrijpen. Wensen jullie deel te nemen aan deze onderzoeken?

☐ Ik wens deel te nemen

☐ Ik wens niet deel te nemen

5. Indien u nog iets wilt toevoegen kan dit hier.

……

……

Wat hieronder volgt heeft betrekking op een school die niet in de lijst voorkomt. (Ouder)

MAATREGELEN

Gelieve onderstaande velden in te vullen. Wij zullen u vervolgens contacteren om te bespreken hoe we de school (en/of vestiging) alsnog kunnen opnemen.

1. Wat is de naam van de gemeente/stad? ……

2. Wat is de naam van de school? ……

3. Wat is de het adres van de school?

……

4. Beschrijf kort de genomen maatregelen.

……

……

5. Wat is uw e-mailadres? ……

Selectie: Passant / Omwonende

2. Wat is uw e-mailadres? ……

3. Deze bevraging peilt naar verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen. Geef aan voor welke school u deze vragenlijst in wenst te vullen?*

Online kan hier gekozen worden uit een lijst met scholen (per gemeente/stad).

☐ Ik merk dat mijn school (of schoolvestiging) niet voorkomt in de lijst van scholen die hierboven werd getoond terwijl ik wel van mening ben dat er hier in de voorbije 3 jaar maatregelen werden geïmplementeerd ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Wat hieronder volgt komt voort uit de selectie van een school uit de lijst bij vraag 3. (Passant / Omwonende)

GEMEENTEKENMERKEN

1. Hoe verkeersveilig vind je de schoolomgevingen in jouw stad/gemeente? Geef een score van 1 tot 5

Heel onveilig 1	2	3	4	Heel veilig 5

2. Hoe belangrijk denk je dat jouw gemeente- of stadsbestuur het thema "Verkeersveiligheid" vindt? Geef een score van 1 tot 5.

Minst belangrijke 1	2	3	4	Belangrijkste 5

OMGEVINGSKENMERKEN

Hoe ervaart u de verkeersveiligheid aan de school?

1. Ik maak me ernstig zorgen over de verkeersveiligheid in en rond de schoolomgeving.

Helemaal oneens 1	2	3	4	Helemaal eens 5

2. Het is steeds druk in de schoolomgeving, maar dit zorgt er tegelijkertijd ook voor dat er niet zo veel ongelukken gebeuren en ik maak me dan ook weinig zorgen over de verkeersveiligheid.

Helemaal oneens 1	2	3	4	Helemaal eens 5

*Verplicht veld

In hoeverre denkt u dat de verkeersveiligheid aan de school nog verbeterd kan worden door de volgende acties?

3. Opleiding en educatie (zoals betere praktijkvaardigheden, betere lessen verkeer op school, …)

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

4. Sensibilisering (zoals campagnes, affiches, bewustmaking en in kaart brengen van problemen, …)

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

5. Meer politiecontrole en handhaving.

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

6. Meer infrastructuurwerken.

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

7. Meer innovatievere pilootprojecten uitproberen (bv. via drones diverse problemen in kaart brengen en resultaten hiervan delen, oversteek- en fietsgedrag onderzoeken, problemen op de volledige woon-schoolroutes signaleren, …).

Weinig verbetering 1	2	3	4	Veel verbetering 5

Hoe gedragen automobilisten zich in de schoolomgeving?

8. Duid aan welke stellingen van toepassing zijn. (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Er geldt een schoolstraat (geen automobilisten voor schoolpoort tijdens opening en sluiting)
- ☐ Ze rijden te snel
- ☐ Ze parkeren foutief voor de schoolpoort en/of op het voetpad of zebrapad
- ☐ Ze parkeren op het fietspad
- ☐ Geen van bovenstaande, ik heb geen echt onveiligheidsgevoel als voetganger/fietser/…
- ☐ Er heerst (nog) een ander onveiligheidsgevoel, dat het best als volgt omschreven kan worden: ……

IMPACT

Bij de volgende vragen dient u de situatie voor de ingevoerde maatregelen en na de invoering te vergelijken. Het gaat enkel over de aanpassingen die uitgevoerd zijn in het kader van de subsidies. Gelieve bij het antwoorden van de vragen dus enkel te focussen op deze werken. Hieronder vindt u de uitgevoerde maatregelen in uw gekozen schoolomgeving.

{Beschrijving maatregelen}

1. Is deze informatie correct?

☐ Ja

☐ Nee - Gelieve de foutieve informatie te verbeteren.
……
……

2. Hoe bekend bent u met de situatie voor en na de aanpassing?

Niet bekend 1	2	3	4	Zeer bekend 5

3. Waarvoor hebben de aanpassingen in de schoolomgeving gezorgd? (meerdere antwoorden mogelijk)

☐ Het is makkelijker om over te steken

☐ Er is een nieuw en beter voetpad

☐ Fietsers kunnen veiliger toekomen

☐ Er is een (grotere) fietsenstalling

☐ Er is meer ontspanningsruimte aan de schoolpoort

☐ Geparkeerde auto’s vinden beter een plaats

☐ Er zijn minder auto’s

☐ Auto’s rijden trager

☐ Je ziet elkaar beter

☐ De school valt nu meer op voor bestuurders

☐ Andere: ……

4. Hoe ervaart u de veiligheid in de schoolomgeving in het algemeen?

☐ Veiliger

☐ Even veilig

☐ Even onveilig

☐ Onveiliger

☐ Niet van toepassing, volgens mij hebben de genomen maatregelen geen impact op de verkeersveiligheid.

5. Hoe ervaart u het gebeuren van (bijna-)ongevallen in de schoolomgeving? Hieronder verstaan we ook bijna-ongevallen die maar net vermeden konden worden?

- ☐ Meer (bijna-)ongevallen
- ☐ Evenveel (bijna-)ongevallen
- ☐ Minder (bijna-)ongevallen
- ☐ Niet van toepassing, volgens mij heeft de genomen maatregel geen enkele impact op de (bijna-)ongevallen

6. Hoe ervaart u de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer in de schoolomgeving?

- ☐ Er is meer gemotoriseerd verkeer aanwezig
- ☐ Er is evenveel gemotoriseerd verkeer aanwezig
- ☐ Er is minder gemotoriseerd verkeer aanwezig

7. Hoe ervaart u de verandering in snelheid van het gemotoriseerd verkeer?

- ☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt trager
- ☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt even snel
- ☐ Het gemotoriseerd verkeer rijdt sneller

8. Hoe duidelijk vindt u de aanwezigheid van de school in het straatbeeld?

- ☐ Duidelijker
- ☐ Even duidelijk
- ☐ Even onduidelijk
- ☐ Onduidelijker

9. Hoe ervaart u de aanwezigheid van fietsers in de schoolomgeving?

- ☐ Er zijn meer fietsen aanwezig
- ☐ Er zijn evenveel fietsen aanwezig
- ☐ Er zijn minder fietsen aanwezig

10. Hoe voelt u zich om te fietsen in de schoolomgeving?

- ☐ Veiliger
- ☐ Even veilig
- ☐ Even onveilig
- ☐ Onveiliger
- ☐ Ik passeer hier nooit met de fiets

11. Hoe ervaart u de aanwezigheid van voetgangers in de schoolomgeving?

- ☐ Er zijn meer voetgangers aanwezig
- ☐ Er zijn evenveel voetgangers aanwezig
- ☐ Er zijn minder voetgangers aanwezig

12. Hoe voelt u zich om te wandelen in de schoolomgeving?

- ☐ Veiliger
- ☐ Even veilig
- ☐ Even onveilig
- ☐ Onveiliger
- ☐ Ik passeer hier nooit te voet

13. Hoe voelt u zich om over te steken in de schoolomgeving?

- ☐ Veiliger
- ☐ Even veilig
- ☐ Even onveilig
- ☐ Onveiliger
- ☐ Ik steek hier nooit over

14. Hoe ervaart u de parkeerdrukte in de schoolomgeving?

- ☐ Drukker
- ☐ Even druk
- ☐ Minder druk

15. Welke locaties (maximum drie) in de schoolomgeving vond u het gevaarlijkste voor het invoeren van de maatregelen?

- ☐ Geen onveilige locaties
- ☐ Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)

Zijn de "Oversteekplaatsen (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate
- ☐ Grote verbetering

- ☐ Kiss & Ride (of het gebrek daaraan)

Zijn de "Kiss & Ride (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

- ☐ Nee
- ☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Fietspad (of het gebrek daaraan)

Is het "Fietspad (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Voetpad (of het gebrek daaraan)

Is het "Voetpad (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Ruimte vlak voor schoolpoort

Is de "Ruimte vlak voor de schoolpoort" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

☐ Parking (of het gebrek daaraan)

Is de "Parking (of het gebrek daaraan)" veiliger geworden sinds het invoeren van de nieuwe maatregelen? *

☐ Nee

☐ In beperkte mate

☐ Grote verbetering

16. Hebben de gesubsidieerde maatregelen eventueel nog andere positieve of negatieve effecten of wijzigingen teweeggebracht in de schoolomgeving sinds hun invoering?

……

……

*Verplicht veld

EINDE

1. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto’s in te dienen van de situatie voor de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen.

Upload

2. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto’s in te dienen van de situatie na de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen. Deze foto’s gebruiken we ook om “best practices” voor andere gemeentes samen te stellen. Zo werken we met zijn allen samen aan nog veiligere schoolomgevingen in Vlaanderen. Foto’s van realisaties worden dus wel erg gewaardeerd.

