



agentschap
Wegen en Verkeer

WERKBOEK

Schoolomgeving

“Samen werken aan een duurzame en verkeersveilige schoolomgeving”



KINDEREN ZIJN KWETSBAAR



Beste,

De Vlaamse Overheid heeft in het verleden een hele reeks vademecums opgemaakt rond verkeersaspecten. De situatie rond schoolomgevingen is echter zeer specifiek en vraagt dan ook een totaaloplossing.

Met de opmaak van dit "Werkboek Schoolomgeving, Samen werken aan een duurzame en verkeersveilige schoolomgeving" komt de Vlaamse Overheid tegemoet aan de vraag om door het bos de bomen te zien. Het bestaat uit een inventarisatie van goede praktijken in schoolomgevingen en een methodiek, die bovendien ook kan worden gebruikt om knelpunten op de schoolroutes op te lossen. Het is niet alleen een bundeling van mogelijke maatregelen, maar ook hoe een specifieke school tot de beste ingrepen komt. Echt maatwerk aangepast aan de "school". Een wijkschool met 30 kleuters heeft een andere aanpak nodig dan een secundaire technische school met 1.000 leerlingen. Het STOP-principe blijft hierbij wel centraal staan.

Het geïntegreerde werkboek behandelt ook de thema's educatie, sensibilisatie en handhaving, de zogenaamde 3E-benadering (Engineering, Education, Enforcement). Het doel is om het gewenste gedrag van de weggebruikers in de schoolomgeving te vergemakkelijken en het ongewenste te bemoeilijken of te ontraden. De verkeersdeelnemers zijn daarbij veelal de (groot)ouders, de leerlingen, de leerkrachten en de buurtbewoners. Hiermee wordt ook de vierde E van 'Engagement' toegevoegd.

De opmaak van het werkboek is gerealiseerd samen met verschillende externe deskundigen. Naast externe partners werd er binnen de Vlaamse Overheid beleidsoverschrijdend gewerkt met het beleidsdomein Onderwijs en Vorming.

Dit werkboek mag geen statisch gegeven worden. Suggesties, aanvullingen en goede voorbeelden van de voorgestelde maatregelen kunnen gerapporteerd worden aan schoolomgeving@mow.vlaanderen.be.

De Vlaamse Overheid wenst de wegbeheerders, de schooldirecties, de leerlingen, de ouderbureaus, de buurtbewoners, De Lijn en eventueel andere betrokken partijen bij te staan bij hun overleg over duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Samen werken is de boodschap. Ik hoop dat u dadelijk met het werkboek aan de slag kan gaan en wens u veel succes.

Hilde Crevits

Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Inhoud en structuur

1.	Inleiding	5
2.	Duurzaam en veilig naar school	11
2.1.	De schoolomgeving	15
2.1.1.	Waar ligt de school?	15
2.1.2.	Ideale situatie of compromis	19
2.1.3.	Andere kenmerkende elementen om rekening mee te houden	21
2.1.4.	Tot waar reikt de schoolomgeving?	22
2.1.5.	Het blijven kinderen (en jongeren)	23
2.1.6.	Wat een drukte!	24
2.1.7.	Maatwerk	24
2.2.	Hoe komen ze naar school?	25
2.2.1.	STOP-principe	25
2.2.2.	'Modal split' & 'modal shift'	27
2.2.3.	Schoolvervoerplan	27
2.3.	Verkeersveiligheid	30
2.3.1.	Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid	30
2.3.2.	Analyse van bijna-ongevallen	33
2.3.3.	Van problemen naar kansen	34
3.	Integrale aanpak	37
3.1.	Overleg en organisatie	39
3.2.	Educatie	39
3.2.1.	Educatie en sensibilisatie	39
3.2.2.	Verkeers- en mobiliteitseducatie	40

3.2.3.	Educatie in het kader van het leerplichtonderwijs	40
3.2.4.	Permanente educatie	42
3.3.	Handhaving	43
3.3.1.	Soorten handhaving	43
3.3.2.	Draagvlak	44
3.4.	Infrastructuur	45
4.	Leidraad voor samenwerking en overleg	47
4.1.	Kwaliteitszorg	49
4.2.	Stappenplan	49
5.	Maatregelfiches	63
5.1.	Hoe de fiches gebruiken?	65
5.2.	Fiches Overleg en organisatie	67
5.3.	Fiches Infrastructuur	77
5.4.	Fiches Handhaving	225
5.5.	Fiches Educatie	243
5.6.	Problemen en Maatregelentabel	313
6.	Begrippen- en afkortingenlijst	335
7.	Bibliografie	347
8.	Contactgegevens (organisaties)	353

1

Inleiding



achterkant tabblad 1

Praktijkvoorbeeld duurzame mobiliteit: "Wat nu?"

Anita is de moeder van Sarah. Ze heeft geen auto, want dat is duur en ze heeft hem eigenlijk ook niet echt nodig voor haar verplaatsingen. Ze heeft Sarah tot nu toe met haar fiets voorzien van een fietsstoeltje naar school gebracht. Sarah is te groot geworden voor het fietsstoeltje, maar de weg is volgens haar moeder te gevaarlijk om Sarah zelf te laten fietsen.

Het probleem van Sarah en haar moeder zal niet met één maatregel op te lossen zijn. Om Sarah en Anita de kans te geven om met de fiets naar school te blijven komen, is meer nodig dan een snelle ingreep van de wegbeheerder.

Oplossingen en maatregelen liggen al wel eens sneller op de tafel dan de analyse van het *eigenlijke* probleem. Deze aanpak leidt tot een ad-hocbeleid bij school en bestuur, waarbij slechts aan symptoombestrijding gedaan wordt zonder de achterliggende problemen aan te pakken.

Het probleem van Sarah en haar moeder mag dan op eerste gezicht een probleem van verkeersveiligheid lijken, het diepere probleem is de autogerichtheid van de schoolroute. Op de route een fietspad leggen is niet noodzakelijk de beste oplossing: een goed fietspad uitwerken duurt lang en kost handenvol geld. Met een fietspad dat er over vijf jaar ligt, kan Sarah nu niet veilig naar school fietsen.

De school kan samen met het gemeentebestuur aan tafel zitten om na te gaan welke alternatieve routes er zijn om veilig en aangenaam naar school te komen. Daar wint niet alleen Sarah bij. Ook andere scholieren van de 'achterbankgeneratie' krijgen zo een alternatief. Intussen kan aan een fietspad gewerkt worden, niet eentje dat snel aangelegd wordt door het voetpad te halveren, maar wel een echt comfortabel fietspad, dat tot fietsen uitnodigt.

Om een schoolomgeving veilig te maken, is het nodig om *integraal* te werken aan een schoolomgeving waar alle manieren om naar school te komen, naast elkaar kunnen staan, zonder met elkaar in conflict te komen.

De dagelijkse praktijk toont echter dat er vaak gerekend wordt op een 'snelle' oplossing van een conflict. Oplossingen gaan vaak in de richting van een andere ordening van de verkeersruimte, de aanleg van fietspaden of -stroken, de aanleg van meer parkeervoorzieningen of net het verbieden van het parkeren voor de poort, ... Toch levert zo'n snelle oplossing niet per definitie het gevoel op dat het veilig is om te voet of met de fiets naar school te gaan. Fundamenteel verandert er immers weinig of niets: het aantal auto's blijft hetzelfde. Het verkeer gaat door die aparte vakken en stroken vaak sneller en wordt dus gevaarlijker. Niet echt een 'duurzame' oplossing dus. Bovendien zet het door die toegenomen onveiligheid nog minder aan tot nadenken over alternatieven voor de auto.

Het kan ook anders. Als de vraag niet meer is "Hoe kan dit veiliger?" maar "Hoe kan dit aantrekkelijker voor fietsers, voetgangers en busgebruikers?", dan wijzigt het perspectief radicaal. Meer fundamentele oplossingen komen dan naar voren: de schoolpoort komt op een nieuwe plaats, de schoolbus rijdt langs een andere route, door een verzamelpunt in te richten wordt ingespeeld op het sociaal gedrag van fietsers, ... Alternatieven aantrekkelijk maken vereist een mix aan maatregelen, omdat één maatregel weinig impact heeft op de vervoerskeuze. Die impact komt er maar indien vele maatregelen op elkaar inwerken en elkaar versterken.

Zo kan de keuze voor het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer voor scholieren maar werken als:

- er voldoende bussen zijn,
- de lijnvoering afgestemd is op het schoolpubliek,
- schooltijden en busuren op elkaar zijn afgestemd,
- er een veilige infrastructuur voor voetgangers en fietsers is,
- ook de weggebruikers (of de 'ouders') gemotiveerd worden om van dit aanbod gebruik te maken,
- ...

Om u te helpen bij het kiezen van dergelijke maatregelen, werkte de Vlaamse overheid een aantal *principes* uit die het Vlaamse duurzaamheidsbeleid doorvertalen naar mobiliteit en verkeer. Over deze principes leest u meer in hoofdstuk 2.

Praktijkvoorbeeld Verkeersveiligheid "Hier moet iets veranderen"

Myriam fietst samen met haar zoontje naar school. In de Schoolstraat is het verschrikkelijk druk. Myriam fietst op haar deel van de rijbaan. Een andere ouder heeft vlak bij de schooltoegang een parkeerplaats gevonden. De auto staat nog maar net stil of de kleine Margot heeft haar gordel al losgemaakt en opent haar deur aan de kant van de rijbaan. Myriam kan het openslaande portier ontwijken, maar valt ...

Aan de schoolpoort begint meteen het gesprek tussen de ouders ("gevaarlijke situatie toch"). Dezelfde dag leidt het voorval tot een discussie met de directie ("te weinig plaats voor fietsers"). Twee weken later mondt die discussie uit in de oprichting van een actiegroep onder het motto "Fietspad in de Schoolstraat nu!"

"Er is te weinig plaats voor fietsers.", "Hier parkeren ze zoals ze maar willen!", "Er ontbreekt een zebra-pad!", "Oversteken is hier levensgevaarlijk!" of "Het is altijd een chaos! Stuur daar maar eens je kinderen door.". Het zijn maar enkele uitspraken die regelmatig aanzetten tot nadenken over 'de schoolomgeving' en wat er mis mee is. Al deze uitspraken wijzen – de ene al meer terecht dan de andere – op een 'probleem' in een schoolomgeving, op iets dat de weggebruikers graag veranderd willen zien.

Om problemen in de schoolomgeving echt aan te kaarten, is de mening van één persoon of een kleine groep onvoldoende. Het gevoel dat het tijd is om zaken aan te pakken, moet echt *leven* binnen de schoolgemeenschap en erbuiten.

Er is een reële kans dat een werkgroep snel zal vinden dat de aanleg van een fietspad een veilige schoolomgeving zal opleveren, en wie is nu er niet te vinden voor een verkeersveilige schoolomgeving? De vraag is echter of men niet overhaast voor 'een oplossing' ("Fietspad in de Schoolstraat nu!") gekozen heeft. Het zou best kunnen dat een fietspad in de Schoolstraat nu juist niet de oplossing is voor het achterliggend probleem. Maar hoe leg je dat aan de werkgroep uit?

Draagvlak zoeken om problemen te erkennen en met (ervarings)deskundigen oorzaken en oplossingen te zoeken, vergt een integrale aanpak die tot beoogde resultaten leidt. Doel van dit werkboek is om houvast te bieden om dat draagvlak te vinden en om tot een grondige analyse van de werkelijke, onderliggende problemen in de schoolomgeving te komen.

Dit gebeurt door enerzijds een *methodiek* aan te bieden die in vele gevallen tot draagvlak en consensus leidt, maar anderzijds door u *handvaten tot probleemanalyse en oplossingsrichtingen* aan te reiken. Zo wordt een 'snelle oplossing' een uitnodiging om over de samenhang met andere problemen en over oplossingsalternatieven na te denken.



Op weg naar een goede verandering

Verandering in de schoolomgeving vergt veel energie en engagement, van alle betrokkenen. Helaas biedt dit op zich nog geen garantie voor de kwaliteit en efficiëntie van de verandering.

In de eerste plaats moet goed onderzocht worden wat eigenlijk het 'probleem' van de schoolomgeving inhoudt. Een probleem kan immers een symptoom zijn van een ander probleem. Het kan door meerdere andere problemen veroorzaakt worden of, omgekeerd, verschillende problemen kunnen één achterliggende oorzaak hebben.

Pas als men een scherp zicht heeft op *wat* er aan de basis van een onveiligheidsgevoel of een vervoerskeuze ligt, kan men hierop inspelen.

Een probleem kan zelden door één maatregel alleen opgelost worden. Er zijn vrijwel steeds gekoppelde maatregelen nodig op het vlak van infrastructuur (engineering), handhaving (enforcement) en educatie (education) om het gewenste resultaat te halen. In de verkeerskunde noemt men dit de *3E-benadering*.

Als u met dit werkboek bijgevolg gestalte wilt geven aan een duurzame, verkeersveilige schoolomgeving, dan zult u dus een mix van maatregelen nodig hebben, een mix die geschikt is om de schoolomgeving *in haar totaliteit* positief te beïnvloeden.

Bovendien dient u ook engagementen te krijgen voor de uitvoering. Zo heeft elk schoolomgevingsproject twee gezichten: aan de ene kant moet er inhoudelijk werk geleverd worden via analyse en oplossingsmix. Aan de andere kant moet er procesmatig gewerkt worden om iedereen op dezelfde lijn te krijgen en om het engagement te verkrijgen dat het plan, samen met alle betrokkenen, ook uitgevoerd wordt.

Of de mix van de gekozen maatregelen dan ook nuttig is geweest om het gestelde doel te bereiken, wordt best achteraf in de projectevaluatie bekeken. Het reflecteren over wat men al dan niet in het kader van

een project heeft veranderd en wat het heeft opgeleverd (zowel positief als negatief), zal alvast tot nieuwe inzichten leiden. Nieuwe inzichten die het toekomstige lokale mobiliteitsbeleid alleen maar ten goede kunnen komen.

Waarom dit werkboek?

Zo'n proces van *goede* verandering op gang brengen is niet makkelijk. Het voorliggende werkboek is dan ook bedoeld om u materiaal en informatie te verschaffen die u door het proces heen kunnen leiden. Het werkboek bestaat uit vier grote delen, die op het proces, de analyse en de oplossingsrichtingen inspelen:

- een **inleidend deel**, dat u laat kennismaken met de kenmerken van een schoolomgeving en de uitgangspunten van een duurzame en veilige schoolomgeving, waar u uit kan putten om een beeld te krijgen van wat meespeelt als u een schoolomgeving wil veranderen (hoofdstukken 1, 2 en 3);
- een **stappenplan** (dat ook gebruikt kan worden om knelpunten op de schoolroutes aan te pakken en om uitgevoerde acties te evalueren) (hoofdstuk 4);
- een ruim **overzicht** van **mogelijke maatregelen** voor specifieke problemen in specifieke schoolomgevingen en een overzicht van mogelijke problemen gelinkt aan het overzicht van de maatregelen (hoofdstuk 5).

Voor wie niet thuis is in het verkeersjargon, werd als hoofdstuk 6 een begrippenlijst toegevoegd. Het is zinvol om deze lijst als 'leerproces' te beschouwen. Een schoolomgeving bespreken is vaak ook een emotionele aangelegenheid. Dit zou ertoe kunnen leiden dat de gesprekspartners naast elkaar praten, omdat de kernbegrippen onvoldoende duidelijk zijn.



Een veilige schoolomgeving is meer dan enkel de zone rond de schoolpoort. Van even groot belang is de kwaliteit en de veiligheid van de routes van en naar de school. In dit werkboek gaan we ervan uit dat men er in de probleemanalyse ook rekening mee houdt. In het maatregelenoverzicht wordt echter niet expliciet op deze routes ingegaan. Het spreekt voor zich dat indien er zich problemen voordoen langs de routes, u evenzeer inspiratie kunt putten uit het maatregelenoverzicht.

Voor wie?

Het werkboek is zo opgebouwd dat iedereen, begaan met verkeersveiligheid in de schoolomgeving, initiatiefnemer kan zijn om het proces op te starten: wegbeheerders, schooldirecties, leerlingen, leerkrachten, ouderraden, buurtbewoners, De Lijn, de lokale overheid of politie of andere betrokken partijen.

Dit werkboek kan ook nuttig zijn voor wie wil werken aan 'school-achtige' locaties zoals muziekscholen en crèches.

Concept: via stappenplan – in overleg – van problemen naar maatregelen

In dit werkboek vindt u eerst basisinformatie over wat eigen is aan schoolomgevingen. Vervolgens werd een praktisch stappenplan opgenomen om het projectproces 'verandering in een schoolomgeving' op een kwalitatieve manier te doorlopen. Met dat stappenplan kan een werkgroep systematisch en procesmatig, in een zelf bepaald tijdsbestek en in overleg met andere actoren, tot een precieze objectieve omschrijving van de problemen komen. Zo krijgt de groep een goed zicht op de gepaste mix van maatregelen voor de schoolomgeving in kwestie. Maatregelen die dan, als alles goed loopt, efficiënt, realistisch en haalbaar zijn en gedragen worden door alle actoren.

Niet elke maatregel kan in elke schoolomgeving toegepast worden:

- In een verkeersgebied (bijv. op een drukke gewestweg met een belangrijke verkeersfunctie) kan men niet dezelfde maatregelen nemen als in een voetgangerszone. Een typologie van de schoolomgeving (eventueel toe te passen per schooltoegang) zorgt ervoor dat u meteen ziet of een bepaalde maatregel al dan niet voor uw schoolomgeving nuttig kan zijn.
- Het aantal leerlingen en de leeftijdscategorieën in de school zullen de keuze van de maatregelen beïnvloeden. Een wijksschool met 30 kleuters heeft een andere aanpak nodig dan een secundaire technische school met 1000 leerlingen.
- De aanwezigheid van openbaar vervoer, haar aanbod en infrastructuur (zeker als er tram- of treinsporen zijn) zijn bepalend voor de maatregelenkeuze.

Het doel van dit werkboek is dus **niet** om kant-en-klare oplossingen aan te bieden. Elk lokaal probleem vraagt uiteindelijk een oplossing op maat. Op maat van de schoolomgeving, de school, de kinderen of jongeren die er naar school gaan.

Wel kan dit werkboek helpen om in overleg met alle actoren de juiste oplossingsrichting in te slaan. Dialoog en overleg tussen alle betrokken actoren zijn de start en de motor van projecten die duurzaam en veilig woon-schoolverkeer willen bevorderen.



Duurzaam en veilig naar school

2

2

221757

achterkant tabblad 2

Duurzaamheid in het Mobiliteitsdecreet en Mobiliteitsplan Vlaanderen

Duurzaam betekent in de volksmond "gemaakt om lang mee te gaan". Volgens de definitie van de Club van Rome is het: "voorzien in de behoeften van de huidige generatie zonder de toekomstige generatie de mogelijkheid te ontnemen om hun behoeften te vervullen".

Duurzame mobiliteitsontwikkeling is een ontwikkeling waarbij de mobiliteit zodanig wordt beheerd, dat de huidige generatie in haar verplaatsingsbehoefte kan voorzien zonder dat ze het voorzien in de verplaatsingsbehoefte van toekomstige generaties in gevaar brengt. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid gaat ten gronde van deze doelstelling uit en heeft die ook zo juridisch verankerd in het *Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid*.

De Vlaamse overheid heeft als doel het mogelijk maken dat iedereen – nu en in de toekomst – kan deelnemen aan het sociale, economische en maatschappelijke leven, en dit zonder dat de neveneffecten van het huidige verkeer toekomstige generaties voor grote problemen stelt. Hierbij speelt het *voorzichtigheidsprincipe* een rol: risico's waarvan onduidelijk is welk effect ze kunnen veroorzaken, worden maximaal vermeden.

Duurzaamheid heeft te maken met sociale rechtvaardigheid, met kansen voor toekomstige en huidige generaties. Wie nu leeft, moet toegang kunnen hebben tot het sociale, economische en maatschappelijke leven, los van het feit of de persoon in kwestie een auto bezit of niet. *De autogerichte samenleving dient met andere woorden plaats te maken voor een samenleving waarbij doordacht gebruik gemaakt wordt van het gepaste voertuig.*

De doorvertaling van deze uitgangspunten naar een concreet duurzaam mobiliteitsbeleid gebeurde door een aantal beginselen vast te leggen in het Mobili-

teitsplan Vlaanderen. Er zijn twee hoofdprincipes, het participatiebeginsel en het STOP-principe, die op hun beurt tot vijf strategische doelstellingen hebben geleid.

1. Het eerste beginsel is het **participatiebeginsel**. Dat betekent dat verenigingen, maar ook niet-georganiseerde burgers, vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak wordt verleend bij de uitbouw van het mobiliteitsbeleid. Ook in dit werkboek wordt sterk de nadruk gelegd op het creëren van draagvlak bij de actoren in een schoolomgeving (zie Stap 1 van 4.2. Stappenplan).
2. Het tweede beginsel is het **STOP-principe**. Het legt een rangorde vast voor de wenselijke mobiliteitsvormen: voetgangers ('stappers'), fietsers ('trappers'), openbaar vervoer en individueel gemotoriseerd vervoer ('personenvervoer'; auto, moto, bromfiets). De maatregelen die genomen worden met behulp van dit werkboek moeten stroken met dit STOP-principe (zie 2.2.1). Het pakket aan maatregelen moet dus in de eerste plaats het te voet gaan en het fietsen bevorderen, vervolgens het openbaar vervoer stimuleren en pas in een eventuele laatste fase het privévervoer optimaliseren.



In het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen¹ uit 2001 werd een duidelijke visie op het gebied van duurzame mobiliteit ontwikkeld en uitgewerkt in vijf concrete strategische doelstellingen. Deze doelstellingen, nu vastgelegd in het genoemde Mobiliteitsdecreet, zijn:

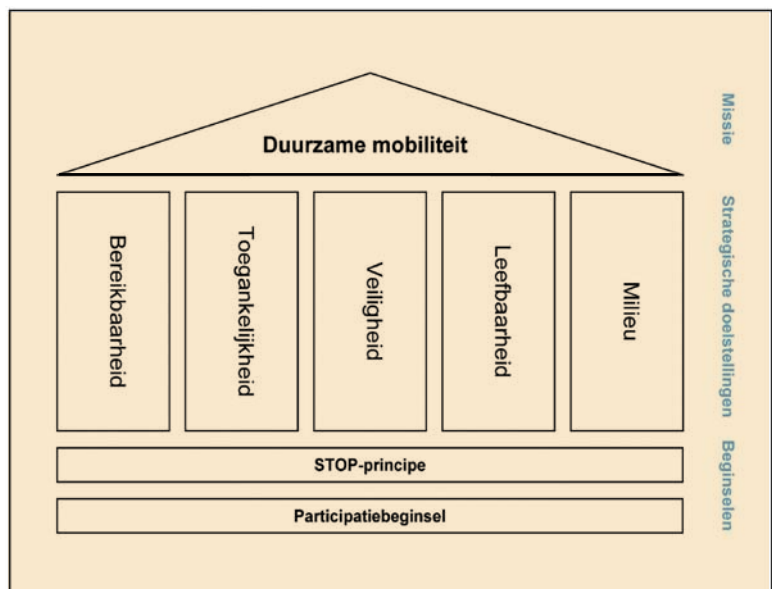
1. de **bereikbaarheid** van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze² waarborgen;
2. iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van iedereen aan het maatschappelijk leven (**toegankelijkheid**);
3. de **verkeersonveiligheid terugdringen** met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers;
4. de **verkeersleefbaarheid** verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit;
5. de schade aan **milieu en natuur** terugdringen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Duurzame mobiliteit of mobiliteitsontwikkeling betekent dat iedereen kan deelnemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten. De manier waarop we dit doen, moet echter ook toelaten dat onze kinderen in de toekomst nog aan sociale en maatschappelijke activiteiten kunnen deelnemen. Dat is de missie van het Mobiliteitsdecreet³.

¹ In het Mobiliteitsdecreet is bepaald dat tegen eind 2010 er een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt vastgesteld.

² Op een selectieve wijze: de site is bereikbaar en toegankelijk, maar niet noodzakelijk voor alle modi en/of niet noodzakelijk voor alle modi in dezelfde mate.

³ U vindt het Mobiliteitsdecreet van 20-3-2009 hier: <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/artikel.php?id=859&nav=9>.



Bron: HOLEMANS, D., 'Vlaams mobiliteitsbeleid krijgt stevig fundament. Mobiliteitsdecreet creëert juridisch kader', in Verkeersspecialist, nr. 157, mei 2009, p. 8

Duurzaamheid in de schoolomgeving

Duurzaam naar school gaan is maar mogelijk als de schoolomgeving ook een veilige plek is. Daarom worden duurzaamheid en verkeersveiligheid vaak samen aangehaald met betrekking tot schoolomgevingen.

Het hoofddoel blijft het gepaste vervoermiddel te kiezen voor de woon-schoolverplaatsing. Indien meer mensen het evident vinden om te voet of met de fiets te komen, dan wordt het verplaatsingspatroon van de school meteen een stuk duurzamer. De school kan hier zelf een trekkende rol in vervullen. Maar om een dergelijke verschuiving in het vervoerspatroon (modal shift) mogelijk te maken, zijn er zowel maatregelen nodig om het te voet of met de fiets naar school gaan veilig te maken als om het intrinsiek aantrekkelijker te maken. Dit vergt dan weer een analyse van wat dat in de weg staat, en waar er kansen daartoe te vinden zijn.

In de rest van dit hoofdstuk gaan we in op een aantal kenmerken van schoolomgevingen die kunnen helpen om vast te stellen hoe woon-schoolverkeer te voet, met de fiets of de bus aantrekkelijker en veiliger kan gemaakt worden:

- In de eerste plaats bepalen we wat we tot de schoolomgeving rekenen, zowel op vlak van wat ruimtelijk typisch is voor een schoolomgeving (inclusief haar afbakening) als wat op vlak van gedrag typisch is.

Uitgangspunt van dit werkboek is dat enkel de directe omgeving van de school tot de schoolomgeving gerekend wordt, omdat hier een typische concentratie en verdichting van dergelijke fenomenen optreedt die om een aangepaste behandeling vragen (2.1. De Schoolomgeving). Hoewel minder verdicht, kan u gelijkaardige problemen op de schoolroutes verwachten. Deze vallen weliswaar buiten het bestek van dit werkboek, maar met de aangeboden analyse en methodiek kan u ook deze problemen aanpakken.

- Vervolgens komen het verplaatsingsgedrag en de analyse daarvan aan bod (2.2. Hoe komen ze naar school?).
- Ten derde worden zuivere veiligheidsproblemen aangekaart (2.3. Verkeersveiligheid).

Deze drie samen geven een prima beeld van wat zich aan en rond de schoolpoort allemaal afspeelt.

Om **draagvlak** te vinden voor zowel de *resultaten* van de analyse als voor de *erkenning* van de *problemen* die eruit naar voren komen, zijn samenwerking en communicatie tussen de vele diensten en organisaties die betrokken zijn van groot belang (school, buurt, gemeente, wegbeheerder, ouderraad, middenstandsvereniging, ...).

Samenwerking en communicatie vormen de pijlers van een kwaliteitsvolle schoolomgeving. De gedetecteerde problemen en kansen moeten niet alleen een antwoord krijgen (zie 3. Integrale aanpak), ze moeten ook opgevolgd worden en waar nodig bijgestuurd (zie 4. Leidraad voor samenwerking en overleg).

2.1. De schoolomgeving

In dit hoofdstuk wordt duidelijk wat er typisch is aan een schoolomgeving in het algemeen en aan de schoolomgeving die u wil onderzoeken in het bijzonder. Allerhande factoren, die al dan niet kunnen veranderen, bepalen wat er in de schoolomgeving mogelijk is.

Dé schoolomgeving bestaat natuurlijk niet, en dus is maatwerk noodzakelijk.

2.1.1. Waar ligt de school?

Ligt de school in verblijfsgebied, verkeersgebied of op een weg waar de verblijfsfunctie én de verkeersafwikkeling belangrijk zijn?

- In een **verblijfsgebied** is de functie van de straat vooral gericht op het niet-gemotoriseerde weggebruik. 'Verblijven' omvat lopen en fietsen, maar ook alle andere vormen van niet-gemotoriseerd gebruik van de wegomgeving (bijv. op een bank zitten, een praatje maken of spelen).

Een straat in een verblijfsgebied zal vooral toegang moeten geven tot de aanliggende percelen. Maar de straat kan ook verkeer uit andere straten 'verzamen' om dat naar een weg te leiden die een meer uitgesproken 'verbindende' functie heeft.

In een verblijfsgebied primeren de belangen van de zachte weggebruikers, wat ook weerspiegeld wordt in de inrichting (bijv. pleinwerking) en de gebruiksmodaliteiten (bijv. menging van verkeersmodi, op een woonerf bijv. mag een voetganger overal stappen).

- Een weg met een dominante **verkeersfunctie** is vooral gericht op het veilig en vlot afwikkelen van het gemotoriseerde verkeer (in belangrijke hoeveelheden). In zo'n verkeersgebied beschikken de niet-gemotoriseerde gebruikers (voor zover ze er toegelaten zijn) in principe over aparte voorzieningen.

GRENS
BEBOUWDE KOM



- Wegen met zowel een belangrijke **verkeersfunctie** als een **verblijfsfunctie** vergen een oordeelkundige inrichting en goed afgewogen gebruiksregels, zodat een veilig en leefbaar evenwicht bereikt wordt. Het hoeft geen betoog dat die straten (bijvoorbeeld hoofdstraten, doortochten, in- en uitvalswegen) veel aandacht vragen van de wegbeheerder. Het gaat hierbij vooral om secundaire wegen die door een woonkern of een bebouwde kom gaan.

Wat is de wegcategorisering aan de schoolpoort?

Om wegen en hun functies op te delen, wordt de **wegcategorisering** gebruikt.

Wegen met een uitsluitend verblijfskarakter zijn lokale wegen III of hebben geen categorie.

Wegen tussen dorpen die verkeer verzamelen, zijn lokale wegen II. Wegen die een verbinding maken tussen grotere kernen, zijn lokale wegen I. Hier treedt er een menging op van de verkeers- en verblijfsfunctie.

Secundaire wegen hebben altijd een dominante verkeersfunctie, al is deze in een *doortocht* gecombineerd met een verblijfsfunctie. Ze worden onderverdeeld in secundaire I en II.

Daarnaast zijn er ook wegen van het type secundaire III. Hier is de verkeersfunctie evenzeer dominant, maar deze wegen moeten vooral een hoge doorstroming voor fietsers en openbaar vervoer verzekeren. Daarnaast hebben ze ook een verzamelende functie voor autoverkeer. Dergelijke wegen hebben daarom een ander wegbeeld dan secundaire wegen I en II, die vooral auto's en vracht vlot moeten laten doorstromen.

Hoofdwegen en primaire wegen zijn snelwegen en expreswegen. Hier is de verkeersfunctie ongenueanceerd dominant.



De wegcategorisering van primaire wegen wordt door het Vlaams Gewest vastgelegd, de secundaire wegen door de provincies en de lokale wegen door de lokale overheid. **In het gemeentelijk mobiliteitsplan staat voor uw gemeente een totaaloverzicht van de geldende categorisering.**

De categorisering van een lokale weg kan gewijzigd worden door de gemeente door het mobiliteitsplan te herzien. Dat kan in principe op elk moment, de categorisering moet in elk geval om de vijf jaar geëvalueerd worden. De categorisering van secundaire en primaire wegen is in structuurplannen vastgelegd, en kan maar herzien worden als zo'n plan in herziening gesteld wordt. Normaal gesproken is dat ongeveer om de vijf jaar.

Ligt de school binnen de bebouwde kom ('bibeko') of buiten de bebouwde kom ('bubeko')?

'Bebouwde kom' is het verkeersstatuut dat aan een centrumgebied gegeven wordt.

Door lintbebouwing en 'woonkorrels' (verspreide bebouwing) is het niet altijd duidelijk wat als bebouwde kom/centrum/verblijfsgebied beschouwd moet worden en wat als buitengebied/buiten de bebouwde kom. Soms is een duidelijkere afbakening wel mogelijk, soms niet. Daarom is het goed om niet enkel te kijken of er een bord 'bebouwde kom' staat, maar om ook te kijken naar de concrete situatie en het heersende snelheidsregime. Vaak horen dergelijke woonkorrels niet thuis in een zone bebouwde kom omdat ze te klein zijn, maar geldt er wel een snelheidslimiet van 50 km/uur. Dit levert voor wat bijvoorbeeld parkeren of de noodzaak van voetpaden betreft andere regels op dan een bebouwde kom.

Wat is het statuut of het snelheidsregime?

Met onderstaande tabel kunt u de **bestaande situatie** van de brede schoolomgeving typeren met een letter.

De schooltoegang bepaalt aan welk soort weg de school ligt. Een school met meerdere schooltoegangen kan dus met meer dan één letter uit de onderstaande tabel getypeerd worden.

In de maatregelfiches verder in het werkboek wordt met dezelfde letters per type gewerkt. Niet alle maatregelen zijn immers geschikt voor alle types. In sommige gevallen zal juist verandering van type, dé manier zijn om de schoolomgeving drastisch te verbeteren.

De situaties E, F en I zijn problematisch, omdat de hoge maximumsnelheden niet passen bij de verblijfsfunctie van het gebied. Deze situaties vergen ingrijpende maatregelen.

De situaties K en L zijn ongewenst. De verkeersfunctie is niet te verzoenen met de aanwezigheid van een langsliggende school. Als de dominante verkeersfunctie van de weg behouden blijft of als de maximumsnelheid niet verminderd wordt, is er eigenlijk geen andere optie dan de schooltoegang te verplaatsen.

Tabel 1: Schoolomgevingstype – Huidige situatie.

Omgeving →	Verblijfsgebied	Verblijfs/verkeers- gebied	Verkeersgebied	Andere (groene omgeving, parken, industriezones, ...)
Statuut / Snelheidsregime ↓				
Voetgangerszone	o A			o M
Weg voorbehouden voor voetgangers en fietsers	o B			
(Woon)erf (20 km/uur)	o C			
Zone 30	o D	o G		
Statuut / Snelheidsregime buiten de 'schoolomgevingzone 30'	Verblijfsgebied	Verblijfsverkeers- gebied	Verkeersgebied	
50 km/uur - bibeko - zone 50 - bubeko, 50 km/uur	o E	o H	o J	
70 km/uur - bubeko, 70 km/uur - zone 70 - bibeko, 70 km/uur	o F	o I	o K	
90 km/uur - bubeko			o L	

2.1.2. Ideale situatie of compromis

School in verblijfsgebied met passend statuut is ideaal

Een school in een verblijfsgebied kan gemakkelijk in een intrinsiek veilige verkeersomgeving ondergebracht worden door het gehele gebied een geëigend statuut te geven:

- een voetgangerszone (type A in Tabel 1);
- een weg voorbehouden voor voetgangers en fietsers (type B);
- een (woon)erf (type C);
- een zone 30 (type D).

Zo'n statuut in verblijfsgebied zal in grote mate helpen om naar een veiligere schoolomgeving te evolueren. Dit betekent dat ook de zone infrastructureel heringericht zal moeten worden, opdat de gewenste rijnsnelheid zich ook in het wegbeeld zou weerspiegelen. Gepaste infrastructurele maatregelen (snelheidsremmende ingrepen zoals verkeersplateaus, asverschuivingen, smal wegprofiel, ...) ondersteunen er immers het gewenste snelheidsgedrag. Een zone 30 bijvoorbeeld, is veel meer dan de verkeersborden F4a en F4b plaatsen bij begin en einde van de 'zone 30'.

Wat met scholen langs wegen met een belangrijke verkeersfunctie?

Niet alle scholen bevinden zich in verblijfsgebieden. Heel wat scholen liggen langs wegen met een belangrijke verkeersfunctie (lees: langs drukke wegen, verkeersaders) en kunnen niet zomaar hun schooltoegang verplaatsen naar een straat in een verblijfsgebied. Het feit dat scholen daar gelegen zijn, is meestal historisch zo gegroeid (gespreide bebouwing, lintbebouwing, nieuwe functies van de weg). Het kan ook het gevolg zijn van ruimtelijke beleidsbeslissingen die onvoldoende rekening hielden met verkeersveiligheid.



Vooraf op die drukke wegen, waar de verkeersfunctie primeert, moet de aandacht van de bestuurders gevestigd worden op de aanwezigheid van een schooltoegang of, ruimer, op de zone waar men veel schoolgaande jeugd kan verwachten. Precies om die reden werd de term 'schoolomgeving' (met snelheidsbeperking tot 30 km/uur) in de Wegcode ingevoerd (artikel 2.37).

De wegbeheerders (de gewesten en de gemeenten) moeten een dergelijke 'schoolomgeving-zone 30' borden in elke schoolomgeving (M.B. van 26/04/2004, artikel 12.1ter (reglement van de wegbeheerder)). Een gemotiveerde uitzondering kan in principe.

Volgens het Ministerieel rondschriften van 3 mei 2002 mag een schoolomgeving niet buitensporig uitgestrekt gemaakt worden, maar kan het evenmin om er een lineaire maat op te plakken. Met de aanbeveling om geval per geval de zone met geconcentreerd verkeer van schoolkinderen te onderzoeken, krijgt de wegbeheerder zelf de mogelijkheid om de omvang van de schoolomgeving zinvol af te bakken. (Het M.B. spreekt over 100 tot 150 meter.)

Men kan kiezen om de schoolomgeving-zone 30 permanent af te dwingen met vaste borden of enkel bij



het aankomen en vertrekken van leerlingen met behulp van variabele borden (ook wel dynamische borden genoemd). De 'schoolomgeving-zone 30' is dus iets helemaal anders dan een 'echte' zone 30 als statuut voor verblijfsgebieden.

Wat met scholen langs een weg met zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie?

- Wanneer de verblijfsfunctie de bovenhand heeft op de verkeersfunctie en er bijgevolg met beperkte intensiteiten van eerder lokaal verkeer rekening gehouden moet worden, dan wordt het best een 'vaste schoolomgeving-zone 30' ingericht.

In dat geval wordt aanbevolen om de schoolomgeving te laten opgaan in een grotere 'echte' zone 30. Artikel 12.1bis 5 (reglement van de wegbeheerder) beveelt aan de mogelijkheid om een 'echte' zone 30 af te bakenen, te laten primeren op de afbakening van een loutere schoolomgeving.

