

SCHOOLSTRATEN ALS ONDERSTEUNING VAN EEN VEILIGE SCHOOLOMGEVING

Evaluatie 5 jaar schoolstraten te Gent



Opdrachtgever:
Datum:

Stad Gent
08-06-2018

Titel	Schoolstraten als ondersteuning van een veilige schoolomgeving - evaluatie 5 jaar schoolstraten te Gent
Opdrachtgever	Stad Gent
Contactpersoon opdrachtgever	Sabine Van Lancker
Indiener	Tractebel (Tractebel Engineering n.v.) Kortrijksesteenweg 1144a - 9051 Sint-Denijs-Westrem T +32 9 242 92 20 - info@tractebel.engie.com
Contactpersoon indiener	Koen Van Heysbroeck
Datum	08/06/2018
Versienummer	2
Projectnummer	P.008438.0516

KWALITEIT



DOCUMENTGESCHIEDENIS

Versie	Datum	Opmerkingen
2	08/06/2018	Verduidelijking modal shift
1	05/03/2018	Draftversie

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteurs	Marloes Cattersel Koen Van Heysbroeck	Datum 08/06/2018
Document screener	Koen Van Heysbroeck	Datum 08/06/2018

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P.008438.0516_Evaluatie schoolstraten Gent
Laatst opgeslagen	08/06/2018

INHOUD

1. Algemeen	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Schoolstraat?	3
1.3 Methodiek	4
1.4 Situering en informatie schoolstraten Gent	5
1.5 Rapportage	5
2. Resultaten evaluatie schoolstraten	6
2.1 Algemeen	6
2.2 Modal Split	11
2.3 Schoolstraat	16
2.4 Situatie VOOR de invoering van de schoolstraat	20
2.5 Evaluatie 5 jaar schoolstraten	22
2.6 Verkeerssituatie NA de invoering van de schoolstraat	28
3. Kritische succesfactoren	31
3.1 Succesfactor 1: reëel en erkend knelpunt	32
3.2 Succesfactor 2: samenwerking partners	33
3.3 Succesfactor 3: maatwerk	37
3.5 Succesfactor 4: ondersteunend mobiliteitskader	38
4. Conclusies en voorstellen tot optimalisatie	39
4.1 Conclusies	39
4.2 Voorstellen tot optimalisatie	40

1. ALGEMEEN

1.1 Aanleiding

Naar aanleiding van 5 jaar schoolstraten in Gent, wenst het mobiliteitsbedrijf Gent aan de hand van enquêtes en diepte-interviews een evaluatie uit te voeren over de werking van de schoolstraten.

Bedoeling van deze evaluatie is om te peilen naar de ervaringen van alle betrokken partijen, i.e. ouders, personeel van de scholen en buurtbewoners, omtrent de huidige werking van de schoolstraten.

Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om te peilen naar de huidige knelpunten en mogelijke verbeterpunten om de werking van de schoolstraten in de toekomst bij te sturen en te kunnen optimaliseren.

Tenslotte wordt ook nagegaan of het invoeren van de schoolstraten een impact heeft gehad op de verplaatsingswijze van zowel de schoolgaande kinderen als personeelsleden.

1.2 Schoolstraat?



Figuur 1-1 Impressie organisatie schoolstraten, Gent

Een schoolstraat is een straat die bij het begin en einde van de schooldag telkens 30 minuten afgezet wordt voor het gemotoriseerd verkeer door middel van een (verplaatsbaar) hek en signalisatie. Er is bijgevolg enkel verkeer in de schoolstraat mogelijk met de fiets of te voet. Voor buurtbewoners wordt een kleine inspanning gevraagd: zij mogen de schoolstraat wel nog uitrijden met de wagen, maar niet inrijden.

De bedoeling van een schoolstraat is om de verkeerschaos ter hoogte van de schoolpoort te beperken bij het begin en einde van de schooldag en meer rust in de omgeving te creëren.

1.3 Methodiek

The image shows two versions of a survey form titled 'Schoolstraten - enquête ouders'. The left version is a digital form with a purple header and a red 'gent: slim op weg' logo. It includes a progress bar and a 'VOLGENDE' button. The right version is a printed form with a red 'gent: slim op weg' logo and a 'VOLGENDE' button. Both forms contain the same text and questions.

Schoolstraten - enquête ouders

Met behulp van deze bevraging wordt nagegaan wat u vindt van de verkeerssituatie ter hoogte van de school en in de schoolstraat. Op basis van deze bevraging wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn om de verkeerssituatie ter hoogte van de school veiliger en beter te maken.

Het invullen van de enquête duurt ongeveer 5 minuten.
Graag hadden we uw antwoorden ontvangen voor vrijdag 8 december 2017.

gent: slim op weg

VOLGENDE Pagina 1 van 18
Verzend nooit wachtwoorden via Google Formulieren.

1. Informatie met betrekking tot de school

Naam school: VBS Marienvogde
 Françoise Laurentsinstituut
 VBS De Kreekel
 VBS Klimop
 VBS Sint-Janscollege

Functie: Leerkracht Kleuteronderwijs
 1e leerjaar
 2e leerjaar
 3e leerjaar
 4e leerjaar
 5e leerjaar
 6e leerjaar
 Zorgleerkracht

Administratie / onderhoud
 Anders: _____

Ik heb zelf kinderen die naar de school gaan op de school waar ik lesgeef Ja
 Neen

2. Algemene informatie: woonplaats

Gezien het recht op privacy dient u enkel uw gemeente in te geven.

Postcode: _____
Stad/gemeente: _____

Ik woon op circa _____ km van de school.

Figuur 1-2 Impressie enquête 'evaluatie 5 jaar schoolstraten' digitale (links) en analoge (rechts) versie

De evaluatie van 5 jaar schoolstraten werd uitgevoerd aan de hand van een enquête, zowel digitaal als analoog bij de verschillende betrokken partijen (ouders, personeel en buurtbewoners). Zoals hoger aangegeven werd daarbij gepeild naar modal split, ervaringen met betrekking tot de schoolstraat alsook interesse om eventueel te helpen bij organisatie van de schoolstraat.

De enquêtes voor ouders en personeelsleden werden verspreid via de scholen zelf. De verspreiding voor de enquêtes van buurtbewoners werd per post uitgevoerd door de Stad Gent zelf, voorzien van een begeleidende brief met meer informatie omtrent de aanleiding van de enquête.

De enquêtering ging van start op maandag 22 november 2017 en liep initieel tot en met 8 december 2017. Tijdens de volledige periode werden de scholen ook geregeld aangemaand het invullen van enquêtes door hun personeelsleden alsook bij ouders te stimuleren. Hierdoor werd de enquêteringperiode verlengd tot en met 8 januari 2018 (na het kerstverlof).

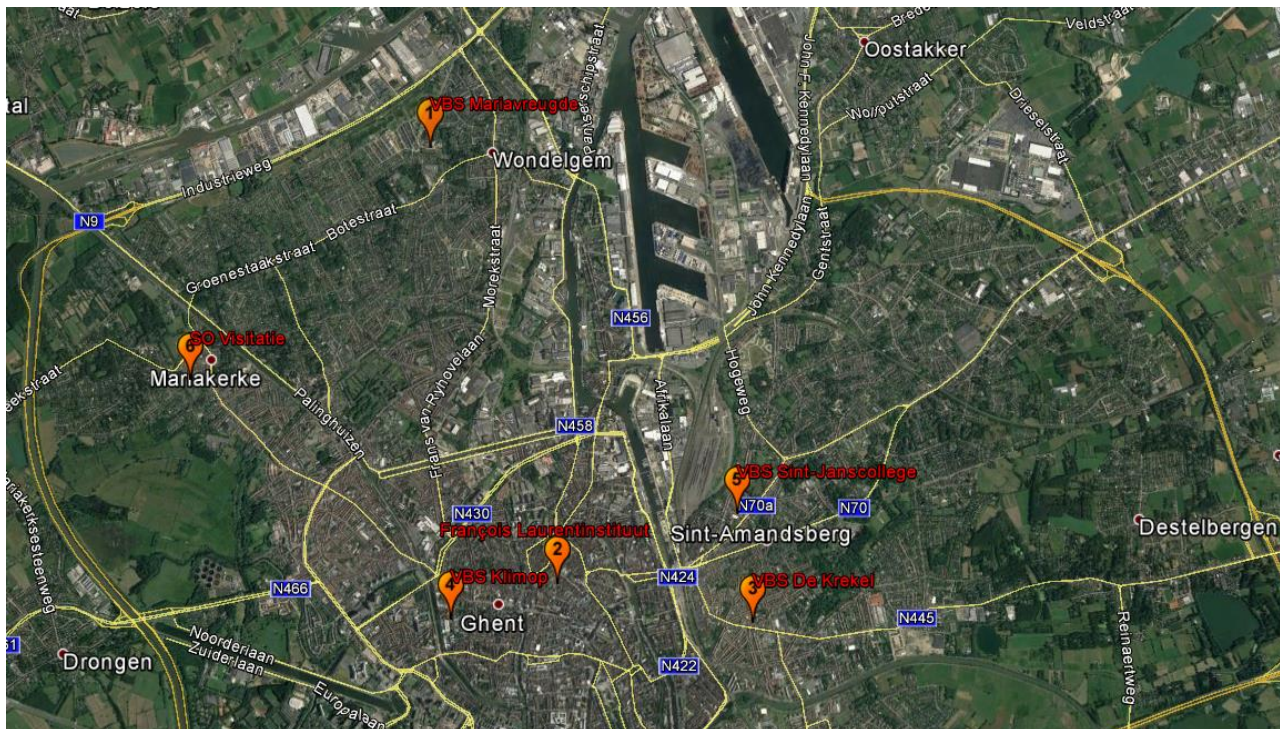
Doelstelling was daarbij een responsgraad per schoolstraat te bereiken van:

- 25% ouders
- 50% personeel
- Voor buurtbewoners werd geen doelstelling vooropgesteld

1.4 Situering en informatie schoolstraten Gent

In overleg met het mobiliteitsbedrijf werden er 6 schoolstraten geselecteerd voor het uitvoeren van de evaluatie '5 jaar schoolstraten'. Het ging daarbij om de volgende schoolstraten:

1. VBS Mariavreugde, Wondelgem: 600 leerlingen/ 45 personeelsleden
2. François Laurentinstituut, Gent: 220 leerlingen/35 personeelsleden
3. VBS De Krekel, Sint-Amandsberg: 440 leerlingen/47 personeelsleden
4. VBS Klimop, Gent: 309 leerlingen/40 personeelsleden
5. VBS Sint-Jans-college, Sint-Amandsberg: 476 leerlingen/51 personeelsleden
6. SO visitatie, Mariakerke: Geen gegevens, enkel meegenomen in bevraging buurtbewoners



Figuur 1-3 Situering selectie schoolstraten Gent – evaluatie 5 jaar schoolstraten (google earth, 2018)

1.5 Rapportage

De weergave van de resultaten zal in voorliggend rapport op de volgende wijze worden weergegeven:

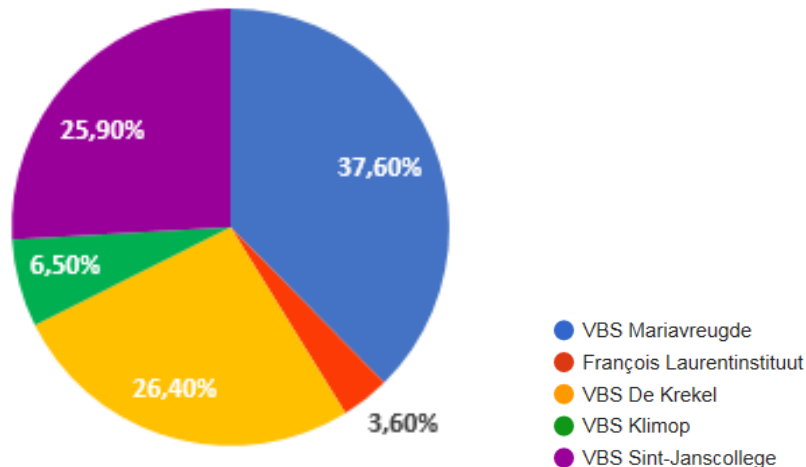
- Hoofdstuk 1: toelichting uitgevoerd onderzoek
- Hoofdstuk 2: In hoofdstuk 2 worden de algemene resultaten van de evaluatie schoolstraten weergegeven. Het scheidt een concreet beeld over hoe de schoolstraten in Gent na 5 jaar worden ervaren.
- Hoofdstuk 3: uitwerking kritische succesfactoren o.b.v. diepte-interviews
- Hoofdstuk 4: conclusies en voorstellen tot optimalisaties

2. RESULTATEN EVALUATIE SCHOOLSTRATEN

2.1 Algemeen

2.1.1 Ouders

Ontvangen enquêtes



Figuur 2-1 Ontvangen enquêtes 5 jaar schoolstraten – ouders

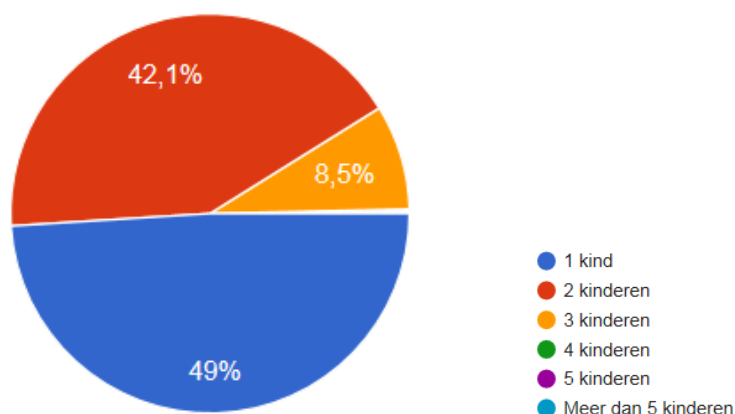
In totaal werden er **553 enquêtes** ingevuld door ouders van schoolgaande kinderen. Het merendeel van deze enquêtes (37,60%) werd ingevuld door ouders van kinderen op de VBS Mariavreugde. De minste respons kwam er vanuit het François Laurentinstituut (3,6%). Dit resulteerde in de volgende responsgraden voor de verschillende scholen:

Tabel 2-1 Responsgraad enquête 'evaluatie 5 jaar schoolstraten' - ouders

School	# ontvangen enquêtes	Responsgraad
VBS Mariavreugde	208	35%
François Laurentinstituut	20	9%
VBS De Krekel	146	33%
VBS Klimop	36	12%
VBS Sint-Janscollege	143	30%

Op basis van bovenstaande tabel is de beoogde doelstelling om een responsgraad bij ouders te verkrijgen van 25% gehaald voor de scholen VBS Mariavreugde, VBS De Krekel en VBS Sint-Janscollege. Voor het François Laurentinstituut en VBS Klimop werd een responsgraad gehaald van respectievelijk 9% en 12% en werd de doelstelling niet gehaald.