Upload

☐ Ik heb nu geen foto's bij de hand, maar ik wil later alsnog een uitnodiging ontvangen.

Wat is uw e-mailadres: ……

3. Indien jullie ons een algemeen gevoel willen meegeven omtrent de genomen maatregelen en jullie eigen evaluatie/aanvoelen, dan kan dit hier.

……

……

4. In het kader van de studie zullen er op een aantal nog nader te bepalen locaties nog interviews en/of plaatsbezoeken plaatsvinden om de lokale situatie nog beter te begrijpen. Wensen jullie deel te nemen aan deze onderzoeken?

☐ Ik wens deel te nemen

☐ Ik wens niet deel te nemen

5. Indien u nog iets wilt toevoegen kan dit hier.

……

……

Wat hieronder volgt heeft betrekking op een school die niet in de lijst voorkomt. (Passant / Omwonende)

MAATREGELEN

Gelieve onderstaande velden in te vullen. Wij zullen u vervolgens contacteren om te bespreken hoe we de school (en/of vestiging) alsnog kunnen opnemen.

1. Wat is de naam van de gemeente/stad?

……

2. Wat is de naam van de school?

……

3. Wat is de het adres van de school?

……

4. Beschrijf kort de genomen maatregelen.

……

5. Wat is uw e-mailadres?

……

Bijlage 3: Vragenlijst Gemeenten (aanvraag)

Evaluatie impact subsidies voor veilige schoolomgevingen (Gemeenten - Aanvraag)

DOEL EN METHODOLOGIE VAN HET ONDERZOEK

In de voorbije jaren zijn in uw gemeente/stad of in de directe omgeving van uw school maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen. De maatregelen werden gefinancierd door de gemeente/stad en door de Vlaamse Overheid. Meer informatie vindt u op https://www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen.

Met dit onderzoek, wat door de Universiteit Hasselt in opdracht van de Vlaamse Overheid wordt uitgevoerd, willen we onder meer onderzoeken of burgers, ouders en kinderen zich veiliger voelen bij deelname aan het verkeer ten gevolge van de genomen maatregel/actie die gebeurde in de onmiddellijke omgeving van de school. Verschillende actoren zullen in onze studie bevraagd worden, nl. vertegenwoordigers van de gemeenten/steden en scholen, ouders, kinderen en omwonenden. Wellicht neemt u in de hoedanigheid van één van deze actoren deel aan deze studie.

Duur nodig voor het beantwoorden van de vragenlijst: +/- 15 min

Alvorens met de enquête van start te gaan, vragen wij u om de informatie hieronder grondig te lezen:

- Ik heb de bovenstaande informatie over deze studie gelezen en ik begrijp de opzet van dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Als ik als kind deze vragenlijst invul, dan heb ik hiervoor de toestemming van mijn ouders nodig om dat te doen. Zij kruisen hieronder ook het vinkje aan dat ze akkoord gaan met mijn deelname aan dit onderzoek.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en anoniem mogen gepubliceerd worden. Bij deze studie is de vertrouwelijkheid van mijn gegevens in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende vijf jaar worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden.
- Voor inhoudelijke vragen of vragen ter verduidelijking weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij: evaluatie_schoolomgevingen@uhasselt.be. Dit emailadres wordt beheerd door onderzoekers van het Instituut voor de Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt.
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming/data protection officer van de UHasselt: dpo@uhasselt.be
- Voor meer uitgebreide informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten omtrent privacy kan ik terecht op deze Privacyverklaring.

Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen.

☐ Ik neem deel aan deze studie en ben akkoord dat mijn gegevens/antwoorden geregistreerd worden.*

*Verplicht veld

INTRO

1. In welke hoedanigheid vult u deze vragenlijst in?*

☒ Gemeente (bv. gemeenteambtenaar, schepen, burgemeester, …)

☐ School (bv. schoolverantwoordelijke, directeur, …)

☐ Burger (bv. ouder, kind, passant, omwonende, …)

Welke functie bekleedt u in uw gemeente/stad?*

☐ Gemeenteambtenaar

☐ Schepen

☐ Burgemeester

☐ Andere: ……

2. Wat is uw e-mailadres?* ……

3. Voor welke gemeente/stad vult u deze vragenlijst in?*

Online kan hier gekozen worden uit een lijst met gemeenten/steden.

GEMEENTEKENMERKEN

1. Hoe belangrijk vindt jullie gemeente/stad verkeersveiligheid?*

Minst belangrijke 1	2	3	4	Meest belangrijke 5

2. Op welke vervoerswijze is jullie gemeentelijk/stedelijk mobiliteitsbeleid het meeste gericht? (maximaal twee antwoorden aanduiden)*

☐ Voetgangers

☐ Fiets

☐ Openbaar vervoer

☐ Auto

☐ Andere: ……

*Verplicht veld

3. Rangschik de volgende maatregelen naar de voorkeur van de gemeente/stad. De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Verkeersbeperkende maatregelen (zoals wegversperringen, schoolstraten
2) Snelheidsremmende maatregelen (zoals asverschuivingen, drempels, …)
3) Attentieverhogende maatregelen (zoals palen, markeringen, …)
4) (Verbetering) fietsvoorzieningen (zoals fietsstraten, fietspaden, …)
5) (Verbetering) voetgangersvoorzieningen (zoals voetpad, …)
6) (Verbetering) oversteekvoorzieningen (zoals zebrapad, fietsbrug, …)
7) (Verbetering) parkeermaatregelen (zoals anti-parkeerpaaltjes, Kiss & Ride, …)
8) Educatie & sensibilisering (zoals beloningssystemen, …)

Rangschik hieronder de maatregelen:

De maatregel die op de eerste plaats in de rij staat, moet nader gedetailleerd worden. De detailvragen bij de andere maatregelen hoeven niet beantwoord te worden.

1. Aan welke **verkeersbeperkende maatregelen** geeft u de voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen rechts.*

1) Schoolstraat (ingevoerd met signalisatie)
2) Schoolstraat (met fysieke afbakening gemotoriseerd verkeer)
3) Andere: ……

Rangschik hier de verkeersbeperkende maatregelen:

2. Aan welke **snelheidsremmende maatregelen** geeft u de voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Horizontale snelheidsremmers (asverschuivingen, wegversmallingen, …)
2) Verticale snelheidsremmers (rijbaankussen, verkeersdrempel, …)
3) Andere: ……

Rangschik hier de snelheidsremmende maatregelen:

3. Aan welke **attentieverhogende maatregelen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Palen
2) Wegmarkeringen
3) Dynamische borden
4) Statische borden
5) Oversteekpopjes
6) Beugels
7) Bi-flashes
8) Andere: ……

Rangschik hier de attentieverhogende maatregelen:

4. Aan welke maatregelen omtrent **fietsvoorzieningen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Fietsstraat
2) Aanliggend fietspad
3) Verhoogd aanliggend fietspad
4) Vrijliggend fietspad
5) Andere: ……

Rangschik hier de maatregelen omtrent fietsvoorzieningen:

5. Aan welke maatregelen omtrent **voetgangersvoorzieningen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Onverhard voetpad
2) Verhard voetpad

3) Andere: ……

Rangschik hier de maatregelen omtrent voetgangersvoorzieningen:

6. Aan welke maatregelen omtrent **oversteekvoorzieningen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Zebrapad
2) Gevleugeld zebrapad
3) Fietsbrug
4) Anderen: Andere: ……

Rangschik hier de maatregelen omtrent oversteekvoorzieningen:

7. Aan welke **parkeermaatregelen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Anti-parkeerpalen
2) Kiss & Ride
3) Parkeerplaatsen kortparkeren
4) Parkeerplaatsen langparkeren
5) Andere: ……

Rangschik hier de parkeermaatregelen:

8. Aan welke **educatie en sensibiliserende maatregelen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

1) Beloningssysteem ter bevordering van de modal shift
2) Traditionele sensibiliseringsacties (bv. flyers, affiches, …)
3) Acties in de klas (bv. lessenpakketten, verkeersweken op school, …)
4) Acties door software ondersteund die we jaar na jaar kunnen herhalen voor een maximaal bereik (bv. Route2School, educatieve software, …)
5) Innovatievere (onderzoeks)projecten (bv. dronestudies, pilootprojecten, …)
6) Andere: ……

Rangschik hier de educatie en sensibiliserende maatregelen:

*Verplicht veld

4. Welke verkeersveiligheidsacties organiseren jullie vanuit de gemeente/stad? Gingen deze gepaard met de uitvoering van de gesubsidieerde ingrepen? Dit gaat over acties die georganiseerd worden voor één of meerdere scholen, waarvoor het initiatief vanuit de gemeente/stad komt en niet vanuit de scholen.