- Wanneer de verkeersfunctie de bovenhand heeft op de verblijfsfunctie, kiest men voor het instellen van een 'variabele schoolomgeving-zone 30'. Het gaat dan om wegen met grotere verkeersintensiteiten en meer verkeer over langere afstand, waarvoor een 'echte' zone 30 niet geschikt is. Voor het begin en na het einde van de schooltijd wordt de toegelaten maximumsnelheid tijdelijk 30 km/uur. Op alle andere tijden is de toegelaten maximumsnelheid op de weg in kwestie bijvoorbeeld 50, 70 of 90 km/uur.

De scholen en gemeenten bepalen in overleg het moment en de duur van de tijdelijke snelheidsbeperking tot 30 km/uur.

Voor gewestwegen geldt:

- bij aankomst van de leerlingen vanaf een halfuur voor aanvang van de schooltijd tot een kwartier na aanvang van de schooltijd;
- bij vertrek van de leerlingen vanaf een kwartier voor einde schooltijd tot een half uur na einde schooltijd.

Bij een weg waar 90 km/uur toegelaten is, moet men 'trapsgewijs' afbouwen naar '70', '50' en dan '30'. Bij een weg waar 70 km/uur is toegelaten, is dus een tussenstap naar 50 km/uur nodig.

Omdat het hier over wegen met een verkeersfunctie gaat, kan dat niet met vaste verticale snelheidsremmende ingrepen zoals drempels. Er kunnen natuurlijk wel infrastructurele maatregelen genomen worden die bij dat soort wegen passen (bijv. beveiligde oversteekvoorziening, flietspalen of accentverlichting).

Opgelet, variabele bebording kan ook nadelen hebben:

- Autobestuurders rijden met een snelheid die (en dus een rijgedrag dat) ze zelf volgens het wegbeeld aanvaardbaar vinden. Indien men enkel borden plaatst, verandert het wegbeeld niet drastisch. Het is dan ook moeilijk om de snelheidsbeperking op die wegen af te dwingen. Dynamische borden vallen op dezelfde plaats en omgeving wel meer op dan vaste borden; er vaste borden zetten is dus zeker geen optie.
- Het is moeilijk om aan kinderen uit te leggen dat er tijdens de lesuren (wanneer ze bijvoorbeeld een klassikale uitstap doen) sneller wordt gereden (en

het dus gevaarlijker is) dan bij het begin of het einde van de schooltijd. Bovendien worden sommige schoolgebouwen 's avonds of in het weekend ook nog door kinderen of jongeren gebruikt (bijv. als muziekschool).

Hoewel de verplichte toepassing van de 'schoolomgeving-zone 30' enkel borden vereist om wettelijk in orde te zijn, verdient het aanbeveling om de afbakening aan te vullen met gepaste ondersteunende maatregelen zowel bij een verblijfs- als een verkeersfunctie.

De gebieden waar zowel de verblijfsfunctie als de verkeersfunctie belangrijk is, vragen uitgebalanceerde oplossingen, omdat er tegengestelde belangen verzoend moeten worden.

Snelheid zo laag mogelijk

Het is duidelijk dat permanente statuten (met zo laag mogelijke) maximumsnelheden de beste zijn. Een echte zone 30 (of een nog veiliger variant als bijv. woonerf) verhoogt de 'leesbaarheid' van de weg, wat niet alleen beter is voor de schoolgaande kinderen en jongeren, maar voor alle weggebruikers. Het moet dus een streefdoel zijn om in de schoolomgevingen een zo laag mogelijke maximumsnelheid in te voeren, of anders gesteld: hoe meer u uw schoolomgeving (type A tot L) in de Tabel 1 kunt laten opschuiven naar de linkerbovenhoek van die tabel, hoe beter. Elke stap naar links of naar boven is meestal een verbetering. Zeker de types E, F en I zijn ongewenst en vergen een dringende aanpak.

2.1.3. Andere kenmerkende elementen om rekening mee te houden

De weg langs de school heeft vrijwel altijd ook nog andere kenmerken die van belang zijn voor een goede ruimtelijke analyse van de schoolomgeving. Het is daarom goed om niet alleen te kijken naar de stroom voorbijtrekkende voertuigen, maar ook naar wat er zich langs de weg allemaal afspeelt.

Zijn er bijvoorbeeld handelszaken? Indien dat zo is, zijn hier dan kansen of problemen die het best mee in rekening worden gebracht? Of is er een park, waar je een doorsteek voor voetgangers en fietsers naar de school zou kunnen maken? Zijn er buurtbewoners die ook problemen melden? Kan de verplaatsing van een verlichtingspaal voor een groter gevoel van veiligheid zorgen? Zijn er parkeerplaatsen bij handelszaken die amper gebruikt worden of is er net een tekort aan parkeerplaatsen nabij handelszaken? Ook eventuele tram- en/of treinsporen in de buurt zijn belangrijke kenmerkende elementen waar rekening mee gehouden moet worden.

Door een grondige analyse te maken van de **ruimtelijk-functionele, gedragsmatige context** rond de schoolpoort (en in de zijstraten in de onmiddellijke omgeving ervan) kunnen kansen of bijkomende problemen gedetecteerd worden. Zeker indien ingrijpende maatregelen nodig zijn die een draagvlak van de omgeving vergen, is het nodig zo'n analyse uit te voeren. Maar ook zonder ingrijpend project kan zo'n analyse de omgeving voor andere gebruikers van de openbare ruimte een stuk aangenamer maken.





2.1.4. Tot waar reikt de schoolomgeving?

In dit werkboek gebruiken we de term schoolomgeving als algemene term, en dus niet in de betekenis van de wettelijk verplichte 'schoolomgeving-zone 30'. Hoe de te verbeteren schoolomgeving afgebakend wordt, hangt af van lokale factoren en moet dus geval per geval bekeken worden.

Ook schoolroutes moeten verkeersveilig zijn

Verkeersveiligheidsproblemen aan de schoolpoort zijn vaak terug te voeren tot 'te veel scholieren die met de auto naar school gebracht worden, omdat men het te voet of met de fiets te onveilig vindt'. Daarom is het van belang om niet alleen in de onmiddellijke omgeving van de school na te gaan wat mogelijk is op vlak van veiligheid. Een duurzaam vervoerspatroon, met een behoorlijk aantal voetgangers en fietsers op school, vergt ook een inspanning op de routes van en naar school.

Na onderzoek kan men communiceren wat de veiligste schoolroutes zijn. Langs die routes kunnen gekende ongevals- of gevaarpunten aangepakt worden. Ook door bijvoorbeeld fiets- en voetgangerspooling te organiseren, kun je werken aan verkeersattitudes en veiliger woon-schoolverkeer. Alles hangt af van wat ouders en leerlingen zelf als wenselijk naar voren schuiven.

De opmaak van een schoolvervoerplan (zie 2.2.3. Schoolvervoerplan) is een ideale manier om een globale kijk te krijgen op de routes en de problemen die zich daar voordoen.

2.1.5. Het blijven kinderen (en jongeren)

Niet alleen de fysieke situatie van de schoolomgeving is het vertrekpunt voor een project. Ook de psychologie en fysionomie van kinderen en jongeren moet altijd in het achterhoofd gehouden worden. Die bepalen immers ook het gedrag van kinderen en jongeren in het woon-schoolverkeer en dus ook rond de schooltoegang. Opdat kinderen en jongeren zich veilig gedragen in het verkeer, zijn vooral educatieve en sensibiliserende maatregelen nodig die rekening houden met de kenmerken van kinderen en jongeren. Infrastructuur kan daarbij het gewenste gedrag ondersteunen en het ongewenste bemoeilijken.

Waarom jonge kinderen zich niet altijd veilig gedragen in het verkeer

- Ze kunnen afstand en snelheid nog niet goed inschatten. Grote dingen lijken voor hen dichterbij dan kleinere dingen.
- Ze kunnen links en rechts niet altijd van elkaar onderscheiden.
- Ze zijn klein qua gestalte. Daardoor alleen al zien ze minder van de verkeerssituatie dan volwassenen.
- Ze nemen minder goed waar wat zich in de zijkanalen van hun gezichtsveld bevindt.
- Ze kennen het verschil niet altijd tussen zien en gezien worden ("Ik zie de auto dus de auto ziet mij").
- Ze herkennen de (verkeers)geluiden niet altijd.
- Ze hebben het moeilijk om te weten waar geluiden vandaan komen.
- Ze kunnen de geluiden moeilijk interpreteren.
- Ze zijn impulsiever, speels en niet zo bewust van mogelijke gevaren .



- Ze geven aandacht aan wat opvalt, niet zozeer aan wat belangrijk is voor hun eigen veiligheid. "Een bal vliegt op de straat, dus ren ik er vlug achter."
- Ze hebben een blind vertrouwen in regels, infrastructuur en gedrag van andere weggebruikers ("Een rood licht doet auto's altijd stoppen").
- Ze zijn gevoelig voor groepsdruk.

Gezien de beperkingen en het ervaringsgebrek van kinderen is het belangrijk zo snel mogelijk aan praktische verkeers- en mobiliteitseducatie te beginnen zowel door de school als door de ouders.

Waarom jongeren zich niet altijd veilig gedragen in het verkeer

Impulsief gedrag van kinderen en jongeren is – voor alle duidelijkheid – niet noodzakelijk 'onaangepast' gedrag. Veeleer is het inherent aan de lichamelijke en geestelijke ontwikkeling van jonge mensen. Wat vanuit het perspectief van de psychomotorische ontwikkeling van kinderen en jongeren helemaal 'normaal' lijkt, stelt echter het lokaal beleid vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid vaak voor grote problemen.

Risico's nemen hoort bij het leven; in het verkeer nemen dus zowel volwassenen als jongeren risico's. Het probleem is echter dat jongeren zich nog minder bewust zijn van de risico's die ze nemen of waaraan ze blootgesteld worden. Dit zou kunnen te wijten zijn aan een gebrek aan aandacht, sociale druk, kicks, stoer doen, prestige, ... Het is dan ook belangrijk dat we jongeren leren welke risico's ze lopen (zelfbewust naar eigen gedrag kijken) en hen leren hoe ze beter kunnen omgaan met risico's.

De leeftijd van de kinderen en jongeren in de school in kwestie bepaalt dus in meer of mindere mate waarmee rekening moet gehouden worden. Hierdoor kunnen we nu al stellen dat bepaalde schoolomgevingstypes ontoelaatbaar zijn voor bepaalde scholen.

2.1.6. Wat een drukte!

De verkeerssituatie in een schoolomgeving is gekenmerkt door:

- **Druktepieken.** Twee tot vier keer per dag wijzigt het 'normale' verkeersbeeld drastisch: in zeer korte tijd komt een relatief groot aantal voetgangers, fietsers en auto's samen op dezelfde, soms krappe infrastructuur.
- **Snel en langzaam.** Er is vaak een intensieve mix van snel en langzaam verkeer. Snel doorgaand verkeer mengt zich met vertragend en zoekend bestemmingsverkeer, auto's mengen zich met fietsers, fietsers met voetgangers. De wettelijk verplichte 'schoolomgeving-zone 30' aan Belgische scholen is er vooral gekomen om dat gevaarlijke grote snelheidsverschil te temperen.
- **Sociaal knooppunt.** Veel ouders wachten en ontmoeten elkaar aan de ingang van de school. Voor kinderen/jongeren is de school de plek waar zij hun vrienden treffen. Zij willen er nog even spelen, hun verhaal afmaken, afspraakjes maken. Dat sociale contact in de openbare ruimte botst met de categorie weggebruikers die gehaast op weg is naar het werk of de winkel en vooral baat heeft bij een efficiënte verkeersafwikkeling.

Die mengeling van uitgelaten kinderen, rondhangende jongeren, keuvelende ouders en gestreste automobilisten maakt het vinden van goede oplossingen moeilijk.

Die drukte in de schoolomgeving is niet alleen negatief te zien, ze heeft ook typische kenmerken die haar voor verandering juist vatbaar maken:

- **Ze is niet anoniem.** Een groot deel van de verkeersdeelnemers binnen de schoolomgeving is gekend. Het gaat vooral om de schoolgaande jeugd, hun ouders, schoolpersoneel en vaste toeleveranciers. Dat er zoveel verkeersdeelnemers gekend zijn, biedt kansen om het draagvlak te vergroten voor specifieke maatregelen.
- **Ze is voorspelbaar.** De verkeersproblemen herhalen zich dag in dag uit op die specifieke plek in een voorspelbaar patroon. Dat maakt gerichte maatregelen mogelijk. Op een drukke verkeersader zijn de deelnemers op zich niet gekend, toch gedraagt men er zich voorspelbaar.
- **Er is een gemeenschappelijk belang.** De veiligheid van de kinderen en jongeren staat centraal voor een beperkte en kenbare groep mensen. Dat maakt het mogelijk om maatregelen op maat uit te werken.

2.1.7. Maatwerk

Standaardoplossingen voor problemen in een schoolomgeving bestaan niet. Allerhande lokale factoren (die al dan niet kunnen veranderen of veranderd worden) met betrekking tot de omgeving en de school zullen mee bepalen wat mogelijk is en wat niet. Het is daarom zaak om die kenmerken op te lijsten, die uw school typeren – los van of ze in dit werkboek expliciet voorkomen of niet.

2.2. Hoe komen ze naar school?

2.2.1. STOP-principe

Het uitgangspunt van het Vlaamse mobiliteitsbeleid wordt samengevat in het letterwoord STOP. Het gaat om een duidelijke 'stop!' ten opzichte van het vroegere, vrijwel uitsluitend autogerichte beleid.

In de plaats daarvan komt een duurzame visie waarbij trage modi de voorkeur krijgen voor korte afstanden en de auto doordacht ingezet wordt voor langere afstanden. De afkorting legt de beslissingscascade van mogelijke vervoermiddelen vast, uitgezet naar afstand: in de eerste plaats kiezen voor **Stappen**, vervolgens voor **Trappen** (fiets), dan **Openbaar** vervoer en als het niet anders kan **Privé**vervoer.

Ook voor een schoolomgeving is dat een duidelijk uitgangspunt. Voetgangers en fietsers worden duidelijk bevoordeeld op doorgaand verkeer, zodat het aantrekkelijk wordt om te voet te gaan. Als er moet gekozen worden tussen parkeerplaatsen of afdoende brede trottoirs, doet dit principe dus voor trottoirs kiezen.

In de praktijk is het vaak niet zo eenvoudig. Toch is het STOP-principe een goed uitgangspunt dat tot een gedragen compromis kan leiden.

Ouders hebben veelal ten opzichte van hun schoolgaande kinderen een subjectief gevoel van onveiligheid. Daardoor zijn zij meestal geneigd om hun kind met de wagen naar school te brengen. Die keuze voor de auto verhoogt de globale onveiligheid, waardoor nog meer ouders besluiten om hun kind met de wagen naar school te brengen. Die grote toevoer aan auto's past zelden in de aanwezige ruimte in de schoolomgeving. Het is daarom zaak andere manieren om naar school te komen, aantrekkelijk te maken. Zo is de schoolomgeving een veilige en aangename plek voor iedereen, waar ook ruimte is voor een praatje aan de schoolpoort.

Stop, stappen en trappen

Het STOP-principe wil de vicieuze cirkel van de automobilititeit doorbreken door stappen en trappen aan te moedigen. Daar zijn heel wat verschillende strategieën voor, die in hoofdstuk 3 wat ruimer aan bod komen. In de eerste plaats gaat het om educatie en sensibilisatie: het opstellen van schoolroutekaarten, het organiseren van fietsvaardigheidsparcours, voeten- en fietspooling en dergelijke meer.

Meer kinderen te voet of met de fiets naar school brengen is niet alleen gezond en ecologisch verantwoord, maar het verhoogt ook de veiligheid. Vaak is er ook nood aan meer kwalitatieve en veilige routes naar school: ook hier kan een school of gemeente rond werken. Voor meer informatie over mogelijke infrastructurale ingrepen, zie 3.4. Infrastructuur.

stOP, openbaar vervoer en privévervoer

Stappen en trappen is niet mogelijk als de afstand tot de school te groot is of wanneer de routes naar de school onvoldoende veilig zijn. Daarom wordt binnen het STOP-principe op de derde plaats prioritair aandacht gegeven aan het 'Openbaar' of het gemeenschappelijk georganiseerd leerlingenvervoer.

Voor het basisonderwijs zal men veelal kiezen voor een (netoverschrijdend) leerlingenvervoer (de schoolbus). Voor het secundair onderwijs zal het openbaar vervoer van De Lijn vlugger een optie zijn. Ook hieraan kunnen school en lokaal bestuur actief werken, zowel op vlak van educatie als van infrastructuur, bijvoorbeeld door het aanleggen van een veilige halte dicht bij de schoolpoort.



Op de laatste plaats komt het 'Privaat' vervoer. Niet iedereen heeft een buslijn tot aan de school of er zijn verschillende trajecten die moeder of vader moet combineren. Ook dan is er werk aan de winkel om van chaotisch parkeren aan de schoolpoort te evolueren naar een wat verderop gelegen parkeerzone en/of een Kiss&Ride-zone. Hier is vooral sensibilisatie en misschien zelfs educatie van ouders een belangrijk deel van het STOP-principe.

Omzetten naar praktijk

Om het STOP-principe in de praktijk om te zetten, moet men een goed zicht krijgen op hoe leerlingen naar school komen (zowel de routes als het gebruikte vervoermiddel) en waarom ze dat doen. Daarnaast is er ook informatie nodig over waarom alternatieven niet gebruikt worden. Het opstellen van een schoolvervoerplan is een methode die hier volledig aan tegemoetkomt. Door een werkgroep op te richten met al de belanghebbenden (die ook buiten de school kunnen gevonden worden, zoals buurtbewoners die last hebben van al die drukte aan de poort), kan nagegaan worden wat de knelpunten zijn om het STOP-principe in de praktijk te brengen en wat er nodig zou zijn om een modal shift te verkrijgen: meer leerlingen die de auto aan de kant laten en kiezen om te voet te gaan of de fiets of bus te gebruiken.

Ook op het schoolterrein zelf is er werk aan de winkel: als de fietsenstalling niet meer is dan een lekkend dak waar de fiets niet slotvast bevestigd kan worden, is het niet verwonderlijk dat er fietsen gestolen worden of beschadigd geraken. Indien de busuren van De Lijn niet overeenstemmen met de schooluren, met als gevolg sancties voor de leerlingen die te laat op school komen, is een gesprek met De Lijn hierover meer aangewezen dan een instandhouding van het sanctiebeleid.

Het zijn maar enkele voorbeelden om aan te geven hoe een school of lokaal bestuur met het STOP-principe aan de slag kan voor een grondige analyse van knelpunten voor voetgangers, fietsers en busgebruikers. Het stappenplan (zie 4.2. Stappenplan) geeft aan hoe dit proces het best op gang getrokken kan worden.

2.2.2. 'Modal split' & 'modal shift'

Om de ecologische doelstellingen te bereiken die de Vlaamse overheid zich stelt, is het nodig dat het gepaste vervoermiddel voor de verplaatsing in kwestie gekozen wordt. Op die manier gebeuren er minder autoverplaatsingen, met een gunstig effect op uitstoot en lawaaihinder.

Een veilige schoolomgeving faciliteert dit door gegronde tegenargumenten tegen te voet of met de fiets naar school komen, weg te nemen. Zo is er dan ook meer ruimte voor hen voor wie de auto het gepaste vervoermiddel is.

Op een gehele school bekeken kan je nagaan hoe leerlingen en leerkrachten naar school komen. Dat levert een verdeling per modus (= vervoerstype) op, wat modal split wordt genoemd en wordt uitgedrukt in procenten. Vaak spreekt men dan met twee getallen: een modal split van 60-40 betekent dat 60% met de auto komt en 40% met een ander vervoermiddel (stappers, trappers of openbaar vervoer).

De modal split geeft indirect een idee van hoe veilig een schoolomgeving is: een hoog aandeel autoverplaatsingen duidt op weinig aantrekkelijke alternatieven – de kans is groot dat dit voor een behoorlijk deel met objectieve of subjectieve onveiligheid te maken heeft.

De modal shift of gewenste verandering in verdeling per modus geeft aan welke mate van verandering

in het vervoerspatroon van de school vooropgesteld wordt. Een modal shift naar 50-50 wil dan zeggen dat 10% van de huidige autogebruikers voor een alternatieve modus kiest. Modal shift wordt gebruikt om uit te drukken waar men naartoe wil, welke verschuiving in gebruikt vervoermiddel men met een plan nastreeft. De term wordt ook gebruikt bij de evaluatie van een project, om te kijken welke verschuiving in voertuigkeuze er werd opgetekend ten gevolge van het project.

Omdat elke school anders is, is het niet evident om in het algemeen te zeggen wat een goede of een slechte modal split is. Een lokale dorpschool met vooral lagereschoolkinderen zal al snel aan een hogere modal split zitten dan een lagere school waar kinderen die verderaf wonen, schoollopen. Elke wijziging in modal split in de richting van hogere scores voor alternatieve modi is echter een stap in de goede richting – ongeacht van wat de startcijfers zijn.

2.2.3. Schoolvervoerplan

Een schoolvervoerplan is een geheel van maatregelen en initiatieven die een school uitwerkt in samenwerking met externe partners zoals de gemeente, de politie, De Lijn en andere vervoersaanbieders zoals het georganiseerde leerlingenvervoer. De doelstellingen zijn:

- het **aantal milieuvriendelijke** woon-schoolverplaatsingen verhogen; en
- de **veiligheid** in de schoolomgeving en op schoolroutes bevorderen.

Vele aspecten spelen een rol in de keuze van verplaatsingswijze naar de school en hebben effect op de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Een schoolvervoerplan biedt een geïntegreerde aanpak die vervoersorganisatorische, informerende, sensibiliserende, educatieve en infrastructurele maatregelen en initiatieven op elkaar afstemt.

Het opmaken van een schoolvervoerplan bestaat uit drie delen:

- De **knelpuntennota**: geeft zicht op de omgevingsanalyse, de knelpunten in verplaatsingspatronen, het bestaande vervoersaanbod, de knelpunten op schoolroutes en in de schoolomgeving en de aangewezen routes.
- Het **geïntegreerde actieplan**: probeert het gedrag van mensen te beïnvloeden door educatie, informatie en bewustmaking om zo de vervoersvraag te beheersen. Bovendien omvat het plan maatregelen voor betere vervoersvoorzieningen, voor een betere infrastructuur en voor meer verkeersveiligheid. Tot slot voorziet het plan ondersteunende maatregelen op vlak van handhaving.
- De **evaluatie**: het effect van de maatregelen moet tijdig in kaart gebracht worden, zodat er bijgestuurd kan worden.

Centraal in het schoolvervoerplan staat het geïntegreerde actieplan. Het actieplan verbetert de volgende factoren en stemt ze op elkaar af:

- **informatie** (bijv. een schoolroutekaart met veilige fiets- en staproutes naar school);
- **sensibilisatie** (bijv. autovrije schooldagen of de campagne 'Sam de verkeerssling' kunnen bijdragen tot bewuste verplaatsingen);
- **educatie** (bijv. een verkeerseducatieve route uitwerken of fietsvaardigheidstraining geven);
- **vervoersorganisatie** (bijv. fietspool, begeleide rijen, carpool en het openbaar vervoer als alternatieven voor de autoverplaatsingen);
- **infrastructuur** (bijv. snelheidsremmers, voldoende plaats voor voetgangers, veilig gelokaliseerde openbaarvervoerhaltes, goede fietsstallingen op het schooldomein).

De voordelen van een schoolvervoerplan zijn talrijk:

- de genomen maatregelen zijn duurzaam;
- het plan is ontwikkeld op basis van gebruikersinformatie;
- verschillende partners werken samen aan maatregelen op lange en korte termijn;
- een school kan zelf specifieke problemen aandragen en voorstellen doen voor oplossingen;
- het stimuleert mensen om autoritten om te zetten in verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer;
- de aanpak is totaal en de hele vervoersproblematiek wordt daarom in kaart gebracht en er worden alternatieven aangereikt.

Een schoolvervoerplan en een schoolroutekaart worden vaak in één adem genoemd, maar het zijn twee verschillende zaken. Een schoolvervoerplan is een plan van aanpak. Een schoolroutekaart is een fysieke kaart, waarop de veiligste schoolroutes staan. Men kan er fiets- en wandelroutes, openbaarvervoerfaciliteiten en duurzame parkeeropties (bijv. carpoolzone, Kiss&Ride) in de schoolomgeving in opnemen. Een schoolroutekaart⁴ kan deel uitmaken van een schoolvervoerplan.

Een schoolvervoerplan wordt in principe opgemaakt door de school (leerkrachten, leerlingen, oudercomité) met steun van de lokale overheid en het Vlaams Gewest. Om scholen hierbij een praktisch werkinstrument ter hand te stellen, werd een stappenplan voor het opmaken van zo'n schoolvervoersplan opgesteld.

⁴ De schoolroutekaart is een prima middel om bij voetgangers en fietsers de veilige routes naar school kenbaar te maken. Het is niet nodig en niet wenselijk om de veilige route(s) naar een specifieke school te bewegwijzeren. Na enkele keren inoefenen können ze immers de route die ze moeten volgen. Uiteraard kunnen routes of onderdelen ervan (voetwegels, trage wegen, voetgangers- en fietsoverstekten) wel bewegwijzerd worden als ze een onderdeel zijn van een globaal bewegwijzeringsplan.

Een pdf-versie hiervan is te vinden op www.mobielvlaanderen.be/pdf/convenants/module10b.pdf. Dit instrument kan u ook gebruiken voor de stappen 3 en 4 van het stappenplan voor een projectproces 'schoolomgeving' (zie 4.2. Stappenplan).

Een schoolvervoersplan opstellen kan prima in eigen beheer gebeuren, mits de school een trekker kan vrijmaken. Verschillende scholen, gemeenten en provincies namen zelf het initiatief om zo'n plan op te maken.

Indien uw school niemand daartoe kan vrijstellen, zijn er ook alternatieven. Organisaties zoals de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Mobiel 21 en Voetgangersbeweging⁵ begeleiden scholen en gemeenten bij het opstellen van schoolvervoerplannen. Er bestaan ook studiebureaus die gespecialiseerd zijn in het opmaken van schoolvervoerplannen.

Gemeenten kunnen alle scholen op hun grondgebied stimuleren om een schoolvervoerplan op te maken. Hiervoor kunnen ze een deelfinanciering bekomen via module 15 uit het convenantenbeleid (dat kan ook per school apart). Scholen gelegen aan of in de onmiddellijke omgeving van een gewestweg kunnen, als de gemeente een goedgekeurd mobiliteitsplan heeft, een module 10 afsluiten en subsidies krijgen voor de herinrichting van de schoolomgeving. De school moet in dit geval ook een schoolvervoerplan uitwerken.

⁵ Het Octopusplan van de Voetgangersbeweging vertegenwoordigt sinds 2006 een aanpak die basisscholen en gemeentebesturen helpt om samen werk te maken van kindvriendelijke en verkeersveilige routes naar school. Kinderen zelf, maar ook hun ouders worden hierbij betrokken. De website www.octopusplan.be biedt hiervoor een aantal communicatietools en een interactieve kaart.

Via een stappenplan komt men tot een maatregelenpakket om gevaarlijke of moeilijke verkeerssituaties aan te pakken. Een uitgebreide databank geeft aan welke maatregelen op gebied van educatie, gedragsbeïnvloeding, handhaving en infrastructuur voor de betreffende school en gemeente in aanmerking komen. Heel wat praktische informatie uit dit Werkboek Schoolomgeving is ook in die databank te vinden. Ondertussen zijn er een kleine 800 scholen gestart met het Octopusplan. Meer info: www.octopusplan.be of vraag een brochure via info@octopusplan.be.

Herkomstanalyse als alternatief

Hoewel een schoolvervoersplan altijd de aanbeveling verdient, is dit soms te hoog gegrepen. Dan kan een herkomstanalyse als een soort lichtoplossing uitkomst bieden. Deze analyse dient om zicht krijgen op de herkomst van leerlingen en hun vervoerswijze. Waar wonen ze en hoe komen ze naar school?

Op grond van de leerlingenlijsten kan onderzoek verricht worden naar de woonplaats van de leerlingen. Hoewel er soms wat afwijkingen zijn, kan een visuele weergave van die herkomsten (digitaal, of op een kaart met vlaggetjes) een goed beeld geven van hoeveel leerlingen hoever van school wonen. Zo kan blijken dat bijna alle leerlingen binnen een straal van vijf kilometer wonen, en dat een fietscampagne aangewezen is. Het is eveneens denkbaar dat naar voren komt dat leerlingen op heel andere plaatsen wonen dan waar het georganiseerd vervoer op mikt.

Om een nog beter zicht te krijgen op de zaak, kan ook met een (digitale) enquête gewerkt worden. De leerlingen vullen voertuig en herkomst in, wat dan verwerkt wordt om tot een overzichtskaart te komen van enerzijds de herkomsten, anderzijds de voertuigen (bijvoorbeeld per herkomst 1 bol, die per type voertuig een andere kleur aanneemt).

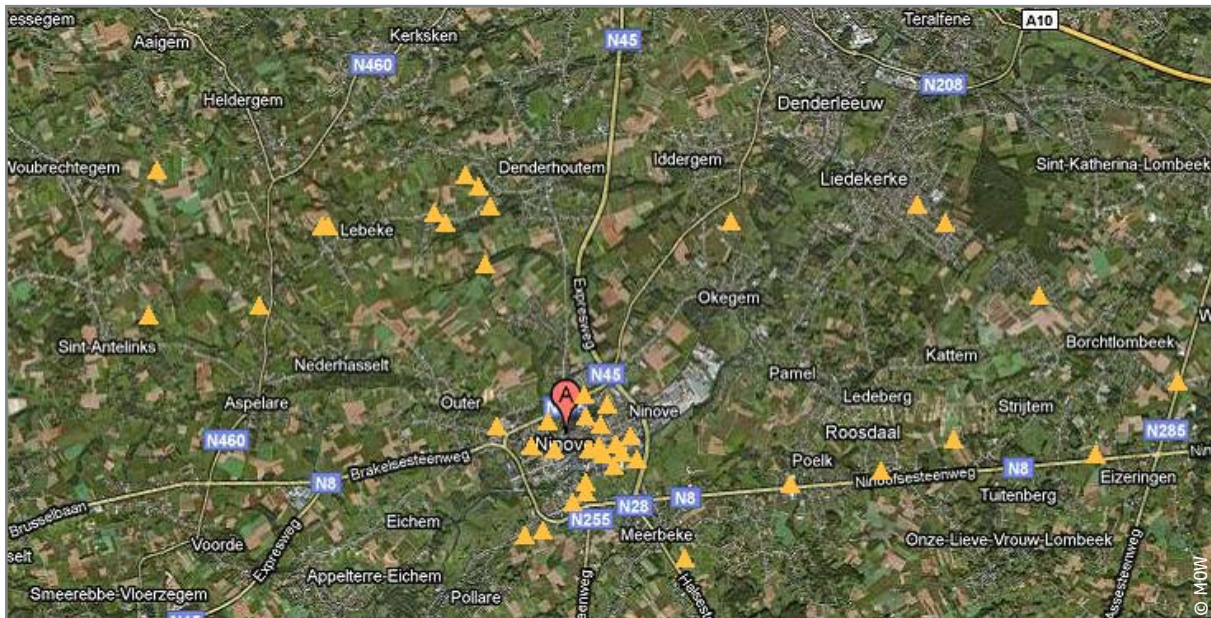


Foto: Herkomstanalyse van fictieve school in Ninove. Uit de spreiding blijkt dat vele scholieren te voet of met de fiets kunnen gaan, een aantal kunnen prima met de bus langs de N8. De overige locaties kunnen best afgetoetst worden met het schoolvervoer, om na te gaan of de meest ideale route gevolgd wordt

2.3. Verkeersveiligheid

Een *duurzame* schoolomgeving is maar mogelijk indien ze veilig is. Een veilige schoolomgeving is een omgeving waar ouders een trage vervoerswijze opnieuw als een mogelijkheid zien.

'Verkeersveiligheid' is een van de aspecten van 'duurzame mobiliteit' in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De laatste jaren is verkeersveiligheid in de schoolomgeving voor het gewest en vele lokale besturen een belangrijk aandachtspunt geworden. In die schoolomgeving wordt duidelijk hoe duurzaamheid en verkeersveiligheid verweven zijn. Hoofdvereiste is dat de schoolomgeving als veilig wordt ervaren.

Door de verkeersveiligheid te verhogen, kan men immers de vicieuze cirkel doorbreken: "Ik breng mijn kinderen met de auto naar school omdat er te veel auto's zijn, waardoor het gevaarlijk is om te fietsen."

2.3.1. Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid

Verkeersveiligheid is op zich een duidelijke term. Iedereen weet intuïtief waar het over gaat. Toch kun je op verschillende manieren uitdrukken hoe verkeersveilig of verkeersonveilig een gemeente, een wijk, een straat of een schoolomgeving is.

- Als we bijvoorbeeld naar ongevallencijfers kijken, dan spreken we over **objectieve verkeersonveiligheid**.
- Als we ons oor te luisteren leggen bij buurtbewoners, ouders en leerlingen om te weten te komen hoe gevaarlijk zij de buurt vinden, dan krijgen we zicht op de **subjectieve verkeersonveiligheid**.

Om een correct beeld te krijgen van de verkeersonveiligheid in een schoolomgeving, moeten eerst de objectieve gegevens én de subjectieve onveiligheidsgevoelens in kaart gebracht worden. Niet elke klacht of



opmerking over de schoolomgeving zal relevant zijn, toch is het belangrijk om elke klacht ernstig te nemen en indien nodig te 'hertalen'.

Hoewel het hoofddoel blijft een schoolomgeving zodanig in te richten, dat ze veilig bevonden wordt door de weggebruikers, is de eerste stap het opsporen van elementen van onveiligheid. Door het verzamelen van gegevens en de relevante gegevens te analyseren, wordt het duidelijk wat het feitelijke veiligheidsprobleem is en of er daadwerkelijk één is.

Gegevens over verkeersonveiligheid verzamelen

Men kan op verschillende manieren informatie/gegevens verzamelen. Er zijn objectieve gegevens om veiligheid te beschrijven. Subjectieve gegevens kunnen nuttig en waardevol zijn, maar men dient ze objectief te maken. Het verzamelen van louter gegevens over ongevallen (plaats, frequentie, ...) doet soms tekort aan de probleemanalyse: ook contextfactoren zoals de vervoerswijze (betrokken voertuigtypes), de leeftijd, lichtenregeling, weersomstandigheden, ... kunnen belangrijk en nuttig zijn.

A. Objectieve gegevens

- De meest gekende bron zijn de ongevalgegevens. Bij het verzamelen van data is het belangrijk om relevante parameters te gebruiken:
 - ♦ het aantal ongevallen met enkel stoffelijke schade;
 - ♦ het aantal ongevallen met lichamelijk letsel;
 - ♦ de gevolgen van de ongevallen met lichamelijk letsel (aantal doden, dodelijk gewonden, zwaargewonden, lichtgewonden).

Eenzijds verzamelen politiediensten de ongevalgegevens. Anderzijds kunnen ongevalgegevens komen uit ziekenhuisopnames, schoolverzekeringsdossiers en het parket. Zij kunnen, nadat ze anoniem werden gemaakt, kwalitatieve infor-

matie over ongevallen geven. Het verkrijgen van deze gegevens is niet altijd evident.

Van de ongevallen met stoffelijke schade wordt er een hoog aantal niet geregistreerd. Toch kunnen ook die ongevallen belangrijke informatie geven over de verkeersonveiligheid in een schoolomgeving. Deze blinde vlek in de registratie ontstaat doordat veel van die ongevallen afgehandeld worden met het Europese aanrijdingsformulier en de politiediensten niet ter plaatse worden geroepen. Ook eenpersoonsongevallen en ongevallen met (licht)gewonden die niet-geregistreerd worden, ontbreken in de officiële ongevallencijfers.

U kan dergelijke lacunes opvangen door observaties van bijna-ongevallen (zie 2.3.2. Analyse van bijna-ongevallen).

- De politie kan ook resultaten van handhavingsacties aanleveren: het aantal en de aard van de vastgestelde overtredingen en het percentage overtredingen kunnen mee inzicht geven in het verkeersveiligheidsbeeld.
- Vaststellingen door controleurs van De Lijn: controleurs van De Lijn zijn gemachtigd om administratieve geldboetes uit te schrijven voor het foutparkeren op een halteplaats of op een tramlijn. Voor cijfers hierover kan men terecht bij de provinciale entiteit van De Lijn.
- Gegevens uit het schoolvervoerplan: de resultaten van het knelpuntenonderzoek uit een (nog actueel) schoolvervoerplan (zie 2.2.3. Schoolvervoerplan) zijn uiteraard basisgegevens die de gegevens die op andere manieren zijn verkregen, kunnen bevestigen of aanvullen.
- Ook de metingen met betrekking tot de modal split of andere mobiliteitsaspecten uit het schoolvervoerplan kunnen nuttig zijn, als dat plan nog voldoende de actuele situatie weerspiegelt.

- Daarnaast kan er informatie verzameld worden over de verkeersintensiteiten en de huidige modal split. De wegbeheerder of de politie kan daarvoor metingen en tellingen uitvoeren (zie 2.3.3. Van problemen naar kansen).

B. Het objectief maken van subjectieve gegevens

- Verkeersgedrag (klacht: "Men rijdt te snel aan de schoolpoort") kan via tellingen geobjectiveerd worden. Gordeldracht, snelheid, fietshelm dragen, ... zijn vormen van gedrag die zich hier goed toe lenen.
- Enquêtes uitvoeren (bijv. wat zijn de verwachtingen van mensen ten opzichte van de invoering van een permanente zone 30).
- Om tot een volledige analyse te komen, is het zinvol ook gedrag en omgevingsfactoren op te nemen die niets met verkeer in strikte zin te maken hebben, maar er wel invloed op hebben. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om vuilniszakken die het trottoir versperren, zwerfvuil of herstellingen die uitblijven. Deze gegevens kunnen zinvolle aanvullingen zijn voor de tellingen. U kan hierdoor 'verborgen problemen' op het spoor komen.
- Klachten van de weggebruikers, eisen van drukingsgroepen, contacten met slachtoffers of klachten die bij de wijkagent of de gemeente terechtkomen, kunnen de richting geven welke tellingen, enquêtes of omgevingsfactoren geanalyseerd moeten worden. Anderzijds als meerdere van deze kanalen duiden op eenzelfde knelpunt kan dit ook wijzen op een objectief probleem.
- Om bepaalde gegevens te duiden of bij de analyse van een plaatselijke verkeerssituatie kan het nuttig of aangewezen zijn om ook wetenschappelijke literatuur bij de hand te nemen. Een vergelijking kan bijvoorbeeld helpen om de plaatselijke situatie in een ruimer perspectief te zien.