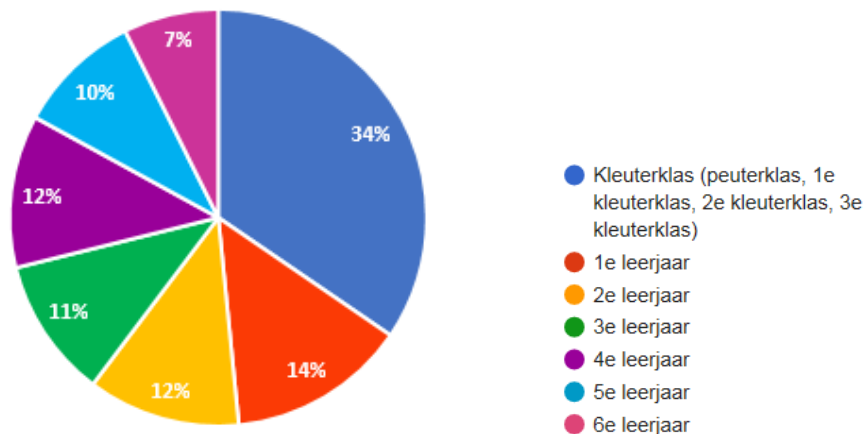
Aantal kinderen op school



Figuur 2-2 Aantal kinderen op deze school - Ouders

Gemiddeld hebben ouders 1 a 2 kinderen op de school met schoolstraat waarvoor ze de enquête invulden. Daarbij hadden 49% van de ouders slechts 1 kind op deze school, 42% van de ouders hadden 2 kinderen op deze school, 8,5% had 3 kinderen. Een verwaarloosbaar klein aandeel in de ontvangen enquêtes (0,5%) betrof grote gezinnen met meer dan 3 kinderen.

Leeftijd kinderen

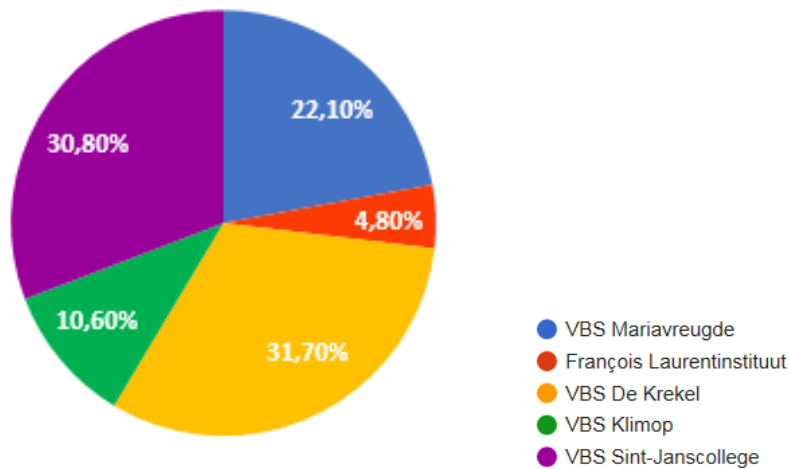


Figuur 2-3 Leeftijd kinderen op deze school - Ouders

Op basis van bovenstaande grafiek kan aangenomen worden dat bij de ingevulde enquêtes de representativiteit van de verschillende leeftijdscategorieën verzekerd is en alle leeftijden evenwaardig zijn vertegenwoordigd in de resultaten. Het grootste aandeel is er voor kinderen in de kleuterklas (34%). Dit heeft te maken met het feit dat deze categorie 4 klassen omvat: peuterklas, 1^e kleuterklas, 2^e kleuterklas en 3^e kleuterklas.

2.1.2 Personeel

Respons



Figuur 2-4 Ontvangen enquêtes 5 jaar schoolstraten – Personeel

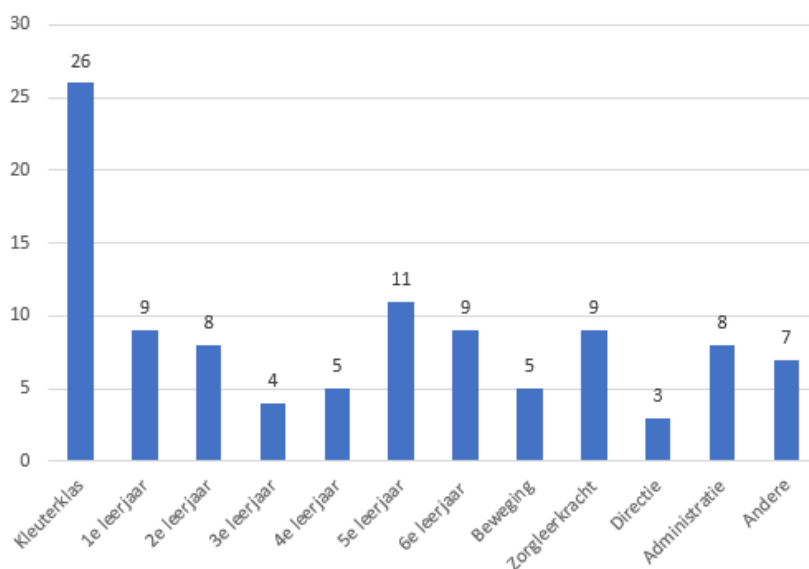
In totaal werden er **104 enquêtes** ingevuld door personeelsleden van de geselecteerde scholen met schoolstraten. In verhouding tot het aantal tewerkgestelde personeelsleden, werd het merendeel van de enquêtes bij personeelsleden ingevuld door VBS de Krekel. Het minste enquêtes van personeelsleden werden er ontvangen van het François Laurentinstituut. Dit resulteerde in de volgende responsgraden voor de verschillende scholen:

Tabel 2-2 Responsgraad enquête 'evaluatie 5 jaar schoolstraten' – personeel

School	# ontvangen enquêtes	Responsgraad
VBS Mariavreugde	23	51%
François Laurentinstituut	5	14%
VBS De Krekel	33	70%
VBS Klimop	11	28%
VBS Sint-Janscollege	32	63%

Op basis van bovenstaande tabel is de beoogde doelstelling om een responsgraad bij personeelsleden te verkrijgen van 50% gehaald voor de scholen VBS Mariavreugde, VBS De Krekel en VBS Sint-Janscollege. Voor het François Laurentinstituut en VBS Klimop werd een responsgraad gehaald van respectievelijk 14% en 28% en werd de doelstelling niet gehaald.

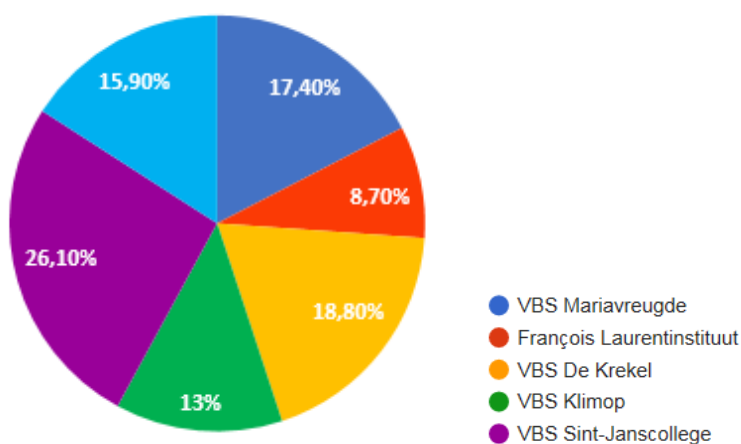
Functie



Figuur 2-5 Functie personeelsleden - Personeel

Op basis van bovenstaande figuur kan aangenomen worden dat ook voor personeelsleden er een voldoende vertegenwoordiging is voor alle functies om als representatief te kunnen worden beschouwd. Het grootste aandeel enquêtes werd ontvangen door leerkrachten uit het kleuteronderwijs, opnieuw ook te verklaren doordat deze 4 klassen tesamen omvat: peuterklas, 1e kleuterklas, 2e kleuterklas en 3e kleuterklas.

2.1.3 Buurtbewoners



Figuur 2-6 Ontvangen enquêtes 5 jaar schoolstraten – Buurtbewoners

In totaal werden er **69 enquêtes** ontvangen van buurtbewoners in de omgeving van de geselecteerde schoolstraten voor de evaluatie van 5 jaar schoolstraten. Daarbij werden voor alle schoolstraten ongeveer een gelijk aantal enquêtes ontvangen per school/schoolstraat. Het grootste aantal enquêtes werd ontvangen voor het VBS Sint-Janscollege. Het kleinste aandeel enquêtes werd ontvangen van buurtbewoners van het François Laurentinstituut.

Tabel 2-3 Responsgraad enquête 'evaluatie 5 jaar schoolstraten' – buurtbewoners

School	# ontvangen enquêtes	Responsgraad
VBS Mariavreugde	12	15%
François Laurentinstituut	6	4%
VBS De Krekel	13	5%
VBS Klimop	9	8%
VBS Sint-Janscollege	18	9%
SO Visitatie	11	6%

Bij buurtbewoners was de responsgraad voor alle scholen eerder laag. Enkel voor VBS Mariavreugde werd een responsgraad groter dan 10% bij buurtbewoners bekomen. Voor de overige schoolstraten bleef de responsgraad onder 10%; bij het François Laurentinstituut zelfs onder 5%.

Ligging woning t.o.v. schoolstraat



Figuur 2-7 Ligging woning t.o.v. schoolstraat -

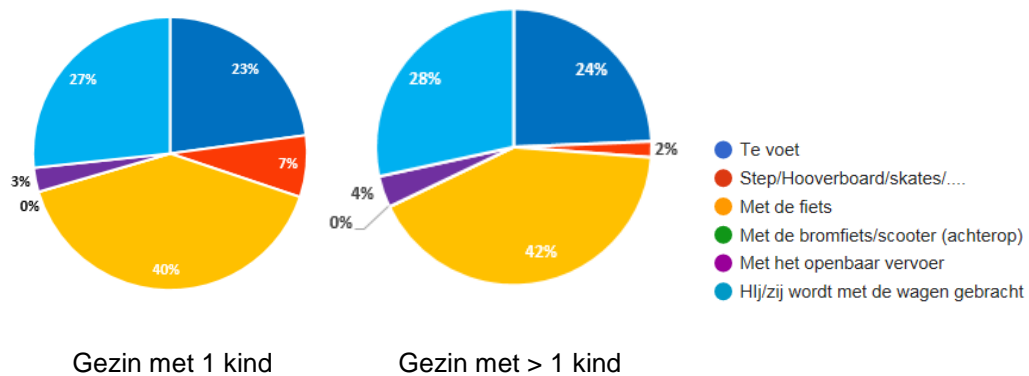
Bij de buurtbewoners werd bijkomend nog gepeild naar de ligging van de woning t.o.v. de schoolstraat. Op de vraag 'Wat is de ligging van uw woning t.o.v. de schoolstraat?' antwoordde bijna 60% van de respondenten onder buurtbewoners dat ze buiten de schoolstraat wonen, maar wel nog in de omgeving van de schoolstraat. Daarnaast gaf bijna 25% van de buurtbewoners (of 1 op 4 buurtbewoners) aan dat ze in het afgesloten deel van de schoolstraat wonen. De overige 16% van de buurtbewoners wonen nog in de schoolstraat, maar buiten het afgesloten deel van de schoolstraat.

2.2 Modal Split

In de enquêtes van de ouders en personeelsleden werd ook bevestigd hoe kinderen/personeel op dit moment, nu de schoolstraat van toepassing is, naar school komen. Deze vraag werd buiten beschouwing gelaten bij de enquête van de buurtbewoners

2.2.1 Ouders

2.2.1.1 Modal split bij kinderen naargelang gezinsgrootte



Figuur 2-8 Modal split bij kinderen naargelang gezinsgrootte

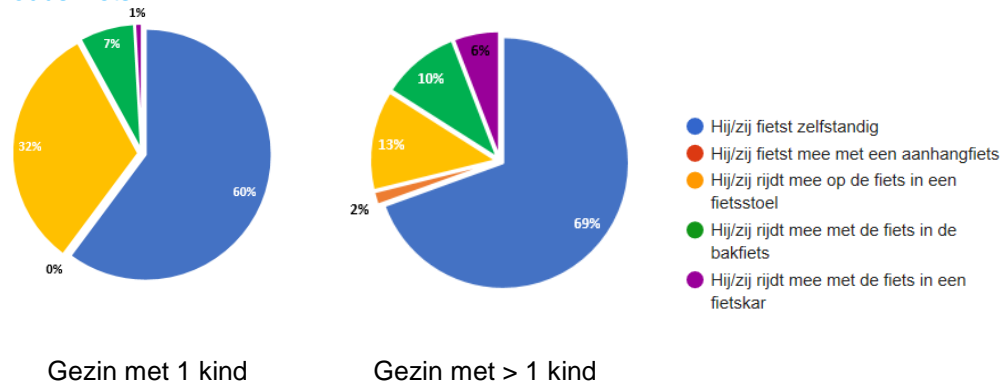
Om na te gaan of er een verband bestaat tussen de gezinsgroottes en de keuze in modal split bij ouders/kinderen om naar school te gaan, werd een onderscheid gemaakt in de resultaten tussen gezinnen met maar 1 (schoolgaand) kind en gezinnen met meer dan 1 (schoolgaand) kind.