Geef per actie die georganiseerd wordt aan of deze gepaard ging met de subsidies of deze hier los van staat.*

	Gepaard	Losstaand	Niet georganiseerd
Theoretische verkeerseducatie	☐	☐	☐
Praktische voetgangers(gedrags)lessen	☐	☐	☐
Fietslessen en/of fietsexamen	☐	☐	☐
Verkeerseducatieve route	☐	☐	☐
Zeppe & Ziki, Aya	☐	☐	☐
Route2School	☐	☐	☐
Fietshelmcampagne	☐	☐	☐
Fluohesjescampagne	☐	☐	☐
STRAPdag	☐	☐	☐
Oproep gemachtigde opzichters	☐	☐	☐
Wandel- en/of fietspool	☐	☐	☐
Andere: …… ……..	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom	☐

5. Was er gedurende de voorbije jaren in de BBC (Beleids- en Beheerscyclus) een budget voor veiligere schoolomgevingen voorzien?*

☐ Ja

Hoe groot was jullie budget voor veiligere schoolomgevingen gemiddeld per jaar? Een ruwe schatting is voldoende.*

2019: …… €

2020: …… €

2021: …… €

2022: …… €

☐ Nee

*Verplicht veld

SUBSIDIEAANPAK

1. Zouden de aanpassingen ook gebeurd zijn indien er geen subsidie beschikbaar was?*

☐ Zonder de subsidie zouden de werken niet hebben plaatsgevonden

☐ Zonder de subsidie zouden de werken ook plaatsgevonden hebben, maar de subsidie heeft het uitvoeren van de ingrepen versneld

☐ Zonder de subsidie zouden de werken even snel plaatsgevonden hebben, de subsidie had hier geen invloed op

2. Rangschik de volgende elementen naarmate ze meegespeeld hebben in de selectie van projectomgevingen voor een subsidieaanvraag. Zet de elementen die de grootste invloed gehad hebben meer links, die met de minste invloed meer rechts.*

1) Op expliciete vraag van de school of t.g.v. een eigen bevraging (bij scholen, burgers, enz.)
2) De ernst en/of het aantal (bijna-)ongevallen in en rond de schoolomgeving
3) De ernst en/of het aantal meldingen in en rond schoolomgeving
4) Lokale kennis van de mobiliteitsambtenaren
5) Systematische aanpak van alle schoolomgevingen
6) Kadering binnen beleidsplannen, visienota's, …
7) Deel van een groter project
8) Andere: ……

Rangschik hieronder de maatregelen:

*Verplicht veld

3. Rangschik de volgende elementen naarmate ze meegespeeld hebben in de selectie van maatregelen voor een subsidieaanvraag? Zet de elementen die de grootste invloed gehad hebben meer links, die met de minste invloed meer rechts.*

1) Op expliciete vraag van de school of t.g.v. een eigen bevraging (bij scholen, burgers, enz.)
2) De ernst en/of het aantal (bijna-)ongevallen in en rond de schoolomgeving
3) De ernst en/of het aantal meldingen in en rond schoolomgeving
4) Lokale kennis van de mobiliteitsambtenaren
5) Systematische aanpak van alle schoolomgevingen
6) Kadering binnen beleidsplannen, visienota's, …
7) Deel van een groter project
8) Andere: ……

Rangschik hieronder de maatregelen:

4. Geef aan welke actoren een actieve rol hebben gespeeld in de subsidieaanvraag. Per actor kunnen meerdere rollen geselecteerd worden. (meerdere antwoorden mogelijk)*

	Niet betrokken	Selectie van project-omgevingen	Selectie van maatregelen	Administratieve zaken
Kinderen	☐	☐	☐	☐
Oudercomité	☐	☐	☐	☐
Schoolpersoneel	☐	☐	☐	☐
Mobiliteitsdienst	☐	☐	☐	
College van burgemeester en schepenen	☐	☐	☐	☐
Gemeenteraad	☐	☐	☐	☐
Politie	☐	☐	☐	☐
De Lijn	☐	☐	☐	☐
Burgers	☐	☐	☐	☐
Andere: ……... …….. ……..	☐	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom

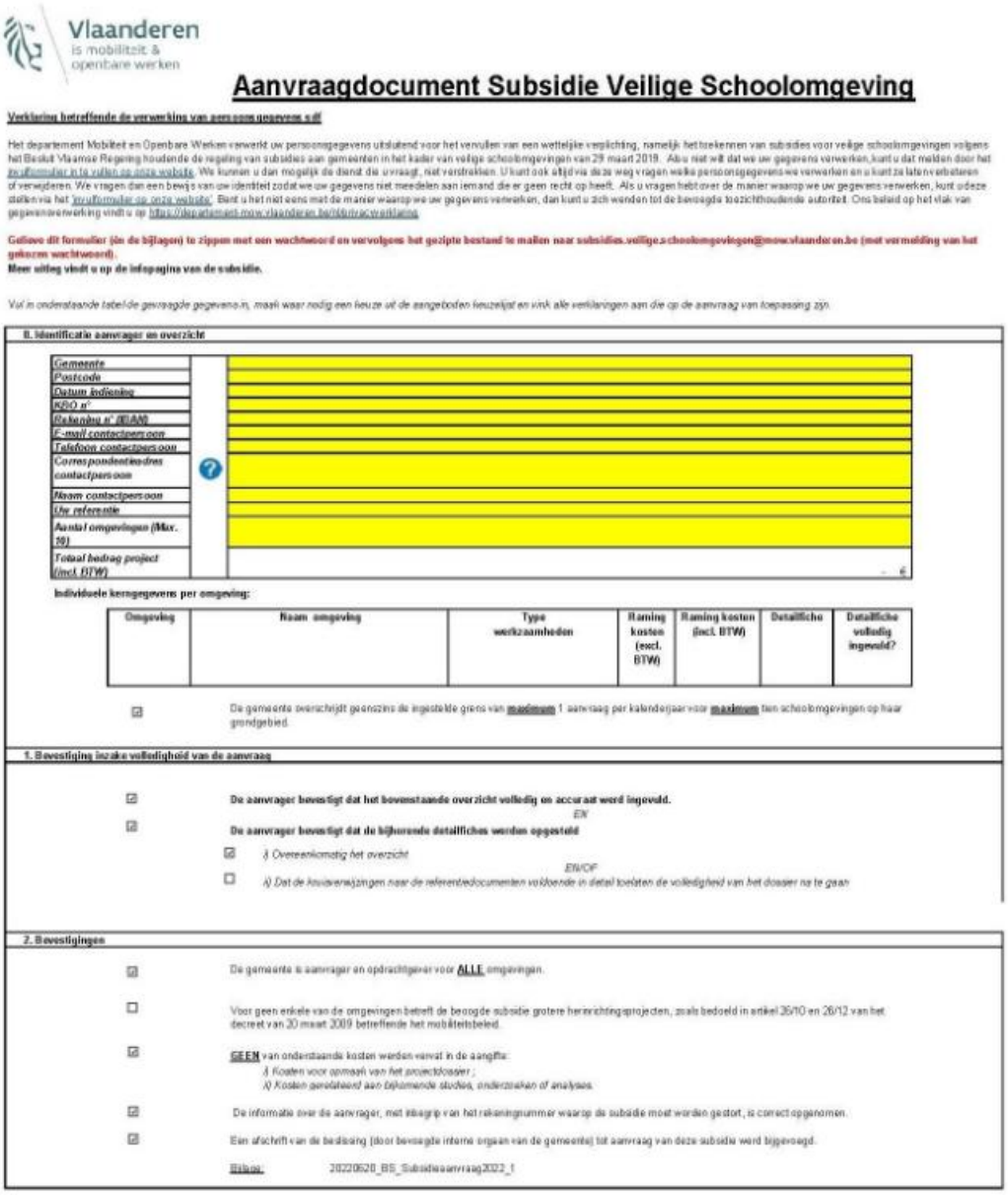
*Verplicht veld

5. In welke mate speelden andere schoolomgevingen een rol bij de selectie van maatregelen?*

- ☐ Aan alle schoolomgevingen worden dezelfde ingrepen uitgevoerd
- ☐ De maatregelen worden geselecteerd op basis van de lokale situatie
- ☐ De maatregelen worden geselecteerd op basis van de evaluatie van eerder geïmplementeerde maatregelen aan andere schoolomgevingen
- ☐ Andere: ……

SUBSIDIEPROCEDURE

Hieronder kan u ter herinnering een voorbeeld zien van het invulformulier van de subsidieaanvraag.



Vlaanderen
is mobiliteit & openbare werken

Aanvraagdocument Subsidie Veilige Schoolomgeving

Verklaring betreffende de verwerking van persoonsgegevens.pdf

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken verwerkt uw persoonsgegevens uitsluitend voor het vervullen van een wettelijke verplichting, namelijk het toekennen van subsidies voor veilige schoolomgevingen volgens het Besluit Vlaamse Regering houdende de regeling van subsidies aan gemeenten in het kader van veilige schoolomgevingen van 29 maart 2019. Als u niet wilt dat we uw gegevens verwerken, kunt u dat melden door het [illegible] in te vullen op onze website. We kunnen u dan mogelijk de dienst die u vraagt, niet verstrekken. U kunt ook altijd via deze weg vragen welke persoonsgegevens we verwerken en u kunt ze laten verbeteren of verwijderen. We vragen dan een bewijs van uw identiteit zodat we uw gegevens niet meedelen aan iemand die er geen recht op heeft. Als u vragen heb over de manier waarop we uw gegevens verwerken, kunt u deze stellen via het [illegible] op onze website. Bent u het niet eens met de manier waarop we uw gegevens verwerken, dan kunt u zich wenden tot de bevoegde toezichthoudende autoriteit. Ons beleid op het vlak van gegevensverwerking vindt u op https://departement.mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring

Gelieve dit formulier (zo de bijlagen) te zippen met een wachtwoord en vervolgens het gezipte bestand te mailen naar subsidies.veilige.schoolomgevingen@mow.vlaanderen.be (met vermelding van het gekozen wachtwoord).
Meer uitleg vindt u op de infopagina van de subsidie.

Vul in onderstaande tabel de gevraagde gegevens in, maak waar nodig een keuze uit de aangeboden keuzelijst en vink alle verklaringen aan die op de aanvraag van toepassing zijn.