- Voor dat ruimer perspectief kan ook het gemeentelijk mobiliteitsplan nuttig zijn. Door te vergelijken kan men ook nagaan of er werkelijk zo ver van de norm wordt afgeweken als gedacht. Heel wat gemeentelijke mobiliteitsplannen doen al uitspraken in verband met de schoolomgevingen in de gemeente. Zowel voor de analyse als bij de maatregelen mag de schoolomgeving niet te veel op zichzelf bekeken worden, maar moet ze geplaatst worden in een ruimere (mobiliteits)context.

1 beeld zegt meer dan duizend woorden

Bij het verzamelen van de gegevens is het nuttig een goede kijk te hebben op de schoolomgeving in kwestie. Die 'goede kijk' mag letterlijk worden genomen. Aarzel dus niet om met bijvoorbeeld de werkgroep een uitgebreid bezoek ter plaatse te brengen en/of een uitgebreide fotoreportage te maken. Ook foto's nemen op kinderooghoogte kan bijzonder nuttig zijn. Nog een stap verder kunnen kinderen zelf hun schoolomgeving in beeld brengen met foto's of door hen met bijvoorbeeld doeken moeilijke of toffe plekken te laten markeren: op die manier kan de groep volwassenen letterlijk door kinderen kijken naar wat hun aandacht trekt en wat voor kinderen een moeilijkheid is in de schoolomgeving.

2.3.2. Analyse van bijna-ongevallen

Als er in de schoolomgeving **ongevallen** gebeuren, dan is de plek objectief verkeersonveilig. Meestal zijn er echter weinig ongevallen in de schoolomgeving door de politie geregistreerd. Daarom zou je kunnen besluiten dat er niets aan de hand is met de verkeersveiligheid. Toch voelen de weggebruikers er zich niet veilig. Dan kunnen details over bijna-ongevallen interessante informatie opleveren. Het zijn net de bijna-ongevallen die mensen het gevoel van onveiligheid geven, omdat die meer voorkomen dan echte ongevallen.

Een bijna-ongeval of een verkeersconflict is een situatie waarin een ongeval nog net kan vermeden worden, bijvoorbeeld door een rem- of ontwijkmanoeuvre.

Conflictobservatietechnieken vertrekken van het uitgangspunt dat het gedrag van bestuurders bij bijna-ongevallen een waardevolle bron van informatie is. Een klein gedeelte van alle verplaatsingen mondt uit in verkeersongevallen. Het aandeel bijna-ongevallen in een schoolomgeving is al veel groter. Met behulp van de analyse van bijna-ongevallen kan inzicht worden verkregen in factoren en patronen die aan de grondslag liggen van onveiligheid. Die informatie vormt een aanvulling op ongevallendata en kan door wegbeheerders worden gebruikt bij het nemen van een gefundeerde beslissing over de herinrichting van kruispunten of wegvakken. Vanaf de jaren 60 van de vorige eeuw zijn methoden ontwikkeld om verkeersconflicten zo objectief mogelijk te meten⁶.

Wanneer de gegevens van ongevallen en bijna-ongevallen van een bepaalde schoolomgeving verzameld zijn, is het belangrijk die goed te analyseren. Hieronder de belangrijkste parameters.

⁶ Meer informatie over bijna-ongevallen: Observatie van verkeersconflicten in Vlaanderen, Technieken voor de observatie en analyse van verkeersconflicten: literatuurstudie.

M.b.t. ongevallen én bijna-ongevallen

- Exacte **plaats**.
- Betrokkenheid van de verschillende **soorten weggebruikers** (bijv. voetgangers, fietsers en automobilisten).
- **Oorzaken**.
- **Tijdstippen** waarop (bijna-)ongevallen gebeuren (uur, dag van de week, maand, jaar).
- Staat van het **wegdek** op de plaats van de (bijna-)ongevallen.
- Weersomstandigheden.
- Andere.

Ongevallengegevens en bijna-ongevallengegevens kunnen nuttig zijn om prioriteiten te bepalen. Maar voor schoolomgevingen kunnen zeker ook andere gegevens een criterium worden. De lokale overheden kunnen dus ook zelf criteria⁷ opstellen om prioriteiten tussen bijv. verschillende schoolomgevingen te bepalen.

⁷ De stad Kortrijk bijv. gebruikte in 2004 deze criteria om prioriteiten te bepalen:

- ongevalcijfers
- wegencategorisering
- geldende snelheid (toen was zone 30 in schoolomgevingen nog niet verplicht, nu kan de zone 30 op zich een criterium zijn: al dan niet in een ruimere zone 30, al dan niet vaste of variabele zone 30)
- geplande werken (scholen waarvan op korte termijn al een heraanleg was gepland, werden uit de vergelijking gehaald)
- aantal scholen in de schoolomgeving en totaal aantal leerlingen (bijv. 1 school met 1.700 leerlingen t.o.v. een schoolomgeving met 3 scholen en 900 leerlingen)
- type school: kleuter, lager, basis, secundair of hogeschool (ervan uitgaand dat hoe jonger de leerlingen, hoe meer bescherming ze nodig hebben)
- al dan niet een missing link van een fietsroute.

Verder werden aan het studie bureau enkel codes meegegeven per school (K01 = kleuterschool 1, B0 = basisonderwijs, S0 = sec. onderwijs, ...) om het onderscheid tussen scholen van verschillende schoolnetten te neutraliseren.



Ongevallen en bijna-ongevallen visualiseren

Door (bijna-)ongevallen te visualiseren wordt het duidelijker wat de oorzaken van de (bijna-)ongevallen zijn en wie de meest kwetsbare groepen zijn. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van twee instrumenten, het manoeuvreendiagram en de ongevallenkaart. In de praktijk wordt dit dikwijls enkel voor ongevallen gedaan en minder voor bijna-ongevallen. Het kan evenwel voor deze categorie ook nuttige informatie opleveren.

▪ Ongevallenkaart

Soms is het handig de ongevallen op een kaart aan te brengen om op die manier een beter beeld te krijgen van de situatie. Hierbij krijg je een duidelijk overzicht van de ongevallen in een bepaald gebied. Meestal zal dit gaan over het grondgebied van een of meerdere gemeentes en daarom is het misschien vooral interessant voor schoolroutes en minder interessant als het specifiek over een schoolomgeving gaat.

▪ Manoeuvreendiagram

Met een manoeuvreendiagram visualiseert men de ongevallen door de ongevallen die op een bepaalde plaats gebeurden, in detail uit te tekenen op een schets. Die schets zal duidelijk maken wat er aan de basis lag van de ongevallen die er gebeurden en zo de oorzaken meer duiden. Zo zal snel duidelijk worden of er al dan niet iets kan ondernomen worden om het aantal ongevallen, of de ernst ervan, te verminderen.

Voor een schoolomgeving is het werken met een manoeuvreendiagram een welkom instrument en veelal interessanter dan de ongevallenkaart.

2.3.3. Van problemen naar kansen

Er kan ook gemeten worden hoe weggebruikers het verkeer ervaren, bijvoorbeeld met een enquête die verspreid wordt via de betrokken school, de gemeente, De Lijn, drukkinggroepen, ... De slagkracht van deze gegevens wordt uiteraard groter als ze geobjectiverd kunnen worden met statistische methoden.

De metingen zullen naast de andere gegevens (ongevallengegevens, informatie met betrekking tot vastgestelde inbreuken, ...) een idee geven van de dieperliggende kansen tot gedragsverandering. Ze bieden ook een blik op problemen die niet direct met verkeer te maken hebben, maar er wel impact op hebben. Ook onvermoede vervoersarmoede kan zo gedetecteerd worden.

Metingen kunnen zowel voor als na een bepaalde maatregel op een bepaalde locatie een bruikbaar instrument zijn om een zicht te krijgen op de verkeers(on)veiligheid. Daarenboven geven metingen inzicht in eventuele veranderingen in het gedrag van de weggebruikers nadat er maatregelen genomen werden.

Ook gedragsvaststellingen door politiediensten of controleurs van De Lijn maken duidelijk met welke problemen een schoolomgeving kampt. Wanneer politiediensten regelmatig foutparkeren vaststellen of snelheidsinbreuken noteren kan er verder onderzocht worden wat het onderliggende probleem zou kunnen zijn. Er kan immers meer aan de hand zijn: bijvoorbeeld foutparkeren uit luiheid of bijvoorbeeld snelheidsovertredingen omdat snelheidsborden niet meer aanwezig zijn of onvoldoende zichtbaar zijn. In dergelijke gevallen is om infrastructuraanpassingen vragen niet in verhouding tot de ware oorzaak van het probleem.



© MOW

Van analyse naar oplossingen?

Na het verzamelen van de gegevens volgt de analyse en bespreking ervan. Bestaat er werkelijk een veiligheidsprobleem? Wat is de oorzaak? Zijn er adequate oplossingen voorhanden? Samen met een werkgroep, bij voorkeur een uitgebreide gemeentelijke begeleidingscommissie, kan u op grond van de analyses kernproblemen definiëren en tot een actieplan komen. In hoofdstuk 4 vindt u meer informatie over hoe u dit stapsgewijs kan aanpakken.

Wanneer uit de analyse van de gegevens blijkt dat er objectief gezien geen veiligheidsprobleem is, dan moet er alsnog gereageerd worden op de aanwezige subjectieve onveiligheid. Dit kan evenzeer tot acties leiden om dat te verhelpen. Een gevoel van veiligheid is doorslaggevend bij de vraag of trage modi in overweging genomen worden. Wil een schoolomgeving duurzame vervoerspatronen stimuleren, dan zal ze dus verder moeten gaan dan de objectieve onveiligheid te verhelpen.

Het kan ook dat er wel een probleem is in een schoolomgeving, maar dat er toch geen maatregelen worden genomen. De werkgroep kan bijvoorbeeld vaststellen dat er geen draagvlak is voor de maatregel binnen en/of buiten de werkgroep.

Het kan ook zijn dat er niet direct zichtbare maatregelen genomen worden. Er zijn bijvoorbeeld andere prioriteiten of misschien plannen om in de nabije toekomst infrastructurele werken uit te voeren waarbij het bestaande probleem weggewerkt wordt. Ook in dat geval is het aangewezen om dat te communiceren. De weggebruikers uit de schoolomgeving weten dan dat er wel degelijk onderzoek gevoerd is naar de

verkeerssituatie in hun buurt, maar dat er een ander gevolg aan gegeven wordt dan zij misschien verwacht hadden.

Eventueel kunnen wel voorlopige maatregelen genomen worden om de situatie snel iets veiliger te maken. Die maatregelen, ook wel 'reparatiepleisters' genoemd, kunnen divers zijn: de politie kan tijdelijk handhaven, maar evengoed kan het gaan om een kleine infrastructurele ingreep, zoals het plaatsen van hekjes of bloembakken. Let er wel op dat de schoolomgeving geen lappendeken van pleisters wordt (verschillende voorlopige, tijdelijke maatregelen die er te lang blijven liggen).

3

Integrale aanpak

3



achter tabblad 3



3.1. Overleg en organisatie

Wanneer iets hinderlijk of storend is, is dit niet altijd geweten bij hem of haar die de hinder veroorzaakt. Het is daarom belangrijk om hinderlijke, gevaarlijke situaties kenbaar en bespreekbaar te maken. Vooral daarbij ook aangeven waarom ze voor de kinderen, leerlingen en jongeren niet gewenst zijn, geeft overtuigingskracht naar de veroorzaker. Het is bijvoorbeeld niet gewenst dat het huisvuil opgehaald wordt bij het begin van de school. Zwaar vervoer tast de verblijfskwaliteit aan van de schoolomgeving, is zichtbelemmerend, in het bijzonder voor kinderen; men wordt sterker geconfronteerd met de dodehoekproblematiek. Maar weet de verantwoordelijke planner van de intercommunale dat er een school is en om welk uur de school begint? Een re-routing van de ophaaldienst kan in dergelijke situaties veel problemen en wrevel wegnemen en voor de ophaaldienst zal dit weinig problemen stellen om dit aan te passen. Het signaleren, overleggen, afspraken maken en herorganiseren kan in tal van dergelijke zaken een wereld van verschil maken voor een duurzame mobiliteit en verhoogde verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving.

3.2. Educatie

Deelnemen aan het verkeer is een complexe zaak die van verkeersdeelnemers vraagt om:

- op de juiste manier regels toe te passen;
- gevaarlijke situaties te herkennen en er op een veilige manier mee om te gaan;
- te anticiperen op het gedrag van anderen.

Dat alles moet gebeuren in een verkeersomgeving waar in een korte tijdspanne en op basis van een grote hoeveelheid informatie een adequate beslissing genomen moet worden. De vaardigheden die daarvoor nodig zijn, bezit een mens niet van nature, maar moet hij aanleren (zoals lezen, schrijven en rekenen). Aanleren kan onder meer door veel te oefenen.

Ook de ontwikkeling van een verantwoord mobiliteitsgedrag, waarbij mensen bewust kiezen voor het juiste vervoermiddel voor een bepaalde verplaatsing, vergt de nodige training en inzichten.

3.2.1. Educatie en sensibilisatie

Educatie is een overkoepelende term die onderwijs en opvoeding omvat:

- Onderwijs slaat op het systematisch overbrengen van kennis en vaardigheden door bevoegde leraren en op de instellingen waar onderricht gegeven wordt.
- Opvoeding duidt op de wijze waarop iemand is opgevoed, gevormd en grootgebracht (Van Dale).

Verder maakt men een onderscheid tussen leerprocessen naargelang de locatie:

- binnen een schoolse omgeving (formele educatie);
- in de wereld als zodanig, de overdracht van de waarden en verzamelde kennis van een samenleving (informele educatie).

Afhankelijk van onder andere het doel, de doelgroep, de boodschap die men wil overbrengen en de gebruikte middelen, kan men een aantal vormen van verkeerseducatie onderscheiden. Veel aandacht wordt besteed aan zelfkennis, risicoperceptie en anticipatie op verkeersgedrag van anderen⁸.

Sensibilisatie is een proces waarbij mensen gevoelig gemaakt worden voor een bepaald thema. Die bewustmaking gebeurt via doel- en doelgroepgerichte acties en campagnes.

Met behulp van educatie en sensibilisatie wil men informatie en kennis aanreiken, attitudes en gedrag beïnvloeden en aanpassen, en een maatschappelijk draagvlak creëren om de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid te verbeteren⁹.

⁸ Wildervanck, 2007

⁹ Bron: BIW

3.2.2. Verkeers- en mobiliteitseducatie

Verkeerseducatie beoogt meer dan de kennis van het verkeersreglement, de eerste hulp bij ongevallen en het behalen van een theoretisch rijbewijs. Weten alleen is onvoldoende, maar wel noodzakelijk. Verkeerseducatie brengt kinderen en jongeren naast kennis ook vaardigheden en houdingen bij om veilig en op een positieve manier aan het verkeer deel te nemen en dat op basis van de verkeersreglementering.

Verkeerseducatie neemt de verkeersrealiteit en de ervaring van de leerling als vertrekpunt. Ze leert kinderen om verkeerssituaties te interpreteren en geeft hen vaardigheidstraining in het deelnemen aan het verkeer. De educatie verplaatst zich geleidelijk van de klas naar een beschermde omgeving en naar het echte verkeer. Ze verhoogt de risicoperceptie, leert hen de juiste attitudes (weerstaan aan de groepsdruk) ten opzichte van gevaarlijk gedrag. Een teveel aan informatie kan jongeren meer zelfvertrouwen geven en hen hierdoor aanzetten om meer risico's te nemen.

Mobiliteitseducatie beoogt een kritische bevraging van onze vervoersgewoonten. Voor welke vervoerswijze kies ik, kiezen mijn ouders, kiest de samenleving? Hoe komt dat, wat zijn de gevolgen, hoeven we er iets aan te doen en wat kunnen we eraan doen?

Mobiliteitseducatie omvat drie stappen.

- *Weten en vergelijken:* kennis van de voor- en nadelen van de verschillende vervoerswijzen: te voet, voortbewegingstoestellen (skates, step, ...), fiets, bromfiets, openbaar vervoer, auto.
- *Waarderen en kiezen:* de verschillende vervoerswijzen afwegen vanuit de eigen ervaring en situatie, werken rond individuele en collectieve voordelen.
- *Willen en uitvoeren:* het geschikte vervoermiddel kiezen rekening houdend met verschillende criteria, waaronder veiligheid, respect voor het milieu en sociaaleconomische aspecten.

3.2.3. Educatie in het kader van het leerplichtonderwijs

Het leerplichtonderwijs schenkt aandacht aan verkeers- én mobiliteitseducatie. Beide invalshoeken zijn belangrijk voor het voeren van een verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid.

Van kinderen en jongeren verwachten we vaak dat zij 'hun rol' in het verkeer vanzelf onder de knie krijgen. Een opleiding met bijbehorend examen voor voetgangers, fietsers, autopassagiers en gebruikers van het openbaar vervoer bestaat niet. Ouders zijn de eerste verkeersopvoeders van hun kinderen, maar toch stellen we vast dat er in veel gezinnen te weinig tijd wordt vrijgemaakt om kinderen te leren stappen en fietsen in het verkeer. Kinderen worden ook pas op latere leeftijd autonoom als voetganger en fietser, aangezien ze vaak met de auto vervoerd worden naar de school, sportclub, vriendjes, enzovoort. Bovendien is de complexiteit van verkeerssituaties de laatste jaren zeer sterk toegenomen.

Van het onderwijs wordt verwacht dat het een bijdrage levert aan de verkeersopvoeding. Dat lezen we in de eindtermen en ontwikkelingsdoelen. Daardoor is iedere school verplicht om aan verkeersopvoeding te werken. Voor de meest recente eindtermen en ontwikkelingsdoelen kunt u terecht op deze website: www.ond.vlaanderen.be/dvo.

Ontwikkelingsdoelen in het kleuteronderwijs

Binnen het leergebied 'Wereldoriëntatie' is een rubriek 'Verkeer - Mobiliteit' opgenomen waarin drie ontwikkelingsdoelen zijn geformuleerd:

- 6.10. De kleuters herkennen in hun omgeving plaatsen waar ze veilig kunnen spelen en waar niet.
- 6.11. De kleuters beseffen dat het verkeer risico's inhoudt.
- 6.12. De kleuters kunnen onder begeleiding elementaire verkeersregels toepassen.



Eindtermen in het lager onderwijs

Verkeersopvoeding valt in het lager onderwijs eveneens onder de rubriek 'mens en ruimte' van het leergebied wereldoriëntatie (WO).

Er zijn vijf eindtermen verkeers- en mobiliteitseducatie die op het einde van het zesde leerjaar bereikt moeten zijn:

- 6.12. De leerlingen kunnen de gevaarlijke verkeerssituaties in de ruimere schoolomgeving lokaliseren.
- 6.13. De leerlingen beschikken over voldoende reactiesnelheid, evenwichtsbehoud en gevoel voor coördinatie en ze kennen de verkeersregels voor fietsers en voetgangers, om zich zelfstandig en veilig te kunnen verplaatsen langs een voor hen vertrouwde route.
- *6.14. De leerlingen tonen zich in hun gedrag bereid rekening te houden met andere weggebruikers (* = hier gaat het om een attitude waarvoor enkel een inspanningsverplichting geldt voor de school)
- 6.15. De leerlingen kennen de belangrijkste gevolgen van het groeiende autogebruik en kunnen de voor- en nadelen van mogelijke alternatieven vergelijken.
- 6.16. De leerlingen kunnen een eenvoudige route uitstippelen met het openbaar vervoer.

Eindtermen in het secundair onderwijs

In het secundair onderwijs zijn verkeers- en mobiliteitseducatie ondergebracht in de vakoverschrijdende eindtermen, die graadoverschrijdend geformuleerd zijn. Naast een stam, waarin algemeen geformuleerde eindtermen zijn geformuleerd (bijvoorbeeld rond verantwoordelijkheidsgevoel of respect vertonen), zijn er de contexten, waarin eindtermen zijn opgenomen die naar een specifiek toepassingsgebied verwijzen. De eerste context is 'Lichamelijke gezondheid en veiligheid', waarin twee eindtermen (nr. 13 en 14) ge-

formuleerd zijn die expliciet verwijzen naar verkeerseducatie.

Mobiliteitseducatie komt ook aan bod in de context 4 'Omgeving en duurzame ontwikkeling', meer bepaald in de eindtermen 3 en 4.

Bij een aantal maatregelen wordt ook verwezen naar vakoverschrijdende eindtermen die niet rechtstreeks betrekking hebben op verkeers- en mobiliteitseducatie, maar die bij educatieve projecten rond deze thema's wel aan bod kunnen komen. Deze eindtermen komen uit de gemeenschappelijke stam en uit de contexten 1, 2, 3, 4 en 5. Hier vindt u een lijst van de eindtermen waarnaar expliciet verwezen wordt in de maatregelen verderop in dit handboek.

▪ **Gemeenschappelijke stam**

1. De leerlingen brengen belangrijke elementen van communicatief handelen in praktijk.
4. De leerlingen blijven, ondanks moeilijkheden, een doel nastreven.
10. De leerlingen engageren zich spontaan.
18. De leerlingen gedragen zich respectvol.
20. De leerlingen nemen verantwoordelijkheid op voor het eigen handelen, in relaties met anderen en in de samenleving.

▪ **Context 1: Lichamelijke gezondheid en veiligheid**

10. De leerlingen participeren aan gezondheids- en veiligheidsbeleid op school.
11. De leerlingen passen veiligheidsvoorschriften toe en nemen voorzorgen voor een veilige leef- en werkomgeving.
12. De leerlingen roepen hulp in en dienen eerste hulp en cpr toe.
13. De leerlingen passen het verkeersreglement toe.
14. De leerlingen gebruiken eigen en openbaar vervoer op een veilige manier.

▪ **Context 2: Mentale gezondheid**

3. De leerlingen erkennen probleemsituaties en vragen, accepteren en bieden hulp.
6. De leerlingen stellen zich weerbaar op.

▪ **Context 3: Sociorelationele ontwikkeling**

2. De leerlingen erkennen het bestaan van gezagsverhoudingen en het belang van gelijkwaardigheid, afspraken en regels in relaties.
5. De leerlingen handelen discreet in situaties die dat vereisen.
9. De leerlingen zoeken naar constructieve oplossingen voor conflicten.

▪ **Context 4: Omgeving en duurzame ontwikkeling**

3. De leerlingen zoeken naar mogelijkheden om zelf duurzaam gebruik te maken van ruimte, grondstoffen, goederen, energie en vervoermiddelen.
4. De leerlingen zoeken naar duurzame oplossingen om de lokale en globale leefomgeving te beïnvloeden en te verbeteren.

▪ **Context 5: Politiek-juridische samenleving**

2. De leerlingen passen inspraak, participatie en besluitvorming toe in reële schoolse situaties.
5. De leerlingen tonen aan dat het samenleven in een democratische rechtsstaat gebaseerd is op rechten en plichten die gelden voor burgers, organisaties en overheid.

3.2.4. Permanente educatie

Verkeers- en mobiliteitseducatie stopt niet op het einde van het basisonderwijs of op het einde van het secundair onderwijs. Op elk moment waarop verwacht kan worden (of vastgesteld wordt) dat het oude gedragspatroon niet meer voldoet voor een veilig en verantwoord verkeers- en mobiliteitsgedrag, moet worden bijgestuurd. Factoren die daarop een invloed hebben, zijn een veranderende verkeersomgeving en -situatie, wijzigingen van de verkeersregels, een gewijzigde levensfase (ouder worden, situatie na een ongeval, ...).

Permanente educatie veronderstelt dat elke categorie van verkeersdeelnemers toegang heeft tot de opleiding, training, voorlichting, bijscholing en adviezen die op de eigen problematiek zijn afgestemd. Dat start in de school, maar kent ook daarbuiten een voortzetting met de opleiding bij het gebruik van nieuwe vervoerswijzen, het onderhouden van rijvaardigheden, het op peil houden van de noodzakelijke kennis en tot slot de bijsturing van ongewenst gedrag.

Permanente verkeers- en mobiliteitseducatie houden in dat verkeersdeelnemers continu zaken bijleren die in een bepaalde levensfase belangrijk zijn, met name:

- verwerven van kennis van de verkeersregels en -tekens, maar ook het hoe en waarom van die regels en het herkennen van en het anticiperen op verkeerssituaties (combinatie van vaardigheid en kennis);
- aanleren van gedrag, zoals automatisch de hand uitsteken als men als fietser links of rechts afslaat, achterom kijken vooraleer men uitstapt of auto-gordels vastklikken;
- oefenen van vaardigheden, zoals het besturen van een voertuig, snelheid en afstand inschatten of schakelen;

- ontwikkelen van attitudes: attitudes zijn voor een groot deel bepalend of de aangeleerde kennis en vaardigheden ook in de praktijk op de juiste manier worden gebruikt. Attitudes worden ook sterk bepaald door de omgeving van het kind of de jongere. Ook de samenleving voedt kinderen op: voorbeelden, waarden, ...

Afhankelijk van onder andere het doel, de doelgroep, de boodschap en de gebruikte middelen onderscheidt men aan aantal vormen van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie:

- **verkeersopvoeding** betreft het (veelal individueel) opvoeden van kinderen in het verkeer, meestal door de ouders;
- **verkeersonderwijs** noemen we de verkeersopvoeding van kinderen in schoolverband. Ouders behoren daarbij een rol te spelen;
- **verkeersopleiding**, of rijopleiding betreft de opleiding die in principe uitmondt in een rijexamen;
- **verkeersvoorlichting** heeft als doel het bekendmaken aan grote groepen weggebruikers van nieuwe of belangrijke informatie.

Meer informatie over mogelijke problemen en hoe educatie kan bijdragen tot oplossingen vindt u in hoofdstuk 5. Maatregelenfiches.

3.3. Handhaving

3.3.1. Soorten handhaving

Bij handhaving denken veel mensen meteen aan politiemensen die hun boekje bovenhalen. Maar ook gemachtigde opzichters of stadswachters kunnen een handhavende rol spelen. De politie hoeft ook niet meteen te beboeten. Er zijn verschillende soorten handhaving:

- proactief (nog voor er problemen zijn);
- preventief / ontradend (zonder te verbaliseren);
- repressief (met verbalisering).

Bestuurders zullen minder geneigd zijn zich op het voetpad, in dubbele file of aan een bushalte te parkeren als er een handhaver in de buurt is. Alleen al de aanwezigheid van de politie werkt preventief en maakt zo de schoolomgeving veiliger. Met gerichte, preventieve acties in de schoolomgeving kan fout en gevaarlijk verkeersgedrag aangepakt worden. Toch zal de politie ook af en toe repressief moeten optreden.

Met verkeershandhaving wordt het geheel aan maatregelen en middelen bedoeld om de naleving van de verkeersregels af te dwingen of om te voorkomen dat de verkeersregels worden overtreden. Deze maatregelen hebben te maken met het verkeerstoezicht (op het niveau van de politie), de vervolging (op het niveau van het parket) en de bestraffing (op het niveau van de rechtbank)¹⁰. Het is dit soort handhaving dat in de maatregelenfiches 'Handhaving' behandeld wordt: de politionele en repressieve aanpak.

¹⁰ M. Scheers en F. Vlamincx, 'Verkeershandhaving: nog steeds het lelijke eendje van de rechtshandhaving', in Orde van de dag, december 2002, aflevering 20, thema Verkeershandhaving, Brussel, Kluwer Documenta.



Gevaarlijk gedrag

De volgende gedragingen hebben de meest nefaste gevolgen voor de verkeersveiligheid in een schoolomgeving.

- **Onaangepaste snelheid** in een zone waar een snelheidsbeperking van 30 km/uur geldt.
- Het niet-dragen van de **veiligheidsgordel**. De gordel biedt vooral bij lage snelheden een uitstekende beveiliging voor de bestuurder en de passagiers voor en achter. Ook acties voor een correct gebruik van **kinderzitjes** in de auto zijn nuttig.
- Het **foutparkeren**, en daarmee bedoelen we verkeersonveilig parkeren, dat andere weggebruikers in gevaar brengt, omdat die op een weggedeelte moeten gaan waar ze normaal gezien niet moeten zijn en waar andere weggebruikers hen niet verwachten. In schoolomgevingen zijn het vaak de ouders die hun kinderen met de wagen brengen of komen halen die zelf foutief en/of gevaarlijk parkeren. Ook hier heeft in de eerste plaats preventief en communicatief optreden het meeste effect. Er zijn heel wat voorbeelden van scholen die de problemen hebben kunnen oplossen zonder repressief politieoptreden.
- Het in gevaar brengen van voetgangers, fietsers en bromfietzers is een overtreding die regelmatig wordt vastgesteld in schoolomgevingen. Ook het niet-verlenen van **voorrang** en het niet-respecteren van de zijdelingse **afstand** van 1 meter tussen het voertuig en de fietser leiden vaak tot gevaarlijke situaties.
- Controle van **verlichting van fietsers en bromfietzers** zodat ze zichtbaar zijn voor andere weggebruikers.

3.3.2. Draagvlak

Handhaving zal alleen het gedrag van de weggebruikers verbeteren als er een draagvlak voor is. Daarbij zijn de volgende punten belangrijk.

▪ Alle weggebruikers

Niet alleen de autobestuurders, ook de voetgangers, fietsers en bromfietzers hebben plichten. Fietsers en bromfietzers moeten bijvoorbeeld de wettelijk verplichte verlichting hebben én gebruiken. Ook de verplichte reflectoren mogen niet ontbreken. Daarenboven kunnen voetgangers en (brom)fietsers zichzelf ook zichtbaarder maken door geen donkere kledij en/of reflecterend materiaal te dragen als ze in het duister of halfduister de weg opgaan.

Er moet niet enkel aandacht worden besteed aan de snelheid van auto's in sommige schoolomgevingen, maar ook aan de opgedreven bromfietzen. Handhaving op vlak van duozit bij bromfietzen is eveneens aangewezen; onder de 18 jaar is dit immers niet toegelaten en dus ook niet verzekerd.

▪ Het tijdstip

Een preventieve snelheidscontrole zal positiever onthaald worden als die plaatsvindt op het moment dat het probleem zich het scherpst stelt, als de verkeerssituatie 'daarom vraagt': met andere woorden de leerlingen toekomen of de school verlaten of wanneer er buitenschoolse activiteiten plaatsvinden (naschoolse opvang, speelpleinwerking tijdens schoolvakanties, ...). Controle van fietsverlichting gebeurt het best in de herfst of de winter, wanneer veel woon-schoolverkeer in het donker begint of eindigt.

▪ Communicatie

Of de acties nu preventief of repressief zijn, het is belangrijk dat de politie erover communiceert. Het verhoogt de impact van en het begrip voor de acties. Communicatie hoeft niet beperkt te worden tot één moment, maar kan ook herhaaldelijk of permanent.

De politie kan ook verschillende middelen combineren. Ze kan bijvoorbeeld handhavingssignalen (mottoborden, piramides, resultaatsborden, folders en zichtbare controles) combineren met berichtgeving over de handhaving via de media. Dat zal de subjectieve pakkans verhogen, waardoor weggebruikers hun gedrag zullen aanpassen.

Ook interne communicatie is belangrijk. Niet alleen de betrokken politieambtenaren moeten op de hoogte zijn, ook de wijkagent bijvoorbeeld of andere leden van het korps. Ook niet-politionele personen, diensten, instellingen, groepen worden het best op de hoogte gebracht.

Tijdelijk

Het repressieve karakter van politionele handhaving kan slechts een tijdelijke oplossing bieden bij verkeersonveiligheid. Bij problemen enkel politie inzetten heeft geen zin. Ze kunnen niet altijd en bij elke school postvatten. Bovendien ebt het sanctionerende effect weg na een tijdje. Koppeling met educatieve en infrastructurele maatregelen is nodig om duurzame oplossingen te bewerkstelligen.

Meer informatie over mogelijke problemen en hoe handhaving kan bijdragen tot oplossingen vindt u in hoofdstuk 5. Maatregelenfiches.

3.4. Infrastructuur

Een duidelijke context en duidelijke instructies over gewenst gedrag leiden tot een veiligere schoolomgeving. De infrastructuurinrichting kan hier een belangrijke bijdrage toe leveren. Meestal heeft men in een schoolomgeving te maken met een combinatie van problemen: te veel auto's, hoge parkeerdruk, fietsers en voetgangers die met elkaar en met auto's in conflict komen en allerlei (vooral voor kinderen) onoverzichtelijke situaties. De verbetering van de infrastructuur rond een school (zowel op het openbaar domein als op het privédomein van de school) vraagt dan ook vaak een combinatie van maatregelen en voorzieningen, gebaseerd op een grondige analyse van de noden en wensen van de verkeersdeelnemers.

Typisch voor een schoolomgeving is de aanwezigheid van veel jonge verkeersdeelnemers, die vooral te voet of met de fiets naar school komen. Infrastructuuringrepen moeten dan ook zoveel mogelijk het STOP-principe hanteren: Stappers krijgen dan voorrang op de Trappers, de Trappers op het Openbaar vervoer, en het Openbaar vervoer op het Privévervoer.

Om een schoolomgeving intrinsiek veilig te maken, kunnen infrastructuurwerken noodzakelijk zijn. Hierbij mag echter niet over één nacht ijs gegaan worden. Grote herinrichtingsprojecten moeten doordacht aangepakt en uitgevoerd worden. Ze moeten immers leiden tot een duurzame oplossing. Maar ook met relatief goedkope ingrepen kan de infrastructuur veiliger worden. De verkeerssignalisatie aanpassen, extra markering aanbrengen, paaltjes plaatsen of verwijderen, zijn allemaal maatregelen die al op korte termijn de verkeersveiligheid ten goede kunnen komen. Soms kunnen ze ook als proefoplossing gezien worden tot er budget voorhanden is voor volledige herinrichtingswerken.



Dat aan de meeste infrastructurele ingrepen een hoog prijskaartje hangt, mag in elk geval niet betekenen dat ze niet in overweging genomen moeten worden. Het is het samenspel tussen maatregelen uit de domeinen van de 3 E's, infrastructuur (engineering), handhaving (enforcement) en educatie (education), dat het verkeersgedrag duurzaam veilig zal sturen.

Aandachtspunten die bij infrastructuuringrepen steeds terugkomen, zijn:

- scheiden van snel en langzaam verkeer, zodat kinderen die lopend en op de fiets naar school komen zo min mogelijk hinder hebben van het autoverkeer;
- reguleren van het breng- en haalverkeer per auto;
- reguleren van het doorgaand verkeer;
- onbelemmerd zicht voor kinderen;
- onbelemmerd zicht op de schoolpoort voor de aankomende weggebruiker;
- voldoende wachtruimte.

Meer informatie over mogelijke problemen en infrastructuuroplossingen vindt u in hoofdstuk 5. Maatregelenfiches.

4

Leidraad voor samenwerking en overleg



achter tabblad 4

4.1. Kwaliteitszorg

Voor goede mobiliteitsmaatregelen is kwaliteitsvol overleg noodzakelijk

Maatregelen zijn het efficiëntst als ze ook 'gedragen' worden door de mensen waarvoor de maatregelen bestemd zijn. Wie iets in het verkeer verandert, raakt aan de individuele leefwereld van de burgers, die daarna dagdagelijks met de maatregel of de nieuwe situatie te maken krijgen. Als een maatregel geen draagvlak heeft, wordt het moeilijk om het gewenste effect te verkrijgen.

Een tekort aan draagvlak wordt best zo vroeg mogelijk opgespoord en opgelost. Eén enkel inspraakmoment als de plannen klaar zijn, is daarvoor niet genoeg. Belanghebbenden moeten zo vroeg mogelijk bij het project betrokken worden, dus al vanaf de voorbereiding. Dat kunnen bijvoorbeeld buurtbewoners zijn, of handelaars in de buurt van de school (denk daarbij aan hun parkeervraag). Als mensen de kans krijgen om hun visie over de planning, het ontwerp en later ook over de uitvoering van de maatregelen te geven, dan **participeren** ze aan het project. Ze worden zelf projectpartner en zo wordt het ook hun eigen project, wat veel voordelen biedt.

Participatie is een proces van **overleg**, gekenmerkt door een open communicatie en discussie, actie en interactie. In de praktijk is dat nooit vanzelfsprekend. Idealiter is er een werkgroep met ervaringsdeskundigen en vertegenwoordigers van belangengroepen, die zich proactief buigt over problemen in een specifieke schoolomgeving. Werken aan een schoolomgeving is complex, omdat er véél behoeften van véél belanghebbenden samenkomen en omdat die behoeften eerst op elkaar afgestemd moeten worden. Het komt er op aan met alle relevante behoeften maximaal rekening te houden. De samenstelling van de werkgroep is dus belangrijk om een goed inzicht te krijgen

in wie welke noden of frustraties heeft bij de huidige situatie. In de werkgroep zelf zijn respect en luisterbereidheid cruciaal, evenals de bereidheid om compromissen te sluiten.

Die werkgroep moet ook haar plaats vinden in of aanhaken bij bestaande overleg- en beslissingsstructuren van de gemeente of stad. Ook daar moet immers een draagvlak voor het project gevonden worden. In veel steden en gemeenten zal de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) een voor de hand liggend communicatieplatform zijn. Dit is een overlegplatform van gemeente, hogere overheden en openbaar vervoersmaatschappijen, waarin knowhow uitgewisseld kan worden en waaruit makkelijk samenwerking kan groeien met de lokale overheid, het gewest, de provincie, De Lijn, de lokale verkeerscommissie, ... De gemeente beslist zelf wie ze bijkomend uitnodigt: een vertegenwoordiger van de school, de leerlingenraad, de oudervereniging, ... Eventueel kan dit nog aangevuld worden met een vertegenwoordiging van buurtbewoners of handelaars uit de schoolomgeving. Neem contact op met uw gemeente indien u van dit platform wil gebruik maken.