Op basis van de resultaten blijkt de modal split onveranderd naargelang de gezinsgrootte. Zo komen kinderen (ca. 40%) overwegend met de fiets naar school. Daarnaast wordt ca. 28% van de kinderen met de wagen naar school gebracht. Vervolgens stapt nog 24% van de kinderen te voet naar school. Een kleine 4% van de kinderen gebruikt het openbaar vervoer om naar school te komen.

Enkel voor het aandeel kinderen dat met step/Hooverboard/skates/naar school gaat, blijkt er een onderscheid waarneembaar naargelang de gezinsgrootte: in een gezin met maar 1 kind gaat 7% van de kinderen op deze manier naar school t.o.v. 2% bij gezinnen met meerdere kinderen. Een verklaring hiervoor is op basis van de enquête niet mogelijk.

Globaal kan dus aangenomen worden dat er geen significant verband bestaat tussen de vervoermiddelkeuze bij kinderen/ouders en de gezinsgrootte.

2.2.1.2 Modus: fiets



Figuur 2-9 Verband tussen manier waarop kinderen naar school fietsen - gezinsgrootte

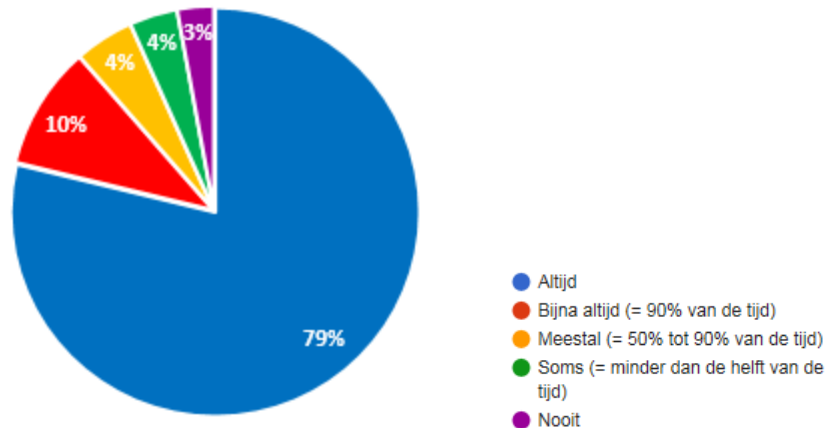
Zoals hoger aangegeven gaat het merendeel van de kinderen met de fiets naar school. In de enquête werd vervolgens ook bevraagd op welke manier kinderen naar school fietsen. Daarbij werd voor de resultaten ook nagegaan of hierin een verband bestaat naargelang de gezinsgrootte.

Bij **gezinnen met één kind** geeft 60% van de ouders aan dat de kinderen zelfstandig naar school fietsen. Daarnaast rijdt het kind overwegend mee in een fietsstoel (32%) of in de bakfiets (7%). Het aandeel kinderen dat in een fietskar (1%) of aanhangfiets (0%) meerijdt, is verwaarloosbaar klein.

Bij **gezinnen met meer dan 1 kind** fietst een iets groter aandeel, namelijk 69%, zelfstandig naar school. Daarnaast rijden de kinderen overwegend mee in een fietsstoel (13%) of de bakfiets (10%). Daarbij dient opgemerkt te worden dat het aandeel kinderen dat meerijdt in een fietsstoel bij grotere gezinnen (13%) opvallend kleiner is dan bij een gezin met maar een kind. Het aandeel kinderen dat in een bakfiets, fietskar (7%) of aanhangfiets (2%) meerijdt is dan weer groter.

Globaal kan aangenomen worden dat bij grotere gezinnen de bakfiets of fietskar, waarin meerdere kinderen vervoerd kunnen worden, aan populariteit wint. Mogelijk is hier ook een relatie te vinden met de leeftijd van de kinderen.

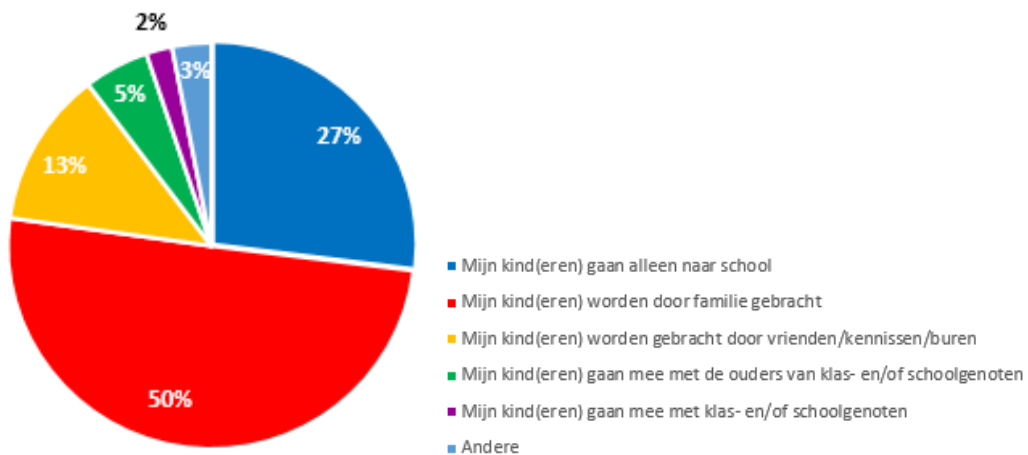
2.2.1.3 Verplaatsing onder begeleiding



Figuur 2-10 Verplaatsing kinderen onder begeleiding – Hoe vaak begeleiden ouders het kind/de kinderen bij een verplaatsing van of naar de school?

Vervolgens werd bij de ouders nog bevestigd hoe vaak zij hun kind(eren) begeleiden bij een verplaatsing van of naar de school.

Op basis van de bovenstaande grafiek blijkt dat het merendeel van de ouders (70%) de kinderen altijd mee begeleidt naar school. Daarnaast gaat ongeveer 1 op 10 ouders bijna altijd (= 90% van de tijd) mee met de kinderen voor een verplaatsing van of naar de school. Een verwaarloosbaar klein aandeel van de kinderen (3%) gaat altijd naar school zonder begeleiding van de ouders.



Figuur 2-11 Op welke manier gaan de kinderen naar school indien ze niet door hun ouder(s) begeleidt worden

Aanvullend werd aan de ouders gevraagd op welke manier de kinderen naar school gaan indien beide of een van beide ouders kinderen niet mee kunnen begeleiden. Op basis van de resultaten blijkt dat de helft van de kinderen in dat geval overwegend door familie naar school gebracht worden (oma's/opa's nemen hier een voorname rol in). Daarnaast blijkt iets meer dan 1 op 4 kinderen (27%) in dat geval alleen naar school te gaan. Tenslotte wordt daarnaast ook vooral nog beroep gedaan op vrienden/kennissen/buren (13%) om kinderen te begeleiden van/naar school indien ouders niet kunnen.

Op basis van bovenstaande resultaten, blijkt dat voor de schoolstraten ouders hoofdzakelijk de kinderen mee begeleiden naar school en dat het aandeel kinderen dat alleen naar school

gaat relatief klein is.

Een verklaring is hierin mogelijk te vinden in de jonge leeftijd van het schoolgaand kind/kinderen. Hoe jonger de kinderen, hoe groter de kans dat een of beide ouders het kind/de kinderen mee begeleiden naar school. Daarnaast speelt ook de onveilige route naar school (33%) een belangrijke rol in het waarom.

2.2.2 Personeel



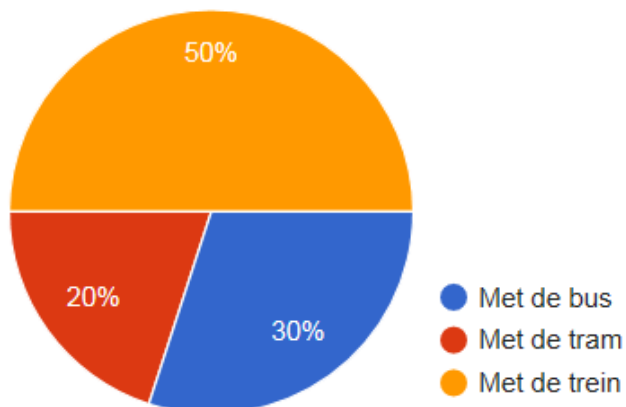
Figuur 2-12 Actuele modal split bij schoolpersoneel

Op basis van de enquêtes blijkt dat het schoolpersoneel, sinds de invoering van de schoolstraten, hoofdzakelijk met de fiets (42%) naar school komt. Daarnaast komt een quasi evenredig aandeel van het schoolpersoneel (40%) met de wagen als bestuurder naar school. Het aandeel personeelsleden dat met het openbaar vervoer naar school komt, bedraagt 12%. Een kleine minderheid van het personeel komt met de wagen als passagier of te voet naar school (beide telkens 3%).



Figuur 2-13 Modal split – fiets: Waar stalt het schoolpersoneel zijn fiets indien ze met de fiets naar school komen?

Op basis van de resultaten blijkt dat 42% van de respondenten bij het schoolpersoneel met de fiets naar school komt. Uit de vraag waar het schoolpersoneel dan wel zijn/haar fiets stalt, blijkt dat er op de scholen hoofdzakelijk voldoende stallingsmogelijkheden voorzien zijn. Zo geeft bijna 93% van het schoolpersoneel aan dat ze de fiets op school kunnen stallen. De overige 7% geeft aan dat ze de fiets op straat stallen.



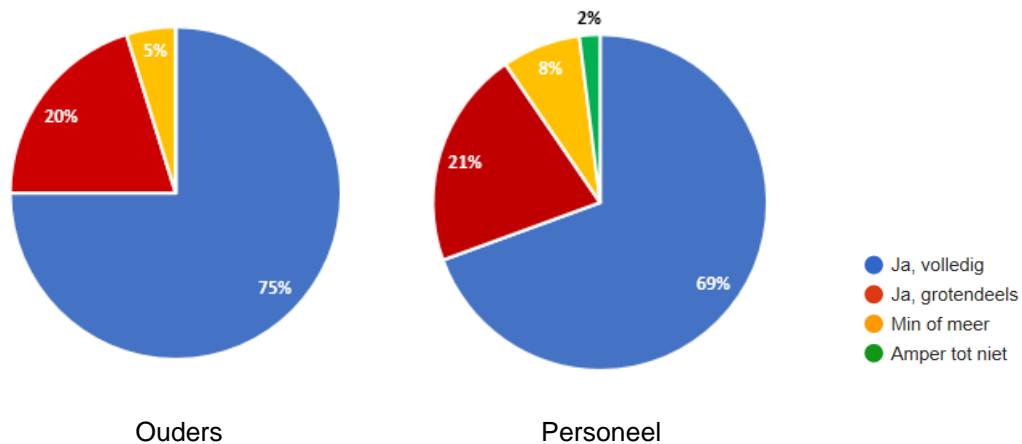
Figuur 2-14 Modal split – Openbaar vervoer: Met welk openbaarvervoersmiddel legt het schoolpersoneel zijn verplaatsing van en naar school af?

Ongeveer 12% van de respondenten bij het schoolpersoneel gaf aan met het openbaar vervoer naar school te komen. Om wat meer inzicht te verkrijgen met welk middel het schoolpersoneel dan naar school komt, werd gevraagd of ze met de bus, met de tram of met de trein naar school komen. Ongeveer de helft van het schoolpersoneel geeft daarbij aan met de trein naar school te komen. Daarnaast komt 1 op 3 mensen van het schoolpersoneel met de bus, 1 op 5 neemt de tram.

2.3 Schoolstraat

2.3.1 Schoolstraat?

2.3.1.1 Wat is een schoolstraat?



Figuur 2-15 'Weet u wat een schoolstraat is?' – resultaten Ouders en Personeel

Deze vraag werd niet opgenomen in de enquête voor buurtbewoners.

Om na te gaan of ouders en het schoolpersoneel goed geïnformeerd zijn wat het concept schoolstraat inhoudt, werd in de enquête nog eens expliciet de vraag gesteld 'Weet u wat een schoolstraat is?'.

Bij **ouders** geeft 75% aan volledig op de hoogte te zijn wat het concept van een schoolstraat inhoudt. Daarnaast geeft ook nog eens 20% van de ouders aan grotendeels te weten hoe een schoolstraat functioneert en waarom ze wordt ingevoerd. Een kleine minderheid (5%) geeft aan slechts min of meer op de hoogte te zijn van wat het concept schoolstraat inhoudt.

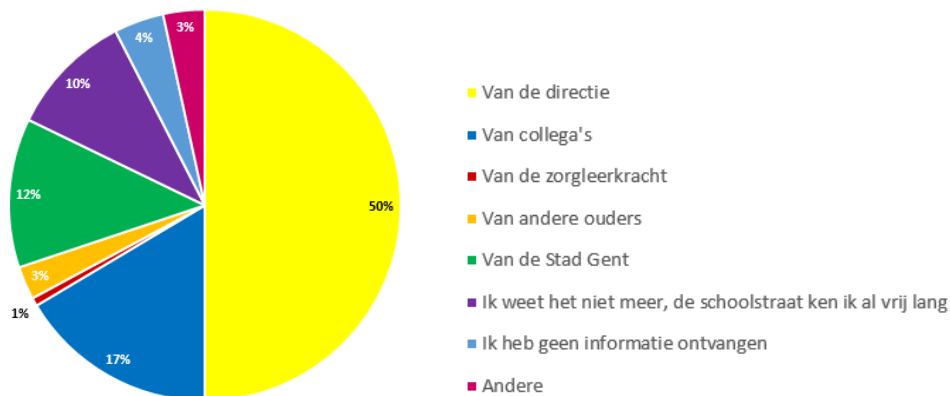
Bij **personeel** geeft ook 69% van de respondenten aan volledig op de hoogte te zijn wat het concept inhoudt. Daarnaast geeft ook nog eens 21% van het personeel aan dat ze grotendeels weten hoe een schoolstraat werkt. Ook hier is er een kleine minderheid die aangeeft min of meer te weten wat een schoolstraat is. Opmerkelijk is dat 2% van het personeel aangeeft amper tot niet te weten hoe een schoolstraat werkt of wat het inhoudt.