0. Identificatie aanvrager en overzicht

Gemeente	
Postcode	
Datum indiening	
KBO n°	
Rekening n° (IBAN)	
E-mail contactpersoon	
Telefoon contactpersoon	
Correspondentieadres contactpersoon	
Naam contactpersoon	
Uw referentie	
Aantal omgevingen (Max. 10)	
Totaal bedrag project (incl. BTW)	€

Individuele kerngegevens per omgeving:

Omgeving	Naam omgeving	Type werkzaamheden	Raming kosten (excl. BTW)	Raming kosten (incl. BTW)	Detailfiche	Detailfiche volledig ingevuld?

☑ De gemeente overschrijdt geenszins de ingestelde grens van maximum 1 aanvraag per kalenderjaar voor maximum tien schoolomgevingen op haar grondgebied.

1. Bevestiging inzake volledigheid van de aanvraag

☑ **De aanvrager bevestigt dat het bovenstaande overzicht volledig en accuraat werd ingevuld.**

EN

☑ **De aanvrager bevestigt dat de bijhorende detailfiches werden opgesteld**

☑ *i) Overeenkomstig het overzicht*

EN/OF

☐ *ii) Dat de kouwerwijzingen naar de referentiedocumenten voldoende in detail toelaten de volledigheid van het dossier na te gaan*

2. Bevestigingen

☑ De gemeente is aanvrager en opdrachtgever voor ALLE omgevingen.

☐ Voor geen enkele van de omgevingen betreft de bevoegde subsidie grotere herinrichtingsprojecten, zoals bedoeld in artikel 35/10 en 26/12 van het decreet van 30 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid.

☑ GEEN van onderstaande kosten werden vervat in de aangifte:
i) Kosten voor opmaak van het projectdossier;
ii) Kosten gerelateerd aan bijhorende studies, onderzoeken of analyses.

☑ De informatie over de aanvrager, met inbegrip van het rekeningnummer waarop de subsidie moet worden gestort, is correct opgenomen.

☑ Een afschrift van de beslissing (door bevoegde interne orgaan van de gemeente) tot aanvraag van deze subsidie werd bijgevoegd.

Bijlage: 20220620_BS_Subsidieaanvraag2022_1

*Verplicht veld

1. Welke score geeft u het aanvraagformulier voor volgende aspecten?*

	Zeer slecht 1	2	3	4	Zeer goed 5
Het formulier is gebruiksvriendelijk	☐	☐	☐	☐	☐
Het formulier heeft een duidelijke en overzichtelijke structuur	☐	☐	☐	☐	☐
De vragen worden duidelijk en helder geformuleerd	☐	☐	☐	☐	☐
Waar nodig worden de vragen toegelicht	☐	☐	☐	☐	☐

2. Hoeveel dagen heeft het opstellen van de subsidieaanvraag in beslag genomen?*
……

3. Is de werklast voor het opstellen van het aanvraagdossier aanvaardbaar?*

☐ Ja

Hoe gemakkelijk was het om de gevraagde documenten op te maken?*

	Gemakkelijk	Matig	Moeilijk	Niet van toepassing
(Interne) kostenraming van de werken	☐	☐	☐	☐
Offertes aannemers	☐	☐	☐	☐
Overzichtelijk plan op schaal	☐	☐	☐	☐
Aanvraagdocument: algemene informatie	☐	☐	☐	☐
Aanvraagdocument: individuele detailfiches	☐	☐	☐	☐

☐ Nee

Welke elementen zorgen ervoor dat de werklast (te) zwaar wordt? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ (Interne)kostenraming van de werken

☐ Offertes aannemers

☐ Overzichtelijk plan op school

☐ Aanvraagdocument: algemene informatie

☐ Aanvraagdocument: individuele detailfiches

☐ Andere: ……

*Verplicht veld

4. In welke mate is de gemeente/stad op de hoogte van de volgende begeleidingsmethodes bij de subsidieaanvraag?*

	Niet gekend	Gekend, maar niet gebruikt	Gekend en gebruikt
Algemene infopagina op vlaanderen.be	☐	☐	☐ Vul A en B hieronder in
Aanvullende infopagina: richtlijnen	☐	☐	☐ Vul A en B hieronder in
E-mailadres van de subsidie voor veilige schoolomgevingen	☐	☐	☐ Vul A en B hieronder in

A) Was de aangeboden informatie voldoende?*

☐ Geen gebruik gemaakt van bijkomende informatie

☐ De informatie was ontoereikend

☐ De informatie was voldoende

B) Was de aangeboden begeleiding voldoende?*

☐ Geen begeleiding nodig gehad

☐ De begeleiding was ontoereikend

Werd jullie vraag tijdens de begeleiding voldoende kwalitatief beantwoord?*

☐ Geen antwoord ontvangen

☐ Laattijdig antwoord ontvangen dat toereikend was geweest indien het sneller was

☐ Laattijdig antwoord ontvangen dat ontoereikend was geweest

☐ Tijdig, maar ontoereikend antwoord ontvangen

☐ Tijdig en toereikend antwoord ontvangen

☐ De begeleiding was voldoende

Werd jullie vraag tijdens de begeleiding voldoende kwalitatief beantwoord?*

☐ Geen antwoord ontvangen

☐ Laattijdig antwoord ontvangen dat toereikend was geweest indien het sneller was

☐ Laattijdig antwoord ontvangen dat ontoereikend was geweest

☐ Tijdig, maar ontoereikend antwoord ontvangen

☐ Tijdig en toereikend antwoord ontvangen

*Verplicht veld

5. Is het maximum van €25.000 per schoolomgeving in deze subsidie (à rato 50%) te beperkend?*

☐ Ja

Zijn er kosten die niet gedekt worden door de subsidie die volgens jullie gesubsidieerd moeten worden?*

☐ Ja - Welke kosten die niet gedekt worden door de subsidie moeten volgens jullie gesubsidieerd worden?* ……

……

……

☐ Nee

☐ Nee

6. Is de uitvoeringstermijn van zes maanden aanvaardbaar?*

☐ Ja

☐ Nee, deze termijn zou verlengd moeten worden

7. Is de afgebakende zone (straal van 100 meter rond de schooltoegang) waarin ingrepen mogen plaatsvinden aanvaardbaar? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Ja

☐ Nee, deze zone zou uitgebreid moeten worden naar 500 meter rond de school

☐ Nee, deze zone zou uitgebreid moeten worden naar een veel grotere zone

☐ Nee, we moeten het concept van een schoolzone verlaten en overstappen naar maatregelen op de volledige woon-schoolroute (indien haalbaar)

8. In welke mate hebben jullie de burgers geïnformeerd over de genomen maatregelen? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Er is geen informatie verspreid over de ingrepen

☐ Via de school naar de ouders van leerlingen

☐ Via affiches/borden in de schoolomgeving

☐ Via een gemeentelijk/stedelijk krantje

☐ Via de website

☐ Via sociale media van de gemeente/stad

☐ Via groter kranten/nieuwsforums

☐ Andere: ……

*Verplicht veld

9. Is er gebruik gemaakt van andere subsidies voor dezelfde ingrepen?*

☐ Nee

☐ Nee, er werden andere subsidies aangevraagd maar niet verkregen

Welke subsidies werden aangevraagd? ……
……

☐ Ja, er werden andere subsidies aangevraagd en verkregen

Welke subsidies werden aangevraagd? ……
……

10. Welke evaluaties werden er uitgevoerd voor de ingrepen aan de schoolomgevingen?*

	Vooraf	Achteraf	Niet uitgevoerd
Snelheidsmetingen	☐	☐	☐
Ongevallenanalyses	☐	☐	☐
Opmaak modal split	☐	☐	☐
Verkeerstellingen	☐	☐	☐
Bevraging ouders/kinderen	☐	☐	☐
Bevraging buurtbewoners	☐	☐	☐
Andere: …… ……	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom	☐

*Verplicht veld

UITVOERING

1. Kwam de effectieve uitvoering van de werken overeen met de geplande werken (subsidieaanvraag)? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Ja

☐ Nee, het aantal aangepakte schoolomgevingen is verschillend

☐ Nee, de uitgevoerde ingrepen verschilden inhoudelijk van de geplande ingrepen

Op welke manier verschillen de uitgevoerde ingrepen en de geplande ingrepen?*

	Minder uitgevoerd dan gepland	Hetzelfde	Meer uitgevoerd dan gepland	Niet van toepassing
Verkeersbeperkende maatregelen	☐	☐	☐	☐
Snelheidsremmende maatregelen	☐	☐	☐	☐
Attentieverhogende maatregelen	☐	☐	☐	☐
Fietsvoorzieningen	☐	☐	☐	☐
Voetgangersvoorzieningen	☐	☐	☐	☐
Oversteekvoorzieningen	☐	☐	☐	☐
Parkeermaatregelen	☐	☐	☐	☐
Educatie & sensibilisering	☐	☐	☐	☐

Wat waren de voornaamste redenen waardoor de uitvoering van de werken (aantal schoolomgevingen, uitgevoerde ingrepen en/of planning) niet overeenkwam met de subsidieaanvraag? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Te weinig budget
☐ Extra budget
☐ Andere werken die meer prioriteit hadden
☐ Problemen met externe actoren (bv. De Lijn, aannemer, …)
☐ Gewijzigde coalitie
☐ Tegenspraak van buurtbewoners
☐ Tegenspraak van school
☐ Nieuwe kennis/inzichten over omgeving
(bv. snelheidsmetingen die wijzen op te snel rijden, …)
☐ Andere: ……

☐ Nee, de planning verschilde met de geplande termijn

Duurde de uitvoering van de werking langer of korter dan de geplande termijn?*

☐ Langer
☐ Korter

☐ Nee, andere verschillen: ……

*Verplicht veld

DETAILVRAGEN MAATREGELEN OMGEVING X

Beschrijvingen van de maatregelen in de vorige omgevingen

{Beschrijvingen – elke beschrijving wordt voorafgegaan door een blauwe nummer}

Beschrijving van de maatregelen in omgeving x

{Beschrijving}

Detailvragen over de maatregelen in omgeving x

1. Is deze informatie correct?*

☐ Ja

☐ Nee

Gelieve de foutieve informatie te verbeteren.* ……..
……
……

OF

1. Komen de maatregelen van deze omgeving overeen met de maatregelen van één van de voorgaande omgevingen? (Zie blauwe nummers in de lijst hierboven)*

☐ Ja

Met welke vorige maatregel komt deze maatregel het beste overeen?*
Online kan dan gekozen worden uit een drop-down lijst van de maatregelen die al vooraf gingen.