Het navolgend stappenplan geeft u – als één van de initiatiefnemers van een lokaal duurzaamheids- en veiligheidsproject rond de schoolomgeving – een goede indruk van hoe men problemen/knelpunten systematisch aanpakt. Zeven stappen loodsen u door het proces om in dialoog met alle sleutelfiguren tot de meest aangewezen maatregelen te komen.

4.2. Stappenplan

Met het onderstaande stappenplan kan een werkgroep systematisch (stap voor stap) en procesmatig (plannen, uitvoeren, is doel bereikt?, bijsturen), in een zelf bepaald tijdsbestek (tegen eind dit jaar) en in overleg met andere actoren tot een precieze objectieve om-



schrijving van de problemen komen en een goed zicht krijgen op de meest gepaste mix van maatregelen voor de schoolomgeving in kwestie. Maatregelen die dan, als alles goed loopt, efficiënt, realistisch, haalbaar zijn en gedragen worden door alle actoren.

Zeven stappen

De volgende zeven stappen kunnen helpen om met een werkgroep een schoolomgevingsproject systematisch en dus kwaliteitsvol aan te pakken.

- Stap 1** – Creëer een draagvlak voor het opstarten van een verbeteringsproject
- Stap 2** – Stel een representatieve en stevige overlegstructuur op
- Stap 3** – Inventariseer bestaande behoeften en belangen
- Stap 4** – Werk het projectplan uit¹¹
- Stap 5** – Voer het projectplan uit¹²
- Stap 6** – Evalueer
- Stap 7** – Veranker uw project in het lokale beleid

STAP 1 – Creëer een draagvlak voor het opstarten van een verbeteringsproject

Met een draagvlak kunnen verschillende dingen bedoeld worden. Meestal is het een deel van de samenleving dat een ideologie, mening en dergelijke ondersteunt. Echter het kan ook de positie van een persoon aangeven. Hoe meer draagvlak een persoon heeft hoe beter zijn positie.

Als er sprake is van 'een probleem' of 'problemen' in een schoolomgeving, dan is het duidelijk dat er mensen zijn die willen dat er iets verandert. Uiteraard kan ook een goede of aanvaardbare toestand verder verbeterd worden.

Of een stad of gemeente daadwerkelijk een project kan starten en kwaliteitsvol uitvoeren, hangt niet alleen af van financiële en organisatorische haalbaarheid, maar vooral van het draagvlak voor het project bij bestuur en burger.

Vinden bestuur én burgers "dat er iets moet veranderen", dan komt het er vooral op aan om samen het proces te doorlopen dat tot concrete maatregelen zal leiden. Idealiter neemt het draagvlak in de loop van dat proces nog toe.

¹¹ Voor stap 3 en 4 van dit 'Stappenplan projectproces' kunt u gebruik maken van het 'Stappenplan opmaak van een schoolvervoersplan' dat te downloaden is op www.mobielvlaanderen.be/pdf/convenants/module10b.pdf.

¹² In de regel zullen overwegingen in het kader van elk schoolomgevingsproject leiden tot meerdere nuttige activiteiten/maatregelen die via een projectplan met elkaar in verband kunnen gebracht worden. Op die wijze kunnen verschillende maatregelen elkaar versterken, wat de efficiëntie van het gehele project ten goede komt.

Directe schoolomgevingen worden door experts doorgaans niet tot de onveiligste plaatsen in het verkeer gerekend, omdat er relatief weinig ongevallen gebeuren. Toch is er in het algemeen voor schoolomgevingen blijkbaar een groot draagvlak voor maatregelen die de verkeersveiligheid verhogen, zowel bij beleidsmensen als burgers. Het hoge aandeel van jonge weggebruikers en vooral kinderen rond de school maakt of houdt de mensen bewust van de gevaren en risico's van het verkeer. Dat maakt dat zelfs ingrijpende en beperkende maatregelen relatief gemakkelijk worden aanvaard.

Die aanvaarding is echter beperkt in de tijd: buiten de druktepieken aan de schoolpoort, wanneer er veel minder of geen leerlingen te zien zijn, kunnen de maatregelen vaak op minder instemming of navolging rekenen. De vraag is dus altijd of het 'natuurlijke' draagvlak (constant) groot genoeg is, enerzijds om het project te starten, anderzijds om de aanvaarding van de nieuwe situatie tijdens of na de uitvoering van de maatregelen te waarborgen.

Maar het kan uiteraard ook zijn dat niet iedereen vindt "dat er iets moet veranderen" of dat niet iedereen ervan overtuigd is dat het nog beter kan. Misschien is er wél draagvlak bij het bestuur, maar niet bij de burgers, of omgekeerd. In dat geval zal er gelobbyd moeten worden door aan de burgers of aan het lokale bestuur duidelijk te maken waarom er iets moet veranderen.

Het is dus van belang te weten **wie** nog overtuigd moet worden en **door wie**. Wie zijn de sleutelfiguren om overtuigd te worden of om zelf anderen te overtuigen? Binnen de lokale overheid zijn dat misschien de burgemeester, de schepenen, de mobiliteitsambtenaren, leden van de politiediensten of van de verkeerscommissie. Ook vertegenwoordigers van belangengroepen (bijv. lokale fietsersbond of oudercomité) kunnen sleutelfiguren zijn. De schooldirecteur of een leraar is ook geïnteresseerd in de verkeersveiligheid

van de kinderen en jongeren. Zelfs individuele weggebruikers kunnen een sleutelrol spelen.

Vervolgens moet er gekeken worden hoe men het draagvlak voor het project kan creëren of vergroten. Emotionele reacties of anekdotes volstaan daarbij niet, er komt altijd een moment dat er meer objectieve gegevens nodig zijn. Zij vormen het echte fundament voor het draagvlak. Drie soorten gegevens zijn daarbij nuttig om het bestaande draagvlak in kaart te brengen:

- gegevens over de actuele verkeersveiligheidssituatie (zie 2.3. Verkeersveiligheid);
- bestaande projecten en activiteiten;
- aanwezige structuren en randvoorwaarden (bijv. tijd, mankracht, financiële middelen, informatie m.b.t. stadscultuur en organisatiemethoden).

Is het bestuur overtuigd, dan is een intern officieel startsein (bijv. oprichting van de werkgroep) en externe communicatie over de start van het project een goed idee. Het toont alvast het engagement van de initiatiefnemers.

Met onderstaande vragen kunt u nagaan of u niets vergeten bent bij deze stap.

1. Wie startte het project ter bevordering van de verkeersveiligheid rond de school?
2. Wie zijn de sleutelfiguren die anderen kunnen overtuigen of overtuigd moeten worden?
3. Is er al informatie verzameld over de huidige situatie (bestaande problemen of maatregelen) m.b.t. de schoolomgeving? Wie heeft dat gedaan? Met welk doel voor ogen werd de informatie verzameld?
4. Zijn de randvoorwaarden in kaart gebracht (bijv. tijd, mankracht, financiële middelen, informatie m.b.t. stadscultuur en organisatiemethoden)?
5. Is er zicht op de bestaande overleg- en beslissingsorganen en -structuren?

6. Zijn de sleutelfiguren geïnformeerd en geconsulteerd?
7. Heeft het project de steun van het lokale bestuur?
8. Is er een overeenkomst met (of intentieverklaring van) het lokale bestuur opgemaakt (officieel startsein voor de werkgroep)?
9. Werd het engagement van het lokale bestuur om een project op te zetten bekendgemaakt aan burgers en weggebruikers?
10. Is deze stap verlopen zoals gepland? Waarom wel/niet?

STAP 2 – Stel een representatieve en stevige overlegstructuur op

De organisatie van een project is een dynamisch proces. Ze verandert in de loop van de verschillende stappen en acties: doorgaans breidt de organisatie zich ook uit in de loop van het proces. Hoe meer mensen bij het project betrokken worden, hoe groter de kans dat de maatregelen draagvlak verwerven en uitgevoerd worden. Een ad-hoc-aanpak¹³ wordt het best vermeden.

U kiest de meest geschikte overlegstructuur voor uw stad of gemeente door de mogelijke overlegstructuren te vergelijken. In veel gevallen wordt gekozen voor een **werkgroep**¹⁴. Die overlegstructuur is noodzakelijk om het project goed te kunnen organiseren. Hoe steviger die structuur, hoe vlotter de opeenvolgende stappen van het project zullen verlopen en hoe groter het effect van de inspanningen zal zijn.

Meestal zal de werkgroep een uitgebreide Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) zijn. In zo'n commissie zitten een aantal vaste leden: de gemeente (ambtelijk en bestuurlijk niveau), ruimtelijke ordening, De Lijn, de provincie, Wegen en Verkeer, mobiliteitsbegeleider.

De gemeente kan zelf beslissen om deze vergadering uit te breiden met wie ze zinvol acht. De GBC brengt meerdere bestuursniveaus en domeinen samen, zodat meteen alle gesprekspartners aan tafel zitten. Door de sleutelfiguren aan deze vergadering toe te voegen, komt u tot een representatieve en slagkrachtige overlegstructuur. De gemeente staat in voor het samenroepen van een GBC.

Indien nodig kunnen voor deelthema's werkgroepen opgericht worden. Die staan bijvoorbeeld in voor het verzamelen van gegevens of voor de voorbereiding van een plan van aanpak. Hun voorbereidend werk vormt dan de input voor de bespreking op de GBC. In dat geval is de GBC eerder een stuurgroep die de verschillende werkgroepen aanstuurt.

Een degelijke organisatie helpt om brede steun te erven voor het project en het gevoel van 'eigenaarschap' uit te breiden. Daarom is het van belang dat het project geïntegreerd is in de bestaande organisatiestructuur en in het huidige beleid van de gemeente.

Communicatie over de plannen en de realisaties van het project is onontbeerlijk. Het is dus nodig dat de communicatiemogelijkheden in de stad of gemeente gekend zijn en dat ze ook gebruikt kunnen worden. Welke communicatiekanalen (website, folders, stads- of regionale krant, ...) zullen gebruikt worden en op welke manier?

Meldpunt en aanspreekpunt verkeer op school

Binnen de school kan een lid van de ouderraad worden aangeduid als meldpunt voor mobiliteits- en verkeersproblemen. Binnen de ouderraad kan, in overleg met de directie, nagegaan worden of de school zelf het probleem kan aanpakken en of een gesprek met de gemeente hierover zinvol is. De wijze waarop het aanspreekpunt bereikbaar is, wordt duidelijk uitgehangen in de school.

¹³ 'Ad hoc' staat hier voor een geïmproviseerde aanpak, louter gebaseerd op intuïtie, incidenteel en daardoor onvoorspelbaar (zie Scheerder, Vandenbroucke en Saan, Projecten voor Gezondheidspromotie, Brussel, VIG – Vlaams Instituut voor Gezondheidspromotie, 2003).

¹⁴ Voor meer informatie m.b.t. de voor- en nadelen van werkgroepen, evenals de manier waarop een werkgroep kan worden samengesteld, zie Leidraad preventief werken aan verkeersveiligheid.



© AWW



© AWW



© Mobil tel 21

Deze maatregel verhindert vanzelfsprekend niet dat ook de directie als rechtstreeks aanspreekpunt fungeert. Toch kan de drempel om (kleinere) problemen aan te pakken hoog zijn indien men met de directie dient af te spreken. Beide systemen zijn dan ook complementair. Ook voor de leerlingen kan een apart meldpunt opgestart worden, door een verantwoordelijke van de leerlingenraad of een digitaal meldpunt. Ook hier kan een getrapte bespreking binnen de leerlingenraad en vervolgens de directie en gemeente gevolgd worden.

Als aanspreekpunt kan ook een verkeersouder¹⁵ optreden. Verkeersouders zijn alle ouders, grootouders of andere vrijwilligers die meehelpen aan allerlei verkeersinitiatieven op school. Zij kunnen optreden als (mede)coördinatoren, organisatoren of helpende handen bij verkeersactiviteiten in de school (bijv. bij autoluwe schooldagen, verkeersdagen- weken, sensibiliserende acties of fietspool). Ze kunnen eveneens optreden als contactpersonen tussen ouders, school, gemeente en allerlei organisaties als het gaat om de verkeersveiligheid van de kinderen.

Met onderstaande vragen kunt u nagaan of u niets vergeten bent bij deze stap.

1. Is het duidelijk vanuit welke structuur het project zal worden gestuurd (bijv. vanuit een bestaande of nieuwe werkgroep)?
2. Wie is lid van de werkgroep?
3. Is er een trekker?
4. Wie is de coördinator?
5. Heeft de werkgroep een mandaat?
6. Is er een stuurgroep, die eventueel verschillende werkgroepen coördineert?
7. Zijn er afspraken gemaakt over aan wie, wanneer en hoe gerapporteerd wordt?

8. Wat is de specifieke doelstelling van de werkgroep? Is de scope van het project afgebakend? Over welke schoolomgeving gaat het? Wie zijn de betrokken wegbeheerders?
9. Is het project ingebouwd in het bestaande beleid en de praktijk van gemeente en school, en op welke manier?
10. Wat zijn de mogelijke communicatiekanalen?
11. Werd de werkgroep en de trekker publiek bekendgemaakt? Hoe gebeurde dat? Via website of andere kanalen?
12. Is deze stap verlopen zoals gepland? Waarom wel/niet?

STAP 3 – Inventariseer bestaande behoeften en belangen

In deze stap worden bestaande behoeften en belangen van weggebruikers, schooldirecties, leerkrachten, ouders, omwonenden en andere betrokkenen in kaart gebracht. Er wordt een profiel van de schoolomgeving gemaakt voor wat betreft duurzaamheid (verkeersveiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid, en eventueel milieu-impact). Op basis van deze inventaris zal vervolgens vlug duidelijk worden waar er knelpunten zitten, en welke daarvan zo problematisch zijn dat ze in het verdere verloop van het project prioritair aangepakt moeten worden.

Het nauwkeurig in kaart brengen van de behoeften en problemen met betrekking tot de schoolomgeving is heel belangrijk. U hebt als bestuur, schooldirectie of ouders misschien een bepaalde visie op een probleem, de oorzaken ervan of hoe u het best iets kan bereiken, maar klopt die visie wel? Een degelijke analyse van hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid, waar er zich problemen voordoen en wat de oorzaken zijn, kan zorgen voor een meer objectieve kijk op de zaak. Het analyseren van de situatie zorgt ook voor een betere onderbouwing van het project.

¹⁵ Zie ook www.verkeersouders.be.

Een **bevraging** bijvoorbeeld van burgers en weggebruikers (o.a. automobilisten) kan ertoe leiden dat uw visie bevestigd wordt of dat u ze moet bijstellen. Weggebruikers zijn immers 'experts' als het gaat over hun eigen mobiliteitssituatie. Ze kunnen u belangrijke informatie bezorgen. Wanneer er rekening gehouden wordt met hun behoeften of wanneer ze merken dat er op zijn minst naar hen geluisterd wordt, verhoogt dat het draagvlak aanzienlijk.

Als leidraad voor het in kaart brengen van de behoeften kan het nuttig zijn om een verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsprofiel op te stellen. Een verkeersveiligheidsprofiel geeft een overzicht van de lokale verkeersveiligheidssituatie en van de factoren die hierop van invloed zijn. Een **verkeersveiligheidsprofiel** maakt men door (zie ook 2.3. Verkeersveiligheid):

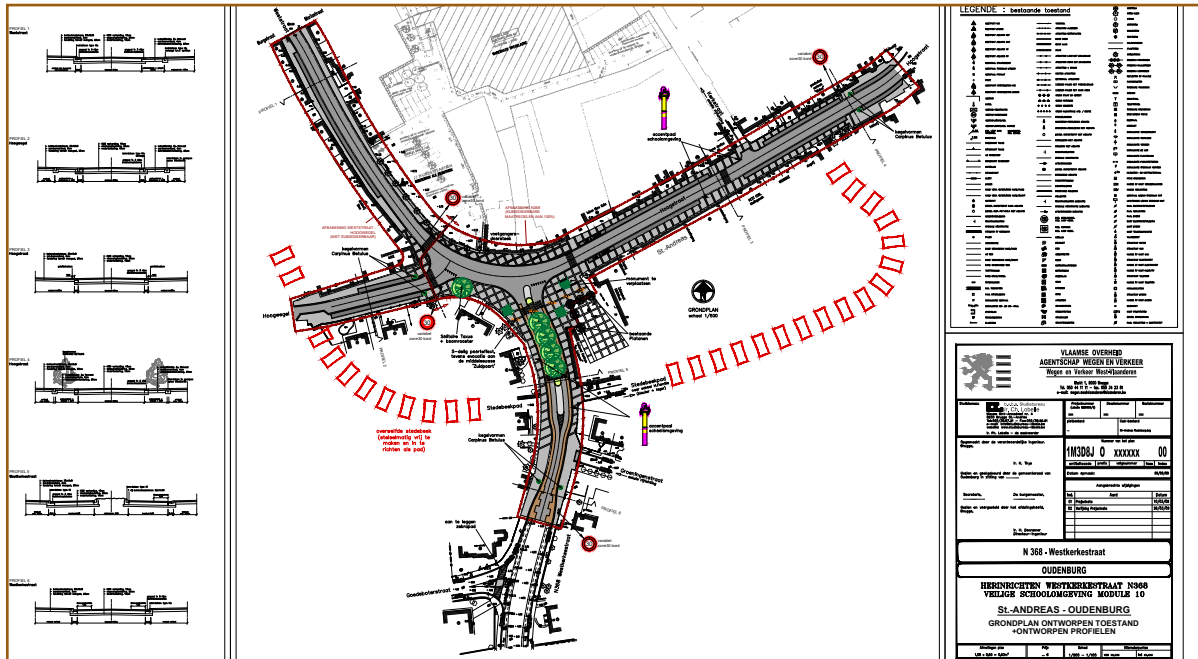
1. informatie te verzamelen via een inventarisatie (huidige situatie), eventueel aangevuld met een behoefteanalyse (hoe wil je dat het er gaat uit-zien?) of bevraging aan de hand van een risico-analyse (welke risico's loop je?);
2. de verkregen gegevens te analyseren en te interpreteren;
3. de resultaten te presenteren aan en te bespreken met de sleutelfiguren om zo de prioritaire problemen vast te stellen en hun oorzaken te bepalen.

Aangeraden wordt om 'papiergegevens' aan te vullen met concrete en visuele ervaringen zoals een bezoek ter plekke, fotoreportage, beelden uit verkeersbordendatabank, om een zo goed mogelijk zicht te krijgen op de situaties.

Op basis van het profiel kan worden beslist welke problemen prioritair aangepakt moeten worden.

Met onderstaande vragen kunt u nagaan of u niets vergeten bent bij deze stap.

1. Werde er informatie verzameld over de verkeersveiligheidssituatie aan de school en de factoren die ermee te maken hebben?
2. Hoe werd die informatie verzameld? Was deze manier geschikt om de relevante informatie te verkrijgen? (zie 2.3. Verkeersveiligheid)
3. Zijn de volgende soorten informatie verzameld:
 - globale informatie over het aantal verkeersongevallen?
 - informatie over de veiligheidstoestand en het gedrag (objectief en subjectief)?
 - beschrijving van de functie van de weg (in theorie en praktijk) en functies langs die weg gelegen? Denk hierbij ook aan gegevens uit het mobiliteitsplan.
 - gegevens over de schoolpopulatie en de verwoerspatronen, al dan niet aangevuld met frequent gebruikte schoolroutes?
4. Wat waren de belangrijkste conclusies uit de dataverzameling en hoe werden ze gecommuniceerd?
5. Is er gerapporteerd over de bevindingen uit de behoefteanalyse?
6. Welke prioritaire problemen komen hieruit voort?
7. Wat zijn volgens de werkgroep en anderen de voorlopige (subjectieve) oorzaken van de problemen en behoeften in het lokale verkeer?
8. Zijn er voorlopige maatregelen getroffen? Zo ja, welke?
9. Zijn sleutelfiguren en medewerkers geïnformeerd over de bevindingen (verkeersveiligheidsprofiel: dataverzameling, data-analyse, lijst prioritaire problemen)?
10. Is deze stap verlopen zoals gepland? Waarom wel/niet?



STAP 4 – Werk het projectplan uit

In deze stap worden de doelen en de doelgroep bepaald, alsook de maatregelen. Cruciaal daarbij is welke soort maatregel(en), of welke mix (3E-benadering) van soorten maatregelen men (strategisch) kiest. Stap 4 eindigt met het uitschrijven van een plan voor de uitvoering van de maatregelen.

Zodra de prioritaire problemen bekend zijn en de oorzaken ervan zijn onderzocht, kunt u samen met uw partners een strategie uitwerken om de problemen op te lossen. Een projectplan vertaalt die strategie in concrete maatregelen en geeft richting aan de uitvoering.

Inhoudelijk kan een projectplan betrekking hebben op de organisatie van activiteiten, het opzetten van een programma van maatregelen¹⁶ of het uitstippelen van een beleid op langere termijn ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Belangrijk is ook dat het projectplan duidelijke keuzes maakt met betrekking tot het soort maatregelen.

Men kan kiezen voor:

- overleg- en organisatiemaatregelen, inclusief het aanpassen van communicatiestructuren;
- educatiemaatregelen: opleiding, informatie, voorlichting, training, reglementering, sensibilisatie;
- handavingsmaatregelen;
- infrastructurele maatregelen;
- of een combinatie van deze maatregelen (zie 5. Maatregelfiches).

Deze maatregelen kunnen toegepast worden op uiteenlopende thema's, variërend van omgevingsgebonden interventies (bijv. de coördinatie van verkeer in schoolomgevingen) tot leefstijlbeïnvloeding (bijv. het aanmoedigen van alternatief schoolvervoer of het aanleren van praktische vaardigheden aan jonge fietsers en voetgangers). Het beste resultaat wordt doorgaans verkregen door een combinatie van verschillende soorten maatregelen.

Ingrediënten van het projectplan zijn:

- de bepaling van de doelen;
- de omschrijving van de doelgroep(en);
- de keuze van strategieën om de doelen te realiseren en de concretisering ervan in maatregelen met een tijdschema;
- een begroting;
- suggesties voor de uitvoering en evaluatie.

¹⁶ Besluit men tot een pakket van maatregelen om iets of meerdere dingen te veranderen in de schoolomgeving, dan kan men ook spreken van een 'programma'. De verschillende maatregelen zullen dan door een concept of een visie met elkaar in verband staan en als het goed zit, elkaar versterken.



Met onderstaande vragen kunt u nagaan of u niets vergeten bent bij deze stap.

1. Zijn de doelen geformuleerd?
2. Zijn de doelen 'SMART' geformuleerd (specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realistisch en tijdsgelinkt)?
3. Zijn de doelgroepen onderscheiden?
4. Wordt de juiste mix van soorten maatregelen samengesteld om de doelen te bereiken? Op basis van welke criteria werden die geselecteerd?
5. Is er een actieplan opgesteld voor de uitvoering van de acties? Wordt er een globale coördinator (regisseur) aangeduid?
6. Besteedt het actieplan voldoende aandacht aan de timing, de taakverdeling, de onderlinge communicatie, de benodigde middelen en het financiële beheer van het project (inclusief of een module 10 wordt afgesloten)?
7. Is deze stap verlopen zoals gepland? Waarom wel/niet?

STAP 5 – Voer het projectplan uit

In deze stap wordt het actieplan uitgevoerd, wordt intern en vooral extern gecommuniceerd en worden de maatregelen geëvalueerd en indien nodig bijgestuurd.

Vooraleer de maatregel definitief uit te voeren of van start te laten gaan, kan het nuttig zijn om de belangrijkste elementen ervan eerst eens uit te proberen. Een maatregeltest kan waardevolle informatie opleveren over de vraag of de maatregel überhaupt uitvoerbaar is. Verder kan de test duidelijk maken waarop gelet moet worden bij de echte uitvoering. Als men de verkeersregeling wil wijzigen, kan men die bijvoorbeeld eerst door tijdelijke afbakeningen simuleren en eva-

lueren, vooraleer de nieuwe regeling infrastructureel wordt vastgelegd. Met een test kunnen potentiële betrokkenen ook overtuigd worden van de haalbaarheid van de voorstellen.

Op voorhand een beeld meegeven van de uiteindelijke toestand, werkt motiverend. Dat kan onder andere door een *kick-off event* te organiseren bij de start van de acties. Men kan bijvoorbeeld tijdens een workshop de mogelijkheid geven om kennis te maken met de herinrichting van de schoolomgeving. Ook kan men vooraf informatie geven over het project of over de positieve ervaringen met soortgelijke activiteiten in andere steden of gemeenten.

Een draaiboek dat aangeeft door wie, wanneer, waar en hoe de verschillende maatregelen van het project in de praktijk zullen worden gebracht, is een goede basis voor de projectuitvoering. Als de uitvoering louter bestaat uit het doen wat er in het actieplan staat, lijkt deze stap eenvoudig. Als alles loopt zoals gepland, zal het draaiboek inderdaad een eenvoudige zaak zijn.

In de realiteit loopt het echter vaak anders dan gepland. Dat is op zich ook niet zo erg. Als men het project goed opvolgt, worden problemen met de uitvoering immers snel gedetecteerd. Daardoor kan men tijdig ingrijpen als er iets fout dreigt te lopen, en het draaiboek aanpassen. Bij de uitvoering van een project zijn een goede coördinatie en organisatie dan ook cruciaal.



Duurzame mobiliteitsprojecten beogen doorgaans een gedragsverandering bij verkeersdeelnemers. *Een belangrijke hinderpaal* bij het uitvoeren van een plan is echter juist de weerstand tegen verandering. Voor een succesvol project is het bijgevolg essentieel dat het de verkeersdeelnemers bereikt. Als verkeersdeelnemers of andere betrokken partijen (bijvoorbeeld organisaties van bepaalde groepen weggebruikers) zich tegen het project verzetten, is er nauwelijks kans op slagen. Verzet tegen het project kan zich zowel op individueel niveau als op groepsniveau uiten (bijv. de stad of gemeente, verenigingen van weggebruikers). Het kan te maken hebben met de inhoud van de voorgestelde maatregelen, maar er ook los van staan, bijvoorbeeld als er sprake is van een meer algemene weerstand tegen verandering. Men moet beseffen dat het aanpassen aan vernieuwingen tijd vraagt. Niet iedereen past zich even snel aan.

Ook een gebrekkige communicatie of de persoonlijke opvattingen van deelnemers kunnen een obstakel vormen, evenals de wisselende samenstelling van de stuurgroep of werkgroep. Er kunnen ook verschuivingen optreden in factoren die de activiteiten beïnvloeden, zoals de wijziging van financiële middelen of een wijziging van de regelgeving.

De werkgroep moet hiermee rekening houden en het best op voorhand nagaan welke factoren de uitvoering van het project in de weg kunnen staan en hoe hiermee om te gaan.

Met onderstaande vragen kunt u nagaan of u niets vergeten bent bij deze stap.

1. Stond het actieplan ter verbetering van de schoolomgeving op punt? Worden hiermee de beoogde doelen in theorie en in de praktijk bereikt?

2. Werden bepaalde onderdelen van de interventie vooraf uitgetest? Wat waren de bevindingen? Zijn er naar aanleiding hiervan aanpassingen gebeurd?
3. Welke communicatiemethoden zijn gebruikt om de inwoners en verkeersdeelnemers te informeren over het project?
4. Hoe werd de doelgroep (verkeersdeelnemers) gemotiveerd tot deelname?
5. Was er weerstand? Zo ja, van wie en om welke reden?
6. Werden de maatregelen uitgevoerd zoals gepland? Waarom wel of niet?
7. Hoe was de respons van de verkeersdeelnemers op het project? Hoeveel procent van de verkeersdeelnemers vertoont op de bewuste plaats aangepast gedrag in het verkeer?
8. Is deze stap verlopen zoals gepland? Waarom wel/niet?

STAP 6 – Evalueer

In stap 6 wordt er geëvalueerd: wat waren en zijn de sterke en de zwakke punten van het project, met welk effect?

Projectmatig werken houdt in dat men een veranderingsproces planmatig en systematisch uitvoert, de activiteiten nauwgezet opvolgt en nagaat of alles volgens planning verloopt en of de beoogde doelen worden bereikt. Precies dat laatste gebeurt in deze stap.

Evaluatie gebeurt trouwens niet enkel op het einde van het project, maar maakt deel uit van elke stap. We hebben daarom de checklist van elke stap laten eindigen met een evaluatievraag over de stap zelf. In deze stap wordt er stilgestaan bij de resultaten van het hele project en van de specifieke maatregelen.

Voor de evaluatie van duurzame mobiliteitsmaatregelen worden vaak geen middelen uitgetrokken. Een

stads- of gemeentebestuur heeft al zoveel verschillende en uiteenlopende taken en verantwoordelijkheden, waarvoor meestal te weinig financiële middelen voorhanden zijn. Daarom wordt er aan evaluatie vaak minder belang gehecht. Ook al is die houding te begrijpen, als men niet grondig evalueert, mist men de kans om van het geleverde werk iets (bij) te leren en om nieuwe eigen vaardigheden te ontwikkelen. Het is ook motiverend voor al wie erbij betrokken was en is om achteraf een stand van zaken of een evaluatie van de gedane acties op te maken.

Het doel van evaluatie is tweevoudig. De resultaten van de evaluatie kunnen worden gebruikt om:

- verantwoording af te leggen voor de bestede middelen;
- om het project te verbeteren.

Dat houdt in dat men nagaat of het project geïmplementeerd werd zoals gepland en of de geplande maatregelen werden uitgevoerd. Het is goed om ook vast te stellen wat werkt en wat niet werkt aan het project, hoe planning, uitvoering en evaluatie nog deskundiger kunnen en hoe men de kwaliteit van het project verder kan verbeteren. Ten slotte is het nuttig om te toetsen of het project (of elementen eruit) eventueel veralgemeend kan worden naar andere doelgroepen of andere locaties.

Er bestaan verschillende soorten evaluaties:

1. In de **procesevaluatie** onderzoekt men hoe het project is verlopen. Dat kan aan de hand van documentanalyse, informatie van projectpartners via interviews, evaluatieformulieren, observaties, onderzoek naar efficiëntie en effectiviteit van het projectbeheer, deelnemersaantallen, niveau van bewustwording en de ervaren bruikbaarheid van materialen en hulpbronnen.

2. **Productevaluatie** peilt naar de (ervaren) kwaliteit van de door het project afgeleverde 'producten' zoals vormingssessies, educatieve materialen en nieuwe of aangepaste infrastructuur. Een voorbeeld van een dergelijke productevaluatie is de meting van de tevredenheid van weggebruikers over de maatregelen. Dat kan gebeuren door de reacties van (verkeers)deelnemers te bevragen of door het oordeel te vragen van een externe expert. De tevredenheid van weggebruikers evalueren is vooral bruikbaar als tussentijdse evaluatie en wanneer er beperkte middelen voor evaluatie worden ingezet.

3. **Effectevaluatie** peilt naar de mate waarin de doelen van het project behaald werden. Zij meet dus de veranderingen die het project heeft veroorzaakt bij de doelgroep. Afhankelijk van de doelen kan de evaluatie betrekking hebben op:

- de determinanten van gedrag (bijv. kennis, attitudes, vaardigheden en omgevingsfactoren);
- het gedrag zelf (bijv. gordeldracht, snelheid in het verkeer, de fiets nemen in plaats van de auto);
- of het aantal ongevallen (of bijna-ongevallen).

Effectevaluatie is zeker niet evident, maar cruciaal om meer te weten te komen wat al dan niet werkt. Men moet immers niet alleen te weten komen of er iets veranderd is, maar ook kunnen aantonen dat het project daar voor iets tussen zit en dat de verandering niet door andere factoren veroorzaakt werd. Voor de uitvoering van een effectevaluatie kan in de regel het best een beroep worden gedaan op de ondersteuning van in de omgeving aanwezige expertise zoals externe studie bureaus, universiteiten of hogescholen.

4. **Economische evaluatie** vergelijkt de effecten of 'baten' van het project met de kosten ervan. Een kosten-batenanalyse is de meest gangbare economische evaluatie.

Met onderstaande vragen kunt u nagaan of u niets vergeten bent bij deze stap.

Proces- en productevaluatie

1. Hoeveel en welke maatregelen werden daadwerkelijk uitgevoerd?
2. Hoeveel mensen hebben deelgenomen aan de verschillende activiteiten?
3. Hoeveel geld is uitgegeven aan trainers en materialen?
4. Wat is de mening van de werkgroep over het project?
5. Wat is de mening van het stads- of gemeentebestuur en de schooldirectie over het project?
6. Is de uitvoering van het project volgens plan verlopen?
7. Welke problemen hebben zich voorgedaan tijdens het project?

Effectevaluatie

1. Heeft het project bijgedragen tot een verbetering?
2. Wat zijn de effecten van de verschillende maatregelen?
3. Zijn er verschillen in de ongevallencijfers (of in de vaststelling van bijna-ongevallen)?
4. Zijn de vooraf vastgestelde doelen bereikt?
5. Aan welke thema's moet in de toekomst meer aandacht worden besteed?
6. Zijn er nieuwe ideeën voor toekomstige maatregelen die de verkeersveiligheid rond scholen bevorderen?

STAP 7 – Veranker uw project in het lokale beleid

In deze stap worden succesvolle maatregelen geïntegreerd in de praktijk en in het huidige lokale mobiliteitsbeleid en worden minder succesvolle maatregelen vervangen of aangepast.

De veiligheid van verkeersdeelnemers bevorderen is een voortdurend en cyclisch proces. Na het opzetten van een project kan men op korte termijn effecten verwachten. Maar blijvende effecten vragen om volgehouden inspanningen. In deze stap wordt aandacht besteed aan de aanpassing of de vervanging van activiteiten die werden opgezet in stap 5. Hiervoor wordt gekeken naar de evaluatiegegevens verzameld in stap 6. Door het project opnieuw een plaats te geven in de context van het lokale mobiliteitsbeleid, worden de resultaten en ervaringen van het project ten slotte geïntegreerd in een totaalbenadering van mobiliteit en verkeersveiligheid.

Blijvende aandacht voor een verkeersveilige schoolomgeving wordt verzekerd door de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid te verdelen over verschillende mensen. Als die verantwoordelijkheid alleen wordt opgenomen door de mobiliteitsambtenaar of een leerkracht, dan kan de betrokkenheid met het duurzaam mobiliteitsproject afkalven of zelfs volledig wegvallen. Daarom moeten taken en verantwoordelijkheden van de werkgroep overgedragen worden aan andere personen in het stads- of gemeentebestuur en in de scholen.

Op initiatief van de gemeente kan op regelmatige basis (bijv. om de zes maanden) een overleg georganiseerd worden tussen alle scholen en de gemeente. Op deze manier kunnen gemelde problemen die de school zelf niet kan oplossen, met andere scholen en de gemeente besproken worden.

Daarnaast kan de gemeente gemakkelijk feedback geven op wat er met vroegere meldingen is gebeurd, waardoor de school hier ook over kan communiceren. Door netoverschrijdend aan tafel te zitten, blijkt al wel eens dat scholen met gelijkaardige problemen zitten. Een dergelijk overleg kan er bijvoorbeeld toe leiden dat netoverschrijdend leerlingenvervoer wordt ingevoerd, of dat er een betere afstemming/samenwerking komt. Dit kan ook voor andere domeinen (zoals afvalbeleid, gezamenlijke communicatie, en uitwisselingsprojecten) positief zijn en hoeft dus zeker niet tot mobiliteit en verkeer beperkt te blijven.

Met onderstaande vragen kunt u nagaan of u niets vergeten bent bij deze stap.

1. Werd het project regelmatig opgevolgd (bijv. door een stuurgroep of rechtstreeks via het lokaal beleid)?
2. Werd het project (na de evaluatie) herzien en aangepast?

3. Werd het beleidsdocument aangepast?
4. Werd het project verankerd in het algemene gezondheids-, veiligheids- of welzijnsbeleid van de stad of gemeente?
5. Zijn er een of meerdere personen verantwoordelijk voor het project na de verankering ervan in het algemene gezondheids- en veiligheidsbeleid?
6. Heeft het opmaken van het verkeersveiligheidsprofiel aanleiding gegeven tot het aanpakken van andere gezondheids- of veiligheidsproblemen?
7. Is deze stap verlopen zoals gepland? Waarom wel/niet?



5

Maatregelfiches

achter tabblad 8

5.1. Hoe de fiches gebruiken?

In dit hoofdstuk vindt u een honderdtal fiches waar u inspiratie uit kan putten om concrete problemen in de schoolomgeving aan te pakken. De fiches zijn in vier groepen gerangschikt: infrastructuurmaatregelen (I-fiches), educatiemogelijkheden (E-fiches), handhavingsinitiatieven (H-fiches) en maatregelen die betrekking hebben op organisatie en overleg (O-fiches). Aan het begin van elke groep vindt u een overzicht van de fiches.

Het kan verleidelijk zijn om op grond van een lijst met problemen in deze fiches snel even 'de' oplossing voor uw probleem te gaan zoeken. Helaas is een dergelijke snelle wonderen-catalogus niet wat u hier vindt.

Schoolomgevingen herbergen heel wat functies, heel veel verschillende dingen en dat op een heel beperkte ruimte. Zoals u in de voorgaande hoofdstukken lezen kon, kan de black box-benadering ("Ik stop er een probleem in en er rolt een oplossing uit") leiden tot een verergeren van het probleem, in de plaats van een oplossing aan te leveren. Door op een grondige manier na te gaan wat eigenlijk het probleem is, kunt u maatwerk leveren voor uw schoolomgeving. Maatwerk laat zich nu eenmaal niet verzoenen met snelle standaardoplossingen.