2.3.1.2 Informatie omtrent schoolstraat



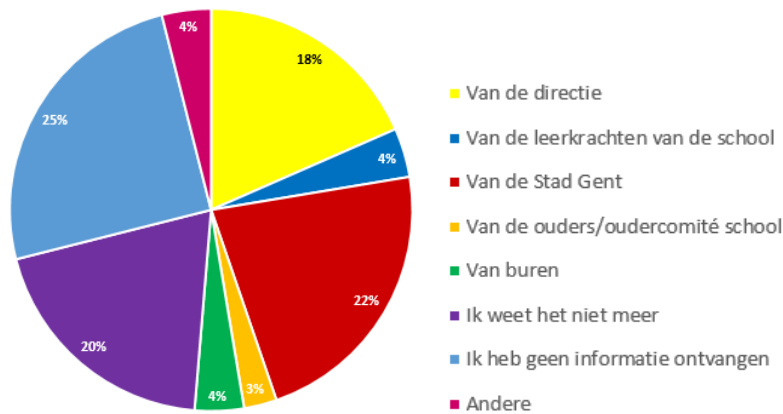
Figuur 2-16 'Van wie heeft u informatie ontvangen over de schoolstraat?' – Ouders

Bij de **ouders** geeft 64% van de respondenten aan dat ze in eerste instantie informatie ontvangen hebben via de school van hun kind(eren). Daarnaast werden ouders ook nog geïnformeerd over de schoolstraten via hun kind(eren) (8%), via andere ouders (6%) en in mindere mate via de Stad Gent (2%). Een aandeel van 13% gaf aan niet zozeer meer te weten van wie ze juist informatie ontvangen hadden. Tenslotte gaf 5% van de ouders aan geen informatie ontvangen te hebben.



Figuur 2-17 'Van wie heeft u informatie ontvangen over de schoolstraat?' – Personeel

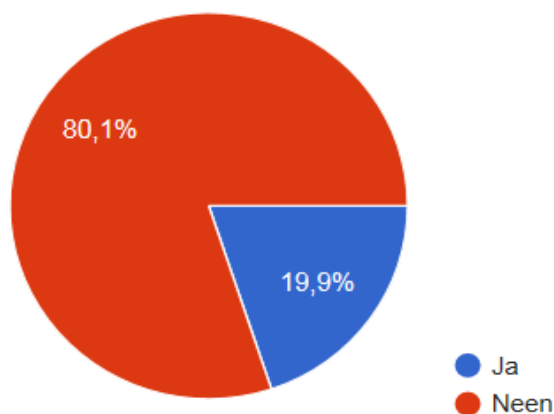
Bij het **personeel** geeft de helft van de respondenten aan dat ze in eerste instantie informatie ontvangen hebben vanuit de schooldirectie. Daarnaast is het personeel hoofdzakelijk geïnformeerd door collega's (17%) en de Stad Gent (12%). Daarnaast gaf 10% aan niet meer concreet te weten hoe ze geïnformeerd werden over de schoolstraat. Een kleine 4% gaf aan geen informatie ontvangen te hebben.



Figuur 2-18 'Van wie heeft u informatie ontvangen over de schoolstraat?' – Buurtbewoners

Bij de **buurtbewoners** geeft ongeveer 25% van de respondenten aan dat ze geen informatie hebben ontvangen over het concept en de werking van de schoolstraat. Buurtbewoners die wel informatie ontvangen hebben, ontvingen dit vanuit de Stad Gent (22%) of de schooldirectie (18%). Daarnaast gaf ook 20% aan wel informatie te hebben ontvangen, maar niet zeker meer te weten via welk kanaal ze dit ontvangen hadden.

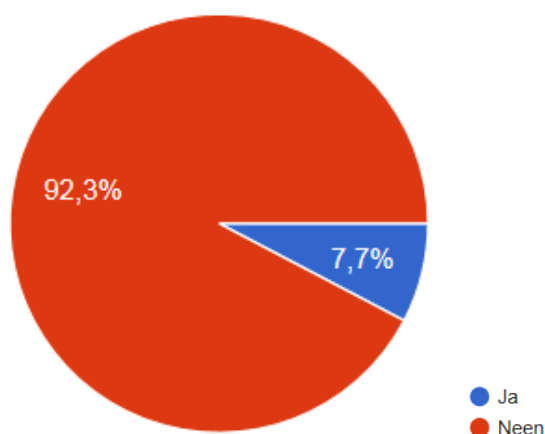
2.3.1.3 Nood aan meer informatie



Figuur 2-19 'Heeft u voldoende informatie ontvangen over de schoolstraat?' - ouders

Bij de **ouders** geeft ongeveer 20% (1 op 5 ouders) aan meer informatie te willen verkrijgen omtrent het concept en werking van de schoolstraat. Daarbij verwachten zij in eerste instantie informatie via:

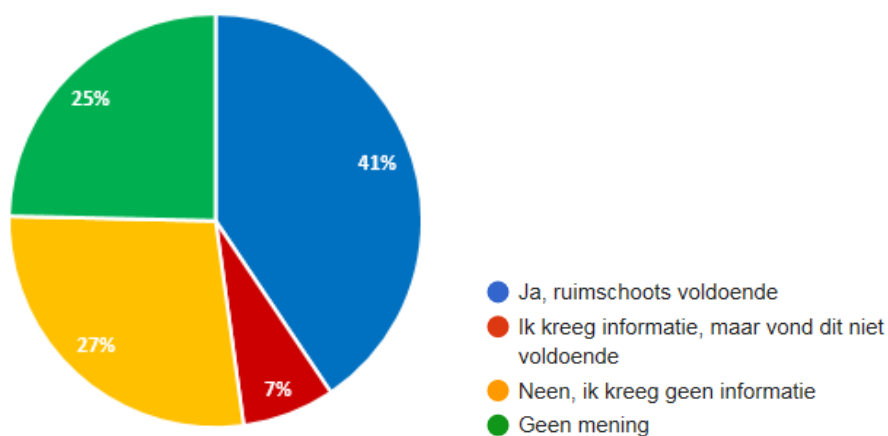
1. School - 82 ouders
2. Stad Gent - 52 ouders
3. Hun kind(eren) – 18 ouders



Figuur 2-20 'Heeft u voldoende informatie ontvangen over de schoolstraat?' - personeel

Bij het **personeel** geeft 90% van de respondenten aan voldoende geïnformeerd te zijn over de schoolstraat en bijgevolg geen nood te hebben aan bijkomende informatie. De 10% personeelsleden die nood hebben aan meer informatie, verwachten daarbij meer informatie via:

1. De Stad Gent – 7 personeelsleden
2. Schooldirectie – 1 personeelslid
3. Collega's – 1 personeelslid



Figuur 2-21 'Heeft u voldoende informatie ontvangen over de schoolstraat?' - buurtbewoners

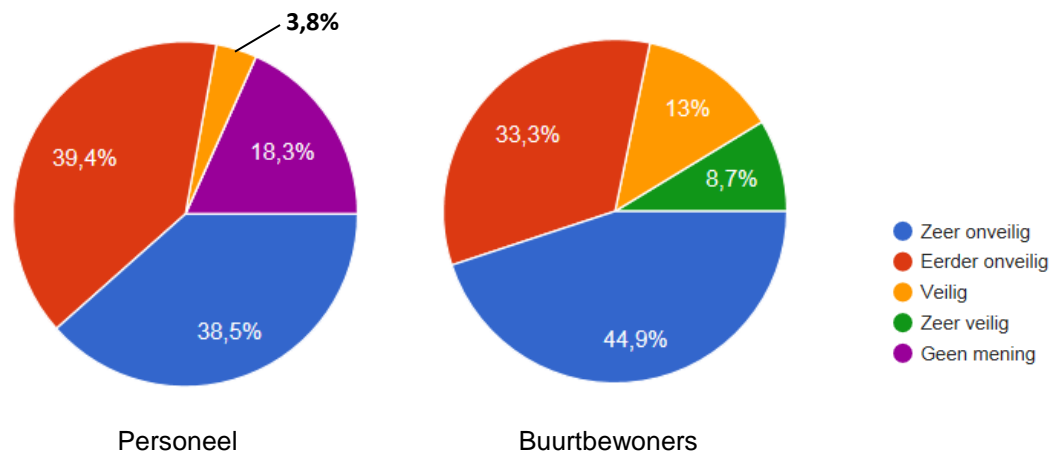
Bij **buurtbewoners** blijkt op basis van bovenstaande grafiek dat de nood aan bijkomende informatie groter is dan bij ouders en personeel. Als argumenten worden daarbij gegeven dat ze voor de invoering van de schoolstraat enkel hun mening mochten geven en er niet echt inspraak mogelijk was. Enkele respondenten onder buurtbewoners gaven ook aan louter informatie te hebben ontvangen na invoering van de schoolstraat.

Buurtbewoners verwachten daarbij voornamelijk meer informatie vanuit:

1. De Stad Gent – 13 buurtbewoners
2. Schooldirectie – 5 buurtbewoners

2.4 Situatie VOOR de invoering van de schoolstraat

2.4.1 Subjectieve veiligheid bij personeel en buurtbewoners



Figuur 2-22 'Hoe vond u de verkeerssituatie VOOR de invoering van de schoolstraat?' – Resultaten Personeel en buurtbewoners

Deze vraag werd niet opgenomen in de enquête voor ouders.

Bij het **personeel** gaven respondenten aan dat de verkeerssituatie voor de invoering van de schoolstraten eerder onveilig was. Daarbij gaf telkens 39% van de respondenten aan dat de verkeerssituatie zeer tot eerder onveilig was. Een kleine minderheid (3,8%) vond de situatie voor de invoering van de schoolstraat veilig. Tenslotte gaf 18,3% aan hierover geen mening te hebben.

Bij **buurtbewoners** werd de verkeerssituatie voor invoering van de schoolstraten ook overwegend als onveilig ervaren: 45% ervaaarde de verkeerssituatie voor invoering van de schoolstraten als zeer onveilig, 33% ervaaarde de verkeerssituatie als eerder onveilig. Opmerkelijk bij buurtbewoners was dat de overige 22% van de respondenten aangaf dat de verkeerssituatie voor invoering van de schoolstraten veilig (13%) tot zelfs zeer veilig (9%) was.

2.4.2 Visie schoolpersoneel met betrekking tot invoeren schoolstraat



Figuur 2-23 Visie personeel met betrekking tot invoeren schoolstraat

Deze vraag werd niet opgenomen in de enquête voor ouders en buurtbewoners.

Vervolgens werd ook uitsluitend bij het schoolpersoneel gepolst naar hun visie met betrekking tot het invoeren van de schoolstraat voor de effectieve invoering ervan. Daarbij gaf bijna 60% van het schoolpersoneel aan dat ze voor de invoering van de schoolstraat worden. Daarnaast was ongeveer 20% eerder afwachtend of de schoolstraat een verbetering voor de schoolomgeving zou betekenen. Opmerkelijk was dat bij de respondenten van het schoolpersoneel niemand aangaf tegen de invoering van de schoolstraat te zijn.

2.4.3 Knelpunten verkeersveiligheid volgens buurtbewoners

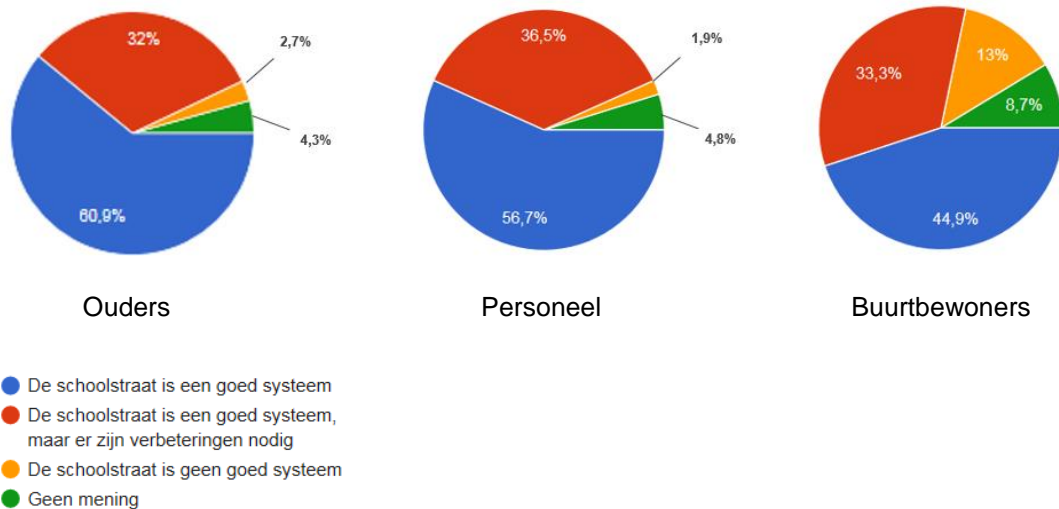
Zoals hoger aangegeven gaf het merendeel van de respondenten onder buurtbewoners aan dat de verkeerssituatie voor de invoering van de schoolstraat zeer tot eerder onveilig was. Om na te gaan welke situaties er voor buurtbewoners bijdroeg aan de verkeersonveiligheid voor de invoering van de schoolstraten, konden ze in de enquête aangeven welke knelpunten buurtbewoners ervaren voor invoering van de schoolstraat. Buurtbewoners gaven daarbij de volgende knelpunten aan:

1. Te veel wagens die door de straat reden – 38 buurtbewoners
2. Wagens die op het zebrapad/fietspad/voetpad parkeerden - 35 buurtbewoners
3. Onveilig rijgedrag van wagens – 32 buurtbewoners
4. Ouders die kinderen brengen/ophalen gebruikten de parkeerplaatsen – 30 buurtbewoners
5. Luchtvervuiling van stationerende wagens – 25 buurtbewoners
6. Onveilig rijgedrag van fietsers – 19 buurtbewoners

Globaal werden bij buurtbewoners vooral het parkeren en het rijgedrag van wagens ervaren als een belangrijk knelpunt voor het invoeren van de schoolstraat.