☐ Nee

*Verplicht veld

2. Op basis van de bovenstaande beschrijving van de uitgevoerde werken, hebben we deze werken op semi-automatische wijze gecategoriseerd in enkele voorgedefinieerde types van maatregelen (categorieën). U kan de koppeling tussen de uitgevoerde werken en de categorieën hieronder aanpassen indien u van mening bent dat andere categorieën beter van toepassing zijn op de uitgevoerde werken. (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Attentieverhogende maatregelen (straatmeubilair zoals beugels, palen, popjes, ...) *Vul ook 2.1 in.*
- ☐ Borden – *Vul ook 2.2 in.*
- ☐ Markeringen op het wegdek – *Vul ook 2.3 in.*
- ☐ Zebrapaden – *Vul ook 2.4 in.*
- ☐ Fietspaden – *Vul ook 2.5 in.*
- ☐ Fietsstraten – *Vul ook 2.6 in.*
- ☐ Voetpaden – *Vul ook 2.7 in.*
- ☐ Schoolstraten – *Vul ook 2.8 in.*
- ☐ Snelheidsremmers – *Vul ook 2.9 in.*
- ☐ Verlichting (o.a. bi-flashes, reflectoren, fluo-elementen, straatverlichting, ...) *Vul ook 2.10 in.*
- ☐ Verkeerslichten – *Vul ook 2.11 in.*
- ☐ Groenvoorzieningen – *Vul ook 2.12 in.*
- ☐ Fietsenstallingen – *Vul ook 2.13 in.*
- ☐ Parkeermaatregelen – *Vul ook 2.14 in.*
- ☐ Algemene infrastructuurmaatregelen (wegversperring, herinrichting weg/kruispunt, ...) – *Vul ook 2.15 in.*
- ☐ Educatie en sensibilisering – *Vul ook 2.16 in.*
- ☐ Andere – *Vul ook 2.17 in.*

2.1 Gesubsidieerde attentieverhogende maatregelen

Over welke attentieverhogende maatregelen gaat het? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Palen (bv. octopuspaal, potloodpaal, …)

Welk type paal betreft het?*

- ☐ Palen om de weggebruiker te vestigen op de aanwezigheid van een school (bv. octopuspaal, potloodpaal, accentpalen, ...)
- ☐ Palen als van vorm beloningssysteem (bv. om punten te verzamelen)
- ☐ Andere: ……

Hoeveel palen werden er geplaatst in deze schoolomgeving?* ……

- ☐ Verkeerspopjes (bv. Victor Veilig)

Gaat het om een Victor Veilig verkeerspopje zoals hieronder afgebeeld?*

☐ Ja

☐ Nee – Specifieer de geplaatste verkeerspopjes.* ……
……

Hoeveel verkeerspopjes werden er geplaatst in deze schoolomgeving?* ……

☐ Verkeersbeugels (bv. omegabeugels)

Welk type beugel betreft het?*

☐ Beugels ter bevordering van de verkeersveiligheid (bv. omegabeugels, octopusbeugels, ...) (vaak om een vorm van afscheiding met de rijbaan creëren)

☐ Anti-parkeerbeugels

☐ Gekleurde beugels

☐ Andere: ……

Hoeveel verkeersbeugels werden er geplaatst in deze schoolomgeving?*
……

☐ Wegmarkering

Welk type markeringen zijn op het wegdek aangebracht? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Tekst – Welke tekst is er aangebracht? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ School(zone)
- ☐ Fietsstraat
- ☐ Snelheidslimiet
- ☐ Andere: ……

☐ Groene achtergrond zebrapad

☐ Vormen (bv. vierkante, gekleurde blokken)

☐ Snelheidsinformatie

☐ Fietssuggestiestrook

☐ Andere: ……

☐ Andere: ……

*Verplicht veld

2.2 Gesubsidieerde borden

Zijn de borden dynamische borden of standaard verkeersborden?*

☐ Dynamisch

☐ Standaard

*Verplicht veld

Waarover informeren de borden?*

- ☐ Snelheidslimiet (of bord met zone 30)
- ☐ Voorrang
- ☐ Gevaar (o.a. rode driehoek met witte achtergrond; bv. schoolomgeving)
- ☐ Verbod (o.a. rode cirkel met witte achtergrond; bv. verboden toegang)
- ☐ Gebod (o.a. rond bord met blauwe achtergrond)
- ☐ Stilstaan & parkeren
- ☐ Aanwijzingen (bv. fietsstraat, oversteekplaats, richtingsaanwijzing)
- ☐ Snelheidsgedrag (bv. Smiley-borden)
- ☐ Anders: ……

2.3 Gesubsidieerde markeringen op het wegdek

Welk type markeringen zijn op het wegdek aangebracht? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Tekst - Welke tekst is er aangebracht? (meerdere antwoorden mogelijk)*
  - ☐ School(zone)
  - ☐ Fietsstraat
  - ☐ Snelheidslimiet
  - ☐ Andere: ……
- ☐ Groene achtergrond zebrapad
- ☐ Vormen (bv. vierkante, gekleurde blokken)
- ☐ Snelheidsinformatie
- ☐ Fietssuggestiestrook
- ☐ Andere: ……

2.4 Gesubsidieerde zebrapaden

Welk type zebrapad is er aangelegd?*

- ☐ Normaal zebrapad zonder middenberm
- ☐ Normaal zebrapad met middenberm
- ☐ Gevleugeld zebrapad zonder middenberm
- ☐ Gevleugeld zebrapad met middenberm

*Verplicht veld

Is het zebrapad verkeerslichtengeregeld?*

- ☐ Ja - Hebben de verkeerslichten een vaste of dynamische regeling?*
  - ☐ Vaste regeling
  - ☐ Dynamisch - Wat beïnvloedt de regeling? (meerdere antwoorden mogelijk)*
    - ☐ Wegdeksensors
    - ☐ Drukknoppen
    - ☐ Tijdstip (bv. andere regeling tijdens spitsuur)
    - ☐ Aanwezigheid OV
    - ☐ Andere: ……
- ☐ Nee

Welke kleur/uitvoering heeft het zebrapad?*

- ☐ Standaard (wit met transparante achtergrond)
- ☐ Wit met groene achtergrond
- ☐ Regenboogzebrapad
- ☐ 3D zebrapad
- ☐ Andere: ……

2.5 Gesubsidieerde fietspaden

Hoe is het fietspad ingericht?*

- ☐ Aanliggend fietspad
- ☐ Verhoogd aanliggend fietspad
- ☐ Vrijliggend fietspad
- ☐ Andere: ……

2.6 Gesubsidieerde fietsstraten

Is de fietsstraat aan de schoolpoort opgenomen in een ruimere fietszone?*

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Zijn er zijstraten die kruisen met (of aantakken op) de fietsstraat?*

- ☐ Ja, specifieer het aantal zijstraten*: ……
- ☐ Nee

*Verplicht veld

Heeft de fietsstraat een kleur gekregen?*

- ☐ Ja, welke kleur heeft de fietsstraat gekregen?*
  - ☐ Rood
  - ☐ Groen
  - ☐ Geel
  - ☐ Blauw
  - ☐ Anders
- ☐ Nee

2.7 Gesubsidieerde voetpaden

Welke werken zijn uitgevoerd aan het voetpad? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Aanleg verhard voetpad
- ☐ Verharding bestaand voetpad
- ☐ Verbreding
- ☐ Aanleg voetpaduitstulping
- ☐ Herstelling staat van het voetpad
- ☐ Andere: ……

2.8 Gesubsidieerde schoolstraten

Is de schoolstraat variabel?*

- ☐ Ja
- ☐ Nee

Hoe werd de schoolstraat m.b.v. de subsidie afgebakend? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Mett borden
- ☐ Met slagbomen
- ☐ Met hekken
- ☐ Met verzinkbare paaltjes
- ☐ Andere: ……

*Verplicht veld

2.9 Gesubsidieerde snelheidsremmers

Welk type snelheidsremmers zijn er geïnstalleerd?*

☐ Horizontale snelheidsremmers (asverschuivingen, wegversmallingen, …)

☐ Verticale snelheidsremmers (rijbaankussen, verkeersdrempel …)