Er is echter ook heel wat vraag naar voorbeelden van wat in theorie mogelijk is om een probleem aan te pakken en waar je op moet letten als je een bepaalde oplossingsrichting wil gaan uitwerken. Om aan deze vraag tegemoet te komen, zijn in dit hoofdstuk mogelijke oplossingen aangegeven voor vaak voorkomende problemen, waar u op moet letten indien u een bepaalde oplossing verder wil gaan uitwerken en concretiseren, en welke aanverwante problemen u best ook in het oog houdt. De fiches zijn daarom niet als black box te gebruiken, maar zijn bedoeld om inspiratie op te doen, om nieuwe oplossingsrichtingen te exploreren. Bij elke oplossing wordt aangegeven, voor welk soort probleem, bij welke schoolcontext en onder welke randvoorwaarden de oplossing zinvol is. Bovendien vindt u er informatie over wat voor- en nadelen zijn, waar u terecht kan voor detailinformatie en wie er al ervaring mee heeft. Waar mogelijk wordt ook een indicatie van de kostprijs gegeven. Tot slot verwijzen we ook naar andere, gekoppelde maatregelenfiches, die waarschijnlijk ook een deel van de oplossing aanreiken. In de eerste paragraaf van elke fiche wordt verwezen naar problemen met nummers. De link tussen deze nummers en de fiche, vindt u in de tabel in 5.6. Problemen- en maatregelentabel. Deze lijvige tabel werd opgesteld door een groep experts bij de opmaak van het werkboek. Doel van deze tabel is, om vanuit een heel gedetailleerde probleemomschrijving te verwijzen naar mogelijke oplossingen. De tabel is uitermate zinvol indien u wel zicht heeft op wat het probleem is, maar geen idee heeft welke oplossingen zouden kunnen een oplossingsrichting aangeven. Naast een doorverwijzing naar uitgewerkte maatregelenfiches vindt u er ook kort maar duidelijk omschreven acties die geen verdere uitwerking behoeven.

Pro memorie herhalen we nog even de tabel die u in 2.1.1. 'Waar ligt de school' vindt, waarbinnen u uw school kan situeren. Deze situering wordt in de fiches gebruikt om aan te geven voor welke situaties een maatregel gepast kan zijn.

Omgeving →	Verblijfsgebied	Verblijfs/verkeers- gebied	Verkeersgebied	Andere (groene omgeving, parken, industriezones, ...)
Statuut / Snelheidsregime ↓				
Voetgangerszone	o A			o M
Weg voorbehouden voor voetgangers en fietsers	o B			
(Woon)erf (20 km/uur)	o C			
Zone 30	o D	o G		
Statuut / Snelheidsregime buiten de 'schoolomgevingzone 30'	Verblijfsgebied	Verblijfsverkeers- gebied	Verkeersgebied	
50 km/uur - bibeko - zone 50 - bubeko, 50 km/uur	o E	o H	o J	
70 km/uur - bubeko, 70 km/uur - zone 70 - bibeko, 70 km/uur	o F	o I	o K	
90 km/uur - bubeko			o L	

5.2. Fiches overleg en organisatie

- 0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
- 0-02 Busuren afstemmen op schooluren
- 0-03 Onderhoud van de haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer
- 0-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren
- 0-05 Aanspreekpunt aanstellen voor verkeer en mobiliteit in de school

0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte

Om deze problemen op te lossen:

- Kinderen vinden de situatie in de schoolomgeving chaotisch of onduidelijk (Probleem 1.1.2).
- Circulatieproblemen aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek) (Probleem 1.3.1).
- Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek) (Probleem 2.1.3).
- De voetgangersvoorziening is niet 'kindvriendelijk', is niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep. Kinderen vinden de situatie in de schoolomgeving chaotisch of onduidelijk (Probleem 2.5.2).
- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek) (Probleem 3.1.2).
- Onmogelijk om fiets veilig, snel en/of comfortabel te stallen aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek) (Probleem 3.6.1.1).
- Slechte locatie van de fietsenstallingen – Conflicten tussen fietsers onderling en/of tussen fietsers en voetgangers/bromfietsers (Probleem 3.6.2.1).
- Fietsvoorziening is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep (Probleem 3.11).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietsers aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek) (Probleem 5.1.2).
- Slechte locatie van de bromfietsenstalling – Conflicten tussen bromfietsers onderling en/of bromfietsers en fietsers/voetgangers (Probleem 5.6.2.1).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Bij het begin en einde van de school is er steeds grote onduidelijkheid voor (jongere) kinderen over wat van hen verwacht wordt. Leerlingen rennen de straat over, zonder nadenken lopen andere kinderen mee.

Het scheiden van de verschillende modi zorgt voor meer duidelijkheid. Kinderen en jongeren weten wat van hen verwacht wordt en wat ze kunnen verwachten wanneer ze buiten de school plots 'verkeersdeelnemer' worden. Meer structuur neemt de chaos weg. Wanneer er geen andere modi zijn, is er ook weinig verwarring.

Chaos aan de school kan wel een goede zaak zijn voor ouders en grootouders, omdat ze dan weten dat ze voorzichtig moeten zijn met de wagen en de verkeersveiligheid in de schoolomgeving dus verhoogt. Kinderen hebben daarentegen nood aan duidelijke afspraken, zodat ze de juiste keuzes maken. Het verdelen van de 'verkeersstromen' van leerlingen in tijd en/of in ruimte kan hierbij helpen. Fietsers en bromfietsers verlaten de school bij voorkeur via een andere poort of op een iets later tijdstip dan de voetgangers. De autoparking van het personeel ligt best afgescheiden van de uitgangen voor kinderen. Deze verkeersstroom wordt best ook wat later dan de zachte weggebruikers in gang gezet.

Parkeerplaatsen voor ouders zijn best verderop in de schoolomgeving, zodat het verkeer meer gespreid wordt. De halteplaats voor het openbaar vervoer en de uitvalsbasis voor de schoolbus verdienen ook voldoende aandacht, want niet alleen manoeuvreren deze bussen moeilijker, ze belemmeren ook het zicht in de schoolomgeving.

Afspraken over het scheiden van de modi moeten bij het begin van elk schooljaar vernieuwd worden, want er komen steeds nieuwe leerlingen (en ouders) bij. De modi scheiden is ook alleen mogelijk dankzij engagement en discipline, vanuit de school en bij wachtende ouders.

0-01

Wie doet het?

- Coördinator: school
- Andere actoren: wegbeheerder

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – (school)buschauffeurs – bromfietzers – automobilisten – openbaarvervoergebruikers – fietsers
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten – ouders

Voordelen:

- Scheiden in de ruimte van de modi is gemakkelijker dan scheiden in de tijd, want de school begint natuurlijk voor iedereen op hetzelfde moment.
- Ouders weten waar hun kinderen de school in- en uitgaan, wanneer ze hen te voet of met de wagen brengen, fietsers en schoolbusgebruikers krijgen een aparte uitgang, gebruikers van het openbaar vervoer stellen zich op verder weg van de schoolpoort(en) en maken zo ook plaats voor een vlotte verkeersafwikkeling.
- STOP-principe realiseren is op deze manier mogelijk: parkeerplaatsen voor (groot)ouders die kinderen met de wagen brengen en halen, moeten verder van de schoolpoort liggen.

Nadelen:

- Het scheiden van de modi vergt de nodige infrastructuur, zoals twee of drie (veilige) uitgangen. In veel scholen moeten daarvoor investeringen gebeuren.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Module 10.

Zie ook maatregel:

- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-13 Een begeleide rij organiseren
- I-41 Andere schooltoegang voor fietsers en bromfietzers
- I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school

0-02 Busuren afstemmen op schooluren

Om deze problemen op te lossen:

- Aangeboden diensten zijn niet afgestemd op de schooluren / Er stopt geen bus of tram op het juiste moment (Probleem 4.2.3).

Bijkomend(e) doel(en):

- Het aantal autokilometers reduceren door geregeld vervoer te optimaliseren.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De bus kan onaantrekkelijk zijn indien de uren van de (school)bus onvoldoende aansluiten bij de schooluren. Dit kan bijvoorbeeld bij structurele vertragingen gecombineerd met een lage frequentie voor problemen zorgen. Het is zinvol om in dergelijke gevallen niet de leerlingen te sanctioneren voor te laat komen (zo wordt de auto gepro-moot), maar om met De Lijn aan tafel te gaan zitten om te kijken wat mogelijk is. Mogelijk kampen ook andere scholen met een gelijkaardig probleem, en kan dit best samen met de gemeente, de scholengemeenschappen en De Lijn besproken worden, op een ad-hoc- of een structureel overleg.

Wie doet het?

- Coördinator: school
- Andere actoren: De Lijn, gemeente

Doelgroep: openbaarvervoergebruikers.

Voordelen:

- Het probleem wordt aan de basis aangepakt, negatieve beeldvorming tegenover busvervoer wordt vermeden.

Communicatie:

Als er aanpassingen gebeuren, kan De Lijn hierover communiceren samen met de school. De school meldt die aanpassingen aan leerkrachten en leerlingen via de interne kanalen.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

0-03 Onderhoud van de haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer

Om deze problemen op te lossen:

- Slecht onderhouden haltevoorziening (Probleem 4.2.10).

Bijkomend(e) doel(en):

- modal shift in het woon-school- en woon-werkverkeer volgens het STOP-principe bevorderen

Voor welk type schoolomgeving? C-M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een goed onderhouden bushalte is een aangename halte. Daarom is het van belang hier voldoende aandacht aan te besteden. Onderhoud van een halteplaats voor het openbaar vervoer is van wezenlijk belang voor het veilig en comfortabel gebruik ervan.

Een eerste vraag is wie voor het onderhoud moet instaan. Voor schuilhuisjes en andere halte-infrastructuur (vuilbakje, fietsenstalling) zijn er twee mogelijke verantwoordelijken:

- gemeentelijke wachthuisjes zijn ofwel van het gesubsidieerde type (ze dragen dan het logo van De Lijn) ofwel van het vrije type (veelal verouderd en zonder vermelding); de gemeente is ervoor verantwoordelijk;
- commerciële wachthuisjes en andere infrastructuur (voorzien van een reclamepaneel) zijn eigendom van een reclamebedrijf (de naam van de eigenaar wordt vermeld op de installatie). Het reclamebedrijf staat in voor het onderhoud. De lokale overheid kan wel problemen (niet proper, beschadigd) aan dat bedrijf melden.

Voor de overige onderdelen van een halte (betegeling wachtzone, perron, asfaltering haltezone, ...) is de wegbeheerder en/of het lokale bestuur verantwoordelijk.

Onderhoud is overigens meer dan herstellen en heraanleggen. Het vergt een voortdurende efficiënte opvolging van de situatie en een visie – van de onderhoudsverantwoordelijke – op wat prioritair moet worden aangepakt. Prioriteit geven aan (o.a. halten openbaar vervoer in) schoolomgevingen binnen het gemeentelijk onderhoudsplan is dan ook een prima beginsel. Specifieke aandachtspunten in deze context zijn de gesteldheid van de halte en de halteomgeving bij werfsituaties en de wintervoorzieningen: borstelen, sneeuw ruimen en strooien.

Tot slot is het ook goed om na te gaan hoe het gesteld is met de verlichting rond de bushalte. Slecht verlichte haltes geven een onveilig gevoel en maken dat reizigers moeilijker te zien zijn voor buschauffeurs. Er bestaan ook schuilhuisjes op zonne-energie voor locaties waar geen elektriciteit voorhanden is.

Een aantal gemeenten heeft het initiatief genomen om samen te werken met partners voor sociale tewerkstelling om voor het onderhoud (van de wachtinfrastructuur) in te staan. Op die manier worden meerdere doelstellingen aan elkaar gekoppeld. Deze ploegen kunnen ook problemen met trottoirs en verlichting melden aan de gemeentelijke diensten.

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid en/of wegbeheerder
- Andere actoren: school (directie, ouderraad), buurt (bewoners, handelaars), De Lijn (openbaarvervoerbedrijf)

Doelgroep: openbaarvervoergebruikers.

Voordelen:

- Veilig en comfortabel openbaarvervoergebruik.

Nadelen:

- Mogelijk tijdelijke hinder tijdens de onderhoudswerken.

Communicatie:

Gerichte communicatie over eventuele hinder (tijdens de werkzaamheden) naar de verschillende betrokken doelgroepen.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

afhankelijk van de noodzakelijke werkzaamheden. De budgetmogelijkheden zijn beschikbaar bij de wegbeheerder.

Evaluatie van de maatregel:

In een schema van permanente monitoring, dat best aan de basis ligt van de onderhoudsplannen en investeringen van de wegbeheerder, loopt de evaluatie van een ingreep automatisch.

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- o.a. Wonen en Werken Leuven in samenwerking met stadsbestuur Leuven

0-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren

Om deze problemen op te lossen:

- Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers (Probleem 2.1).
- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over deel van het traject (woon-schooltraject gedeeltelijk als voetganger na of voor auto of openbaar vervoer (Probleem 2.6.2)).

Bijkomend(e) doel(en):

- Toegankelijke inrichting van het openbaar domein in de schoolomgeving om zo het stappen naar school aantrekkelijk te maken.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Elke schoolomgeving is erbij gebaat om stil te staan bij hoe toegankelijk het openbaar domein is. Andere fiches geven u aan hoe u de omgeving obstakelvrij kan maken of waar een afgeschuinde bordsteen wenselijk is. Toch is een toegankelijke omgeving vaak meer dan het samenpassen van een aantal maatregelen.

Het verdient de aanbeveling – zeker bij een herinrichting, maar ook los daarvan – om expliciet na te gaan hoe het gesteld is met de toegankelijkheid van de schoolomgeving. Vaak denkt men dan aan rolstoelgebruikers die zonder ongemak de school moeten kunnen bereiken. Hoewel dit ook een aspect is, gaat toegankelijkheid veel verder. Elke soort gebruiker (kinderen, ouderen, ouders met kinderwagens, burens met tassen, ...) heeft eigen randvoorwaarden. Een toegankelijkheidscheck probeert voor zoveel mogelijk gebruikers een ruimte te creëren waar het makkelijk bewegen en vertoeven is.

Gemeentebesturen kunnen in een aantal gevallen gedurende een aantal manuren gratis een beroep doen op de toegankelijkheidsbureaus, die gespecialiseerd zijn in de screening van ontwerpen.

Het is zaak om zo snel mogelijk toegankelijkheid als aandachtspunt naar voren te brengen: bij een afgewerkt plan of een bestaande toestand is het vaak moeilijker en/of duurder om in te grijpen dan in een ontwerpfase.

Wie doet het?

- De gemeente coördineert de screening van het ontwerp of de bestaande toestand met het oog op toegankelijkheid.

Doelgroep: voetgangers.

Voordelen:

- Openbaar domein wordt aantrekkelijker voor voetgangers.

Nadelen:

- De impactzone is beperkt tot de onderzochte zone. Een globaal gemeentelijk beleid rond toegankelijkheid biedt ook voor de schoolroutes kansen om toegankelijk ingericht te worden.

0-04

Communicatie: interne communicatie.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Zie ook maatregel:

- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-57 Verlaagde boordsteen voorzien
- I-54 Openbaarvervoerhalte goed toegankelijk maken

0-05 Aanspreekpunt aanstellen voor verkeer en mobiliteit in de school

Om deze problemen op te lossen:

- Problemen tijdig in kaart brengen om ze op een structurele wijze te kunnen behandelen. Drempel tot melden van problemen verlagen.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een lid van bijvoorbeeld de ouderraad wordt aangeduid als meldpunt voor mobiliteits- en verkeersproblemen. Binnen de ouderraad kan in overleg met de directie nagegaan worden of de school zelf het probleem kan aanpakken en of een gesprek met de gemeente hierover zinvol is. De wijze waarop het aanspreekpunt bereikbaar is, wordt duidelijk uitgehangen in de school.

Deze maatregel verhindert vanzelfsprekend niet dat ook de directie als aanspreekpunt fungeert. Toch kan de drempel om (kleinere) problemen aan te pakken hoog zijn indien men met de directie dient af te spreken. Beide systemen zijn dan ook complementair. Ook voor de leerlingen kan een apart meldpunt opgestart worden, door een verantwoordelijke van de leerlingenraad of een digitaal meldpunt. Ook hier kan een getrapte bespreking binnen de leerlingenraad en vervolgens de directie en gemeente gevolgd worden.

Wie doet het?

- De directie of een van de raden (ouderraad, raad van bestuur, ...) duidt een of meerdere verantwoordelijken aan.
- De directie kan de kwestie(s) desgewenst aankaarten op een (structureel) gemeentelijk overleg.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- De drempel om een probleem aan te kaarten wordt verlaagd. Er is een duidelijke structuur van opvolging voorzien.

Nadelen:

- Terugkoppeling van wat er met de melding gedaan is, is een aandachtspunt.

Communicatie:

De gebruikelijke communicatiekanalen zijn het meest zinvol om het bestaan van de meldpunten te communiceren. Een extra aandachtstrekker (affiche, bord, ...) kan helpen om de leerlingen en ouders na verloop van tijd hieraan opnieuw te herinneren of om de resultaten van eerdere meldingen te communiceren.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: permanent.

Impactperiode: permanent.

Zie ook:

- Titel 2.2.3 Schoolvervoerplan

5.3. Fiches Infrastructuur

- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-10 Aandachtspunten voor fietsenstallingen
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting
- I-13 Afstemmen van groen en verlichting
- I-14 Wegdekreflectoren plaatsen
- I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom
- I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen
- I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
- I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen
- I-21 Ander materiaal en/of kleuren gebruiken voor de schooltoegang
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-23 Signalisatie aanpassen
- I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-26 Dubbel gebruik van parkeerplaatsen invoeren
- I-27 Verkeerslichten aanpassen
- I-28 Aandachtspunten voor tweerichtingsfietspaden
- I-29 Kiss&Ride-strook voorzien
- I-30 Aandachtspunten voor kruispunten die onveilig zijn door niet-conflictvrij (afslaand) verkeer
- I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg
- I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied
- I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen
- I-37 Wegencategorisering opstellen of aanpassen
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling

- I-39 Aandachtspunten voor bromfietsenstallingen
- I-40 Voor bromfietsers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan
- I-41 Andere schooltoegang voorzien voor fietsers en/of bromfietsers
- I-42 Verkeerscirculatie verbeteren
- I-43 Opstelruimte voor fietsers creëren aan verkeerslichten
- I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
- I-45 Doorlopend trottoir aanleggen
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-49 Veilige doorsteek realiseren
- I-50 Rijbaan geschikt maken (en houden) voor openbaar vervoer
- I-51 Rijbaan (visueel) versmallen
- I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen
- I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen
- I-54 Openbaarvervoerhalte goed toegankelijk maken
- I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen
- I-57 Verlaagde boordstenen voorzien
- I-58 Fietspad aanpassen
- I-59 Snelheid verlagen
- I-60 Aandachtspunten voor fietssuggestiestroken
- I-61 Bromfietsers (al dan niet) scheiden van fietsers
- I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
- I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school

I-01 Voetgangsoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen

Om deze problemen op te lossen:

- Impulsief gedrag van kinderen en jongeren (kinderen lopen straat op, ...) (Probleem 1.1.1).
- De voetgangsoversteekplaats is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep (Probleem 2.5.1).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door geen of onveilige oversteekplaats (Probleem 2.7.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Duidelijke wegingdeling en duidelijke positie van de verschillende verkeersdeelnemers.

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Bij het aanleggen van voetgangsoversteekplaatsen moet men de exacte inplantingsplaats goed overwegen. In eerste instantie kan het misschien logisch lijken om de voetgangsoversteekplaats ter hoogte van de schoolpoort aan te brengen. Op die manier moeten de leerlingen niet eerst nog een eindje stappen vooraleer ze veilig kunnen oversteken. Nader onderzoek leert dat vlak voor de schoolpoort vaak niet de meest ideale locatie is voor een voetgangsoversteekplaats. Het risico bestaat immers dat leerlingen dan oversteken zonder zich bewust te zijn van het overige verkeer. Dit zou eventueel verholpen kunnen worden door ter hoogte van de schoolpoort aan de rand van het trottoir een "hekje" aan te brengen, waardoor leerlingen niet zomaar de straat over kunnen lopen. Uiteraard moet de voetgangsoversteekplaats op een dergelijke manier aangebracht worden dat ze bereikbaar is via het trottoir. Indien er geen trottoir aanwezig is waarop de leerlingen de voetgangsoversteekplaats veilig kunnen bereiken, is het nut van deze voetgangsoversteekplaats ook beperkt.

De oversteekplaats moet voldoende breed zijn. Aan scholen moeten immers soms grote groepen voetgangers oversteken. Als de oversteekplaats breed is, kunnen meer voetgangers tegelijk naar de overkant stappen.

Tot slot is het van belang dat bij de inplantingsplaats van een voetgangsoversteekplaats rekening wordt gehouden met de looplijnen van de leerlingen. Ze moet dus op een logische plaats aangebracht worden, bijvoorbeeld vlakbij een halte voor het openbaar vervoer. Eventueel kan een begeleide rij of een gemachtigd opzichter ervoor zorgen dat de voetgangsoversteekplaats effectief gebruikt wordt.

De aanleg van voetgangsoversteekplaatsen op gewestwegen is gebonden aan het dienstorder LIN/AWV 2003/4. Dit dienstorder bepaalt zowel de kwantitatieve voorwaarden voor de aanleg van een voetgangsoversteekplaats als de kwalitatieve (op korte termijn en op lange termijn: zie 'wenstabel' in dienstorder). Afwijkingen van het dienstorder zijn mogelijk, maar moeten voor de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) gebracht worden.

Het dienstorder LIN/AWV 2003/4 bepaalt (zie 'wenstabel' in dienstorder) dat indien de toegelaten snelheid kleiner of gelijk is aan 30 km/uur er op lokale wegen in principe geen voetgangsoversteekplaats noodzakelijk is. Voetgangers moeten binnen een zone 30 in principe overal kunnen oversteken (zonder evenwel voorrang te hebben). Wordt er toch een voetgangsoversteekplaats aangelegd, dan zal dit beperkt blijven tot een "basis" voetgangsoversteekplaats (enkel markeringen).

I-01

Binnen zones 30 schoolomgevingen kan men ervoor opteren om toch een voetgangersoversteekplaats aan te leggen om pedagogische redenen. Op deze manier kunnen leerlingen "opgroeien" met het belang van een voetgangersoversteekplaats en leren ze van kleinsaf aan hoe ze die moeten gebruiken. Hierbij is het van belang dat ook alle ouders en leerkrachten gesensibiliseerd worden om de aanwezige voetgangersoversteekplaats zo correct mogelijk te gebruiken.

Het is nuttig om aansluitend ook de zinvolheid van een fietsoversteek te bekijken.

Wie doet het?

- Analyse van de schoolomgeving – In kaart brengen van de looplijnen van de voetgangers – Keuze van exacte inplantingsplaats
- Coördinator: lokale overheid.
- Andere actoren: school (directie, ouderraad) – buurt (bewoners, handelaars).
- Aanbrengen van voetgangersoversteekplaats, inclusief opmaak aanvullend reglement en bijbehorende procedure
- Coördinator: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – openbaarvervoergebruikers.

Voordelen:

- Veilige en eenduidige oversteekplaats voor voetgangers.

Nadelen:

- Oversteken binnen de 30 m van de voetgangersoversteekplaats dienen via de voetgangersoversteekplaats te gebeuren.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Evaluatie van de maatregel:

Via observaties en tellingen kan nagegaan worden of de bewegingen van voetgangers gestructureerder verlopen, of het aantal bijna-ongevallen daalt, of er een ander parkeergedrag is en of er meer leerlingen te voet naar school gaan.

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten

I-01

- I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-45 Doorlopend trottoir aanleggen
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-49 Veilige doorsteek realiseren

Publicaties:

- Dienstorder LIN/AWV 2003/4: Richtlijnen voor het aanbrengen en de uitrusting van voetgangersoversteken
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Op de foto zien we een voetgangersoversteekplaats die in het verlengde van de schoolpoort aangelegd is. Doordat de leerlingen bij het verlaten van de school begeleid worden, is dit echter geen enkel probleem. Er wordt immers vermeden dat de leerlingen zomaar de schoolpoort uitlopen en meteen de voetgangersoversteekplaats kruisen

I-02 Oversteek beschermen of verkorten

Om deze problemen op te lossen:

- Impulsief gedrag van kinderen en jongeren (kinderen lopen straat op, ...) (Probleem 1.1.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Vaak zijn fiets- en/of voetgangersoversteekplaatsen in schoolomgevingen niet aangepast aan de leefwereld van de leerlingen. De inrichting moet ervoor zorgen dat leerlingen ze vlot en veilig kunnen gebruiken. Dit wil onder andere zeggen dat de oversteeklengte niet te lang mag zijn.

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Oversteekplaatsen binnen schoolomgevingen, zowel voor fietsers als voor voetgangers, moeten beperkt zijn in lengte zodat ze vlot gebruikt kunnen worden door leerlingen en hun eventuele begeleiders naar school. Indien een oversteek te lang is, moet er (zeker bij druk verkeer) vaak te lang gewacht worden tot er in de verkeersstroom een voldoende groot hiaat is waarin men de oversteek kan maken. Door de oversteeklengte in te korten wordt de kans op een voldoende groot hiaat groter. Het hiaat moet dan minder groot zijn omdat er minder tijd nodig is om over te steken. Indien twee rijstroken ter hoogte van de oversteekplaats naar één rijstrook gebracht worden, moet er wel meer verkeer over die rijstrook waardoor er minder snel een hiaat zal zijn.

Er zijn verscheidene manieren om de oversteeklengte in te korten:

- aanleg van een middeneiland: door de aanleg van een middeneiland kan de oversteek in 2 keer gebeuren. Hierdoor wordt uiteraard de oversteeklengte van iedere oversteek korter, waardoor er gemakkelijk overgestoken kan worden. Wel moet erop gelet worden dat het middeneiland voldoende breed is zodat voetgangers en fietsers een veilig rustpunt hebben. Dienstorder MOW/AWV 2008/26 "Aanleg en zichtbaarheid van verhoogde verkeerseilanden en rotondes" beschrijft onder meer de minimumafmetingen die gerespecteerd moeten worden bij de aanleg van verkeerseilanden.
- eventueel kan het middeneiland uitgerust worden met "omegaprofielen": een dergelijke constructie "hindert" fietsers bij het vlot dwarsen van de weg. Het aanbrengen van dergelijke constructie kan aldus helpen om fietsers af te remmen zodat ze de oversteek niet onbezonnen maken en ze zich vooraleer de oversteek aan te vatten vergewissen van het verkeer. Zeker ter hoogte van schoolomgevingen kan dit nuttig zijn. Al heeft dit ook zijn nadelen voor fietsers in groep, fietsers met "fietskarren", ... Het moet dus een weloverwogen beslissing zijn.
- uitstulping van het trottoir: door ter hoogte van de schoolpoort het trottoir uit te stulpen (door parkeerplaatsen weg te nemen of door plaatselijk van bijv. van 2 naar 1 rijstrook over te gaan) wordt de afstand die men moet afleggen om de weg over te steken korter.

Wie doet het?

- Selecteren van de oversteeken die men wenst te gebruiken op de weg van en naar school. Nagaan of er op deze oversteeken ingrepen nodig zijn en een keuze maken uit de opties.
 - Coördinator: lokale overheid.
 - Andere actoren: school (directie, ouderraad).
- Overgaan tot realisatie.
 - Coördinator: lokale overheid.
 - Hoofdverantwoordelijke: wegbeheerder.

I-02

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- De situatie wordt voor kinderen makkelijker om in te schatten. Het oversteken kan dus veiliger gebeuren.

Nadelen:

- De doorstroming kan verminderen, zeker als een rijstrook wordt opgeheven.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Evaluatie van de maatregel:

In de dagelijkse praktijk zal misschien niet zo snel duidelijk worden of het inkorten en/of beschermen van de oversteek effect heeft. Toch loont het de moeite om na enkele maanden, wanneer iedereen goed vertrouwd zou moeten zijn met de nieuwe situatie, tijdens de begin- en eindtijden van de school, met alle betrokkenen een plaatsbezoek te doen om de situatie te observeren. Puur 'objectief' gezien zal de verkeersveiligheid echter altijd verhogen aangezien de tijd om over te steken, dus de blootstelling aan gevaar, verkort wordt.

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-45 Doorlopend trottoir aanleggen
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-49 Veilige doorsteek realiseren
- I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen

Publicaties:

- Dienstorder MOW/AWV 2008/26, Aanleg en zichtbaarheid van verhoogde verkeerseilanden en rotondes
- Vademecum Fietsvoorzieningen
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen

I-02

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Door de aanleg van een middeneiland kan de oversteek hier in 2 keer gebeuren

I-03 Het parkeren organiseren

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door geparkeerde motorvoertuigen (Probleem 1.2.3.1).
- Kijkhoeken zijn niet vrij door geparkeerde motorvoertuigen (Probleem 1.2.4.2).
- Circulatieproblemen in de schoolomgeving door parkeerzoekverkeer of parkerende automobilisten (Probleem 1.3.2).
- Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers door parkeerproblemen (Probleem 2.1.2).
- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers door parkeerproblemen (Probleem 3.1.1).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietzers door parkeerproblemen (Probleem 5.1.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Stimuleren van modal shift in het woon-schoolverkeer.
- Stimuleren van modal shift in het woon-werkverkeer (schoolpersoneel).
- Optimaliseren parkeren.
- Optimaliseren doorstroming bussen.

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K, L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De auto- en parkeerdruk in de onmiddellijke schoolomgeving kan verminderd worden door in de onmiddellijke schoolomgeving parkeerplaatsen af te schaffen en door het parkeren in de (ruimere) schoolomgeving te gaan organiseren. Streefdoel is om in de omgeving van de schoolpoort het parkeren zoveel mogelijk te gaan afschaffen zodat de zachte weggebruikers meer ruimte krijgen om zich comfortabel en veilig te bewegen. Door het **afschaffen van parkeerplaatsen** wordt niet alleen de overlast tegengegaan van aankomende en vertrekkende auto's en het open- en dichtgaan van portieren, maar kan ook het zoekverkeer van wagens naar een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij de schoolpoort vermeden worden.

Aansluitend kan bekeken worden of er in de ruimere omgeving ruimte voorhanden is waar het op- en afhalen van kinderen kan worden georganiseerd. Er kan hierbij gedacht worden aan een (eventueel overdekte) **ophaalplaats** voor leerlingen in de buurt van de school en aan het organiseren van begeleide rijen van en naar die ophaalplaats (zie fiche E-13 Een begeleide rij organiseren). Ook met de leerkrachten kunnen afspraken gemaakt worden over waar zij parkeren en dat zij bijvoorbeeld gebruik maken van parkeerplaatsen die verder verwijderd zijn van de schoolpoort.

Ook het voorzien van **Kiss&Ride-zones** (zie fiche I-29 Kiss&Ride-strook voorzien) kan een deeloplossing bieden om het parkeren beter georganiseerd te laten verlopen. Een Kiss&Ride-zone is echter minder geschikt voor het ophalen van kinderen wanneer ouders langer moeten wachten. In het geval van een Kiss&Ride is het zinvol om ook na te gaan welke problemen voetgangers en fietsers ondervinden, om mogelijke conflicten met deze groepen bij de aanleg mee aan te pakken.

Hoe het parkeren in de schoolomgeving gebeurt (of moet gebeuren) moet gecommuniceerd worden naar de ouders en buurtbewoners: zij moeten uitleg krijgen over waarom parkeerplaatsen worden geschrapt en welke alternatieven er worden aangeboden.

Wie doet het?

Parkeerdruk in schoolomgeving (parkeerbehoefte en -capaciteit in de ruime omgeving van de school) in kaart brengen

- Coördinator: lokale overheid.
- Andere actoren: school (directie, ouderraad), buurt (bewoners, handelaars).

Plan voor parkeerorganisatie opstellen:

- welke parkeerplaatsen kunnen geschrapt worden en wat kan er met vrijgekomen ruimte gebeuren?
- waar Kiss&Ride-zone(s) inplanten?
- welke mogelijkheden voor wacht- en parkeerzones in omgeving?
- welke afspraken maken met ouders, onderwijzend personeel en buurtbewoners?
 - Coördinator: lokale overheid.
 - Andere actoren: school (directie, ouderraad), buurt (bewoners, handelaars).

Doelgroep:

- Soort weggebruikers: automobilisten.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Rustigere schoolomgeving.
- Meer beschikbare ruimte voor andere weggebruikers.

Nadelen:

- Mogelijke weerstand bij buurtbewoners en handelaars (het kan een goed idee zijn om in de werkgroep vooraf af te spreken welke loopafstand je aanvaardbaar acht: 50 m? 100 m? 250 m?)

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 3, 10, 11, 12, 13 en 16.
- Andere: MosMobi (provincie, indien toepasselijk) – lokale overheid vraagt aan.

Evaluatie van de maatregel:

In de dagelijkse praktijk zal snel duidelijk worden of een andere parkeerorganisatie het gewenste effect heeft. Toch loont het de moeite om na enkele maanden, wanneer iedereen goed vertrouwd zou moeten zijn met de nieuwe situatie, tijdens de begin- en eindtijden van de school, met alle betrokkenen een plaatsbezoek te doen om de situatie te observeren.

Zie ook maatregel:

- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-26 Dubbel gebruik van parkeerplaatsen invoeren
- I-29 Kiss&Ride-strook voorzien
- I-42 Verkeerscirculatie verbeteren
- Titel 2.2.3. Schoolvervoerplan

Publicaties:

- Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
- Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering

I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan

Om deze problemen op te lossen:

- Kinderen zijn door hun geringe lengte niet goed zichtbaar / Kinderen kunnen door hun geringe lengte andere weggebruikers of verkeerssituaties niet goed zien (Probleem 1.1.3).
- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door foutgeparkeerde motorvoertuigen (Probleem 1.2.3.2).
- Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers door parkeerproblemen (Probleem 2.1.2).
- Obstakels op de voetgangersruimte door foutparkeerders (Probleem 2.4.1.1).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door parkeerproblemen (Probleem 2.7.2.5).
- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers door parkeerproblemen (Probleem 3.1.1).
- Obstakels op de fietsvoorziening. Misbruik door foutparkeerders (Probleem 3.4.1.1).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door foutparkeerders op de oversteekplaats (Probleem 3.5.1.4).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietzers door parkeerproblemen (Probleem 5.1.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Verbeteren van de looplijnen van voetgangers.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba – Secundaire school/Buso.

Omschrijving van de maatregel:

Het aanleggen van parkeerplaatsen ter hoogte van een school is geen evidente zaak. Een veelgehoorde kritiek is dat er niet voldoende parkeerplaatsen zijn dichtbij de school. Hierdoor worden vaak alle plaatsen waarop parkeren of stilstaan ook maar enigszins mogelijk is, gebruikt.

Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school omdat ze met een onveiligheidsgevoel kampen in de schoolomgeving. Ze willen de auto dan ook zo dicht mogelijk bij de schoolpoort parkeren of laten stilstaan, ook al moeten ze hiervoor een overtreding begaan. Hoe dicht bij de schoolpoort, hoe minder hun kind moet stappen. Wat de ouders onvoldoende beseffen is dat ze het onveiligheidsprobleem daarmee nog vergroten. Meestal rijden ze immers tot vlak bij de poort om te kijken of daar een parkeerplaats vrij is. Blijkt dat niet het geval te zijn, halen ze vaak halsbrekende toeren uit (keren, parkeren of stilstaan op het trottoir, ...) om hun kind toch zo dicht mogelijk bij de poort te laten uitstappen.

Permanente sensibilisatie van (groot)ouders over hoe en waar veilig te parkeren of stil te staan is een vanzelfsprekende actie. Deze problematiek kan echter ook infrastructureel worden aangepakt. Bij een volledige herinrichting zou men kunnen nagaan vanuit welke richting de (groot)ouders de school het meest benaderen. Op die manier zou men enkel parkings kunnen aanleggen in de rijrichting achter de school. Automobilisten rijden dan altijd eerst voorbij de school voordat ze de parkeerplaatsen bereiken. Zo zien ze meteen welke parkeerplaatsen het dichtst bij de school vrij zijn. Dit kan het zoeken naar een geschikte parkeerplaats al voor een groot stuk verminderen. Een iets drastischer alternatief is geen parkeerplaatsen meer aanleggen ter hoogte van de school, enkel nog verderop en de ouders daar naartoe geleiden. Op die manier kan het parkeren veilig gebeuren en kunnen ze hun kinderen op een veilige manier naar school begeleiden.

Als tijdelijke maatregel kan men opteren voor het aanbrengen van obstakels op het trottoir. Deze obstakels kunnen zowel puur praktisch (paaltjes), esthetisch (bloemperkjes) als handig (fietsenstallingen) zijn. Door dergelijke 'hindernissen' aan te brengen wordt het foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan, fysiek tegengestaan zonder dat er een volledige herinrichting noodzakelijk is. Uiteraard moet men hierbij nog voorzichtig zijn. De afstand tussen de 'hindernissen' mag immers niet te groot en niet te klein zijn.

Is hij te groot, dan kunnen auto's toch nog tussen de hindernissen parkeren of stilstaan. Is hij te klein, dan is dit niet gebruiksvriendelijk voor alle weggebruikers (zoals ouders met een kinderwagen of mensen met een rolstoel). Een alternatief voor het aanbrengen van hindernissen op het trottoir bestaat erin de boordsteen van het trottoir te verhogen zodat auto's er niet meer op rijden.

Fysieke hindernissen zijn te vermijden op plaatsen waar de trottoirbreedte klein is (minder dan 1,5 m). Het trottoir verbreden is dan aan de orde. Soms kan het hierdoor nodig zijn om beperkt éénrichtingsverkeer in te voeren. Ook voor fietsers ontstaat zo ruimte.

Ook het sensibiliseren van de leerkrachten is van groot belang. De school kan hen stimuleren om niet de parkeerplaatsen het dichtst bij de schoolpoort in te nemen.

Wie doet het?

- Analyse van de schoolomgeving en de vervoerspatronen van leerlingen en leerkrachten – In kaart brengen van de voornaamste aanrijroutes van de automobilisten – In kaart brengen van de looproutes en de knelpunten ervan.
 - Coördinator: lokale overheid.
 - Hoofdverantwoordelijke: school.
- Bij een volledige herinrichting van de schoolomgeving de inplantingsplaatsen van de parkings zo optimaal mogelijk kiezen – Indien men een beperkte ingreep verkiest, kan men best opteren om obstakels aan te brengen op het voetpad.
 - Coördinator: wegbeheerder, lokale overheid.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – automobilisten.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Veilige en reglementaire parkeerplaatsen voor de automobilisten maken de schoolomgeving veilig voor alle weggebruikers.

Nadelen:

- Mogelijk is er een clustering van problemen ontstaan. Enkel deze maatregel zal dan onvoldoende zijn, een diepgaande probleemanalyse is nodig.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 4, 8, 10, 15, 16, 17 en 18.