2.5 Evaluatie 5 jaar schoolstraten

2.5.1 Vindt u de schoolstraat een goed systeem?



Figuur 2-24 Vindt u de schoolstraat een goed systeem -resultaten ouders, personeel en buurtbewoners

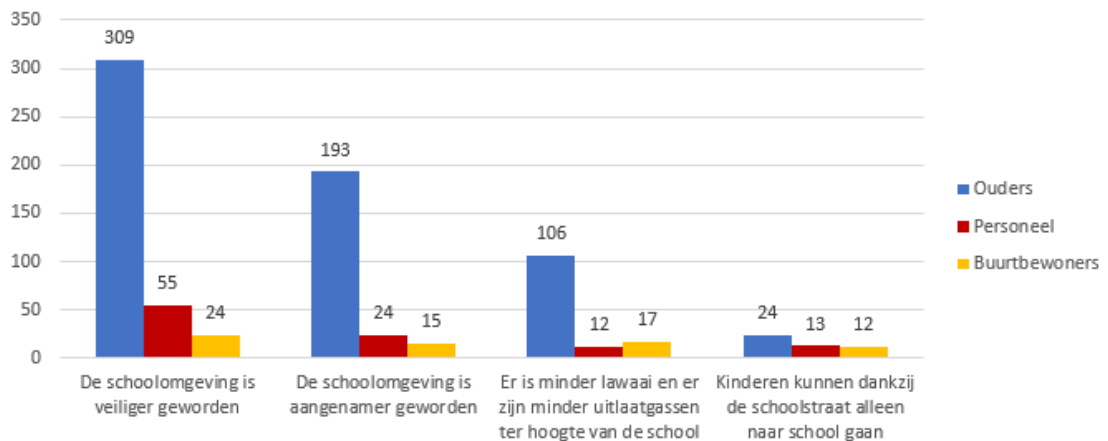
In de enquêtes van alle betrokken partijen werd voor de evaluatie in eerste instantie gepeild of de schoolstraat als een goed (en dus voor te zetten) systeem wordt ervaren.

Op basis van de resultaten kan aangenomen worden dat de respondenten bij zowel ouders, personeel als buurtbewoners de schoolstraat als een goed systeem beschouwen. Bij ouders en personeel vindt met respectievelijk 60,9% en 56,7% meer dan de helft van de respondenten de schoolstraat een goed werkend systeem zonder dat er daarbij aanpassingen zouden moeten gebeuren. Bij de buurtbewoners is de tevredenheid over het systeem van de schoolstraat iets kleiner, al geeft ook hier 44,9% van de respondenten aan de schoolstraat als een goed werkend systeem te ervaren.

Daarnaast geeft nog eens 1 op 3 respondenten aan bij ouders, personeel en bewoners dat de schoolstraat een goed systeem is, maar waar er toch nog verbeteringen of aanpassingen wenselijk zijn (zie ook 2.5.3).

Tenslotte geeft een minderheid onder respondenten aan dat de schoolstraat geen goed systeem is: 2,7% bij ouders, 1,9% bij het personeel en wel 13% bij buurtbewoners. Dit is mogelijk ook te verklaren doordat er bij buurtbewoners ook een groter aandeel respondenten de verkeerssituatie reeds veilig tot zeer veilig vonden voor de invoering van de schoolstraat.

2.5.2 Waarom is de schoolstraat een goed systeem?



Figuur 2-25 Waarom is de schoolstraat een goed systeem?

Zoals hoger aangegeven, blijkt uit de bevraging dat het merendeel van de respondenten bij ouders, personeel en bewoners de schoolstraat als een goed systeem beschouwen.

Bij **ouders** wordt als voornaamste reden aangegeven dat door de schoolstraat de omgeving in eerste instantie veiliger (309 respondenten) en in tweede instantie aangenamer (193 respondenten) is geworden. Daarnaast geven ook heel wat ouders (106 respondenten) aan dat ze het goed vinden dat er hierdoor minder lawaai en minder uitlaatgassen zijn aan de school. Andere redenen die door ouders aangehaald worden waarom ze de schoolstraat een goed systeem vinden, betreft het verhoogd sociaal contact aan de schoolpoort (meer interactie met andere ouders), de grotere veiligheid aan de schoolpoort zelf en de afname van chaos aan de schoolpoort en in de onmiddellijke omgeving ervan.

Ook bij het **schoolpersoneel** is een gelijkaardige trend waarneembaar. Ook zij geven aan dat door de schoolstraat de schoolomgeving veiliger (55 respondenten) en aangenamer (24 respondenten) is geworden.

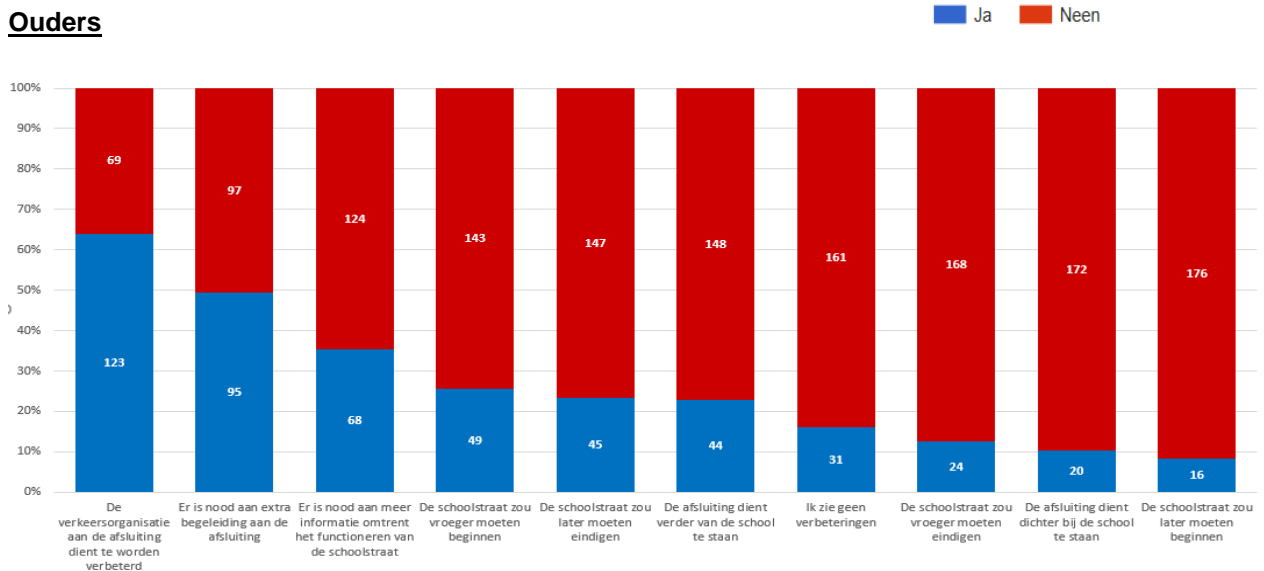
Als andere positieve aspecten aan de schoolstraat ervaren ook zij een hoger sociaal contact (met kinderen en ouders), het veiliger kunnen begeleiden van de leerlingen bij einde van de school (begeleide rijen) en het stimuleren van duurzaam woon-schoolverkeer.

Bij **buurtbewoners** wordt de schoolstraat als een goed systeem ervaren doordat de schoolomgeving veiliger (24 respondenten) is geworden, maar daarnaast ook de afname van lawaai en uitlaatgassen (17 respondenten) ter hoogte van de school. Aanvullend geven zij aan de schoolstraat als goed te ervaren doordat er hierdoor minder conflicten zijn tussen gemotoriseerd verkeer en schoolgaande kinderen en anderzijds de overlast voor de buurt ook is verminderd.

Globaal kan dus aangenomen worden dat ouders, schoolpersoneel en buurtbewoners de schoolstraat als een goed concept ervaren omwille van de toename van de veiligheid van de schoolomgeving alsook de beleving van de schoolomgeving.

2.5.3 Welke verbeteringen zijn er nodig aan het systeem van de schoolstraat?

Respondenten kregen de mogelijkheid om aan te geven welke verbeteringen zij mogelijk zagen aan de schoolstraat. In de digitale enquête werd deze vraag enkel gesteld aan respondenten die eerder hadden aangegeven dat de schoolstraat een goed systeem was (al dan niet met verbeteringen mogelijk).



Figuur 2-26 Welke verbeteringen zijn er nodig aan het systeem van de schoolstraat volgens ouders?

Bij ouders wordt aangegeven dat de grootste verbetering die aan de schoolstraat dient te gebeuren, door 64% van de respondenten aangegeven, **de organisatie aan de afsluiting van de schoolstraat** betreft. Ouders geven daarbij aan dat er chaos heerst ter hoogte van de afsluitingen zowel bij het begin en einde van de schoolstraat. Een belangrijk neveneffect dat ouders aanhalen is dat de problemen aan de schoolpoort nu ook verschuiven ter hoogte van de afsluiting of in de omliggende straten (parkeren, verkeersdruk, onveilige verkeerssituaties).

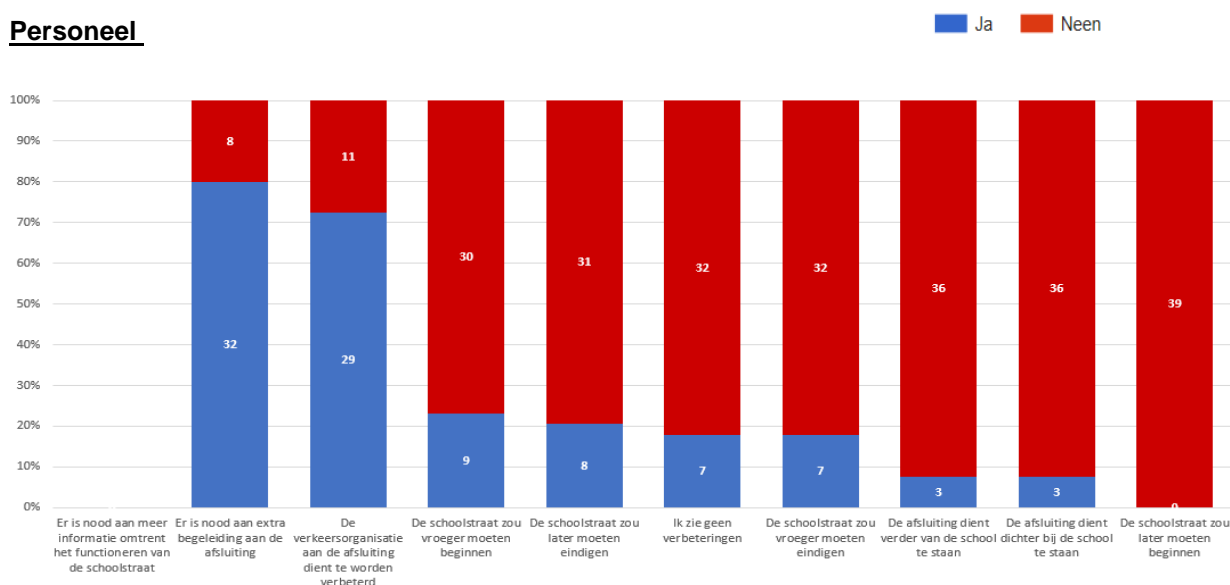
Daarnaast blijkt er ook nood te zijn aan **extra begeleiding ter hoogte van de afsluiting**. Voor sommige schoolstraten wordt er maar gedeeltelijk permanentie voorzien tijdens de periode van de schoolstraat. Hierdoor worden er ook veel overtredingen begaan wanneer er geen permanentie is (toch inrijdend verkeer aan de schoolstraten, foutparkeren, opzij plaatsen van het bord van de schoolstraten...).

Voorts ervaren vrijwilligers onder de ouders vaak agressiviteit wanneer ze iemand aanspreken over hun verkeersgedrag. Hierdoor geven ze aan **meer ondersteuning te wensen vanuit de Stad/lokale overheid** (politie/gemeenschapswachten). Ook het vinden en organiseren van vrijwilligers wordt door de ouders als moeizaam ervaren, waardoor meer ondersteuning vanuit de Stad/lokale overheid de ervaren last zou kunnen verlichten.

Als derde voornaamste verbetering halen ouders toch nog aan dat er nood is aan **meer informatie omtrent het functioneren van de schoolstraat**. Dit kan mogelijk vooral van belang zijn voor de instappers (peuterklas) of ouders die pas na de invoering van de schoolstraat hun kind(eren) inschreven. Ook halen ouders daarbij aan dat er aan de leerlingen meer informatie zou moeten gegeven worden omtrent het verkeersgedrag in de schoolstraat (verkeerslessen: plaats voor voetgangers, fietsers,...).

Tot slot halen ouders nog aan dat het uitrijden van de schoolstraat (normaal enkel door bewoners) als onveilig wordt ervaren en dat er ter hoogte van de schoolstraat door scholen/lokale overheid nagedacht moet worden over de organisatie van het parkeren of het invoeren van een Kiss & Ridesysteem.