☐ Uitsluitend met borden

2.10 Gesubsidieerde verlichting

Welk type verlichting werd geïnstalleerd?*

☐ Bi-flashes

☐ “Gewone” straatverlichting

☐ Andere: ……

Wat is het doel van de verlichting?*

☐ Zichtbaarheid van zwakke weggebruikers verhogen

☐ Aandacht vestigen op aanwezigheid schoolomgeving

☐ Oversteekbaarheid verbeteren

☐ Andere: ……

2.11 Gesubsidieerde verkeerslichten

Wat is het doel van de verkeerslichten?*

☐ Kruispunt regelen

☐ Oversteek regelen

Hebben de verkeerslichten een vaste of dynamische regeling?*

- ☐ Vaste regeling
- ☐ Dynamisch – Wat beïnvloedt de regeling? (meerdere antwoorden mogelijk)*
  - ☐ Wegdeksensors
  - ☐ Drukknoppen
  - ☐ Tijdstip (bv. andere regeling tijdens spitsuur)
  - ☐ Aanwezigheid OV
  - ☐ Andere: ……

*Verplicht veld

2.12 Gesubsidieerde groenvoorzieningen

Welke functies hebben de groenvoorzieningen? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Onderdeel van een wegversmalling
- ☐ Scheiding tussen zwakke weggebruikers en gemotoriseerd verkeer
- ☐ Leesbaarheid van de omgeving verhogen
- ☐ Leefbaarheid van de omgeving verhogen
- ☐ Decoratief
- ☐ Andere: ……

2.13 Gesubsidieerde fietsenstalling

Wat was de reden om een fietsenstalling te installeren?*

- ☐ Er waren nog geen fietsenstallingen aanwezig
- ☐ Er waren fietsenstallingen aanwezig bij sommige, maar nog niet bij alle scholen
- ☐ Er waren fietsenstallingen aanwezig maar ze zijn vaak te klein in capaciteit geworden
- ☐ Andere: ……

2.14 Gesubsidieerde parkeermaatregelen

Om welk type parkeermaatregel gaat het?*

- ☐ Anti-parkeermaatregelen
- ☐ Kortparkeren
- ☐ Langparkeren
- ☐ Kiss & Ride
- ☐ Andere: ……

*Verplicht veld

2.15 Gesubsidieerde andere algemene infrastructuurmaatregelen

Welke types infrastructuurwerken werden (minstens gedeeltelijk) gefinancierd door de subsidie? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Herinrichting van een weg/kruispunt

Beschrijf de herinrichting van de weg/kruispunt in eigen bewoording. Probeer de aard en de omvang (bv. doorlooptijd, financiële implicaties, ...) van de werkzaamheden te beschrijven.*

……

……

……

☐ Verbetering van het wegdek

Beschrijf de verbetering van het wegdek in eigen bewoording. Probeer de verbetering zo gedetailleerd mogelijk te beschrijven (bv. doorlooptijd, financiële implicaties, gebruikte materialen, lengte van de aanpassing, …).*

……

……

……

☐ Wegversperring (afsluiting van een weg, bv. een knip) om de verkeersveiligheid te verbeteren

Welk type wegversperring betreft het?*

☐ Slagboom

☐ Nadarhek

☐ Draaibareel

☐ Blokken

☐ Andere: ……

Hebben de wegversperringen een vaste plaats of kunnen deze verplaatst worden naar een andere locaties?*

☐ Vast

☐ Verplaatsbaar

☐ Andere: ……

2.16 Gesubsidieerde educatie en sensibilisering

Hoe kan de groep van genomen maatregelen volgens u het beste geclassificeerd worden?*

☐ Educatie (bv. info-avonden, lessen in de klas, …)

☐ Sensibilisering (bv. beloningssysteem, affiches, campagnes, flyers, …)

2.17 Gesubsidieerde andere maatregelen

Omschrijf in eigen bewoording de aard van de werkzaamheden die werden uitgevoerd indien u van mening bent dat de werken niet tot 1 van de opgelijste categorieën behoort.*

……...

……...

……...

*Verplicht veld

IMPACT

Volgende vragen gaan over de ervaren veranderingen en dus over de impact van de maatregelen. Indien u documentatie heeft om deze ervaringen te staven mag dit steeds op het einde van de bevraging worden toegevoegd (optioneel), zoniet kan u uw subjectief gevoel meegeven.

1. In onderstaande tabel zien jullie de aangevraagde maatregelen. Gelieve per maatregel aan te geven of dit een significant effect heeft gehad en welk effect dit is. Per maatregel mag je meerdere effecten aanduiden. (meerdere antwoorden mogelijk)*

In dit document staan alle mogelijke maatregelen. In de realiteit worden enkel de maatregelen getoond die van toepassing zijn (past zich dynamisch aan).

	Minder ongeval-len	Lagere snelheid	Meer voet-gangers	Meer fietsers	Minder gemoto-riseerd verkeer	Geen effect
Attentieverhogende maatregelen (straatmeubilair zoals beugels, palen, popjes, …)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Borden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Markeringen op het wegdek	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zebrapaden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fietspaden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsstraten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Voetpaden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Schoolstraten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Snelheidsremmers	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verlichting (o.a. bi-flashes, reflectoren, fluo-elementen, straatverlichting, …)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeerslichten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Groenvoorzieningen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Parkeermaatregelen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Algemene infrastructuurmaatregelen (wegversperring, herinrichting weg/kruispunt, …)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Educatie en sensibilisering	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Andere	☐	☐	☐	☐	☐	☐

*Verplicht veld

EINDE

1. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto's in te dienen van de situatie voor de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen.

Upload

2. Hier hebben jullie de mogelijkheid om foto's in te dienen van de situatie na de uitvoering van de gesubsidieerde maatregelen. Deze foto's gebruiken we ook om "best practices" voor andere gemeentes samen te stellen. Zo werken we met zijn allen samen aan nog veiligere schoolomgevingen in Vlaanderen. Foto's van realisaties worden dus wel erg gewaardeerd.

Upload

☐ Ik heb nu geen foto's bij de hand, maar ik wil later alsnog een uitnodiging ontvangen.

3a. Hier hebben jullie de mogelijkheid om resultaten in te dienen van eventuele evaluaties die jullie zelf reeds hebben uitgevoerd omtrent de genomen maatregelen.

Upload

3b. Indien jullie niet beschikken over een evaluatiedocument, maar ons wel een algemeen gevoel willen meegeven omtrent de genomen maatregelen en jullie eigen evaluatie/aanvoelen, dan kan dit hier.

……

……

……

……

4. In het kader van de studie zullen er op een aantal nog nader te bepalen locaties nog interviews en/of plaatsbezoeken plaatsvinden om de lokale situatie nog beter te begrijpen. Wensen jullie deel te nemen aan deze onderzoeken?

☐ Ik wens deel te nemen

Wat is uw naam? ……

Wat is uw e-mailadres? ……

Wat is uw telefoonnummer? ……..

☐ Ik wens niet deel te nemen

5. Indien u nog iets wilt toevoegen kan dit hier.

……

……

……

……

TOT SLOT

We zullen in het kader van deze studie ook omwonenden/burgers proberen te contacteren. Ook hun mening is voor het onderzoek heel belangrijk!

Uiteraard hebben we uw hulp nodig bij de verspreiding van deze bevraging bij de omwonenden. Hiervoor hebt u via mail een document (pdf-bestand) ontvangen met hierin een aparte bevragingslink (URL). Deze is korter dan diegene die u als gemeente zonet hebt ingevuld. Kan u hier even aangeven hoe u deze bevraging wenst te verspreiden aub?

6. Ik wil meewerken aan de verspreiding van de bevraging bij burgers/omwonenden.*

☐ Ja

Hoe wilt u de bevraging verspreiden? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Via het gemeentelijk/stedelijk infoblad

☐ Via de website van de gemeente/stad

☐ Via email

☐ Via directe digitale communicatie met de burger (e-box)

☐ Via geprinte brief

☐ Andere: ……

Geef de geschatte termijn aan waarop u de bevraging in 2023 zal verspreiden onder de burgers.*

☐ Juni

☐ Juli

☐ Augustus

☐ September

☐ Onbekend, ik kan dit nu nog niet beantwoorden

Waarvan hangt de schatting van de verspreidingstermijn af?* ……
……

☐ Nee

Wat is de reden waarom u de bevraging niet wenst te verspreiden?* ……
……
……

*Verplicht veld

Bijlage 4: Vragenlijst Gemeenten (geen-aanvraag)

Evaluatie impact subsidies voor veilige schoolomgevingen (Gemeenten – Geen aanvraag)

DOEL EN METHODOLOGIE VAN HET ONDERZOEK

De voorbije jaren waren er subsidies beschikbaar om de verkeersveiligheid in de directe omgeving van scholen in uw gemeente/stad te bevorderen. Deze maatregelen werden dan (deels) gefinancierd door de Vlaamse Overheid. Meer informatie hierover vindt u op https://www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen.

Met dit onderzoek, wat door de Universiteit Hasselt in opdracht van de Vlaamse Overheid wordt uitgevoerd, willen we onder meer onderzoeken waarom bepaalde gemeentes/steden geen gebruik hebben gemaakt van deze subsidies.