I-04

Evaluatie van de maatregel:

De effectiviteit van deze maatregel zou in principe meteen merkbaar moeten zijn. Dit wil niet zeggen dat er ook meteen een veiliger gevoel zal heersen in de schoolomgeving voor de overige weggebruikers. Maar binnen afzienbare tijd zou iedereen toch een grotere veiligheid moeten ervaren. Dit kan nagegaan worden door observatie en/of een bevraging.

Zie ook maatregel:

- H-02 Politieeel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- H-03 Politieeel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-26 Dubbel gebruik van parkeerplaatsen invoeren
- I-29 Kiss&Ride-strook voorzien
- O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte

Publicaties:

- Vademecum Toegankelijk publiek domein

Praktijkvoorbeeld:



Fotot: Beringen – AWW

I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)

Om deze problemen op te lossen:

- Kinderen zijn door hun geringe lengte niet goed zichtbaar / Kinderen kunnen door hun geringe lengte andere weggebruikers of verkeerssituaties niet goed zien (Probleem 1.1.3).
- Groen en verlichting zijn niet op elkaar afgestemd (Probleem 1.2.1.6).
- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door groen (Probleem 1.2.3.5).
- Groen beperkt het zicht en/of de zichtbaarheid (Probleem 1.2.4.5).
- Obstakels op de voetgangersruimte (Probleem 2.4).
- De voetgangersvoorziening is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep – Groen beperkt het zicht en/of de zichtbaarheid (Probleem 2.5.3).
- Fietsvoorziening is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep (Probleem 3.11).
- Obstakels op de fietsvoorziening (Probleem 3.4).

Bijkomend(e) doel(en):

- In het wegbeeld de verblijfsfunctie beklemtonen.
- Het wonen aangenamer maken.
- Snelheid doen dalen en het rijgedrag sturen.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Groenvoorzieningen (bomen, planten, hagen) maken een omgeving vaak aantrekkelijker en meer leefbaar. Zo kan het wegbeeld beter uitdrukken dat mensen wonen en werken langs de weg en dat chauffeurs hun rijstijl hieraan moeten aanpassen. Ze zorgen bovendien voor een aangenamere woonbuurt en kunnen ervoor zorgen dat bewoners de weg opnieuw als 'hun' weg gaan zien.

Toch moet men oordeelkundig omspringen met groenvoorzieningen. Een eerste belangrijk aandachtspunt is dat ze geen obstakels mogen vormen voor de fietsers en de voetgangers (zie fiche I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken).

Daarnaast moet men erover waken dat de zichtbaarheid van en voor voetgangers en fietsers niet in het gedrang komt door het groen. Zeker in een schoolomgeving zijn kinderen hiervoor letterlijk maatgevend. Zowel bij de keuze van het groen, de inplanting ervan als het onderhoud moet men er rekening mee houden dat de kleinste verkeersdeelnemers altijd goed zichtbaar moeten zijn en omgekeerd dat zij steeds een goed zicht moeten hebben op het verkeer.

Over de juiste hoogte van hagen bestaan er geen uitgeschreven normen. Als richtlijn kan men hanteren dat de hoogte van een haag tussen de kniehoogte en de bekkenhoogte moet liggen. In principe is dat gemiddeld 70 cm (vergelijkbaar met de hoogte van een bureau). Dit is echter een norm voor volwassenen. In een omgeving met veel kinderen moet die hoogte naar beneden bijgesteld worden.

In het Technisch Vademecum Bomen staan richtlijnen over de geschikte boomkeuze. Indien voetgangers en fietsers onder bomen door moeten, is het bijvoorbeeld van belang dat men kiest voor een boomsoort met een zekere takvrije lengte. Zo niet zal continu gesnoeid moeten worden. Het is al evenzeer van belang om in dat geval te kiezen voor een boomsoort met snel compostierend of vervliegend blad en zonder stekels op takken of vruchten.

Ook in het Vademecum Natuurtechniek is relevante informatie terug te vinden over groenvoorzieningen.

I-05

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid.
- Andere actoren: groendienst.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – bromfietsers – automobilisten.

Voordelen:

- Verhoogt de leefbaarheid, maakt de omgeving aangenamer.
- Bomen kunnen de verticale dimensie van de verkeersomgeving mee vorm geven, bijv. dreefeffect.
- Beplanting kan verschillende categorieën weggebruikers scheiden, bijv. een haag tussen fietspad en rijbaan.

Nadelen:

- Als het groen niet goed onderhouden wordt, kan dat tot verkeersonveiligheid leiden.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel:

Bomen en struiken worden in principe één keer aangeplant. Het snoeien en onderhouden van het groen gebeurt een of meerdere keren per jaar. Bloemenperkjes moeten vaak elk jaar opnieuw aangeplant worden.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 10 en 16.

Zie ook maatregel:

- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-13 Afstemmen van groen en verlichting
- I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden
- I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen
- I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten
- I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen

Publicaties:

- Technisch Vademecum Bomen
- Vademecum Natuurtechniek, Inrichting en Beheer van wegen
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: De groenvoorziening rechts heeft bijna het volledige voetpad ingepalmd

I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken

Om deze problemen op te lossen:

- Kinderen zijn door hun geringe lengte niet goed zichtbaar / Kinderen kunnen door hun geringe lengte andere weggebruikers of verkeerssituaties niet goed zien (Probleem 1.1.3).
- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door straatmeubilair (banken, elektriciteitskasten, inzamelcontainers, reclamepanelen, telefooncellen, fietsenstallingen, ...) (Probleem 1.2.3.3).
- Aanwezigheid van vuilniszakken, fietsen, paaltjes, ... (Probleem 2.4.2).
- Aanwezigheid van vuilniszakken, fietsen, paaltjes, ... op schooldomein (Probleem 2.4.2.1).
- Voetpad is niet geschikt voor fietsers jonger dan 9 jaar met fietswiel tot diameter 50 cm (3.1.7).
- Aanwezigheid van gestalde en foutgestalde fietsen, vuilniszakken, paaltjes, overhangende obstakels (Probleem 3.4.2).
- Opstappers/afstappers worden gehinderd door obstakels op het voetpad (Probleem 4.4.1.3).

Bijkomend(e) doel(en):

- Openbaar domein aantrekkelijker maken.
- Toegankelijkheid verbeteren.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen – Hoger onderwijs.

Omschrijving van de maatregel:

Voet- en fietspaden moeten in elke omgeving zoveel mogelijk gevrijwaard worden van obstakels. Zeker op plaatsen met veel voetgangers- en fietsverkeer zoals schoolomgevingen moet hieraan extra aandacht worden besteed. Zowel in het fietsvadecum als in het voetgangersvadecum zijn richtlijnen voor de minimumbreedte van respectievelijk fiets- en voetpaden opgenomen. Maar in een schoolomgeving is het wenselijk om te zorgen voor meer ruimte voor de zachte weggebruikers.

Het voorzien van voldoende ruimte voor zachte weggebruikers is één zaak, deze ruimte ook vrijwaren is een andere. Op voet- en fietspaden en op- en afstapperrons voor bus en tram duiken vaak allerlei obstakels op:

1. permanente: verkeersborden, vuilnisbakken, verlichtingspalen, fietsenstalling, elektriciteitskasten, groenvoorzieningen, ...
2. semipermanente: terrassen, reclameborden, uitstallingen, ...
3. of losse: geparkeerde fietsen of auto's, vuilniszakken en zelfs hondenpoep.

Daarnaast zijn er ook obstakels die met een gebrek aan toegankelijk openbaar domein te maken hebben, zoals een te hoge boordsteen (zie fiche I-57 Verlaagde boordstenen voorzien).

Wat met permanente obstakels?

In de ontwerpfase van een schoolomgeving is het zaak om voldoende aandacht te schenken aan waar men vaste obstakels zoals verlichtingspalen, verkeersborden e.d. inplant. Basisregel is dat obstakels zoveel mogelijk buiten de looplijn en op één lijn worden geplaatst. In het Vadecum toegankelijk openbaar domein staat een uitgebreide lijst van aandachtspunten en tips waarmee rekening gehouden kan worden in de ontwerpfase (p. 11-22).

Men hoeft gelukkig niet te wachten op een herinrichting om obstakels weg te werken: in overleg met de wegbeheerder en eventueel de nutsmaatschappijen kan bekeken worden welke aanpassingen mogelijk zijn om vaste obstakels in een schoolomgeving aan te pakken.

Wat met semipermanente obstakels?

Semipermanente obstakels worden meestal geplaatst door handelaars. Wanneer het gaat om terrassen is het de vraag of een terras in de dichte schoolomgeving wel op zijn plaats is. In ieder geval is de eerste stap om te overleggen met de handelaars en met hen goede afspraken te maken over waar en wanneer ze eventuele reclamepanelen of stallingen plaatsen. Indien dat niet lukt, kan bekeken worden of er via de lokale overheid een regelgeving ingevoerd kan worden en of er afspraken gemaakt kunnen worden over hoe die regelgeving afgedwongen kan worden. Vaak is het ook de gemeente of de politie die voor dergelijke obstakels een vergunning dient af te leveren.

Wat met losse obstakels?

Losse obstakels kunnen best voorkomen worden door sensibilisering en, indien nodig, handhaving. Om te voorkomen dat vuilniszakken tijdens de begintijden van de schooluren nog op het voetpad staan, kan bijvoorbeeld met de vuilnisophaaldienst afgesproken worden dat de vuilniszakken worden opgehaald ruim voor het begin van de school. Handelaars kunnen gesensibiliseerd worden rond sandwichborden die de doorgang versperren. Sommige gemeenten nemen een verbod op dergelijke borden op in hun politiereglement.

Wie doet het?

Inventarisatie obstakels op fiets- en voetpaden ter hoogte van de schoolomgeving en op de voornaamste routes naar de school.

- Coördinator: lokale overheid.
- Andere actoren: Vlaams Gewest, nutsmaatschappijen, handelaars.

Plan voor verminderen van het aantal obstakels opstellen:

- welke permanente obstakels kunnen verwijderd of verplaatst worden?
- welke afspraken kunnen gemaakt worden om semipermanente obstakels zoveel mogelijk te vermijden?
- afspraken maken met omliggende bewoners en handelaars omtrent het obstakelvrij houden van de fiets- en voetpaden.
 - Coördinator: lokale overheid.

Doelgroep:

- Soort weggebruikers: voetgangers – fietsers – bromfietzers – openbaarvervoergebruikers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten – buurtbewoners – handelaars.

Voordelen:

- De fietsers en voetgangers worden niet gehinderd in hun looplijnen naar de school.
- Meer beschikbare vrije ruimte voor voetgangers en fietsers.
- De fietsers en voetgangers zijn duidelijker zichtbaar voor de overige weggebruikers (zitten niet meer, al dan niet deels, verscholen achter obstakels).
- De fietsertjes en voetgangertertjes hebben een duidelijker zicht op het verkeer.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 4, 10, 11, 13, 16 en 17.

Zie ook maatregel:

- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)

I-06

- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden
- I-21 Ander materiaal en/of kleuren gebruiken voor de schooltoegang
- I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied
- I-43 Opstelruimte voor fietsers creëren aan verkeerslichten
- I-58 Fietspad aanpassen

Publicaties:

- Vademecum Toegankelijk publiek domein
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- Vademecum Fietsvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Onoordeelkundig ingeplant straatmeubilair kan het voor voetgangers bijna onmogelijk maken om op het trottoir te stappen



I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten

Om deze problemen op te lossen:

- Routes naar school zijn niet aangepast aan kinderen (Probleem 1.1.5).
- Voetgangersroutes naar school zijn niet aangepast aan kinderen (Probleem 2.5.5).
- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute over het gehele traject (woon-schoolverkeer als voetganger) (Probleem 2.6.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Modal shift bevorderen in woon-schoolverkeer (meer kinderen te voet naar school).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een veilige en kindvriendelijke schoolroute vereist een bereidheid om rekening te houden met kinderen. Een integrale benadering is hierbij van belang. Dit betekent dat men bij het uitwerken van ruimtelijke oplossingen niet alleen met de zuivere functies van de weg (bijv. er moeten zoveel auto's over kunnen rijden, de winkel moet bediend kunnen worden, er moet wekelijks een markt georganiseerd kunnen worden, ...) rekening moet houden, maar ook met de mogelijkheden en de knelpunten voor kinderen, en de beperkingen en de gedragingen van kinderen (zie brochure 'Kindgerichte planning van publieke ruimte' van Kind & Ruimte). Een publieke ruimte wordt rijker en zal beter functioneren naarmate ook kinderen zich welkom voelen.

Wie doet het?

Analyse ruimtelijke beleving en knelpunten die kinderen aangeven of die door observatie waargenomen worden (straatbezoek, gesprek, fotoreportage, ...). Daarna een actieplan opstellen en uitvoeren.

- Coördinatie: lokale overheid.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: alle modi.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- Een omgeving die veilig is voor kinderen, is veilig voor iedereen.

Uitvoering: mogelijk op lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 3, 6, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17 en 18.
- Andere: MosMobi (provincie, indien van toepassing), aangevraagd door de gemeente.

I-07

Zie ook maatregel:

- E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
- I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school
- O-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren
- Titel 2.2.3 Schoolvervoerplan

Publicaties:

- Kindergerichte planning van publieke ruimte
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- Vademecum Fietsvoorzieningen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

Kind & Samenleving – ruimtelcel

I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid door geen, onvoldoende of onaangepaste openbare verlichting op gemeentelijke wegen, voetwegen, fietswegen (Probleem 1.2.1.2).
- Beperkte zichtbaarheid door verblinding veroorzaakt door verlichting op gemeenteweg (Probleem 1.2.2.2).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Problemen

Als er problemen of opmerkingen zijn in verband met de verlichting op een gemeenteweg, wordt best in eerste instantie de gemeente gecontacteerd, zij is de eigenaar van de verlichting. Zij kan dan doorverwijzen naar de beherende instantie, meestal de distributienetbeheerder. Die heeft echter een formele opdracht van de gemeente nodig om de verlichting te herbekijken.

Defecte straatverlichting kan altijd gemeld worden op www.straatlampen.be of www.infrax.be (klik op 'contact' – 'straatverlichting formulier'). Voor gewestwegen kan men ook terecht op www.straatlampen.be.

Correcte verlichting

Een goede en correcte verlichting in een schoolomgeving heeft enkele karakteristieken (is gelijkmatig, heeft een bepaald verlichtingsniveau, verblindt niet). Hierdoor kunnen personen waarnemen en gezien worden en kan men objecten detecteren. In een schoolomgeving dient de verlichting ook bij te dragen tot een goede gezichtsherkenning (intenties van personen). Om dit te bereiken en om de schoolomgeving af te bakenen is het aan te raden een contrast te genereren ten opzichte van de omliggende zones. Dit kan door met een kleurcontrast te werken (geel licht naar wit licht), de masthoogte en -type te veranderen in de schoolomgeving, de opstelling te wijzigen (enkelzijdig, dubbelzijdig, zigzag of schranken, veranderen van zijde). Algemeen kan men wel stellen dat verlichting in een schoolomgeving geplaatst wordt op een lage lichtpunthoogte en men wit licht gebruikt.

Naast het kunnen zien, het gezien worden, of het karakteriseren van de schoolomgeving bij duisternis is het ook belangrijk dat de verlichting (mast en armatuur) past in haar omgeving tijdens de dag.

Wie doet het?

Coördinator: gemeente.

Andere actoren: distributienetbeheerder.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Een correcte verlichting maakt de omgeving herkenbaar als een schoolomgeving, wat mee zal leiden tot een aangepast (gewenst) verkeersgedrag.

Nadelen:

- Verlichting plaatsen of aanpassen is duur.
- Verlichting werkt het best geïntegreerd met een herinrichting van de omgeving.

I-08

Communicatie:

Het is moeilijk om enkel over verlichting te communiceren, maar als een onderdeel van een groter herinrichtingsproject kan dit uiteraard wel.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 75.000 euro.

Evaluatie van de maatregel:

- Er kunnen een aantal verlichtingstechnische parameters gemeten worden na installatie (door de gemeente, de distributienetbeheerder).
- Is de schoolomgeving herkenbaar, ziet men dat er iets verandert? Dit kan men enerzijds waarnemen door het gedrag van personen, maar kan men evengoed bevragen.
- Men kan controleren of het verkeersgedrag en de sociale omgang veranderd is.

Zie ook maatregel:

- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-12 Verlichting van kruispunten en bochten
- I-14 Wegdekreflectoren plaatsen
- I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen
- I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg

I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid door geen, onvoldoende of onaangepaste openbare verlichting op zebrapaden (Probleem 1.2.1.3).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken omdat voetgangers niet goed te zien zijn door aankomend verkeer (Probleem 2.7.2.2).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken omdat ze niet genoeg opvallen (Probleem 3.5.1.1).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door slechte zichtbaarheid van fietsers (Probleem 3.5.2.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Aandacht vestigen op overstekende voetgangers en fietsers en de oversteekplaats in het algemeen.

Voor welk type schoolomgeving? I, J, K, L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een goede verlichting, niet alleen van de oversteekplaats maar ook van de hele omgeving, geniet te allen tijde de voorkeur op geconcentreerde verlichting. Wat gewestwegen betreft is dit geregeld in het dienstorder LIN 2003/4 (ook geldig voor fietsoversteken). Indien die goede verlichting niet aanwezig is, kan het geconcentreerd verlichten van zebrapaden worden overwogen.

1. Het gebruik van een geconcentreerde verlichting op zebrapaden moet in ieder geval beperkt worden. Plaats ze enkel op zeer selectieve plaatsen: in drukke verkeersgebieden en zeker niet in verblijfsgebieden. Bij plaatsing moet men er rekening mee houden dat de omgeving toch voldoende verlicht is zodat geen "zwart gat" ontstaat (= je hebt even in zo'n sterk licht vertoeft en ziet daarna niets meer, omdat je ogen zich moeten aanpassen + bij het naderen van de sterk verlichte oversteek zie je niet wat er verderop gebeurt). De armaturen moeten asymmetrisch zijn en net voor het zebrapad geplaatst worden (in beide richtingen). Bij voorkeur is de lichtkleur ook contrasterend ten opzichte van de algemene openbare verlichting. Men mag ze ook niet gebruiken op kruispunten.
2. Een zachtere vorm voor het geconcentreerd markeren van zebrapaden is het aanbrengen van led-lichtjes in het wegdek. Die kunnen permanent branden of aangestuurd worden door aankomend voetgangersverkeer. Deze laatste variant is uiterst gevaarlijk bij technische problemen: als het detectiesysteem voor voetgangers uitvalt, zullen de autobestuurders geen voetgangers verwachten "omdat de lichtjes niet branden". Hun verwachtingspatroon wordt beïnvloed en ze gaan zich anders gedragen in de buurt van dergelijke oversteken. Het gebruik van led-lichten is bijvoorbeeld wel een goede oplossing voor een oversteek in niet-verlicht buitengebied.
3. In het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt het verlichten van een solitaire oversteekplaats aanbevolen wanneer bij duisternis meer dan circa 200 kwetsbare verkeersdeelnemers per uur er gebruik van maken, tenzij de veiligheid op een andere manier voldoende kan worden gewaarborgd.

Wie doet het?

- Coördinator: wegbeheerder.
- Andere actoren: beheerder van de verlichtingsinstallatie.

Doelgroep:

Voetgangers – fietsers – bromfietsers.

Voordelen:

- Geconcentreerde verlichting brengt een voetganger/fietser goed in beeld en markeert de oversteek en trekt de aandacht van de autobestuurder. Door het opvallende overhangende en relatief technische uitzicht van geconcentreerde verlichting heeft ze ook bij dag een grote attentiewaarde.
- Led-lichten zorgen voor een duidelijke aanduiding waar een oversteek is bij duisternis.

Nadelen:

- Te veel gebruik zorgt voor inflatie (men merkt ze niet meer op) en men kan een ander verwachtingspatroon (gedrag) gaan creëren.
- Bij geconcentreerde verlichting opletten voor creatie van "zwarte gaten" (zie 'omschrijving van de maatregel').
- Bij led-markering oppassen voor technische problemen die het verwachtingspatroon van weggebruikers verstoren (zie 'omschrijving van de maatregel').

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

Het leveren en plaatsen van 2 palen voor geconcentreerde verlichting kost ongeveer 8000 euro.

Subsidiemogelijkheden:

- Module 17 – Verlichting van een gewestweg, geplaatst door het gewest.

Evaluatie van de maatregel:

Uiteraard is ongevalanalyse belangrijk, maar ook het gebruik van de oversteek kan geëvalueerd worden (voor en na).

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
- I-27 Verkeerslichten aanpassen
- I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen

I-09

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verlichtingskunde

Praktijkvoorbeeld:

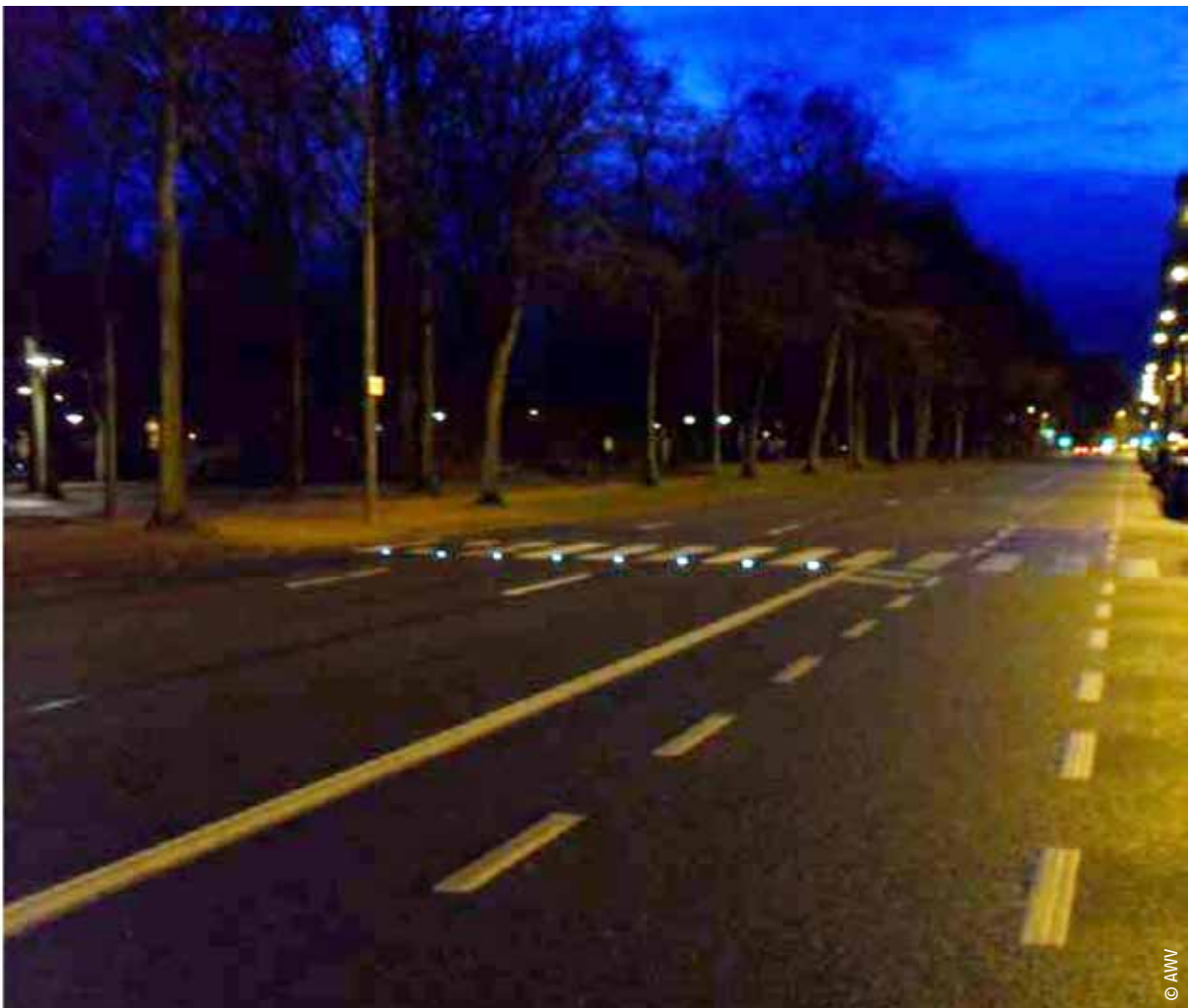


Foto: Verlicht zebra­pad in Gent, Franklin Rooseveltlaan ter hoogte van de Guldenspoorstraat

I-10 Aandachtspunten voor fietsenstallingen

Om deze problemen op te lossen:

- Onmogelijk om fiets veilig, snel en/of comfortabel te stallen (Probleem 3.6.1).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Welk type fietsenstalling het beste is, hangt af van de plaats van inplanting, de gebruikers, de beschikbare ruimte, de duur van het parkeren en de kostprijs. Toch verdient het aanbeveling om de richtlijnen voor fietsstallingen ook op het schoolterrein zo goed mogelijk te volgen, met name qua aanbevolen type aanbindsysteem.

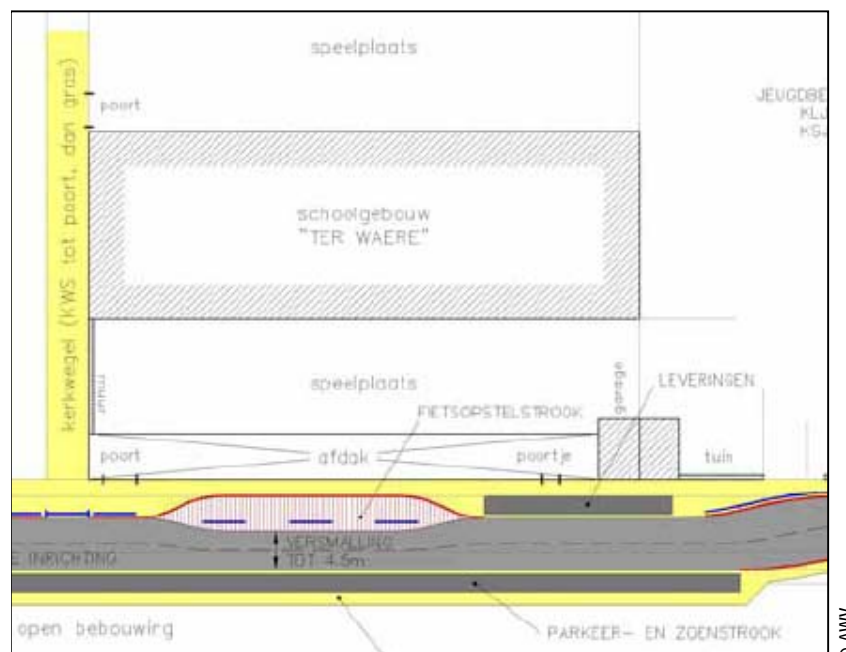
De fietsenstallingen voor leerkrachten en leerlingen bevinden zich doorgaans op het schoolterrein. Dit heeft als gevolg dat de kans op diefstal beperkter is en er dus andere eisen kunnen gesteld worden aan de bescherming tegen diefstal. Fietskluizen bijvoorbeeld zijn doorgaans niet nodig voor fietsenstallingen op schoolterreinen. Toch mag hier niet uit geconcludeerd worden dat fietsstallingen op een schoolterrein niet diefstalveilig hoeven te zijn: ook in stallingen op school verdwijnen veel fietsen!

Rekening houdend met de criteria is het voor scholen vooreerst aangewezen de fietsenstalling overdekt te maken, gezien de duur van het parkeren. Voor een jong publiek is een parkeersysteem dat veel steun geeft aan de fiets, aangeraden. Een aanbindsysteem is het beste. Slotpalen kunnen een kostenbesparend alternatief zijn. Dit zijn stevige constructies die het frame van de fiets fixeren. Wielsystemen zijn af te raden. Fietsen raken makkelijker beschadigd en de wielhouders zijn vaak niet aangepast voor verschillende types fietsen.

De afmetingen van de fietsenstallingen kunnen eventueel beperkt worden door het gebruik van verschillende stallingsniveaus. Hierdoor kan de afstand tussen fietsen verkleind worden mits de stuurbreedtes van opeenvolgende fietsen elkaar overlappen.

Een belangrijk aspect dat het fietsgebruik kan verhogen, is het inrichten van een Kiss&Bike-zone, al of niet met plaatsing van parkeersystemen. Dit is een ruimte ingericht voor fietsparkeren vlak bij de schoolpoort of de plaats waar (groot)ouders de leerlingen opwachten (zie afbeelding). Gezien de korte duur van het parkeren is een beperkt systeem met groot gebruiksgemak, zoals een slotpaal, het meest aangewezen. Voor scholen met een hoog aantal fietsende ouders en kinderen kan het nodig zijn om het fietsparkeren wat grondiger te organiseren, bijvoorbeeld door een fietsparkeervak af te bakenen. Dit geeft voldoende flexibiliteit om bijvoorbeeld ook buitenmaatse fietsen en fietskarren te parkeren terwijl de ouders hun kind opwachten.

Figuur: Een plan van een schoolomgeving met Kiss&Bike-zone



I-10

Wie doet het?

- Analyse parkeernoden: onderwijsinstelling.
- Aankoop en plaatsing stallingen: school en/of lokale overheid.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers.
- Specifiek: leerlingen / studenten – leerkrachten – ouders.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar) en korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

Subsidie voor omgevingswerken bij schoolgebouwen, o.a. fietsenstallingen (de school vraagt aan).

Evaluatie van de maatregel:

Evalueren kan door te meten voor en na het gebruik van de fietsenstalling en door het aantal schadegevallen aan fietsen en het aantal diefstallen in de fietsenstallingen bij te houden.

Zie ook maatregel:

- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
- I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-40 Voor bromfietsers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan

Publicaties:

- Fietsenstallingen in Vlaanderen en Brussel. Goede praktijkvoorbeelden
- Stallingswijzer

I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid door geen, onvoldoende of onaangepaste openbare verlichting aan de schooltoegang (Probleem 1.2.1.4).
- Beperkte zichtbaarheid van school(omgeving) (Probleem 1.2.5).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Om alle schoolomgevingen in een gemeente een zekere eenheid mee te geven kan het erg handig zijn om een uniform type verlichting te gebruiken, in het bijzonder ter hoogte van de schoolpoort.

Bij de keuze van verlichting moet men ook rekening houden met de esthetiek en attentieverhogende functie zowel bij daglicht als bij duisternis.

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente
- Andere actoren: distributienetbeheerder

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- De schoolpoort wordt hierdoor duidelijk gemarkeerd.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

De lichtzuilen die in Kortrijk worden gebruikt (zie 'praktijkvoorbeeld' hieronder), kosten ongeveer 3.000 euro per stuk (incl. btw).

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 4 en 17.
- Milieuvriendelijke verlichting kan gesubsidieerd worden via de samenwerkingsovereenkomst milieu bij LNE van het Vlaamse Gewest (gemeente vraagt aan).

Evaluatie van de maatregel:

Men moet vooral vaststellen dat het rijgedrag ter hoogte van de schoolpoort sterk verandert.

Zie ook maatregel:

- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg

I-11

- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-12 Verlichting van kruispunten en bochten
- I-14 Wegdekreflectoren plaatsen
- I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom
- I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg

Praktijkvoorbeeld:



Voor



Na



Nacht

Foto: In elke schoolomgeving op het grondgebied Kortrijk worden dezelfde opvallende lichtzuilen aangebracht

I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid door geen, onvoldoende of onaangepaste openbare verlichting in bochten of kruispunten (Probleem 1.2.1.5).
- Tracé van rijbaan, zebrapad, fietspad niet goed zichtbaar (Probleem 1.2.1.7).

Voor welk type schoolomgeving? E, F, H, I, J, K en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het tracé/wegverloop van een bocht kan verduidelijkt worden door de verlichting aan de buitenzijde van de bocht te plaatsen. Niet alle bochten hebben echter een verlichting aan de buitenzijde nodig. Bij lagere ontwerpsnelheden zal het verblijfskarakter meer een rol spelen zodat de begeleiding door verlichting van een bocht niet wenselijk is. In een bocht waar het perspectief niet is gesloten door bebouwing of groen en die bovendien niet gelegen is in verblijfsgebied, is deze maatregel nuttig. Het aan de buitenzijde plaatsen geeft ook een betere uniformiteit van de verlichting.

Bij de verlichting van een kruispunt moet niet alleen het kruispunt op zich verlicht worden, ook alles wat er zich op bevindt moet steeds goed zichtbaar zijn. Om bij het naderen het kruispunt te verduidelijken kan men veranderen van lichtkleur, van lichtpunthoogte, van toestellen, opstellingswijze en dergelijke, maar het is steeds aangewezen om de verlichting aan de rechterzijde te plaatsen om het wegbeeldperspectief te vernauwen (aan de rechterzijde geplaatste verlichting doet dit meer dan aan de linkerzijde).

Om aanpassingen aan verlichting te initiëren: zie fiches I-08 en I-32.

Het is van belang de verlichtingspalen zodanig in te planten dat ze de vrije doorgang van fietsers en/of voetgangers niet hinderen. Een paal die dit toch doet, kan verplaatst worden. Neem contact op met de gemeente en/of de wegbeheerder om verlichtingsproblemen aan te kaarten.

Wie doet het?

- Coördinator: wegbeheerder
- Andere actoren: distributienetbeheerder

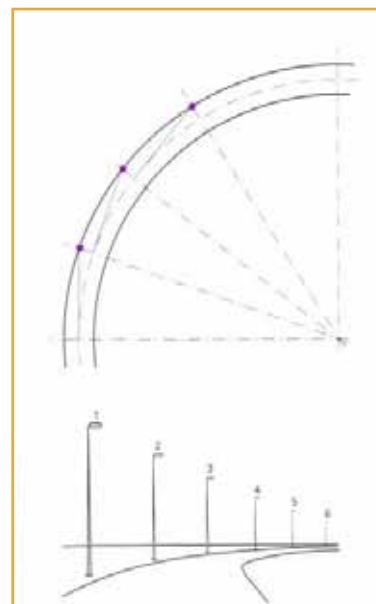
Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

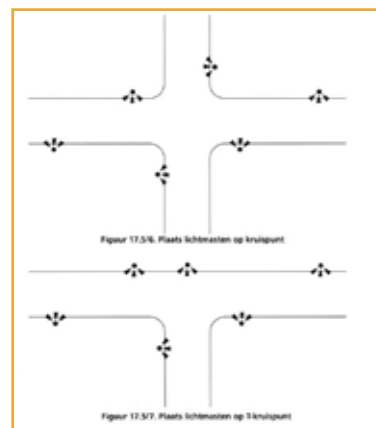
- Verlichting sluit het perspectief.
- Verlichting maakt het tracé/wegverloop duidelijk ook overdag.
- Onverwachte manoeuvres en bewegingen verminderen.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.



Figuur: Bochtverlichting - AFE: recommandations relatives à l'éclairage des voies publiques



Figuur: Plaats lichtmasten op kruispunt - CROW ASVV 2004

I-12

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 50.000 euro.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 4, 17 en 18.
- Voor milieuvriendelijke verlichting zijn subsidies mogelijk via de samenwerkingsovereenkomst milieu van LNE, Vlaams Gewest.

Evaluatie van de maatregel:

Volgende vragen kunnen helpen bij de evaluatie:

- Zijn de verlichtingstechnische parameters in orde?
- Hoe zijn de ongevallen op deze locatie geëvolueerd?
- Zijn er minder remsporen op het wegdek?

Zie ook maatregel:

- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-14 Wegdekreflectoren plaatsen
- I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom
- I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen
- I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg

Publicaties:

- Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten

I-13 Afstemmen van groen en verlichting

Om deze problemen op te lossen:

- Groen en verlichting zijn niet op elkaar afgestemd (Probleem 1.2.1.6).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Als er in de schoolomgeving bomen en struiken staan (als onderdeel om het verblijfskarakter van de schoolomgeving aan te geven), kunnen ongewenste schadueffecten ontstaan als de verlichting op de bladeren en takken schijnt. Dat kan ervoor zorgen dat weggebruikers elkaar minder goed zien.

Bij het ontwerp moet men al rekening houden met een goede afstemming tussen groenvoorziening en verlichting. In de buurt van bomen en bij een lichtpunthoogte van minder dan 4 m speelt dit effect niet omdat er steeds een vrije doorrijhoogte voor vrachtwagens moet zijn van 4 m of meer. Een indicatie over de gewenste afstand tussen de lichtmast en het hart van de stam vindt u in onderstaande tabel.

Lichtpunthoogte	Gewenste afstand tussen lichtmast en hart van de stam
4	Nvt
6	5,75
8	11
10	14,75

(Bron: CROW ASVV 2004)

Bij struiken/hagen moet men rekening houden met de schaduw indien verlichting en groen niet op dezelfde lijn staan.

Zorgt het al aanwezige groen voor problemen, dan moet men beginnen met het nodige snoeiwerk, het onderhoud, uit te voeren op bomen en struiken (zie fiche I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)). Als het probleem hierdoor niet verholpen is, is het aangewezen om eerder de verlichting dan het groen aan te passen. Het groen heeft immers weer tijd nodig eer het volgroeid is. Een aandachtspunt bij jonge bomen is net dat ze sneller gaan groeien na de eerste snoei. Men houdt hier dus best rekening mee als men gaat snoeien.

Wie doet het? Coördinator: gemeente.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- De verlichting(sssterkte) wordt niet negatief beïnvloed door het groen, ook niet in de loop van de tijd.

Nadelen:

- Snoeien bij jonge bomen doet hen nog sneller groeien. Vaak is het boomtype dan niet correct gekozen of staan de bomen te dicht bij elkaar / bij woningen / bij lichtmasten.

I-13

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

Als er goed over nagedacht wordt bij het ontwerp, hoeven er geen extra kosten gemaakt te worden. Het kan zinvol zijn om een gemeentelijk bomenplan op te maken om op systematische wijze te snoeien, verjongen en (her)aanplant te organiseren. De relatie tot verlichting kan hier een specifiek aandachtspunt bij zijn.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 4 en 10.

Evaluatie van de maatregel:

- Men kan metingen uitvoeren van verlichtingstechnische parameters (verlichtingssterkte, uniformiteit, gelijkmatigheid).
- Men kan nagaan of de schaduwzones voldoende zijn weggewerkt.