Personeel



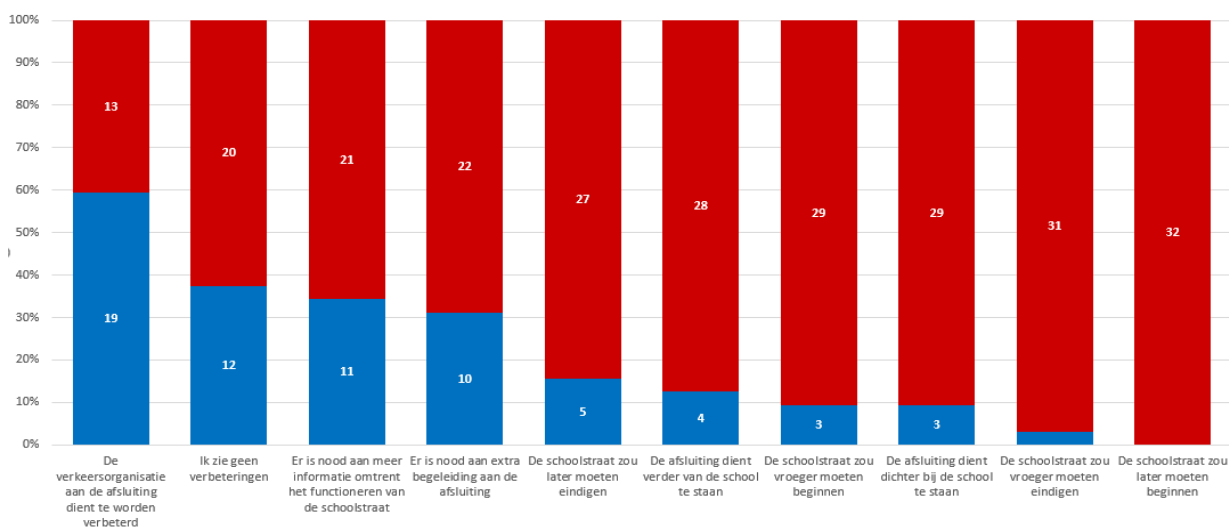
Figuur 2-27 Welke verbeteringen zijn er nodig aan het systeem van de schoolstraat volgens het personeel?

Voor het personeel blijkt het merendeel van de respondenten ook aan te geven dat er nood is aan **extra begeleiding ter hoogte van de afsluiting** (door 80% van de respondenten aangegeven als voornaamste actiepoint). Daarbij halen ze aan voornamelijk ondersteuning te wensen vanuit de lokale politie. Ook benadrukt het personeel dat er te weinig vrijwilligers zijn voor de permanentie aan de afsluiting.

Daarnaast geeft het personeel net zoals de ouders aan dat de **verkeersorganisatie ter hoogte van de afsluiting** verbeterd dient te worden. Als derde voornaamste verbeterpunt, maar met een kleiner aandeel respondenten (20%) geeft het personeel aan dat de **schoolstraat vroeger zou moeten beginnen en later zou mogen eindigen**.

Aanvullend wordt er bij het personeel aangegeven dat de informatie wat meer toegankelijk zou mogen zijn, gezien de verschillende moedertalen er bij de schoolgaande kinderen thuis gesproken worden. Daarbij haalt het personeel aan dat eventueel de mogelijkheid kan bekeken worden om informatie in meerdere talen ter beschikking te stellen via flyers die door de school verspreid kunnen worden.

Buurtbewoners



Figuur 2-28 Welke verbeteringen zijn er nodig aan het systeem van de schoolstraat volgens buurtbewoners?

Bij buurtbewoners wordt als voornaamste verbeterpunt aangehaald dat de **organisatie aan de afsluiting** verbeterd dient te worden, een verbeterpunt dat ook bij ouders en personeel naar voren geschoven wordt. Daarnaast halen ze ook aan nood te hebben aan **meer informatie omtrent het functioneren** van de schoolstraat alsook aan **extra begeleiding aan de afsluiting**.

Tenslotte gaven de buurtbewoners nog enkele andere verbeteringen aan die zij wenselijk achten aan het systeem van de schoolstraten:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid ter hoogte van de afsluiting als in de ruimere omgeving van de schoolstraten (politiecontrole, inrichting weg, organisatie parkeren,...)
- Betere handhaving van overtreding: meer controle/aanwezigheid van politie
- Langere permanentie aan afsluiting schoolstraat: Bij voorkeur tijdens de volledige periode van de schoolstraat om overtredingen en agressief gedrag te beperken.
- Autovrije straat ipv schoolstraat om auto's tot aan de schoolpoort nog sterker te ontmoedigen. De buurtbewoners vragen wel of er dan een uitzondering voor voertuigen van bewoners kan worden gemaakt.

2.5.4 Waarom is de schoolstraat GEEN goed systeem?

Deze vraag werd in de digitale enquête enkel gesteld aan respondenten bij ouders, personeel en buurtbewoners die bij vraag 2.5.1 'Vindt u de schoolstraat een goed systeem?' eerder aangaven de schoolstraat geen goed systeem te vinden.

Zoals uit vraag 2.5.1 'Vindt u de schoolstraat een goed systeem?' is het aandeel respondenten dat de schoolstraat geen goed systeem vindt, eerder beperkt (zeker bij ouders en personeel). Om te kunnen peilen naar de redenen waarom de schoolstraat als geen goed systeem ervaren wordt, zelfs indien er verbeteringen zouden gebeuren, kregen respondenten de mogelijkheid de problemen aan te kaarten.

In de enquête kwamen daarbij de volgende redenen naar voor:

Ouders

- Het is moeilijk om te parkeren buiten de afsluiting (10 ouders)
- Mijn kind(eren) kan/kunnen niet meer met de auto naar school worden gebracht (5 ouders).
- Het is geen veilig systeem (5 ouders)
- Ik kan niet meer langs de schoolstraat naar mijn werk rijden (2 ouders)

Personeel

- Het is geen veilig systeem (2 personeelsleden)

Buurtbewoners

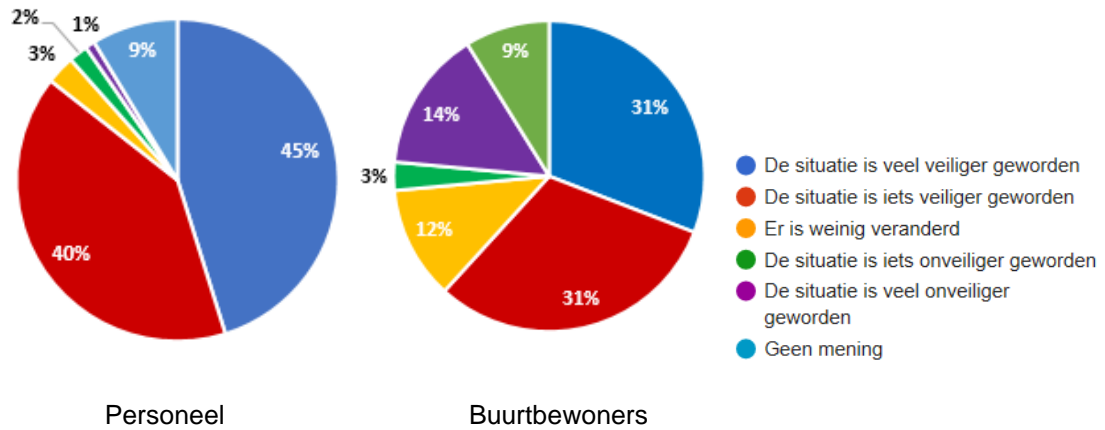
- Het is geen veilig systeem (6 buurtbewoners)
- De verkeerscirculatie is moeilijker geworden (6 buurtbewoners)
- Ik geraak met mijn wagen niet meer tot aan mijn woning (4 buurtbewoners)
- Er is extra verkeer in mijn straat (4 buurtbewoners)
- Ik vind (nog) moeilijker een parkeerplaats (2 buurtbewoners)

Daarnaast werd nog door enkele buurtbewoners aangegeven dat ze het systeem gewoon liever afgeschaft zien, dat er meer problemen zijn met wildparkeren en dat de voetgangers door de schoolstraten niet meer op het voetpad lopen.

Globaal kan aangenomen worden dat respondenten bij ouders, personeel en buurtbewoners, die de schoolstraten geen goed systeem vinden, voornamelijk het geen veilig systeem vinden.

2.6 Verkeerssituatie NA de invoering van de schoolstraat

2.6.1 Verkeersveiligheid



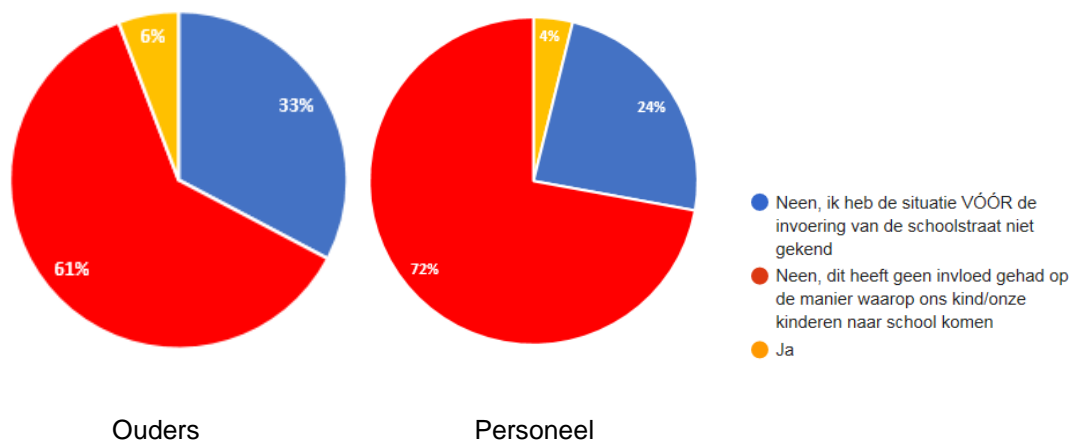
Figuur 2-29 Subjectieve verkeersveiligheid NA de invoering van de schoolstraat

Deze vraag werd niet gesteld in de enquête van de ouders.

Bij het **personeel** geeft bijna 45% van de respondenten aan dat na de invoering van de schoolstraat de schoolomgeving veel veiliger is geworden. Daarnaast geeft ook nog eens 40% van het personeel aan dat de verkeerssituatie iets veiliger is geworden. In totaal geeft dus 85% van het personeel aan dat de veiligheid van de schoolomgeving door invoering van de schoolstraat iets tot veel verbeterd is. Slechts 5% van het personeel geeft aan dat de verkeerssituatie iets tot veel onveiliger is geworden.

Bij **buurtbewoners** is de beleving van de verkeersveiligheid iets minder positief dan bij het personeel van de school. In totaal geeft 62% van de buurtbewoners aan dat de schoolomgeving veiliger is geworden: 31% ervaart de verkeerssituatie als 'veel veiliger', 31% ervaart de verkeerssituatie als 'iets veiliger'. Daarnaast zijn er bij buurtbewoners 23% van de respondenten die aangeven dat de situatie sinds de invoering van de schoolstraat onveiliger is geworden. Opmerkelijk is dat in tegenstelling tot het personeel 14% van de buurtbewoners aangeeft dat de verkeerssituatie veel onveiliger is geworden, 9% ervaart de verkeerssituatie als 'iets onveiliger'. Daarnaast geeft ook nog 12% aan dat er weinig veranderd is op het gebied van verkeersveiligheid sinds de invoering van de schoolstraat.

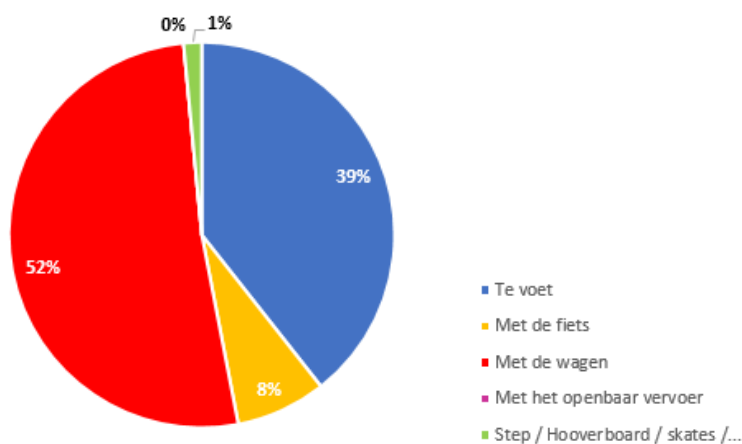
2.6.2 Modal split



Figuur 2-30 Is de modal split bij kinderen en personeel veranderd sinds de invoering van de schoolstraat?

Deze vraag werd in de enquête van buurtbewoners buiten beschouwing gelaten.

Aan ouders en personeel werd gevraagd of het vervoermiddel waarmee kinderen/personeel naar school komen gewijzigd is sinds de invoering van de schoolstraat. Globaal blijkt zowel bij ouders als bij het personeel de vervoermiddelkeuze niet zozeer gewijzigd te zijn voor en na de invoering van de schoolstraat.



Figuur 2-31 Hoe kwamen uw kinderen VOOR de invoering van de schoolstraat naar school?