Duur nodig voor het beantwoorden van de vragenlijst: +/- 5 min

Alvorens met de enquête van start te gaan, vragen wij u om de informatie hieronder grondig te lezen:

- Ik heb de bovenstaande informatie over deze studie gelezen en ik begrijp de opzet van dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Als ik als kind deze vragenlijst invul, dan heb ik hiervoor de toestemming van mijn ouders nodig om dat te doen. Zij kruisen hieronder ook het vinkje aan dat ze akkoord gaan met mijn deelname aan dit onderzoek.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en anoniem mogen gepubliceerd worden. Bij deze studie is de vertrouwelijkheid van mijn gegevens in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende vijf jaar worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden.
- Voor inhoudelijke vragen of vragen ter verduidelijking weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij: evaluatie_schoolomgevingen@uhasselt.be. Dit emailadres wordt beheerd door onderzoekers van het Instituut voor de Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt.
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming/data protection officer van de UHasselt: dpo@uhasselt.be
- Voor meer uitgebreide informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten omtrent privacy kan ik terecht op deze Privacyverklaring.

Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen.

☐ Ik neem deel aan deze studie en ben akkoord dat mijn gegevens/antwoorden geregistreerd worden.*

*Verplicht veld

INTRO

1. Welke functie bekleedt u in uw gemeente/stad?*

☐ Gemeenteambtenaar

☐ Schepen

☐ Burgemeester

☐ Andere: ……

2. Wat is uw e-mailadres?* ……

3. Voor welke gemeente/stad vult u deze vragenlijst in?*

Online kan hier gekozen worden uit een lijst met gemeenten/steden.

GEMEENTEKENMERKEN

1. Hoe belangrijk vindt jullie gemeente/stad verkeersveiligheid?*

Minst belangrijke 1	2	3	4	Meest belangrijke 5

2. Op welke vervoerswijze is jullie gemeentelijk/stedelijk mobiliteitsbeleid het meeste gericht? (maximaal twee antwoorden aanduiden)*

☐ Voetgangers

☐ Fiets

☐ Openbaar vervoer

☐ Auto

☐ Andere: ……

*Verplicht veld

3. Rangschik de volgende maatregelen naar de voorkeur van de gemeente/stad. De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

9) Verkeersbeperkende maatregelen (zoals wegversperringen, schoolstraten
10) Snelheidsremmende maatregelen (zoals asverschuivingen, drempels, …)
11) Attentieverhogende maatregelen (zoals palen, markeringen, …)
12) (Verbetering) fietsvoorzieningen (zoals fietsstraten, fietspaden, …)
13) (Verbetering) voetgangersvoorzieningen (zoals voetpad, …)
14) (Verbetering) oversteekvoorzieningen (zoals zebrapad, fietsbrug, …)
15) (Verbetering) parkeermaatregelen (zoals anti-parkeerpaaltjes, Kiss & Ride, …)
16) Educatie & sensibilisering (zoals beloningssystemen, …)

Rangschik hieronder de maatregelen:

De maatregel die op de eerste plaats in de rij staat, moet nader gedetailleerd worden. De detailvragen bij de andere maatregelen hoeven niet beantwoord te worden.

1. Aan welke **verkeersbeperkende maatregelen** geeft u de voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen rechts.*

4) Schoolstraat (ingevoerd met signalisatie)
5) Schoolstraat (met fysieke afbakening gemotoriseerd verkeer)
6) Andere: ……

Rangschik hier de verkeersbeperkende maatregelen:

2. Aan welke **snelheidsremmende maatregelen** geeft u de voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

4) Horizontale snelheidsremmers (asverschuivingen, wegversmallingen, …)
5) Verticale snelheidsremmers (rijbaankussen, verkeersdrempel, …)
6) Andere: ……

Rangschik hier de snelheidsremmende maatregelen:

3. Aan welke **attentieverhogende maatregelen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

9) Palen
10) Wegmarkeringen
11) Dynamische borden
12) Statische borden
13) Oversteekpopjes
14) Beugels
15) Bi-flashes
16) Andere: ……

Rangschik hier de attentieverhogende maatregelen:

4. Aan welke maatregelen omtrent **fietsvoorzieningen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

6) Fietsstraat
7) Aanliggend fietspad
8) Verhoogd aanliggend fietspad
9) Vrijliggend fietspad
10) Andere: ……

Rangschik hier de maatregelen omtrent fietsvoorzieningen:

5. Aan welke maatregelen omtrent **voetgangersvoorzieningen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

5) Onverhard voetpad
6) Verhard voetpad

7) Andere: ……

Rangschik hier de maatregelen omtrent voetgangersvoorzieningen:

6. Aan welke maatregelen omtrent **oversteekvoorzieningen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

4) Zebrapad
5) Gevleugeld zebrapad
6) Fietsbrug
8) Anderen: Andere: ……

Rangschik hier de maatregelen omtrent oversteekvoorzieningen:

7. Aan welke **parkeermaatregelen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

6) Anti-parkeerpalen
7) Kiss & Ride
8) Parkeerplaatsen kortparkeren
9) Parkeerplaatsen langparkeren
10) Andere: ……

Rangschik hier de parkeermaatregelen:

8. Aan welke **educatie en sensibiliserende maatregelen** geeft u voorkeur in schoolomgevingen? De maatregelen die bij voorkeur het meeste gebruikt worden in schoolomgevingen komen meer links, de maatregelen waar geen voorkeur naar uitgaat in schoolomgevingen meer rechts.*

7) Beloningssysteem ter bevordering van de modal shift
8) Traditionele sensibiliseringsacties (bv. flyers, affiches, …)
9) Acties in de klas (bv. lessenpakketten, verkeersweken op school, …)
10) Acties door software ondersteund die we jaar na jaar kunnen herhalen voor een maximaal bereik (bv. Route2School, educatieve software, …)
11) Innovatievere (onderzoeks)projecten (bv. dronestudies, pilootprojecten, …)
12) Andere: ……

Rangschik hier de educatie en sensibiliserende maatregelen:

*Verplicht veld

4. Welke verkeersveiligheidsacties organiseren jullie vanuit de gemeente/stad? Gingen deze gepaard met de uitvoering van de gesubsidieerde ingrepen? Dit gaat over acties die georganiseerd worden voor één of meerdere scholen. Geef per actie aan of jullie deze actie wel/niet organiseren.*

	Wel georganiseerd	Niet georganiseerd
Theoretische verkeerseducatie	☐	☐
Praktische voetgangers(gedrags)lessen	☐	☐
Fietslessen en/of fietsexamen	☐	☐
Verkeerseducatieve route	☐	☐
Zeppe & Ziki, Aya	☐	☐
Route2School	☐	☐
Fietshelmcampagne	☐	☐
Fluohesjescampagne	☐	☐
STRAPdag	☐	☐
Oproep gemachtigde opzichters	☐	☐
Wandel- en/of fietspool	☐	☐
Andere: …… ……....	☐ Detailleer 'andere' in de eerste kolom	☐

5. Was er gedurende de voorbije jaren in de BBC (Beleids- en Beheerscyclus) een budget voor veiligere schoolomgevingen voorzien?*

☐ Ja

Hoe groot was jullie budget voor veiligere schoolomgevingen gemiddeld per jaar? Een ruwe schatting is voldoende.*

2019: …… €

2020: …… €

2021: …… €

2022: …… €

☐ Nee

*Verplicht veld

SUBSIDIEAANVRAAG

1. Was jullie gemeente/stad op de hoogte van het bestaan van de subsidie voor veiligere schoolomgevingen? *

☐ Ja

☐ Nee

2. Waren er sinds 2019 volgens jullie gemeente/stad aanpassingen nodig aan de schoolomgevingen op jullie grondgebied? *

☐ Ja

Welke aanpassingen waren er nodig?* …….....
……
……

Werden deze aanpassingen uitgevoerd? *

☐ Ja - Dekte jullie eigen budget de volledige kosten van de aanpassingen in de schoolomgeving(en)?*

☐ Ja

☐ Nee, andere subsidies werden hiervoor gebruikt - Welke andere subsidies werden hiervoor gebruikt? (bv. Kopenhagenplan, Fietsfonds, Provinciale subsidie,…)*

……
……
……

☐ Nee - Waarom werden de aanpassingen niet uitgevoerd?*

……
……
……

☐ Nog niet - Waarom werden de aanpassingen nog niet uitgevoerd?*

……
……
……

☐ Nee

*Verplicht veld

3. Wat is de reden waarom jullie de subsidie voor veiligere schoolomgevingen van de Vlaamse Overheid niet ingediend hebben? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Deze subsidiemogelijkheid hebben wij niet bekeken

☐ Het niet gebruiksvriendelijk (duidelijk) zijn van de aanvraagprocedure –

Welke aspecten zorgden ervoor dat de gebruiksvriendelijkheid niet voldoende was? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ De vragen in het subsidieformulier waren niet duidelijk geformuleerd

☐ Het was niet duidelijk welke documenten we moesten bijvoegen

☐ Andere: ……

☐ De te grote werklast voor het invullen van het subsidieformulier

Welke elementen in de subsidieprocedure zorgden ervoor dat de werklast te hoog was? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Kostenraming van de werken opmaken

☐ Offertes van de aannemers meesturen

☐ Overzichtelijk plan op schaal maken

☐ Subsidieformulier (1ste tabblad: algemene informatie) invullen

☐ Subsidieformulier (andere tabbladen: individuele detailfiches) invullen

☐ Andere: ……

☐ De beperkte begeleiding tijdens de subsidieprocedure

In welke mate was jullie gemeente/stad op de hoogte van de volgende begeleidingsmethodes bij de subsidieaanvraag? *

	Niet gekend	Gekend, maar niet gebruikt	Gekend en gebruikt
Algemene info op vlaanderen.be	☐	☐	☐
Aanvullende infopagina: richtlijnen	☐	☐	☐
E-mailadres van de subsidie voor veilige schoolomgevingen	☐	☐	☐