Zie ook maatregel:

- I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-12 Verlichting van kruispunten en bochten
- I-24 Aandachtstrekking aanbrengen
- I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg
- I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen
- I-54 Openbaarvervoerhalte goed toegankelijk maken

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Groen en verlichting is op elkaar afgestemd in Diest op het Weerstandsplein

I-14 Wegdekreflectoren plaatsen

Om deze problemen op te lossen:

- Tracé van rijbaan, zebrapad, fietspad niet goed zichtbaar (Probleem 1.2.1.7).

Voor welk type schoolomgeving? G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Wegdekreflectoren kunnen gebruikt worden in bochten en om tracés van de rijbaan te verduidelijken. Ze kunnen bijvoorbeeld een tijdelijke oplossing bieden om een gelijkgronds aanliggend fietspad te signaleren en zo fietsers te beschermen tegen auto's die de bocht afsnijden, in het bijzonder bij duisternis. Wegdekreflectoren beklemtonen vooral de verkeersfunctie van een weg. Het plaatsen ervan in verblijfsgebied is dan ook minder aangewezen. Het gebruik van (wegdek)reflectoren is in Vlaanderen niet wijdverspreid. Reflectoren worden vooral gebruikt bij rijbaanversmallingen, middengeleiders en rotondes, maar dan vooral geïntegreerd in of op de boordstenen.

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente
- Andere actoren: wegbeheerder

Doelgroep: Fietsers – bromfietzers – (school)buschauffeurs – bestuurders zwaar vervoer – automobilisten.

Voordelen:

- Bij het signaleren van obstakels met reflectoren hoeft geen accentverlichting.
- Het wegtracé kan duidelijk mee geaccentueerd worden.

Nadelen:

- Een te duidelijk zicht op het verloop van de weg kan snelheidsverhogend werken.
- Bij winterweer kan een sneeuwruimer met sneeuwschop de reflectoren kapot maken.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 120 euro voor een exemplaar met zonnecel en ledlichtjes.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3 en 10.

Zie ook maatregel:

- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting

Publicaties:

- Vademecum Verkeersvoorzieningen in de bebouwde omgeving

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Wegdekreflectoren ter ondersteuning van het verrijingsvlak (Breendonk, Dendermondsesteenweg) – AWW

I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid door verblinding veroorzaakt door verlichting op privé-eigendom (Probleem 1.2.2.3).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Verblinding is voor elke verkeersdeelnemer vervelend tot gevaarlijk. Vooral bij gemotoriseerd verkeer kan dit tot ongevallen leiden.

Vaak is de plaatsing van de privéverlichting niet oordeelkundig gebeurd. Men kiest voor symmetrische projectoren en gaat ze dan kantelen. Een veel betere oplossing zijn asymmetrische projectoren die hun licht meer naar voor sturen zonder dat het verblindend is.

De verblinding kan men meestal wegwerken door in overleg met de eigenaar de verlichting anders te richten.

Er kunnen ook antiverblindingsroosters geplaatst worden op bepaalde projectoren (bijv. bij aanstraling van monumenten of bomen, of bij reclameverlichting).

Wie doet het?

- Coördinator: school.
- Hoofdverantwoordelijke: gemeente.
- Andere actoren: eigenaar.

Doelgroep: fietsers – bromfietsers – automobilisten – openbaarvervoergebruikers – bestuurders zwaar vervoer – (school)buschauffeurs.

Voordelen:

- Aangepaste verlichting heeft niet alleen het voordeel dat ze de weggebruikers niet verblindt, ze zorgt ook voor minder lichtvervuiling.

Communicatie:

Gesprek met de betrokken eigenaar kan deze problematiek bij hem kenbaar maken. Hij is zich daar niet altijd bewust van.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): Als de verlichting enkel anders gericht moet worden, kost dit niets.

Evaluatie van de maatregel:

Is de verblinding weggewerkt zonder problemen te creëren voor anderen?

I-15

Zie ook maatregel:

- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting
- I-14 Wegdekreflectoren plaatsen
- I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Dit is weliswaar een voorbeeld van het aanstralen van gebouwen op de openbare weg, maar het geeft goed weer wat de mogelijkheden zijn om verblinding te voorkomen. (Affligem, Kerkstraat)

I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid door geen, onvoldoende of onaangepaste openbare verlichting (Probleem 1.2.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- De uniformiteit en de eigenheid van de gemeenten kan hierdoor versterkt worden.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een gemeentelijk lichtplan geeft de visie over het verlichtingsbeleid in een gemeente. Hierbij horen openbare verlichting, monumentenverlichting en feestverlichting. In zo'n lichtplan geeft de gemeente aan welke wegen ze gaat verlichten, welke niet, welk type verlichtingstoestellen ze wenst te gebruiken op de verschillende locaties en welke andere (ruimtelijke) elementen ze verlicht wenst te zien. Uiteraard is een afstemming met de functies van de wegen, straten en pleinen (onder meer categorisering van de wegen) noodzakelijk.

In een verkeersgebied kiest men eerder voor functionele verlichting met een geeloranje licht; men kiest dan voor bepaalde lichtniveaus en bijbehorende parameters gerelateerd aan verkeersveiligheid.

In verblijfsgebieden kiest men voor decoratieve toestellen met (warm) wit licht. Hier is het in de eerste plaats belangrijk een aangenaam gevoel te creëren. Dit kan men realiseren door ook de wanden van de gebouwen uit te lichten (of juist door met aanstraling van deze wanden de omgeving (verkeer) zichtbaar te maken).

Ook afwijkende verlichting aan poorten of puntsgewijze verlichting kan hiervan deel uitmaken. Verlichting van fietspaden en trage wegen is evenzeer een discussie waard. Vaak zal men tot een gediversifieerd beleid komen.

Een lichtplan is dikwijls gekoppeld aan doelstellingen rond energiebesparing of minder lichtvervuiling door efficiënter te verlichten.

Wie doet het?

- Opstellen van lichtplan
- Coördinator: gemeente
- Andere actoren: beheerder van de verlichtingsinstallatie
- Uitvoeren van lichtplan
- Coördinator: gemeente
- Hoofdverantwoordelijke: beheerder van de verlichtingsinstallatie

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Een gemeentelijk lichtplan geeft structuur aan de verlichting. Dit betekent samenhang op het vlak van beeld en beleving in een gemeente. Het lichtplan creëert een kader waarin de gemeente de toekomstige verlichting(splannen) kan inpassen.

Nadelen:

- De uitvoering van het lichtplan vergt meestal veel tijd en middelen. Het is erg gespecialiseerde materie die de gemeente vaak niet zelf beheerst.

Communicatie:

Aan de hand van een informatiebrochure, dit kan met een module 15 gefinancierd worden of als actie via de samenwerkingsovereenkomst milieu.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 4, 15 en 17.
- Samenwerkingsovereenkomst milieu (LNE) (lichtplan en/of uitvoering ervan indien er een duidelijke milieubijdrage is). De gemeente doet de aanvraag.

Evaluatie van de maatregel:

- Vermindert het aantal klachten over te weinig of te veel verlichting?
- Is de verlichting aangepast aan de omgeving (bijv. geen inschijn in woningen, geen lichtvervuiling in natuurlijke omgeving, ...)?
- Worden de doelstellingen van het lichtplan met zijn actiepunten ook gerealiseerd?
- Is het plan haalbaar gezien de gemeentelijke meerjarenplanning en de mogelijke subsidies?

Zie ook maatregel:

- I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting
- I-14 Wegdekreflectoren plaatsen
- I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom
- I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg

Publicaties:

- Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- Vademecum Fietsvoorzieningen
- Typebestek 005, Uitrustingen voor openbare verlichting

Praktijkvoorbeeld:

Lichtplan van Gent

<http://www.gent.be/eCache/THE/1/32/451.html>

I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door inrichting van de openbare weg – Kijkhoeken zijn niet vrij (Probleem 1.2.4.1).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Slecht zicht op aankomend verkeer verhoogt het risico voor weggebruikers die een manoeuvre willen uitvoeren, bijv. oversteken. Het kan ook voor lange wachttijden zorgen, omdat de persoon die wil oversteken, de hiaattijd (tijd tussen twee voertuigen) moeilijk kan inschatten en daarom niet oversteekt tot hij/zij helemaal zeker is dat dat veilig kan gebeuren.

Een goed ontwerp moet voorkomen dat iemand die stilstaat geen of moeilijk zicht heeft op aankomend verkeer. Voor een indicatie van de zichtafstanden die nodig zijn voor de verschillende snelheidsregimes en wegcategorieën, wordt doorverwezen naar dienstorder MOW/AWV 2009/3 inclusief bijlage.

Een fietser heeft zicht nodig op onderstaande afstanden om veilig te kunnen dwarsen.

Toegelaten rijnsnelheid autoverkeer	Tot 2 rijstroken in eenmaal te kruisen	Meer dan 2 rijstroken in eenmaal te kruisen
50 km/uur	100 m	125 m
70 km/uur	150 m	190 m
90 km/uur	200 m	250 m

Voor een comfortabele oversteek heeft een voetganger ongeveer 5 seconden nodig per rijstrook die hij moet kruisen. Hierop moet hij dus minimaal zicht hebben (per rijstrook aan 30 km/uur betekent dit ongeveer 45 m, bij 50 km/uur ongeveer 70 m en bij 70 km/uur ongeveer 100 m).

Belangrijkste boosdoeners zijn onoordeelkundig geplaatste groenvoorzieningen, brede verkeersinfrastructuur (punctuele verlichting, flitscamera's, ...) of oversteekplaatsen waar de tijd tussen het waarnemen van een voertuig en het passeren ervan te kort is door een bocht, een asverschuiving, ... Om het probleem te verhelpen, verwijzen we u naar de relevante fiches.

Wie doet het?

- Coördinator: wegbeheerder.
- Andere actoren: ontwerpers – eigenaars op hoeken van straten.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Een goed zicht op aankomend verkeer op een kruispunt zorgt voor een betere inschatting van het verkeer. Daardoor worden er minder risico's genomen.

Nadelen:

- Goed zicht kan snelheidsverhogend werken voor gemotoriseerd verkeer.

I-17

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden. Modules 3, 10 en 18.

Zie ook maatregel:

- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
- I-23 Signalisatie aanpassen
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen

I-18 Gemengd verkeer invoeren

Om deze problemen op te lossen:

- Automobilisten zien fietsers niet en vice versa (Probleem 1.2.4.3).
- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers (Probleem 3.1).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietsers (Probleem 5.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- De snelheid in verblijfsgebieden verlagen door een ander wegbeeld in te stellen, waarin trage modi sterk aanwezig zijn.

Voor welk type schoolomgeving? A, B, C, D, E, G, H en J.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het mengen van fietsers met het autoverkeer in centrumgebieden stoot vaak op weerstand. Nochtans heeft het een aantal voordelen. Zo worden de fietsers beter zichtbaar voor auto's. Aangezien in een centrumgebied op korte afstand van elkaar veel bestemmingen liggen, is het voor fietsers ook makkelijker om zonder halsbrekende toeren hun bestemming te bereiken. Om dit mogelijk te maken kan het wel nodig zijn het wegbeeld aan te passen, zodat het 'centrum'-karakter meer in het oog springt en een aangepast rijgedrag gevraagd wordt. In dat geval zijn fietsvoorzieningen als aparte fietspaden misschien net ongepast – dit moet uit een grondige analyse van de weg blijken.

De keuze of men fietsers al dan niet mengt met het overige verkeer hangt af van vier factoren: de omgeving, het snelheidsregime, de verkeersintensiteiten en de verkeerssamenstelling. In verblijfsgebieden (die vaak binnen de bebouwde kom liggen) is het aangewezen om fietsers te mengen met het autoverkeer. Soms uit noodzaak, omdat er in stedelijke centra vaak te weinig plaats is om alle verkeersdeelnemers een eigen plaats te geven. Maar ook omdat de omgeving een hoge verblijfskwaliteit vraagt en de opsplitsing van het openbaar domein in aparte stroken voor de verschillende verkeersdeelnemers vaak afbreuk doet aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Tevens zorgt menging van fietsers met autoverkeer voor een betere snelheidsnaleving. Een derde factor die in overweging genomen kan worden, zijn de verkeersintensiteiten, zowel van fietsers als auto's, in combinatie met de geldende snelheid. Meer informatie: zie Vademecum Fietsvoorzieningen. Tot slot speelt ook de verkeerssamenstelling een rol. Hoe meer vracht- en busverkeer, hoe groter de nood aan een meer gescheiden fietsvoorziening.

Een speciale vorm van gemengd verkeer zijn fietssuggestiestroken. Ze zijn een soort tussenvorm tussen gemengd verkeer en fietspaden. Zij hebben geen juridische waarde, maar suggereren enkel de plaats van de fietser op de weg. Ze mogen echter door alle verkeersdeelnemers gebruikt worden omdat ze deel uitmaken van de rijbaan. De breedte van de rijbaan (inclusief de suggestiestrook) moet zodanig zijn dat wagens achter de fietser blijven rijden. In principe worden fietssuggestiestroken enkel aangelegd in straten waar de snelheid wordt beperkt tot maximaal 50 km/uur. Fietssuggestiestroken zijn enkel zinvol in combinatie met de invoering van een parkeerverbod, aangezien er op de strook geparkeerd mag worden.

Indien de problemen niet specifiek te maken hebben met het niet kunnen afdwingen van een positie van de fietsers op de rijweg, dan zijn fietssuggestiestroken niet de juiste oplossing en is gemengd verkeer een meer aangewezen oplossing. Het is dus van belang om altijd het onderliggende probleem goed te onderzoeken om een gepast antwoord te kunnen geven.

Bij een juiste toepassing hebben fietssuggestiestroken een aantal voordelen: fietsers krijgen een visueel duidelijke plaats op de rijbaan en worden daardoor minder snel aan de kant geduwd. De visuele versmalling zorgt er ook voor dat de snelheid wordt afgeremd. Aan de andere kant mag gemotoriseerd verkeer altijd gebruik maken van de suggestiestroken en mag er op fietssuggestiestroken ook geparkeerd worden (behalve indien er een parkeerverbod is ingesteld). Daarom zijn fietssuggestiestroken vooral een oplossing voor die plaatsen waar er onvoldoende plaats is om een fietspad te voorzien, maar waar er toch nood is aan fietsvoorzieningen.

Het is belangrijk om ook oog te hebben voor educatie. Op een fietsstrook genieten fietsers niet dezelfde rechten als op een fietspad. Zij zijn ook niet verplicht de strook te volgen.

Wie doet het?

- Situatianalyse, gepaste oplossing onderzoeken
 - Coördinator: lokale overheid.
 - Andere actoren: andere wegbeheerders – school – vereniging van fietsers.
- Uitvoering
 - Coördinator: lokale overheid.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers – bromfietsers – automobilisten – bestuurders zwaar vervoer.

Voordelen:

- De mogelijke aanwezigheid van fietsers wordt duidelijk aangegeven. Vaak is er ook een snelheidsremmend effect.

Nadelen:

- De weggebruikers kunnen een subjectief onveiligheidsgevoel ervaren.

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 10 en 15.

Evaluatie van de maatregel:

Evalueer voor en na de aanleg het aantal klachten en de aard van de klachten. Ook een bevraging rond het gebruik van de stroken en het gevoel van veiligheid daarbij kan relevant zijn. Vanzelfsprekend kan je ook het aantal fietsers tellen voor en na aanleg.

Zie ook maatregel:

- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-11 Fietzers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-17 Fietzers hun plaats op de weg aanleren / Fietzers aanleren om anticiperend te fietsen
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
- I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
- I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten
- I-42 Verkeerscirculatie verbeteren
- I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen
- I-59 Snelheid verlagen
- I-60 Aandachtspunten voor fietssuggestiestroken

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- BMV

I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen

Om deze problemen op te lossen:

- Automobilisten zien fietsers niet en vice versa (Probleem 1.2.4.3).

Bijkomend(e) doel(en):

- De zichtbaarheid van fietsers en de objectieve en subjectieve veiligheid verhogen. Dit moet het fietsen stimuleren.

Voor welk type schoolomgeving? E, F, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het antwoord op de vraag of fietspaden nodig zijn, en of ze in voorkomend geval aan- of vrijliggend moeten aangelegd worden, is afhankelijk van de specifieke situatie. In het Vademecum Fietsvoorzieningen is een beslissingstabel opgenomen voor de keuze van het type fietsvoorziening (Hoofdstuk 3, p. 23). Daarbij spelen vooral het snelheidsregime en de intensiteit van het auto- en fietsverkeer een doorslaggevende rol.

Op wegen waar veel doorgaand verkeer is, zijn fietspaden wel aangewezen (lokale II en hoger). Bij een snelheidsregime tot 50 km/uur en een beperkte hoeveelheid vrachtverkeer kan dit prima met aanliggende fietspaden. Op wegen met veel verkeer, een snelheid die boven 50 km/uur ligt en/of wegen met veel vrachtverkeer zijn vrijliggende fietspaden nodig om een voldoende veilig en comfortabel fietspad te garanderen.

Beide soorten fietspaden hebben hun voor- en nadelen.

- Vrijliggende fietspaden voelen veiliger aan, maar aan de kruispunten loopt men steeds een groter risico op conflicten met afslaande wagens dan bij aanliggende fietspaden waar fietsers beter in het zicht van de autobestuurders rijden. Een vrijliggend fietspad betekent ook minder flexibiliteit voor fietsers om bestemmingen aan de andere kant van de weg te bereiken, waardoor men soms tegen de rijrichting in fietst om moeilijke oversteken of omwegen te vermijden.
- Aanliggende fietspaden bieden het voordeel dat de fietser voortdurend in het gezichtsveld van de automobilist rijdt wat het risico op conflicten bij afslagbewegingen vermindert. Voor fietsers zijn bestemmingen aan de andere kant van de weg ook vlotter bereikbaar.
- Een nadeel van aanliggende fietspaden is dan weer dat het wegbeeld verbreedt, wat een snelheidsverhogend effect heeft op het autoverkeer.

In uitzonderlijke gevallen wordt gekozen voor een tweerichtingsfietspad. Dit kan maar een optie zijn in een beperkt aantal gevallen. Het fietsvademecum geeft hierover meer uitleg.

Welke keuze men ook maakt, of het vrijliggende of aanliggende fietspaden worden of zelfs tweerichtingsfietspaden, het blijft zaak om het ontwerp op conflicten tussen verschillende weggebruikers te controleren. Zijn dodehoekongevallen vermeden? Zijn er conflicten met voetgangers vermeden? Hebben bromfietsgebruikers een duidelijke plaats gekregen? Kunnen er conflicten zijn met (frequent) parkeren of openslaande portieren? Zijn alle toegangen tot de woningen nog bereikbaar? Kunnen aangelanden nog uit hun garage rijden zonder gevaar op een onopgemerkte fietser? Zie je de fietser nog wel achter een mooie boom?

Het zijn maar een paar voorbeelden van wat er mis kan gaan met een ontwerp. Een ontwerp kan steeds vrijblijvend geadviseerd worden door de mobiliteitsbegeleiders die werkzaam zijn bij het Vlaams Gewest of bij de provincies. Ingeval het om een subsidiedossier gaat, is zo'n check verplicht.

Overweeg zeker ook of het fietspad dient verlicht te worden. Vaak is dit niet nodig. Gebeurt dit toch, zorg er dan voor dat de fietsers tussen twee lichtbundels niet in een zwart gat terechtkomen. Ook hier bestaat expertise bij de mobiliteitsbegeleiders.

Wie doet het?

- Omgevingsanalyse en ontwerp
- Coördinator/ wegbeheerder.
- Andere actoren/ andere wegbeheerders.
- Uitvoering
- Coördinator: wegbeheerder of gemeente (in geval van module 13).

Doelgroep: fietsers – bromfietsers.

Voordelen:

- Fietspaden verhogen de objectieve en subjectieve veiligheid.

Nadelen:

- Tweerichtingsfietspaden zijn vaak niet veilig.
- Fietspaden vergen in vele gevallen onteigeningen.
- Schrappen van parkeerplaatsen om ruimte te krijgen voor fietsers levert weerstand op tegen het project.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: is eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 3, 10, 11, 12, 13 en 16.
- Fietsfonds (op niet-gewestwegen en voor zover opgenomen in het bovenlokale fietsrouten netwerk), de gemeente vraagt aan.

Zie ook maatregel:

- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-28 Aandachtspunten voor tweerichtingsfietspaden
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
- I-40 Voor bromfietsers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan

I-19

- I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen
- I-58 Fietspad aanpassen
- I-60 Aandachtspunten voor fietsuggestiestroken
- I-61 Bromfietsers (al dan niet) scheiden van fietsers
- I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen

Om deze problemen op te lossen:

- Slechte locatie van de fietsenstallingen (Probleem 3.6.2).
- Slechte locatie van de bromfietsenstalling (Probleem 5.6.2).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een doordachte plaatsing van een fietsenstalling kan zowel de interne organisatie van de school als het verlaten van de school door fietsers vergemakkelijken. De uitwerking van de maatregel verschilt echter wel van situatie tot situatie.

De opportuniteit van een bromfietsenstalling kan bediscussieerd worden. In het kader van het STOP-principe hebben fietsers voorrang en worden best niet te veel bromfietsstallingen voorzien.

De andere kant van de medaille is dat bromfietsen best ook niet buiten het schooldomein worden gestald omdat ze zo overlast kunnen veroorzaken voor de buurt en de kans op diefstal verhoogt.

Wie doet het?

- Coördinator: school
- Andere actoren: gemeente, politie

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietsers – fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- Betere interne organisatie in de school.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Evaluatie van de maatregel:

Blijvend evalueren van de interne stromen fietsers en gedrag en veiligheid aan de schoolpoort.

Zie ook maatregel:

- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-10 Aandachtspunten voor fietsenstallingen
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling

I-20

- I-39 Aandachtspunten voor bromfietsstallingen
- I-41 Andere schooltoegang voorzien voor fietsers en/of bromfietsers
- I-61 Bromfietsers (al dan niet) scheiden van fietsers

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



Gecombineerde fiets- en bromfietsstalling

I-21 Ander materiaal en/of kleuren gebruiken voor de schooltoegang

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van school(omgeving) (Probleem 1.2.5).

Bijkomend(e) doel(en):

- Streven naar herkenbaarheid: bijv. door uniformiteit te creëren tussen alle schoolomgevingen in de hele gemeente.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De school moet zichtbaar zijn voor alle bestuurders. De reglementaire verkeersborden kunnen geen onderscheid maken tussen verschillende types gebouwen. De school en de wegbeheerder kunnen dit echter wel.

De school kan ervoor zorgen dat het schoolgebouw duidelijker in het straatbeeld opvalt, bijv. door kindertekeningen aan de gevel te hangen of door de naam van de school op de gevel te bevestigen.

De wegbeheerder kan voor een bepaald type straatmeubilair kiezen dat in alle schoolomgevingen van de hele gemeente gebruikt wordt of er kan geopteerd worden voor een bepaald type materiaal of kleurgebruik van de schooltoegang.

Wie doet het?

- Coördinator: de school zelf voor wat het schoolgebouw betreft.
- Coördinator: de wegbeheerders voor alles op het openbaar terrein.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: automobilisten – openbaarvervoergebruikers – bestuurders zwaar vervoer.
- Specifiek: doorgaand autoverkeer.

Voordelen:

- De herkenbaarheid van schoolomgevingen verhoogd.
- Autobestuurders zullen hun gedrag sneller aanpassen (nl. trager gaan rijden) wanneer ze weten dat ze een school naderen.

Nadelen:

- Sommige types kleurvakmateriaal zijn gevaarlijk voor motorrijders omdat hun grip op het wegdek bij nat weer slecht is. Win hier professioneel advies over in indien u dit als bestuur wenst uit te voeren.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3 en 10.

Evaluatie van de maatregel:

Het rijgedrag observeren voor en na het aanbrengen, al dan niet in combinatie met een snelheidsmeting. Communiceer over de resultaten.

Zie ook maatregel:

- E-26 Automobilisten sensibiliseren rond snelheid
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-23 Signalisatie aanpassen
- I-24 Aandachtstrekking aanbrengen
- I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen

Publicaties:

- 30 km/u in schoolomgevingen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

BIWV

I-22 Schooltoegang verplaatsen

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van school(omgeving) (Probleem 1.2.5).
- Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers (Probleem 2.1).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door geen of onveilige oversteekplaats (Probleem 2.7.1).
- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers (Probleem 3.1).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken (Probleem 3.5).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietsers (Probleem 5.1).
- Te hoge autodruk in de schoolomgeving (Probleem 6.3).

Bijkomend(e) doel(en):

- Transparante zone creëren om gewenst gedrag spontaan te laten optreden.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Door een wijziging van de schoolingang wordt een nieuwe situatie gecreëerd, waarbij doorgaand verkeer en verblijfsfunctie ruimtelijk van elkaar gescheiden worden. Dit vergt infrastructuuraanpassingen aan de afgeschafte ingang en aan de nieuwe ingang.

Wie doet het?

- Analyse van het probleem op grond van functieanalyse en gerichte tellingen, ervaringen van leerlingen en ouders. Een schoolvervoerplan is een ideale start.
 - Coördinator: schooldirectie en/of gemeente.
 - Andere actoren: leerlingenraad, ouderraad, gemeente, AWW.
- Herinrichting weg oude schooltoegang (bus, Kiss&Ride, fiets- en voetgangersoversteek) en nieuwe toegang (rijrichtingen, voetgangerszone, snelheidsregime, globale inrichting).
 - Coördinator: gemeente.
 - Andere actoren: gemeente en/of AWW, De Lijn.

Doelgroep:

- Soort weggebruikers: alle modi.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Doorgaand verkeer en de verblijfsfunctie (afzetten en afhalen van kinderen, napraten door ouders, rondhangen van jongeren in de onmiddellijke omgeving van de schoolpoort) worden gescheiden.
- Dit is voordelig voor de verkeersveiligheid:
 - De beperkte zone aan de oude toegang, waar te weinig ruimte was om alle verkeersbewegingen te herbergen, krijgt een duidelijkere doorgaande verkeersfunctie.
 - De nieuwe toegang krijgt een duidelijkere verblijfs- en ontmoetingsfunctie.

- Dit veronderstelt wel dat de nieuwe zone een autoluwe zone is. De vrijgekomen ruimte aan de oude toegang kan mogelijk als Kiss&Ride ingericht worden.
- Ook een gemengde oplossing met het inrichten van een bijkomende toegang 'langs achter' kan zinvol zijn indien een volledige heroriëntatie van de schooltoegang niet haalbaar blijkt.

Nadelen:

- Of deze oplossing mogelijk is, hangt af van de beschikbare ruimte. De loopafstanden kunnen toenemen.
- Deze maatregel kan een herinrichting binnenin de school vergen.
- Door een verplaatsing van de toegang kan men mogelijk niet meer in aanmerking komen voor subsidies via een moduleproject.

Communicatie:

Er is een duidelijke communicatie nodig over welke modi waar thuishoren in de onmiddellijke omgeving van de school. Begeleiding op het terrein is zeker in de startfase zinvol. Het is aangewezen om ook de leerlingen te informeren over het waarom van de wijziging.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

De kostprijs is moeilijk te bepalen. Vaak is de kostprijs beperkt voor zover er enkel een nieuwe toegang te maken is. In geval van bijkomende herinrichting van wegenis, wat vaak flankerend nodig is, ligt de prijs aanzienlijk hoger. Ook in geval van te wijzigen interne doorgangen binnen de school zelf zijn bijkomende kosten te voorzien.

Subsidiemogelijkheden:

- Module 10 en 18.
- Andere:
 - Milieuzorg op school, luik mobiliteit: de school (bij LNE) vraagt aan.
 - MosMobi (indien toepasselijk): de school (bij de provincie) vraagt aan.

Evaluatie van de maatregel:

- Maak concrete afspraken over welke modi waar thuishoren. Ga na of deze afspraken nageleefd worden en communiceer hierover per doelgroep (leerlingen, ouders, leerkrachten, handelaars, ...).
- Kijk of je de doelstellingen van het schoolvervoerplan haalt.
- Communicatie moet herhaald worden aangezien een schoolpubliek snel wijzigt.

Zie ook maatregel:

- E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-29 Kiss&Ride-strook voorzien
- I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied
- I-42 Verkeerscirculatie verbeteren
- O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
- Titel 2.2.3 Schoolvervoerplan

Publicaties:

- Over het opstellen van een schoolvervoerplan: <http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/schoolvervoerplan-stappenplan.pdf>
- Over schoolvervoerplannen en subsidies: <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/artikel.php?nav=3&mbnr=65&id=20>
- Over praktijkervaring schoolvervoerplannen en autovrije schoolpoort: <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/artikel.php?nav=3&mbnr=0&id=184>

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Provinciale cel Mobiliteit en verkeersveiligheid.
- <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/partners.php?a=25&nav=6> (kies departement mobiliteit en verkeersveiligheid, provinciale cel).

I-23 Signalisatie aanpassen

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van school(omgeving) (Probleem 1.2.5).
- Verwarrende situatie door te veel signalisatie (Probleem 1.4.1).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Vaak zijn er ter hoogte van schoolomgevingen te veel verkeersborden aangebracht. Uiteraard zijn verkeersborden noodzakelijk om de verkeerssituatie juridisch te regelen. Dit neemt niet weg dat een aantal verkeersborden ter hoogte van schoolpoorten vaak overbodig zijn.

Een teveel aan verkeersborden maakt de situatie voor de weggebruiker niet duidelijker, maar verwarrender. Het creëert een soort van afleiding voor de weggebruiker die de veiligheid niet noodzakelijk ten goede komt. Daarnaast worden deze verkeersborden vaak op het trottoir aangebracht, waardoor ze soms hinderlijk zijn voor de leerlingen die te voet naar school gaan.

Om het aantal borden te verminderen start men best met een inventarisatie van de verkeersborden ter hoogte van de schoolpoort en in de iets ruimere schoolomgeving. Hiertoe kan eventueel gebruik gemaakt worden van de verkeersbordendatabank.

Op basis van deze inventarisatie kan men nagaan welke borden juridisch geplaatst moeten worden en kunnen overbodige borden verwijderd worden. Zo worden vaak borden van het genre "Dit is mijn school... Graag traag" aangebracht ter hoogte van scholen. Uiteraard zijn die borden juridisch gezien niet noodzakelijk, maar veel scholen zien ze wel graag staan. De meerwaarde van deze borden voor de weggebruikers is uiterst beperkt en dus kunnen ze gerust verwijderd worden. Weggebruikers kunnen immers maar een beperkte hoeveelheid informatie tegelijkertijd verwerken. Het aanbrengen van bijkomende onnodige borden, zou er dus zelfs toe kunnen leiden dat de noodzakelijke borden niet worden waargenomen. Of dat er alleszins niet voldoende aandacht aan wordt geschonken. Het kan nuttig zijn om de "Minderbordengids" van het BIVV te raadplegen wanneer men gaat bekijken welke borden verwijderd kunnen worden.

Verder is het noodzakelijk om na te gaan of de inplantingsplaatsen van de resterende borden goed gekozen zijn. Zo is het eventueel mogelijk om meerdere borden op 1 steun te combineren, waardoor er minder obstakels zijn. Uiteraard dient dit met de nodige voorzichtigheid te gebeuren; er moet rekening worden gehouden met de afmetingen en de opstelhoogte van verkeersborden. Hiervoor moet gekeken worden naar het M.B. van 11 oktober 1976 (betreffende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens) dat de afmetingen van de verschillende verkeersborden vastlegt.

Daarnaast is het van belang om na te gaan of de borden op de juiste hoogte aangebracht werden. Het standaardbestek 250 van AWW bepaalt dat verkeersborden binnen de bebouwde kom op 2,10 m hoogte aangebracht moeten worden zodat er voldoende vrije ruimte is wanneer de borden op het trottoir aangebracht worden.

Een dergelijke toetsing kan ook gebeuren wanneer een schoolomgeving heringericht wordt. Ook dan is het immers van belang na te gaan of er niet té veel borden geplaatst worden, maar enkel de noodzakelijke.

Wie doet het?

- Inventarisatie verkeersborden ter hoogte van de schoolomgeving – Knelpuntenanalyse (zichtbaarheid van en ten behoeve van voetgangers en fietsers, toegankelijkheidsvereisten, herkenbaarheid schoolzone, enz.).
 - Coördinator: lokale overheid.
 - Andere actoren: school (directie, ouderraad).

- Plan voor verminderen van het aantal verkeersborden opstellen: welke verkeersborden zijn juridisch noodzakelijk en welke kunnen verwijderd worden, zijn de verkeersborden optimaal gesitueerd, voldoen de verkeersborden aan de voorwaarden inzake afmetingen en opstelhoogte?
 - Coördinator: lokale overheid.
 - Hoofdverantwoordelijke: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: alle modi.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders.

Voordelen:

- Duidelijker zicht op de schoolomgeving ("men ziet het bos weer door de bomen").
- Meer beschikbare ruimte voor voetgangers.

Nadelen:

- Als op zich staande maatregel niet zaligmakend. Zeker met andere maatregelen te combineren.

Uitvoering mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Evaluatie van de maatregel:

- Vermoedelijk zal de impact van deze maatregel niet snel zichtbaar worden in de praktijk. Zeker is dat door het verminderen van het aantal verkeersborden ter hoogte van schoolpoorten, in het wegbeeld de schoolpoort meer in het oog zal springen. Daarnaast wordt de schoolpoort mogelijk ook op een veiligere manier bereikbaar voor voetgangers, en dan vooral kinderen, die niet meer verborgen worden door de vele verkeersborden.
- Het gedrag van voetgangers observeren.

Zie ook maatregel:

- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-24 Aandachtstrekking aanbrengen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Aan de Freinetschool De Step in Beringen is zowel een vast als een variabel bord begin zone 30 (F4a) aangebracht, terwijl het variabele bord perfect werkt. Men is het vaste bord vergeten te verwijderen na indienststelling van het variabele bord. Er is een bord (F50) dat aangeeft dat er een fietsoversteekplaats is. Jammer genoeg zit het verscholen achter de andere borden, terwijl het toch belangrijk is dat de automobilisten het goed kunnen zien. Iets verderop staat er een zelf ontworpen "schildpadbord" om nogmaals te benadrukken dat men zich in een schoolomgeving bevindt. Dit bord is echter overbodig, heeft geen juridische waarde en leidt de aandacht van de weggebruikers af.

I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van school(omgeving) (Probleem 1.2.5).
- Het is onduidelijk waarom er zone 30- en overstekende-kinderen-borden staan (Probleem 1.4.4).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken omdat voetgangers niet goed te zien zijn door aankomend verkeer (Probleem 2.7.2.2).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door slechte zichtbaarheid van fietsers (Probleem 3.5.2.2).

Voor welk type schoolomgeving? C, D, E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De (verplichte) zone 30-borden in een schoolomgeving zijn niet altijd voldoende om andere weggebruikers erop te attenderen dat ze zich in een schoolomgeving bevinden. Daarom kan het soms nuttig zijn om de schoolomgeving duidelijker zichtbaar te maken met infrastructurele maatregelen.

Opgelet: de schoolomgeving zichtbaar en herkenbaar maken, is echter iets anders dan overdadig de aandacht trekken. Chauffeurs kunnen slechts een beperkt aantal informatie-elementen verwerken per tijdseenheid.

Ook 's avonds kan het zinvol zijn om een schoolomgeving aan te geven, indien de school bijvoorbeeld ook door een muziekschool wordt gebruikt na schooluren. De schoolomgeving kan dan door andere verlichting, bijvoorbeeld lichtzuilen, aangeduid worden. Niet alleen 's nachts, maar ook overdag is het zo voor weggebruikers duidelijk dat ze zich in een 'andere' omgeving bevinden waar een aangepast rijgedrag is aangewezen.

Bij een grondige heraanleg van de schoolomgeving kan ze ook zichtbaarder gemaakt worden door middel van materiaal- en/of kleurgebruik: het gebruik van kleinschalige materialen, gekleurd asfalt, een verhoogde aanleg, ...

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid.
- Andere actoren: andere wegbeheerders – schooldirectie.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers – automobilisten – bestuurders zwaar vervoer.

Voordelen:

- De schoolomgeving wordt herkenbaar als schoolomgeving.

Nadelen:

- Er moet over gewaakt worden dat er geen mengelmoes ontstaat van verschillende manieren om de schoolomgeving aan te duiden. Het is aan te raden dat de lokale overheid duidelijk kiest op welke uniforme wijze zij de schoolomgevingen op haar grondgebied wil aanduiden.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

I-24

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Module 3, 10 en 16.
- Andere: MosMobi (provincie, indien van toepassing), school vraagt aan.

Zie ook maatregel:

- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-10 Aandachtspunten voor fietsenstallingen
- I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom
- I-21 Ander materiaal en/of kleuren gebruiken voor de schooltoegang
- I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: In elke schoolomgeving op het grondgebied Kortrijk worden dezelfde opvallende lichtzuilen aangebracht

I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)

Om deze problemen op te lossen:

- Circulatieproblemen in de schoolomgeving door parkeerzoekverkeer of parkerende automobilisten (Probleem 1.3.2).

Voor welk type schoolomgeving? H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Om circulatieproblemen in de schoolomgeving aan te pakken kan overwogen worden afzet- en ophaalplaatsen te voorzien op het domein van de school, aanvullend op maatregelen op het publiek domein. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een keerzone met kiss-and-ride-zone of een aantal parkeerplaatsen, al dan niet voor de schoolbus. Het is aan te raden dit enkel te overwegen in drukke verkeersgebieden omdat extra afzet- en ophaalplaatsen ook weer extra autoverkeer kunnen aanzuigen.

Bij voorkeur wordt er gezorgd voor een multifunctioneel gebruik van deze zone; tijdens de schooluren kan ze bijvoorbeeld gebruikt worden als speelplaats of sportplein. Een fysieke afsluiting overdag is noodzakelijk om ongewenst gebruik te vermijden.

Wie doet het?

- Coördinator: school.
- Andere actoren: gemeente.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: automobilisten – (school)buschauffeurs.
- Specifiek: ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Doordat de potentiële gebruikers van de afzet- en ophaalplaatsen gekend zijn, kan men het gebruik en de regels doelgericht communiceren.

Nadelen:

- Auto's in het schooldomein zijn ongewenst.
- Extra autovoorzieningen creëren een auto-aanzuigeffect.