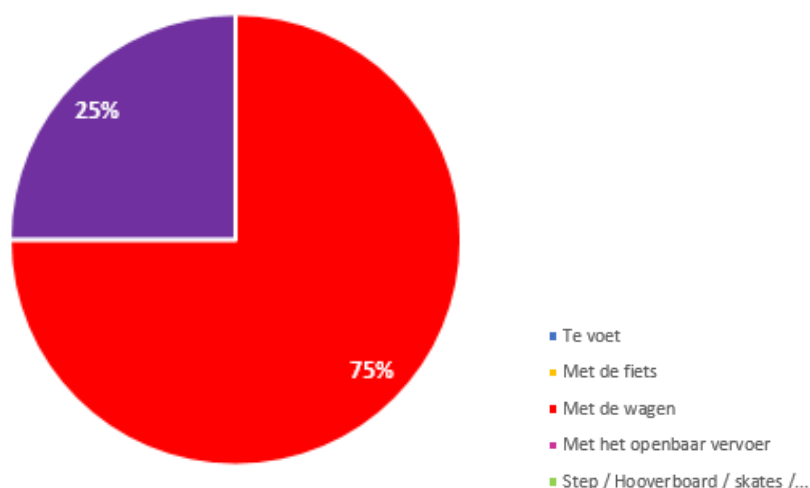
Bij de **ouders** gaf 6% aan dat hun kinderen (66 kinderen) sinds de invoering van de schoolstraat op een andere manier naar school komen.

Het merendeel van de kinderen kwam voor de invoering van de schoolstraat *met de wagen* naar school (52%) en doet dat dus nu op een andere manier.

Op basis van de enquête blijkt dat de kinderen die vroeger met de wagen naar school gebracht werden, nu hoofdzakelijk met de fiets naar school komen (21 kinderen of 62%). In mindere mate komen deze kinderen nu met de step/hoverboard/skates/... of te voet naar school (beide telkens 10%). Voor de overige 18% van de kinderen kon op basis van de enquête niet vastgesteld worden met welk ander vervoermiddel dan de wagen ze naar school komen sinds

de invoering van de schoolstraat.

Daarnaast waren er ook 39% van de kinderen die voordien te voet naar school kwamen en dat sinds de invoering van de schoolstraat op een andere manier doen. Op basis van de enquête kan vastgesteld worden dat ongeveer 38% van de kinderen (of 10 kinderen) die vroeger te voet naar school gingen, nu met de fiets rijden. Daarnaast komt 12% van de kinderen (of 3 kinderen) nu achterop de bromfiets naar school. Voor de overige 50% van de kinderen (13 kinderen) kon op basis van de enquête niet vastgesteld worden met welk ander vervoermiddel dan te voet ze naar school komen sinds de invoering van de schoolstraat.



Figuur 2-32 Hoe kwam u VOOR de invoering van de schoolstraat naar school?

Bij **personeel** gaf 4% van de respondenten (4 personeelsleden) aan dat ze op een andere manier naar school komen sinds de invoering van de schoolstraten. Daarbij ging 75% (of 3 personeelsleden) voor de invoering van de schoolstraat met de wagen, 25% (1 personeelslid) met het openbaar vervoer. Op basis van de enquête blijkt dat deze personeelsleden hoofdzakelijk nu met de fiets naar school komen (75% of 3 personeelsleden). Voor 1 personeelslid kon op basis van de enquête niet afgeleid worden met welk ander vervoermiddel hij/zij sinds de invoering van de schoolstraat naar school komt.

Op basis van de enquête is het zowel bij ouders (kinderen) als bij het schoolpersoneel niet helemaal duidelijk of de wijziging in modal split te wijten is aan de invoering van de schoolstraten. Vermoedelijk spelen ook andere factoren een rol zoals de leeftijd van kinderen, gezinsgrootte, andere....

3. KRITISCHE SUCCESFACTOREN

Naast enquêtes bij ouders, leerkrachten en buurtbewoners werden tevens diepte-interviews georganiseerd met:

- Het mobiliteitsbedrijf – team scholenbegeleiding
- De directie / begeleiding schoolstraat van volgende scholen
 - o VBS Mariavreugde
 - o François Laurentinstituut
 - o VBS De Krekel
 - o VBS Klimop
 - o VBS Sint-Janscollege
 - o SBS Klaverdries (schoolstraat gestopt gestopt 01/09/2016)

Tijdens deze diepte-interviews kwamen o.a. volgende aspecten aan bod:

- Gevoerde proces
 - o Met stad
 - o Intern binnen de school
 - o Met buurt
- Opstart schoolstraat
- Evolutie verkeersfunctioneren ter hoogte van de school t.o.v. de situatie voor de invoering van de schoolstraat
- Sterktes en zwaktes
- Potentiële verbeterpunten
- Et cetera

De diepte-interviews met de directie werden, m.u.v. het interview met SBS Klaverdries (schoolstraat gestopt op 01/09/2016), gecombineerd met een terreinonderzoek tijdens het functioneren van de schoolstraat.

Op basis van i) deze diepte-interviews, ii) de terreinonderzoeken en iii) de enquêtes werden vier kritische succesfactoren gedefinieerd die bepalen of een bepaalde schoolstraat een duurzame toekomst kan hebben. Deze kritische succesfactoren worden achtereenvolgens beschreven.

Merk hierbij op dat deze kritische succesfactoren werden bekomen op basis van onderzoek uitgevoerd in de Gentse schoolstraten. Het is niet uit te sluiten dat deze succesfactoren in andere steden of in een minder stedelijke context enigszins anders zijn.

3.1 Succesfactor 1: reëel en erkend knelpunt

Zowel het invoeren van een schoolstraat als de dagelijkse werking van een schoolstraat zijn vrij intensieve processen en vragen de (meestal vrijwillige) inzet van verscheidene partners. Deze inzet van mensen (en in mindere mate middelen) dient ter ondersteuning te staan van het wegwerken van een veiligheidsprobleem dat én reëel is én erkend wordt door de betrokken partners (stad, school, ouders en buurt).

In aansluiting hierbij is van belang dat de schoolstraat wordt ingezet als één van de mogelijke middelen om een veilige schoolomgeving te kunnen realiseren.

Voorgaande is van belang aangezien het 'Waarom' van de schoolstraat zich niet enkel stelt tijdens het invoeren van een schoolstraat maar ook tijdens de dagelijkse werking. Hoe helderder en scherper het antwoord op de 'Waarom-vraag', eigenlijk te definiëren voor de invoering van een schoolstraat, hoe groter de kans dat de bestaansredenen van de schoolstraat ook lang na invoering erkend blijft.

Tijdens het uitgevoerde onderzoek bleek dat de huidige schoolstraten in Gent een antwoord bieden op reële knelpunten, hetgeen ook naar voor komt uit de enquêtes. In functie van het invoeren van nieuwe schoolstraten worden onder hoofdstuk 4.2 enkele aanbevelingen meegegeven met betrekking tot het (h)erkennen van een veiligheidsproblematiek.

3.2 Succesfactor 2: samenwerking partners

Een schoolstraat heeft de meeste garantie op een toekomst op lange termijn indien een optimale samenwerking én takenverdeling is gegarandeerd tussen de drie belangrijkste partners:

- School
- Ouders
- Stad

Deze drie partners hebben elk hun eigen taak, die deels overlappend is, om de schoolstraat tot een succesverhaal te brengen en te houden.

3.2.1 School

De school heeft als partner binnen de schoolstraat een drieledige taak:

- **Begeleiding** aan het **hek** die de zone van de schoolstraat afbakt
- Schoolstraat inwerken in een **globaal mobiliteitsactieplan** (vermijden dat de schoolstraat een op zichzelf staande maatregel wordt, zie ook succesfactor 4)
- Vervullen van een **voorbeeldfunctie** op het vlak van verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit

De begeleiding aan het hek door de school wordt bij voorkeur niet enkel door ondersteunend personeel ondervangen, maar ook door leerkrachten, in het bijzonder van belang gezien hun gezagsfunctie en ervaring met conflictomgang (zie verder). Een aandachtspunt hierbij betreffen de uren van een schoolstraat; deze overlappen deels met de schooltijd. In de praktijk wordt dit ondervangen door de hekbegeleiding tijdens de schooluren te laten uitvoeren door een ouder, buurtbewoner, zorgleerkracht, ...

Dat de school meewerkt aan de begeleiding van het hek is voor verschillende redenen van belang:

- Continuïteit: hoe meer partners meewerken aan de begeleiding van het hek, hoe groter de garantie op de continuïteit van deze begeleiding
- Gezagsfunctie t.a.v. mensen die toch de straat zouden willen inrijden
- Ervaring met conflictomgang (van belang ten aanzien van mensen die de schoolstraat niet respecteren)
- Vermijden dat enkel ouders als hekbegeleider functioneren (voor sommige ouders is het moeilijk om te aanvaarden dat ze door andere ouders worden 'beperkt' in hun mogelijkheden)

3.2.2 Ouders

Ook de ouders hebben als partner binnen de schoolstraat een drieledige taak:

- **Begeleiding** van het **hek** dat de zone van de schoolstraat afbakent
- **Respecteren** van **schoolstraat**
- Vervullen van een **voorbeeldfunctie** op het vlak van verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit

Er zijn meerdere redenen waarom ouders een belangrijke rol spelen bij het begeleiden van het hek:

- Begeleiding tijdens de schooluren (wanneer leerkrachten deze rol niet kunnen vervullen)
- Draagvlakcreatie t.a.v. de schoolstraat naar andere ouders toe
- Ondersteuning school

3.2.3 Stad

De stad heeft als partner binnen de schoolstraat 5 taken te vervullen:

- Procesbegeleiding
- Logistieke ondersteuning
- Ondersteunende infrastructurele / mobiliteitsmaatregelen in de directe omgeving van de school(straat)
- Ondersteuning hekbegeleiders: opleiding en verzekering
- Hekbegeleiding

Aangezien voorliggend rapport de evaluatie betreft van het functioneren van de schoolstraten wordt iets dieper ingegaan op deze taken en wordt geëvalueerd of deze taken in de huidige situatie voldoende worden vervuld.

Procesbegeleiding

De procesbegeleiding van een schoolstraat, in het bijzonder van belang bij de opstart van een schoolstraat, houdt verschillende deeltaken in:

- Ondersteuning / begeleiding bij opstart schoolstraat
- Knowhow: kennis vergaren en delen m.b.t. het functioneren van een schoolstraat
- Rol als externe partner t.a.v. school, buurt en ouders
- Afstemming tussen school en buurt

De opvolging van de schoolstraten is doorheen de jaren uitgevoerd door een vast team binnen het mobiliteitsbedrijf waardoor hierin een zekere systematiek is ontstaan en hieromtrent ruime kennis is opgebouwd. De procesbegeleiding werd door de verschillende directies als positief tot zeer positief ervaren.

Logistieke ondersteuning

De logistieke ondersteuning van een schoolstraat betreft onder andere het voorzien van het hek, van fluoheesjes, van flyers die aan chauffeurs meer uitleg geven m.b.t. het functioneren van de schoolstraat et cetera. Het betreft een rol van de stad omwille van de knowhow die ze hierbij doorheen de jaren heeft opgebouwd en de toegang die ze heeft tot werkplaatsen (bijvoorbeeld in functie van het maken (en eventueel herstellen) van het hek).

De stad heeft doorheen de jaren antwoorden gezocht op vragen / bemerkingen vanuit de scholen. De hekken werden onder andere uitgerust met wieltes om ze eenvoudiger te kunnen verplaatsen, de flyers werden voorzien van pictogrammen in functie van anderstaligen et cetera. De logistieke ondersteuning werd door de directies globaal genomen als vrij positief ontvangen, wel werd de soms de eerder lange doorlooptijd als een aandachtspunt / knelpunt meegegeven.

Ondersteunende infrastructurele / mobiliteitsmaatregelen in de directe omgeving van de school(straat)

Uit de enquêtes blijkt dat het (tijdelijk) afsluiten van een straat voor gemotoriseerd verkeer een positief effect heeft op verkeers(on)veiligheid ter hoogte van een school. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt echter tevens dat dit afsluiten alleen niet voldoende is om voldoende veiligheid te garanderen in de directe schoolomgeving. Ook de straten buiten de zone van de schoolstraat dienen veilig te zijn net als de zone van de schoolstraat buiten de uren van de schoolstraat.

Straten zijn infrastructureel niet altijd aangepast om het verkeer op een veilige wijze te faciliteren. Dit geldt voor schoolstraten evenzeer als voor niet-schoolstraten. De ombouw van al deze infrastructuur betreft een werk van lange adem. Specifiek voor schoolomgevingen geldt echter dat er dagelijks een groot aantal kinderen passeert. Tijdens de diepte-interviews kwam naar voor dat de lange tot soms zeer lange doorlooptijd van ondersteunende infrastructurele en mobiliteitsingrepen, in het bijzonder van meer ingrijpende ingrepen, als een belangrijk knelpunt wordt ervaren.

Ondersteuning hekbegeleiders: opleiding + verzekering

De vrijwilligers die als hekbegeleider fungeren volgen hiervoor een opleiding tot gemachtigd opzichter. Het betreft een theoretische cursus van +/- 2,5u waarin het wetgevend kader m.b.t. een gemachtigd opzichter (wat mag hij/zij wel en wat niet) wordt toegelicht.

Het goed functioneren van een schoolstraat staat of valt de facto met het functioneren van de hekbegeleider. Hij/zij dient ervoor te zorgen dat wagens de schoolstraat niet inrijden, dat conflicten met chauffeurs niet escaleren en dat ook de scholieren zich veilig in het verkeer begeven / de verkeersregels volgen.

In relatie tot bovenstaande rol is een zuiver theoretische cursus rond het wettelijk kader ruimschoots onvoldoende. Een uitbreiding van deze cursus met o.a. conflictpreventie, praktijkoefeningen én opvolging op het terrein is essentieel om de hekbegeleiders optimaal te kunnen laten functioneren in hun rol. Ook het ontbreken van enige vorm van verzekering voor de begeleiders tijdens het uitvoeren van hun taak betreft een knelpunt.

Hekbegeleiding

De hekbegeleiding wordt de facto gedragen door vrijwilligers bestaande uit geëngageerde leerkrachten en ouders. Enkel bij het begin van het schooljaar en zeer sporadisch is er, net als bij scholen zonder schoolstraat, ondersteuning door de verkeerspolitie.