Wat is aanvaardbaar als maximaal nodige voorbereidingstijd voor het indienen van deze subsidieaanvraag?*

☐ 1 werkdag of minder

☐ 2 – 3 werkdagen

☐ 4 – 5 werkdagen

☐ 6 werkdagen of meer

Op welke manier wensen jullie meer begeleiding te ontvangen? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ Een infosessie

☐ Een telefoonnummer

☐ Een chatbox

☐ Andere: ……

Werd jullie vraag voldoende kwalitatief beantwoord?*

☐ Geen vraag gesteld

☐ Geen antwoord ontvangen

☐ Laattijdig antwoord ontvangen dat toereikend was geweest indien het sneller was

☐ Laattijdig antwoord ontvangen dat ontoereikend was geweest

☐ Tijdig, maar ontoereikend antwoord ontvangen

☐ Tijdig en toereikend antwoord ontvangen

☐ Het kleine subsidiebedrag

Wat zorgde ervoor dat het subsidiebedrag niet voldoende was? (meerdere antwoorden mogelijk)*

☐ De limiet van maximaal 50% van de uitgaven

*Welke minimale limiet is aanvaardbaar om de subsidie aan te vragen?**
……..…(0-100) %

☐ Maximum van 25.000 euro per schoolomgeving

*Hoe hoog moet volgens jullie het maximumbedrag van het subsidiebedrag liggen?**
……..…(0-100.000) €

☐ Eerste uitbetaling van 50% van het geraamde bedrag

*Hoe hoog moet volgens jullie de eerste uitbetaling van het subsidiebedrag liggen?**
……..…(0-100) %

☐ Andere:
……

☐ De gestelde termijnen (toekennings-, uitvoerings- en/of uitbetalingstermijn) waren onredelijk

Was de volledige uitvoeringstermijn van acht maanden aanvaardbaar?*

☐ Ja

☐ Nee - Waarom zou voor jullie de uitvoeringstermijn verhoogd moeten worden?*
……
……

☐ Niet op gelet

Was de toekenningstermijn (bericht van goedkeuring na het indienen van de aanvraag) te lang?*

☐ Ja

☐ Nee - Welke toekenningstermijn zou voor jullie aanvaardbaar zijn?*

- ☐ 2 weken
- ☐ 1 maand
- ☐ 2 maanden
- ☐ 3 maanden
- ☐ 4 maanden
- ☐ Meer dan 4 maanden

☐ Niet op gelet

Was de eerste uitbetalingstermijn aanvaardbaar?*

☐ Ja

☐ Nee

Welke termijn is voor jullie gemeente/stad aanvaardbaar voor de eerste uitbetaling van het subsidiebedrag na de toekenning?*

- ☐ 2 weken
- ☐ 1 maand

☐ 2 maanden

☐ 3 maanden

☐ 4 maanden

☐ Meer dan 4 maanden

Welk percentage van het subsidiebedrag is voor jullie gemeente/stad aanvaardbaar als eerste uitbetaling om te kunnen starten met de uitvoering?*
……(0-100) %

☐ Niet op gelet

Was de termijn voor het bezorgen van de finale afrekening aanvaardbaar?*

☐ Ja

☐ Nee - Welke termijn is voor jullie gemeente/stad aanvaardbaar waarin de finale afrekening bezo moet worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken? Deze termijn start na de uitvoering van het project.*

☐ 2 weken

☐ 1 maand

☐ 2 maanden

☐ 3 maanden

☐ 4 maanden

☐ Meer dan 4 maanden

☐ Niet op gelet

☐ De kleine omvang van het gebied rond de school dat in aanmerking komt

Is de afgebakende zone (straal van 100 meter rond de schooltoegang) waarin ingrepen mogen plaatsvinden aanvaardbaar?*

☐ Ja

☐ Nee, deze zone zou uitgebreid moeten worden.

Waarom zou voor jullie de zone die in aanmerking komt voor de subsidie vergroot moeten word

……

……

☐ De beslissing werd niet geformaliseerd door tijdsgebrek of andere prioriteiten

☐ De aard van de gesubsidieerde maatregelen kwam niet overeen met de gewenste maatregelen

Welke maatregelen wouden jullie indienen, maar kwamen niet in aanmerking voor de subsidie?*

……

……

☐ Andere: ……

Indien gewenst kunt u extra toelichting geven over andere elementen die meegespeeld hebben in de beslissing om geen subsidie aan te vragen.

……

……

*Verplicht veld

VEREISTE TOEKOMSTIGE AANVRAGEN

1. Wat is aanvaardbaar als maximale voorbereidingstijd voor het indienen van een subsidieaanvraag voor het dekken van kosten voor werken i.k.v. kleine infrastructurele en/of signalisatie-ingrepen rond schoolomgevingen?*

☐ 1 werkdag of minder

☐ 2 - 3 werkdagen

☐ 4 - 5 werkdagen

☐ 6 werkdagen of meer

2. Welk percentage van werken i.k.v. kleine infrastructurele en/of signalisatie-ingrepen rond schoolomgevingen moet de subsidie minimaal dekken voor jullie gemeente/stad om deze aan te vragen?* …… (0-100) %

3. De zone waarin maatregelen in aanmerking komen is 100 meter rond de schooltoegang of tot het dichtstbijzijnde kruispunt. Moet deze zone volgens jullie worden uitgebreid?*

- ☐ Ja - Welke zone rond de schoolomgeving waarin maatregelen gesubsidieerd worden is aanvaardbaar voor jullie gemeente/stad?*
  - ☐ 100 meter rond de schooltoegang
  - ☐ 250 meter rond de schooltoegang
  - ☐ 500 meter rond de schooltoegang
  - ☐ Meer dan 500 meter rond de schooltoegang
- ☐ Nee

4. Welke vorm van begeleiding/contact zou jullie gemeente/stad gebruiken tijdens het subsidieproces? (meerdere antwoorden mogelijk)*

- ☐ Algemene infopagina
- ☐ Pagina met veelgestelde vragen
- ☐ Pagina met bijkomende richtlijnen
- ☐ Infosessie
- ☐ E-mailadres
- ☐ Telefoonnummer
- ☐ Chatbox
- ☐ Andere: ……

*Verplicht veld

EINDE

1. In het kader van de studie zullen er op een aantal nog nader te bepalen locaties nog interviews plaatsvinden om de lokale situatie nog beter te begrijpen. Wensen jullie deel te nemen aan deze onderzoeken?*

☐ Ik wens deel te nemen

Wat is uw naam? ……..

Wat is uw e-mailadres? ……

Wat is uw telefoonnummer? ……

☐ Ik wens **niet** deel te nemen

2. Indien u nog iets wilt toevoegen kan dit hier.

……

……

……

……

*Verplicht veld

Bijlage 5: Verloop thematische sessies

Welkom (± 20 min.)

Welkomstwoord

Openingsvraag: (10 min)

- Stel jezelf kort voor: gemeente/school/burger, waarom vandaag hier aanwezig/interesse in deelname

Korte toelichting (5-10 minuten): doel + opzet bespreken, waarom komen we vandaag samen

Overgang maken naar maatregelen die worden voorgesteld (bv. o.b.v. van enkele inzichten uit survey -> populariteit van de behandelde maatregelen).

Deel 1: Voorstelling maatregelen (± 1 u)

De deelnemende gemeenten/scholen stellen de geïmplementeerde maatregel voor a.d.h.v. een 3-tal slides met nodige onderbouwing via foto's, cijfermateriaal i.v.m. effecten enz.

- Aanleiding voor implementatie + waarom gekozen voor deze maatregel
- Effecten op verkeersveiligheid
- Hindernissen bij implementatie

Deel 2: discussie (± 40 min.)

Inhoudelijke discussie met de deelnemers over de maatregel(en) onder leiding van IMOB. Deze discussie gevoed worden met stellingen/vragen o.b.v. van de resultaten van de vragenlijsten:

- Opvallendheden: gedragswijzigingen, verbetering veiligheidsgevoel
- Tegenstellingen: bv. gemeente en school zijn positief en burger niet
- Tips en tricks voor andere scholen/gemeenten die maatregel overwegen toe te passen
- Voor- en nadelen

Afsluitende vragen

- Wil je nog iets anders kwijt dat nog niet besproken werd?
- Zou je deze maatregel opnieuw implementeren?
- Zou de maatregel standaard in alle schoolomgevingen geïmplementeerd moeten worden?

Dankwoord + einde

Referenties

Afgeleide snelheidsregimes Vlaams gewest (2019). Doel: gewestwegen bepalen, Uitgever: Agentschap Wegen en Verkeer, Eigenaar: Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Agentschap Wegen en Verkeer, URL: https://www.vlaanderen.be/datavindplaats/catalogus/afgeleide-snelheidsregimes-vlaams-gewest, Datum van de bron (aangemaakt): 2019-04-09, Datum download: 2023-02-28

Assailly, J.P. (2017) Road safety education: what works? Patient education and counselling 100S, S24-29

Boelaert, F. (2023). *Inspiratiebundel: Aanpak voor veilige schoolomgevingen.* Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse overheid.

Dragutinovic, N. en Twisk, D. (2006). The effectiveness of road safety education. SWOV Institute for Road Safety Research, The Netherlands

Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk gebied (toestand 2019), Vlaanderen Datavindplaats, Eigenaar: Departement Omgeving, Uitgever: Departement Omgeving, URL:https://www.vlaanderen.be/datavindplaats/catalogus?text.LIKE=Verstedelijkt,%20randstedelijk%20en%20landelijk&order_relevance=asc