Omwille van verschillende redenen is een grotere rol van de stad bij het begeleiden van de hekken wenselijk:

- *Ondersteuning school en ouders*
- *Verzekeren continuïteit*
- *Engagement t.o.v. de schoolstraten*
- *Duidelijke vraag vanuit de scholen en ouders*

3.3 Succesfactor 3: maatwerk

De context van de Gentse scholen is relatief divers; er zijn scholen die in 'de kuip' zijn gelegen, en daardoor soms nog een vrij grote invloedssfeer hebben, er zijn de scholen in de vrij dense 19^e eeuwse gordel, scholen in de 20^e eeuwse uitbreidingszones en scholen in het buitengebied.

Deze diversiteit qua ruimtelijk-verkeerskundige context leidt ertoe dat ook de verkeersproblematiek ter hoogte van de scholen zeer divers is. En dit leidt er dan weer toe dat de uitwerking van de oplossingsrichtingen, ongeacht of het een schoolstraat of een andere maatregel betreft, op maat van de specifieke school dient te worden afgestemd.

Dit kwam ook naar voor tijdens de diepte-interviews. Bij bepaalde schoolstraten leeft bijvoorbeeld de vraag naar het optimaliseren van de zones waar kinderen op een veilige wijze kunnen worden opgehaald / afgezet, bij andere scholen is er dan weer de vraag om dergelijke zones niet specifiek te faciliteren¹.

Bovenstaande betekent in het bijzonder dat een schoolstraat niet iedere keer op identiek dezelfde wijze kan worden uitgerold en dat een (intensief) afstemmingsproces met de verschillende betrokken noodzakelijk is.

Doordat de verkeersveiligheid t.h.v. schoolomgevingen wordt opgevolgd door een apart team binnen het mobiliteitsbedrijf kan én op maat van de desbetreffende school worden gewerkt én worden voortgebouwd op kennis en ervaringen opgedaan bij andere scholen / schoolstraten.

¹ Sommige scholen zijn dermate ingebed in het stedelijke weefsel dat (quasi) al de kinderen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school zouden moeten kunnen gaan. Ieder kind dat daarentegen met de wagen wordt gebracht betekent een extra druk op de verkeersonveiligheid hetgeen dan weer de kans verhoogt tot een hoger wagengebruik enzovoort. Het voorzien van (een) kiss and ride-zone(s) ondersteunt echter net dat kinderen met de wagen worden gebracht.

3.5 Succesfactor 4: ondersteunend mobiliteitskader

Een schoolstraat kan niet op zichzelf functioneren, daarvoor is ze zowel in tijd als in ruimte te beperkt. Een schoolstraat kan pas volwaardig functioneren indien ingebed in:

- een totaalpakket aan maatregelen om een veilige schoolomgeving te creëren
- een ondersteunend mobiliteitsbeleid op niveau van de buurt en van de stad

Schoolstraat als onderdeel van een totaalpakket aan maatregelen voor een veilige schoolomgeving

Een totaalpakket aan maatregelen voor een veilige schoolomgeving betreft niet louter het voorzien van infrastructurele maatregelen maar tevens het voeren van een ondersteunende beleid om de alternatieven voor het gemotoriseerde verkeer te stimuleren. Deze alternatieven zijn cruciaal aangezien zij mee de druk van het gemotoriseerde verkeer op een schoolomgeving dienen te verlichten.

Voorgaande betekent zowel een taak / aandachtspunt voor de stad als voor de school. De stad heeft in het bijzonder als taak om veilige infrastructuur te voorzien en mobiliteitsondersteunende maatregelen (bv. circulatiemaatregelen, wijzigingen aan de parkeerorganisatie, ...) te implementeren. De school dient tevens een trekkende rol te spelen, namelijk die waarbij zowel de leerlingen als de leerkrachten worden aangemoedigd om:

- alternatieven te gebruiken voor de wagen
- de verkeersregels na te leven

Tijdens het uitgevoerde onderzoek bleek dat de scholen naast de ondersteuning van de schoolstraten nog andere maatregelen nemen om een veilige schoolomgeving te creëren. Het betreft zowel het aanmoedigen van de alternatieven (bv. voorzien extra fietsstallingen en/of het organiseren van een 'trapdag') maar evengoed het aanbieden van lessen rond verkeersveiligheid.

Met betrekking tot de mobiliteitsondersteunende maatregelen i.f.v. een veilige schoolomgeving kwam tijdens de diepte-interviews naar voor dat de doorlooptijd van dergelijke maatregelen lang tot soms zeer lang kan duren, zie ook 3.2.3.

Meer in het algemeen kan worden geconcludeerd dat de maatregelen die zowel door de scholen als door de stad worden genomen nog enigszins versnipperd zijn en te weinig zijn gekaderd in een totaalplan voor een veilige schoolomgeving. Onder hoofdstuk 4.2. is hieromtrent een voorstel tot optimalisatie uitgewerkt.

Ondersteunend mobiliteitsbeleid op niveau van de buurt en van de stad

Een veilige schoolomgeving is weinig zinvol indien scholieren niet op een veilige wijze in deze schoolomgeving kunnen geraken. Maatregelen, waaronder de invoering van een schoolstraat, hebben dan ook slechts zin indien ook op een hoger schaalniveau maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verhogen en de druk van het autoverkeer te minderen.

Tijdens de diepte-interviews kwam naar voor dat bv. de invoering van het parkeerplan, en dus de verruiming van de zone waar een beperking geldt, een positief effect heeft gehad op de verkeers- en parkeerdruk veroorzaakt door werknemers / pendelaars die in de schoolomgeving parkeren. Dergelijke maatregelen genereren dus een positief effect.

4. CONCLUSIES EN VOORSTELLEN TOT OPTIMALISATIE

4.1 Conclusies

De resultaten van de enquêtes, de diepte-interviews en de terreinonderzoeken kunnen worden samengevat in onderstaande conclusies:

- 1) Een **schoolstaat** zorgt voor een **verkeersveiligere schoolomgeving**.
- 2) Een schoolstraat is één van de mogelijkheden om een schoolstraat veiliger te maken. Voor iedere school dient specifiek te worden onderzocht welke maatregel of welk pakket aan maatregelen nodig is om tot een verkeersveilige schoolomgeving te komen. Het verkeersveiliger maken van een school betreft m.a.w. **maatwerk**
- 3) Schoolstraten functioneren dankzij de **samenwerking** tussen
 - a. Enthousiaste / geëngageerde leerkrachten
 - b. Enthousiaste / geëngageerde ouders
 - c. Enthousiaste / geëngageerde schoolbegeleiders
- 4) **Extra engagementen** van de stad zijn nodig om de schoolstraten een duurzame toekomst te verzekeren.

4.2 Voorstellen tot optimalisatie

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken en in relatie tot de gedetecteerde kritische succesfactoren werden onderstaande voorstellen tot optimalisatie uitgewerkt.

- Onder 4.2.1 worden enkele optimalisaties voorgesteld m.b.t. het te doorlopen proces bij de implementatie van een schoolstraat.
- Onder 4.2.2. worden enkele optimalisaties voorgesteld ter ondersteuning van het functioneren van een schoolstraat.

4.2.1 Opstart schoolstraat: van knelpuntanalyse tot implementatie

4.2.1.1 Knelpuntanalyse

Om te vermijden dat de schoolstraat steeds opnieuw in vraag wordt gesteld is van belang dat de 'Waarom-vraag' een, bij voorkeur neergeschreven, antwoord krijgt vóór het eigenlijke proces van de schoolstraat wordt opgestart.

Om deze 'Waarom-vraag' te beantwoorden dienen drie stappen te worden te doorlopen. Deze stappen kunnen worden opgestart wanneer er veel klachten binnenkomen qua verkeersonveiligheid, wanneer er een ongeval is gebeurd of wanneer er andere indicatoren zijn die duiden op een significante problematiek qua verkeersonveiligheid t.h.v. de schoolomgeving.

Deze drie stappen worden gecoördineerd door de stad, op aansturen / onder toezicht van het team van schoolbegeleiders:

- 1) Enquête m.b.t. de verkeers(on)veiligheid in de schoolomgeving bij volgende groepen:
 - a. Ouders
 - b. Leerkrachten
 - c. Buurt
 - d. (Kinderen)
- 2) Kwalitatieve analyse a.d.h.v. terreinonderzoek
- 3) Opmaak (beknopte) knelpuntennota: synthese m.b.t. verkeers(on)veiligheid in de schoolomgeving, bij voorkeur ondersteund met fotomateriaal zodat, ná de invoering van de eventuele maatregel(en), het verschil duidelijk wordt met de situatie vóór de invoering van deze maatregel(en).

4.2.1.2 Van knelpuntanalyse tot engagementsovereenkomst verkeersveiligheid

Deze knelpuntennota wordt voorgelegd aan en doorsproken met een werkgroep, bij voorkeur voorgezeten door de scholenbegeleider van de stad, waarin minstens volgende partners zijn opgenomen:

- Stad
- School
- Ouders

Idealiter is ook een vertegenwoordiging van de buurt betrokken in deze werkgroep. Hierbij is van belang dat er voldoende garantie is dat de eventuele buurtvereniging ook effectief voldoende representatief is voor de buurt.

Op basis van de knelpuntennota wordt bepaald welke maatregel(en) nodig is/zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. Dankzij de knelpuntennota kunnen de maatregelen in overeenstemming worden gebracht met de waargenomen knelpunten én met de mate waarin de situatie als onveilig wordt ervaren.

Deze maatregel(en) worden vervolgens opgenomen in een “Engagementsovereenkomst verkeersveiligheid” die wordt ondertekend door een vertegenwoordiger van de betrokken partners. In deze engagementsovereenkomst, op te maken door het team van schoolbegeleiders, worden volgende zaken gespecificeerd:

- per partner worden de taken verduidelijkt
- de geldigheidsduur van de overeenkomst wordt verduidelijkt²

Ter illustratie is hieronder een voorbeeld uitgewerkt van zaken die in een dergelijke overeenkomst kunnen worden opgenomen:

School

- *Ondersteuning schoolstraat (bv. begeleiding hek opnemen in lessenrooster leerkrachten)*
- *Organiseren trapdag*
- *Goede voorbeeld geven qua veilige en duurzame mobiliteit*
- *Lessen geven m.b.t. de verkeersregels*
- ...

Ouders

- *Ondersteuning schoolstraat (begeleiding hek en respecteren schoolstraat)*
- *Organiseren applausdag fietsers*
- *Goede voorbeeld geven qua veilige en duurzame mobiliteit*
- ...

Stad

- *Uitvoeren infrastructurele / mobiliteitsondersteunende maatregelen*
- *Ondersteuning schoolstraat (bv. periodiek toezicht door verkeerspolitie)*
- ...

² Er kan bijvoorbeeld worden afgesproken dat een schoolstraat wordt getest m.b.v. een proefperiode van X weken waarna deze wordt geëvalueerd.

4.2.1.3 Van engagementovereenkomst tot implementatie maatregel(en)

De door de werkgroep weerhouden maatregelen worden geïmplementeerd. Het verdient de aanbeveling om:

- Bij meer ingrijpende maatregelen een proefperiode³ te voorzien
- Periodiek⁴ de maatregelen te evalueren (a.d.h.v. terreinonderzoek en/of enquêtes)
 - o Zorg(t)(en) de maatregel(en) voor een verhoogde verkeersveiligheid?
 - o Zijn verfijningen / optimalisaties aan de maatregelen nodig?
 - o Zijn bijkomende maatregelen nodig?
 - o Terugkoppeling resultaten naar de werkgroep

Specifieke aandachtspunten bij de uitwerking van een schoolstraat betreffen:

- Parkeren / Kiss & Ride zone t.h.v afsluiting
- Afstemming circulatie omliggende straten

4.2.2 Versterking functioneren schoolstraat

4.2.2.1 Ondersteuning hekbegeleiders

De hekbegeleiders hebben een belangrijke functie binnen het functioneren van een schoolstraat, zij dienen hierin voldoende te worden begeleid. Hiervoor dient hun opleiding te worden uitgebreid. Dit betekent concreet dat hun opleiding dient te bestaan uit:

- Theorie én **praktijk** (met bijzondere focus op conflictpreventie)
- **Nazorg** door een instructeur op het terrein
- Certificaat
- Periodieke **bijscholing** / uitwisseling van kennis

Bijkomend is het sterk aan te bevelen dat de hekbegeleiders enigszins zijn verzekerd tijdens de uitvoering van hun taak.

³ & ⁴: De lengte van de proefperiode en het aantal keren dat een evaluatie wenselijk is, is afhankelijk van de impact van de maatregel en de context. Beide worden bij voorkeur vastgelegd door de werkgroep.

4.2.2.2 Hekbegeleiding

Op basis van de enquêtes en de diepte-interviews komt naar voor dat het zeer sterk wenselijk is dat de stad engagementen aangaat met betrekking tot de begeleiding van het hek. Zelfs indien deze begeleiding 'slechts' periodiek (bv. 1 dag per 2 weken) zou zijn, dat nog komt het engagement naar voor van de stad t.a.v. de schoolstraten. Onderstaande groepen behoren tot de mogelijkheden, verder te onderzoeken binnen de organisatiestructuur en de financiële mogelijkheden van de stad:

- Parkeerwachters
- Verkeerspolitie
- Stadswachten
- Vrijwilligers (bv. uit een buurtvereniging, seniorenvereniging, ...)
- ...

4.2.2.3 Communicatie

Versterking van de communicatie, mogelijkheden hiertoe zijn:

- Toelichting functioneren schoolstraat + informeren naar vrijwilligers ter ondersteuning
 - o op de website van de stad Gent
 - o op de website van scholen met een schoolstraat
 - o in het Gents stadsmagazine
 - o flyers bij nieuwe inschrijvingen
- Verkeerslessen: hoe gedraag ik mij als fietser / voetganger in de schoolstraat