Communicatie:

- Via folders mee te geven aan de leerlingen.
- Op het terrein met aanvullende signalisatie.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

I-25

Zie ook maatregel:

- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-26 Dubbel gebruik van parkeerplaatsen invoeren
- I-29 Kiss&Ride-strook voorzien

Praktijkvoorbeeld:

Waar: Nederland, Enschede, Roombeek (zie: Verkeerskunde nummer 6- 2008)

I-26 Dubbel gebruik van parkeerplaatsen invoeren

Om deze problemen op te lossen:

- Circulatieproblemen in de schoolomgeving door parkeerzoekverkeer of parkerende automobilisten (Probleem 1.3.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Beperken van ruimte die maar een beperkte tijd van de dag door auto's benut wordt en verder geen functie heeft (duurzaam ruimtegebruik).

Voor welk type schoolomgeving? D E F G H I J K

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Dubbel gebruik van parkeerplaatsen zorgt voor extra parking op het juiste moment, zonder extra ruimte in te nemen. Dat kan twee richtingen uit: parkeerruimte van een school wordt buiten de schooluren voor anderen opengesteld, bijv. omwonenden, of parkeerruimte van anderen (bijv. handelszaken of dienstencentra) die aan het begin en einde van schooluren weinig benut wordt, wordt opengesteld voor kortparkeren van derden.

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente.
- Andere actoren: eigenaars parkeerruimte, school, omwonenden, handelszaken.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: automobilisten – (school)buschauffeurs.
- Specifiek: ouders – leerkrachten – buurtbewoners – handelaars – bestuurder schoolbus.

Voordelen:

- Ruimte wordt nuttig gebruikt, er is meer parkeerplaats zonder bijkomende investeringen. Ongeorganiseerd parkeren voor de poort wordt vermeden.

Nadelen:

- Aansprakelijkheid is vaak een knelpunt. Dit kan best met een verzekering geregeld worden.
- Actief aanzetten tot gebruik van de parkeerplaatsen vergt de inzet van personeel.
- Zonder goede looproute van de parking naar de schoolpoort zal de parking mogelijk niet benut worden.
- Dubbel parkeren is moeilijk te handhaven.

Communicatie:

- Via interne communicatie kan de bijkomende ruimte bekendgemaakt worden.
- Maak goede afspraken met de eigenaar over wat wel en niet kan en hoe dit zal opgevolgd worden.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

I-26

Kostprijs (excl. de personeelskosten): de kostprijs wordt bepaald door de communicatiecampagne en de bijkomende verzekeringspolis.

Subsidiemogelijkheden: Module 15.

Evaluatie van de maatregel:

Regelmatig overleg met de eigenaar is aangewezen. Met name voertuigen die tegen de afspraken in lang blijven staan, dienen opvolging te krijgen om te vermijden dat de eigenaar het project niet wenst voort te zetten. Het is goed hier vooraf duidelijke afspraken over te maken.

Zie ook maatregel:

- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-29 Kiss&Ride-strook voorzien
- Titel 2.2.3 Schoolvervoerplan

Publicaties:

- Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid

Praktijkvoorbeeld:



Foto: De schoolparking (links van de Ark 3 in Leuven) wordt na de schooluren opengesteld voor omwonenden omwille van het tekort aan parkeerplaatsen. Tegenafpraak is dat de parking om 7.30 uur vrij is voor de leerkrachten

I-27 Verkeerslichten aanpassen

Om deze problemen op te lossen:

- Circulatieproblemen in de schoolomgeving door slecht afgestelde verkeerslichtenregeling (Probleem 1.3.3).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken omdat frequentie of duur van groen voetgangerslicht onvoldoende is (Probleem 2.7.1.2).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken op de (fiets)oversteekplaats omdat frequentie of duur van groen fiet-serslicht onvoldoende is (Probleem 3.5.1.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Verbeteren doorstroming openbaar vervoer.

Voor welk type schoolomgeving? E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het plaatsen van verkeerslichten zorgt globaal voor een betere verkeersafwikkeling. Met verkeerslichten wordt het aantal conflicten beperkt door verkeersstromen in de tijd te gaan scheiden.

Om verkeerslichten te laten plaatsen of aan te passen omschrijf je het probleem zo specifiek mogelijk, bijv. "een groepje van 20 leerlingen kan niet in groep oversteken; deze situatie doet zich meermaals per dag voor". Hiervoor is een bezoek ter plaatse aangewezen.

Kaart dit probleem aan bij de wegbeheerder: voor een gewestweg is dit de territoriale afdeling Wegen en Verkeer van AWV, voor een gemeenteweg de gemeente zelf.

Volgende maatregelen kunnen van toepassing zijn:

1. **Verlenging groenfase voetgangers.** Verkeerskundigen willen dat voetgangers, die starten bij begin groen, de weg in één keer veilig kunnen oversteken zonder te stranden op een smalle middenberm (indien die aanwezig is). Voor grote groepen die bijv. bij het einde van de lesuren moeten oversteken, zou men kunnen werken met sleutelcontact dat het groen voor de voetgangers behoudt tot de laatste aan zijn oversteek is begonnen.
2. **Beperken van de wachttijd.** Het gebruik van drukknoppen of radars geeft de mogelijkheid om conflicterende richting(en) minder te verlengen of de groenfase van conflicterende richtingen sneller af te breken zodat de voetganger minder lang moet wachten.
3. **Verlenging groenfase fietsers.** Dit houdt (meestal) in dat de groenfase van de richtingen (gemotoriseerd verkeer) die dezelfde weg volgen, ook wordt verlengd. Deze maatregel is zelden of nooit nodig. Enkel bij een dwarsende oversteek voor fietsers kan het nodig zijn de groentijd te bekijken in functie van de lengte, maar vooral ook van de grootte van de te verwachten groepen op deze specifieke oversteek.
4. **Herinrichting van het lichtengeregeld kruispunt.** Naargelang de aard of complexiteit van het probleem kunnen verschillende oplossingen denkbaar zijn: heraanleg voetgangers- of fietsoversteekplaats, semiconflikt-vrije of volledig conflictvrije lichtenregeling, andere verdeling van de groentijden, ...

Na het ontwerpen op papier van de verkeersafwikkeling en de bijbehorende rood-oranje-groentijden, moet dit achteraf ook nog uitgevoerd worden op het terrein. Zowel de plaatsing als de regeling van verkeerslichten is een zeer gespecialiseerde materie. Aanpassingen moeten altijd met de nodige kennis van zaken gebeuren door verkeersspecialisten.

Wie doet het?

- Coördinator:
 - Wegbeheerder.
 - Territoriale afdeling Wegen en Verkeer voor een gewestweg.
- Gemeente voor een gemeenteweg.
- Andere actoren:
 - Politie.
 - Eventueel gemeente (maar dan niet als wegbeheerder).
 - De Lijn.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Voetgangers die starten bij begin groen, kunnen de weg veilig in één keer oversteken.
- Fietsers kunnen de weg veilig in één keer oversteken.
- De verkeersafwikkeling in de schoolomgeving gebeurt vlotter, waarbij de verschillende modi beter op elkaar zijn afgestemd.

Nadelen:

- Herinrichting of aanpassing van de lichtenregeling is duur.

Communicatie:

- Voor gewoontegebruikers kan het nuttig zijn om een verkeersbord "gewijzigde verkeerssituatie" te plaatsen. Dit is nuttig bij het verbieden van bepaalde richtingen of het overschakelen naar een conflictvrije verkeerslichtenregeling. Het is minder aangewezen als enkel de groen- en roodtijden veranderd zijn.
- Bij het plaatsen van drukknoppen of sleutelcontacten moet uiteraard de school(directie) op de hoogte gebracht worden, ook over de juiste werking ervan. Na het drukken op een knop heb je immers niet altijd onmiddellijk groen.
- Bij grotere herinrichtingen op gewestwegen kunnen de communicatieverantwoordelijken van AWW ook input leveren.

Uitvoering mogelijk op:

- korte termijn (0 tot 1 jaar) voor aanpassing van groenfase.
- middellange termijn (1 tot 4 jaar) voor herinrichting van het kruispunt.

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): minimaal 1000 euro.

Subsidiemogelijkheden: Modules 10 en 18.

Evaluatie van de maatregel:

- Via observatie kan gecontroleerd worden of voetgangers en/of fietsers nu voldoende groen krijgen zodat zij in één keer de weg kunnen oversteken voordat het gemotoriseerd verkeer op de overgestoken weg groen krijgt. Kijk hierbij ook naar mensen die nog starten als het al rood is om een indicatie te hebben.
- Eventueel kan er een rondvraag gebeuren bij de verschillende soorten weggebruikers, burens, handelaars, ...

Zie ook maatregel:

- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen
- I-30 Aandachtspunten voor kruispunten die onveilig zijn door niet-conflictvrij (afslaand) verkeer
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen

Publicaties:

- Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Afdeling Expertise Verkeer en Telematica

I-28 Aandachtspunten voor tweerichtingsfietspaden

Om deze problemen op te lossen:

- Gewenste (verkeersveilige) fietsroute ontbreekt door tweerichtingsfietspad (Probleem 3.10.1).

Voor welk type schoolomgeving? H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De keuze voor een tweerichtingsfietspad is vaak ingegeven vanuit een financiële en/of procedurele overweging. Vaak vergt het aanleggen van een tweerichtingsfietspad op één zijde van de weg minder onteigeningen. In een aantal gevallen biedt een tweerichtingsfietspad nog andere voordelen zoals het beperken van het aantal conflictpunten of het minimaliseren van omrijafstanden.

De conflicten op een tweerichtingsfietspad zijn echter potentieel wel gevaarlijker dan op een eenrichtingsfietspad aangezien een deel van het (brom)fietsverkeer uit een onverwachte richting komt. Ter hoogte van de overgangen van tweerichtingsfietspaden naar eenrichtingsfietspaden moeten dan weer gevaarlijke oversteekbewegingen worden gemaakt. De mogelijkheid om een continu doorlopend tweerichtingsfietspad over een lange afstand te kunnen maken, speelt bijgevolg mee in de keuze voor een tweerichtingsfietspad.

Gezien de potentieel gevaarlijkere conflicten op tweerichtingsfietspaden is de signalisatie ervan heel belangrijk. De wettelijke aanduiding van tweerichtingsfietspaden zelf gebeurt met D7-borden. De kruising met een tweerichtingsfietspad wordt vanuit de zijtak aangegeven door een M9 of M10 onder het bord B1 of B5. Op de Vlaamse gewestwegen worden ook systematisch pijlen in twee richtingen gemarkeerd op de kruisingen van tweerichtingsfietspaden met ondergeschikte wegen. Andere mogelijkheden zijn het verhoogd aanleggen van het tweerichtingsfietspad en het accentueren met een rode kleur.

Schoolomgevingen liggen doorgaans in verblijfsgebieden of in gecombineerde verblijfs-/verkeersgebieden. In verblijfsgebieden is de keuze voor tweerichtingsfietspaden in de meeste situaties onverantwoord. Indien ook een belangrijke verkeersfunctie aanwezig is kan het voorzien van tweerichtingsfietspaden in de schoolomgeving, om verderop aan te sluiten op de belangrijkste schoolroutes, aangewezen zijn.

Wie doet het? Coördinator: gewest of gemeente.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen

- Er kunnen voor de fietsers minder oversteekbewegingen nodig zijn als er goed aangesloten wordt op andere delen van de schoolroute, wat het risico op ongevallen verkleint.

Nadelen:

- (Brom)fietsers kunnen uit een minder verwachte rijrichting komen, wat het risico op ongevallen vergroot.

Uitvoering: mogelijk op lange termijn (+ 4 jaar) en middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 11 en 13.
- Fietsfonds (gemeente vraagt aan).

Evaluatie van de maatregel:

Evaluatie kan door observatie van het gedrag van de fietsers – wordt het tweerichtingsfietspad effectief gebruikt door de fietsers het voor wie het bestemd is?

Evaluatie kan ook door het vergelijken via tellingen van de fietsintensiteiten voor en na de ingreep – heeft het beperken van omrijfactoren en het verkeersveiliger maken voor de fietsers een invloed op het aantal fietsers?

Zie ook maatregel:

- I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
- I-58 Fietspad aanpassen

I-29 Kiss&Ride-strook voorzien

Om deze problemen op te lossen:

- Circulatieproblemen in de schoolomgeving door parkeerzoekverkeer of parkerende automobilisten (Probleem 1.3.2).
- Geen of geen veilige (comfortabele) parkeervoorziening voor bussen leerlingenvervoer (Probleem 4.5).
- Slechte inplanting van parkeerplaatsen en/of kiss&ride (Probleem 6.5.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- De schoolomgeving structureren voor meer veiligheid en een betere doorstroming.

Voor welk type schoolomgeving? C, D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een kiss&ride-strook is een strook waar ouders heel even kunnen stoppen met de wagen om er hun kinderen af te zetten of op te halen, en daarna weer doorrijden. Meer info: zie Brochure 'Een kiss and ride-strook in de schoolomgeving' (BIWV).

Er bestaat momenteel geen verkeersbord om een kiss&ride-zone aan te duiden. Wettelijk gezien worden deze zones aangeduid als laad- en loszones (bord E1). Om het voor de weggebruikers duidelijker te maken waarvoor deze zones bedoeld zijn kan men eventueel in bijkomende bebording voorzien (bijv. de zoen- en vroemborden in Kortrijk).

Het is ook zinvol om de looplijnen voor voetgangers (inclusief een eventuele oversteek) te controleren op vrije doorgang, globale toestand, ...

Wie doet het?

Coördinator: lokale overheid.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: automobilisten.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders.

Voordelen:

- Het wegbeeld wordt gestructureerd, zodat sneller gewenst gedrag optreedt, wat tot een veiliger situatie leidt.

Nadelen:

- Let op met fietspaden die langs een kiss&ride gaan: deze moeten zeker achter de kiss&ride liggen en er moet voldoende ruimte zijn tussen de kiss&ride en het fietspad om portierongevallen te vermijden. Ook conflicten tussen voetgangers en fietsers zijn hier te verwachten, het ontwerp moet deze minimaliseren.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering mogelijk op:

- korte termijn (0 tot 1 jaar) als er geen grote infrastructuraanpassingen nodig zijn;
- middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Module 10.

Evaluatie van de maatregel:

Observeer het gedrag aan de schoolpoort voor en na de invoering van de Kiss & Ride. Begrijpt iedereen de bedoeling? Hoe gedragen de voetgangers zich? Zijn er nog conflicten tussen verschillende groepen weggebruikers die een verder antwoord vergen?

Zie ook maatregel:

- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-26 Dubbel gebruik van parkeerplaatsen invoeren

Publicaties:

- Een kiss&ride-strook in de schoolomgeving, BIW

Praktijkvoorbeeld:



Een zoen- en vroembord in Kortrijk.

I-30 Aandachtspunten voor kruispunten die onveilig zijn door niet-conflictvrij (afslaand) verkeer

Om deze problemen op te lossen:

- Verkeersonveilig kruispunt door niet-conflictvrij afslaand verkeer (Probleem 1.6).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers op kruispunt (Probleem 2.7.2.1).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers (Probleem 3.5.2).

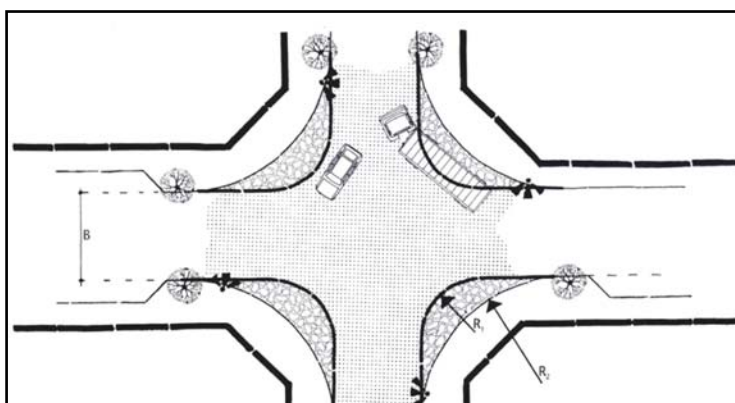
Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Algemeen is het belangrijk dat beide conflicterende richtingen in elkaars gezichtsveld zitten. Het Vademecum Fietsvoorzieningen (hoofdstuk 4.4) en het Vademecum Voetgangersvoorzieningen (hoofdstuk 5.5) geven voor een aantal typesituaties aan hoe men de conflicten tussen fietsers en voetgangers en gemotoriseerd verkeer kan aanpakken. Afhankelijk van de bestaande toestand zijn er een aantal mogelijkheden.

1. Indien er geen dwarsende weg is, het alleen om een fiets- of voetgangersoversteek gaat, en er geen verkeerslichten aanwezig zijn, is de eerste oplossing het plaatsen van verkeerslichten (zie fiche I-27). Na de plaatsing van de lichten zijn ongevallen nagenoeg uitgesloten indien zowel de fietsers en voetgangers als de autobestuurders de verkeerslichten respecteren. Een andere oplossing is de aanleg van een voldoende brede middenberm (zie fiche I-02). Dit verhoogt niet alleen de veiligheid, maar ook het comfort.
2. Op klassieke T- en X-kruispunten met verkeerslichten krijgen fietsers en voetgangers samen groen met de gelijklopende voertuigrichtingen. Hierbij kunnen conflicten ontstaan tussen rechts- en linksafslaande voertuigen en rechtdoorgaande fietsers en voetgangers (deelconflicten). Om deze deelconflicten verkeersveilig te laten verlopen zijn verschillende ingrepen mogelijk:
 - zorgen voor bijkomende signalisatie, bijv. borden F49bis & F50bis of een bijkomend knipperlicht, om de afslaande bestuurders attent te maken op de mogelijke aanwezigheid van fietsers en/of voetgangers;
 - de overstekende fietsers en/of voetgangers een 'voorstart' geven (in tijd en/of ruimte) ten opzichte van het conflicterend autoverkeer;
 - ervoor zorgen dat het conflicterend autoverkeer de rechtsaf- of linksafbeweging tegen (zeer) lage snelheid moet uitvoeren. Dit kan bekomen worden door de bochtstralen te beperken:
 - voor rechtsafslaande voertuigen kan bijv. een bochtstraal van 5 à 6 m voorzien worden; voor vrachtwagens een bochtstraal van bijv. 12 m, maar via een rammelstrook;



Figuur: Kruispunt met dubbele bochtstraal - Bron tekening: CROW, ASVV 2004

- de linksaf-bochtstraal kan ingeperkt worden door bijv. een middengeleider/middenberm in te planten;
 - de verkeerslichten(regeling) kan ook aangepast worden om conflicten op te lossen (zie fiche I-27). Dit moet zorgvuldig gebeuren omdat dergelijke ingreep de tijd dat iemand moet wachten voor rood en de filelengte globaal kan vergroten. Beide zaken werken roodlichtnegatie in de hand;
 - een middenberm aanleggen net als bij 1.
3. Bij tweerichtingsfietspaden en het gebruik van verkeerslichten gebruikt men bij voorkeur een volledig conflictvrije regeling.
 4. Bij conflicten tussen auto's onderling (veelal linksafslaand verkeer in conflict met rechtdoorgaand verkeer uit de tegenovergestelde richting) kan een (semi)conflictvrije verkeerslichtenregeling soelaas brengen.

Wie doet het?

- Coördinator: wegbeheerder
- Andere actoren: politie

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Conflicten vermijden of beter zichtbaar maken verhoogt de verkeersveiligheid.

Nadelen:

- Conflictsituaties beter organiseren zorgt enerzijds voor een impact op de verkeersafwikkeling en zorgt anderzijds ook voor een mogelijke snelheidsverhoging. Dit kan problemen geven voor en na het vroegere conflictpunt.
- Bij een verkeerslichtenregeling kan de wachttijd oplopen.

Communicatie:

- Tijdelijk kan men aangeven dat er een gewijzigde verkeerssituatie is.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 10 en 18.

Evaluatie van de maatregel:

Via de ongevalgegevens en de manoeuvre-diagrammen kan men bepalen welk type ongevallen er eventueel nog zouden gebeuren na de ingreep.

I-30

Zie ook maatregel:

- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-27 Verkeerslichten aanpassen
- I-42 Verkeerscirculatie verbeteren
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Afdeling Expertise Verkeer en Telematica

I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen

Om deze problemen op te lossen:

- Slechte aanleg en/of materiaalkeuze van de voetgangersvoorziening (Probleem 2.2).
- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over het gehele traject (woon-schoolverkeer als voetganger) (Probleem 2.6.1).
- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over deel van het traject (woon-schooltraject gedeeltelijk als voetganger na of voor auto of openbaar vervoer) (Probleem 2.6.2).
- Voetpad is niet geschikt voor fietsers jonger dan 9 jaar met fietswiel tot diameter 50 cm (Probleem 3.1.7).

Bijkomend(e) doel(en):

- Voorkomen dat een voetganger omwille van kwaliteit en comfort de rijweg verkiest in plaats van het voetpad.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Voor een goed toegankelijk, veilig en comfortabel voetpad zijn 3 kernwoorden belangrijk: Drempelloos (zie fiche I-57 Verlaagde boordstenen voorzien), Oppervlak (het moet effen zijn, bijv. geen kasseien), Doorgang (zie fiche I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken).

De algemene bouwverordening van 29 april 1997 van de Vlaamse Regering over “wegen voor voetgangersverkeer” geeft een aantal voorschriften waaraan wegen voor voetgangersverkeer (inclusief voor rolstoelgebruikers) moeten voldoen bij aanleg of aanpassing binnen de bebouwde kom.

- Als de weg voor voetgangersverkeer breder is dan 2 m, dient steeds een minimale obstakelvrije loopweg van 1,50 m breedte te worden gegarandeerd.
- Als de weg voor voetgangersverkeer een breedte heeft tussen 1,50 m en 2 m, mag slechts 0,50 m hiervan door obstakels worden ingenomen.
- Wegen voor voetgangersverkeer met een breedte kleiner dan 1,50 m mogen slechts aangelegd worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9 m.
- Elke weg voor voetgangersverkeer heeft een geheel obstakelvrije loopweg van minstens 1 meter breed en een vrije hoogte van minstens 2,10 m.

De uitgangspunten voor maatvoering in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen zijn veiligheid, comfort en voetgangersintensiteiten. Hoe je hiermee rekening houdt, is te lezen in §5.2 van dat vademecum.

Een voetpadverharding (Oppervlak) moet aangenaam en comfortabel zijn en uitnodigen tot gebruik. De onefenheden in voetpaden moeten tot een minimum herleid worden. Dit betekent dat er geen noemenswaardige niveauverschillen of putten mogen voorkomen. Het voetpad moet bruikbaar zijn voor elke categorie van gebruiker: van kinderen tot ouderen en voor zowel validen als rolstoelgebruikers, slechtzienden,... De kwaliteit en het comfort mogen niet afhankelijk zijn van het soort schoeisel dat men draagt.

Zowel de fundering, de verharding als de afwerking moet zorgvuldig uitgevoerd worden. In het andere geval zullen de onderhoudskosten oplopen.

Bovendien geldt voor voetpaden dat de kleur en het materiaal een duidelijke afbakening van de voetgangerszone moeten weergeven, wat uitnodigt tot gebruik van het voetpad. (§5.3 in Vademecum Voetgangersvoorzieningen)

Een aantal Vlaamse gemeenten heeft inmiddels voor hun hele grondgebied een screening gedaan van hun bermen en trottoirs, en heeft op grond van prioriteitscriteria een trottoirplan opgesteld. Zo kan in een meerjarenprogramma de verbetering van trottoirs op structurele wijze verankerd worden. Schoolomgevingen kunnen hierbij indien gewenst een hoge prioriteit krijgen. Een dergelijk plan maakt bovendien een meer uniforme bestrating mogelijk.

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente.
- Andere actoren: Vlaams Gewest, ontwerpers.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – bromfietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – buurtbewoners – handelaars.

Voordelen:

- Een goed voetpad nodigt uit tot gebruik.
- Een goed voetpad geeft een gevoel van veiligheid.

Uitvoering: de termijn hangt sterk af van de aard van de ingreep.

Frequentie maatregel: hangt af van de aard van de ingreep.

Impactperiode: hangt af van de aard van de ingreep.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 10, 11, 13, 16 en 17.

Zie ook maatregel:

- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-21 Ander materiaal en/of kleuren gebruiken voor de schooltoegang
- I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen
- I-43 Opstelruimte voor fietsers creëren aan verkeerslichten
- I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-49 Veilige doorsteek realiseren
- I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen
- I-57 Verlaagde boordstenen voorzien

Publicaties:

- Vademecum Toegankelijk publiek domein
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen

I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid door geen, onvoldoende of onaangepaste openbare verlichting op gewestweg (Probleem 1.2.1.1).
- Beperkte zichtbaarheid door verblinding veroorzaakt door verlichting op gewestweg (Probleem 1.2.2.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Verlichting gebruiken om de schoolomgeving herkenbaar te maken.

Voor welk type schoolomgeving? G en H.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Problemen

De verlichting op een gewestweg kan van het gewest zijn, maar ook van de gemeente. Neem in eerste instantie contact op met de lokale overheid of met de provinciale wegenafdeling van AWV (zie o8 Contactgegevens (organisaties)) om uit te maken aan wie de verlichting op het betrokken wegvak toebehoort. Zij zullen u doorverwijzen naar de beherende instantie. Het plaatsen van verlichting op gewestwegen is over het algemeen conventantgebonden (zie 'Mobiliteitsconvenant' in de Begrippenlijst).

Correcte verlichting

Een goede en correcte verlichting in een schoolomgeving heeft enkele karakteristieken (is gelijkmatig, heeft een bepaald verlichtingsniveau, verblindt niet). Hierdoor kunnen personen waarnemen en gezien worden en kan men objecten detecteren. Dit dient niet alleen te gelden voor autobestuurders, maar zeker ook voor de zwakke weggebruikers. In een schoolomgeving dient de verlichting ook bij te dragen tot een goede gezichtsherkenning (intenties van personen). Om de schoolomgeving af te bakenen is het aan te raden een contrast te genereren. Dit kan door met een kleurcontrast te werken (geel licht naar wit licht), de masthoogte en -type te veranderen in de schoolomgeving, de opstelling (enkelzijdig, dubbelzijdig, zigzag of schranken, veranderen van zijde) te wijzigen. Algemeen kan men wel stellen dat verlichting in een schoolomgeving geplaatst wordt op een lage lichtpunthoogte en men wit licht gebruikt.

Naast het kunnen zien, het gezien worden, of het karakteriseren van de schoolomgeving bij duisternis is het ook belangrijk dat de verlichting (mast en armatuur) past in de omgeving tijdens de dag.

Het is zinvol om ook te denken aan de verlichting van fietspaden indien hier een project rond wordt uitgewerkt.

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente of gewest.
- Andere actoren: distributienetbeheerder.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Een correcte verlichting maakt de omgeving herkenbaar als een schoolomgeving, wat mee zal leiden tot een aangepast (gewenst) verkeersgedrag.

Nadelen:

- Verlichting plaatsen of aanpassen is duur.
- Verlichting werkt het best geïntegreerd met een herinrichting van de omgeving.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 75.000 euro.

Subsidiemogelijkheden: Modules 4 en 17.

Evaluatie van de maatregel:

- Een aantal verlichtingstechnische parameters kunnen gemeten worden na installatie (gemeente, gewest, distributienetbeheerder).
- Is de schoolomgeving herkenbaar, ziet men dat er iets verandert? Dit kan men merken aan het gedrag van personen, maar kan men evengoed bevragen.
- Zijn het verkeersgedrag en de sociale omgang veranderd?

Zie ook maatregel:

- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting
- I-14 Wegdekreflectoren plaatsen
- I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom
- I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen
- I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen

I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied

Om deze problemen op te lossen:

- Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers (Probleem 2.1).

Voor welk type schoolomgeving? A, B en C.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Schoolomgevingen vormen geen eilanden van veiligheid in het gehele stratenweefsel; zij moeten zoveel mogelijk opgaan in een integrale intrinsiek veilige wegverkeersomgeving. Ze kunnen daarom heringericht worden als voetgangerszone of erf.

De essentiële gedragsregels voor de voetgangerszone staan in artikel 22sexies van de Wegcode. De essentiële gedragsregels voor het erf staan in artikel 22bis van de Wegcode. In deze context gaat het over het sedert 1 januari 2004 verruimde erfbegrip, vermits het woonerf alleen gericht is op woonstraten.

In een situatie van optimaal ruimtegebruik bevindt de schoolpoort zich in een verblijfsgebied. In een verblijfsgebied legt het beleid de klemtoon op het niet-gemotoriseerde weggebruik. De straatinrichting zal deze beleidskeuze dan ook weerspiegelen. De rijsnelheden liggen er laag. Het afbakenen van een verblijfsgebied en het kiezen van een geëigend (verkeers)statuut is een zaak voor het beleid.

De aanwezigheid van een schoolpoort vormt een van de redenen voor het beleid om over te gaan tot de afbakening van een erf of van een voetgangerszone.

Wanneer de schoolpoort kan ondergebracht worden in een straat met een voldoende beschermend statuut, vervalt de verplichting om een schoolomgeving (met de bordencombinatie A23 + F4a) af te bakenen (zie artikel 12.1ter en artikel 12.1bis.5 in het reglement van de wegbeheerder).

Wie doet het?

Het afbakenen en het inrichten van een voetgangerszone of van een erf is een beslissing van de wegbeheerder (de gemeente).

Omdat het om een veelomvattende maatregel gaat, moet de gemeente alle betrokkenen (bewoners, winkeliers, bedrijfsvoerders, klanten, ...) voldoende raadplegen en informeren.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Beide statuten geven maximaal ruimte aan het niet-gemotoriseerde weggebruik.
- De verkeersveiligheid ligt zeer hoog wegens de geringe aanwezigheid van gemotoriseerde voertuigen en de afwezigheid van snelheden die de mensenmaat overstijgen.
- De voorrangspositie van de voetganger stelt het belang van de zachtste en zwakste weggebruiker centraal.
- In een voetgangerszone worden ook de fietsers tot grote voorzichtigheid aangemaand.
- Een voetgangerszone kan als statuut beperkt worden in de tijd, zodat op andere momenten een statuut van verblijfsgebied kan gelden dat wel vlotter gemotoriseerd verkeer toelaat (erf of zelfs zone 30).
- In een erf hebben fietsers en gemotoriseerde voertuigen nog algemeen toegang; ze mogen dan wel niet sneller dan 20 km/uur rijden en ze moeten voorrang geven aan de voetgangers.
- Kortom, beide statuten zijn zeer beschermend voor de voetgangers en hangen samen met de gezelligheid van

een centrum of met de rust van een gebied zonder auto's. Deze sterk beschermende verblijfsgebiedenstatuten laten de school en de schoolomgeving perfect aansluiten bij een groter geheel als verblijfsgebied afgebakend dorps- of stadscentrum.

Nadelen:

- De voetgangerszone laat geen parkeren toe en laat autobereikbaarheid alleen maar onder een zeer restrictieve vorm toe. Om een ruimere autobereikbaarheid van de school mogelijk te maken, zal er een bijkomende toegang moeten ingericht worden in een straat die wel nog een voldoende verkeersfunctie heeft. Leerlingen zullen niet met de auto bij de school afgezet kunnen worden; zij zullen evemin met de bromfiets tot bij de schoolpoort kunnen rijden.
- Ook de fietsbereikbaarheid van een school in een voetgangerszone zal speciale aandacht vragen: fietsers zullen uitdrukkelijk moeten toegelaten worden in de voetgangerszone, en de inrichting van de voetgangerszone zal rekening moeten houden met druk fietsverkeer bij het begin en op het einde van de schooltijd.
- Wanneer de school in een erf ligt, en niet over een toegang beschikt in een straat met een ruimere verkeersfunctie of niet over een eigen parkeerterrein beschikt, dan zal rekening moeten gehouden worden met een beperkte autobereikbaarheid. Schoolbussen kunnen de kwaliteit of de mogelijkheden van een erf zodanig overstijgen – dit hangt van de concrete dimensies en inrichting van het betrokken erf af – dat zij niet bij de schoolpoort kunnen halteren of parkeren. Gewoon autoverkeer zal evenmin in te grote hoeveelheden tot bij de schoolpoort kunnen rijden om er stil te staan of te parkeren.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Zie ook maatregel:

- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-22 Schooltoegang verplaatsen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- BIVV – Afdeling Mobiliteit en Infrastructuur – www.bivv.be

Praktijkvoorbeeld:

Waar: Sint-Niklaas – Collegestraat

I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten

Om deze problemen op te lossen:

- Autobestuurders en/of autopassagiers respecteren/kennen de Wegcode niet – Onaangepaste snelheid (Probleem 6.4.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- De verblijfsfunctie, die gewenst is in een schoolomgeving, wordt infrastructureel ondersteund.

Voor welk type schoolomgeving? E, F, H, I en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen een 'zone 30' en een 'zone 30 schoolomgeving'.

- Wanneer men over een 'zone 30' spreekt, heeft men het effectief over een ruimere zone waarin een schoolomgeving een onderdeel kan zijn van een gebied waar de verblijfsfunctie overheerst. Het gebied bestaat veelal uit verschillende (delen van) straten die door een typische vormgeving het karakter/de functie van de zone duidelijk naar voren brengen. Uit een gemeentelijk mobiliteitsplan komt vaak de noodzaak van het instellen van dergelijke zone rechtstreeks tot uiting. Het is daarom goed om na te gaan of in het mobiliteitsplan ter zake al beleidskeuzes zijn gemaakt die nog geen uitvoering hebben gekregen.
- Een 'zone 30 schoolomgeving' daarentegen kan slechts 100 tot 150 meter reiken rond de betrokken school. Het is dus duidelijk een veel minder ingrijpende maatregel, maar wel onderworpen aan bepaalde voorwaarden en zodoende ook niet zomaar in te stellen. Dienstorder AWW 2004/4 geeft aan dat indien men kiest voor een zone 30 schoolomgeving, er maatregelen moeten getroffen worden om de snelheid geleidelijk af te bouwen tot 30 km/uur. Met behulp van hetzelfde dienstorder komt men op basis van een beslissingsboom vertrekkende van de huidige toegelaten snelheid en de categorie van de desbetreffende weg tot eerst en vooral het al dan niet gewenst zijn van dergelijke zone, en indien gewenst tot de keuze tussen het instellen van vaste of variabele 'zone 30 schoolomgeving'. Dit dienstorder heeft voornamelijk betrekking op schoolomgevingen liggende bij een gewestweg.

Een 'zone 30' wordt afgebakend door verkeersborden F4a en F4b. Bij een 'zone 30 schoolomgeving' wordt aan de F4a het verkeersbord A23 toegevoegd.

Een aanduiding van de zone 30 enkel met borden zal vaak onvoldoende zijn en is zelfs niet toegelaten voor een gewone zone 30.

Wie doet het?

- Zone 30:
 - *mobiliteitsplan – ontwerp – opstellen aanvullend reglement*
 - Coördinator: studiebureau – gemeente.
 - Hoofdverantwoordelijke: gemeente.
- Andere actoren: lokale politie
 - *uitvoering van de werken – plaatsen verkeersborden*
 - Coördinator: aannemer – wegbeheerder.
 - Hoofdverantwoordelijke: gemeente.

- Zone 30 schoolomgeving:
ontwerp – opstellen aanvullend reglement
 - Coördinator: studiebureau – gemeente.
 - Hoofdverantwoordelijke: gemeente – gewest.
- Andere actoren: lokale politie
uitvoering van de werken – plaatsen verkeersborden
 - Coördinator: aannemer – wegbeheerder.
 - Hoofdverantwoordelijke: gemeente – gewest.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Een 'zone 30' kadert in een ruimer geheel. Men zal in principe hetgeen het mobiliteitsplan voorziet, infra-structureel bekrachtigen.
- Een 'zone 30 schoolomgeving' zal de schoolomgeving veiliger maken voor de zwakke weggebruiker. De variabele zone 30 schoolomgeving heeft het bijkomend voordeel dat ze veel minder ingrijpend is en buiten de spits van de school de functie van de weg niet verandert.

Nadelen:

- Een 'zone 30' betekent meer dan enkel een snelheidslimiet van 30 km/uur. Het is een ingrijpende keuze. Het vergt een volledige inrichting van gevel tot gevel. De uitvoering van de werken neemt veel tijd in beslag en heeft bijgevolg ook een hoge kostprijs.
- Ook de (vaste) 'zone 30 schoolomgeving' is niet louter het plaatsen van de verkeersborden. Ook hier moet men met behulp van infrastructuur (al is het op kleinere schaal) het verlaagde snelheidsregime afdwingen.

Communicatie:

Pers – gemeentelijke kanalen: website, gemeentebblad – regionale pers.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Zone 30: ongeveer 1.000.000 euro/km: volledige aanpak openbaar domein (dit kan niet via module 10)
- Zone 30 schoolomgeving: 200.000–300.000 euro (tot maximaal 150 m van schoolomgeving)

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 10, 16.

Evaluatie van de maatregel:

- Verkeerstechnische parameters: snelheden meten, fietsers tellen, ...
- Evaluatie van de maatregel door overleg tussen betrokken partijen (overheid, schooldirectie, leerkrachten, oudercomités, omwonenden, ...): is het probleem ten gronde aangepakt?
- Evaluatie door observatie voor en na de invoering van de zone 30.

Zie ook maatregel:

- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied
- I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
- I-59 Snelheid verlagen
- Titel 2.2.3 Schoolvervoerplan

Praktijkvoorbeeld:



I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door geen of onveilige oversteekplaats (Probleem 2.7.1).
- Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek) (Probleem 2.1.3).
- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek) (Probleem 3.1.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Het STOP-principe realiseren.
- De verkeersveiligheid in de schoolomgeving verhogen.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Ouders of grootouders die wachten op hun (klein)kinderen, kunnen het doorgaand verkeer van voetgangers en fietsers hinderen. Daarom wordt er best een aparte wachtruimte voorzien, op het openbaar domein (uitstulping voetpad) of binnen de schoolmuren. Dit geeft kinderen de gelegenheid hun familie op een veilige manier terug te vinden. Meestal slorpt dit al hun aandacht op, waardoor ze minder met het (auto)verkeer rond hen bezig zijn. Aparte wachtruimten zorgen ervoor dat de kinderen meteen weten waar hun ouders staan. Daarna kunnen ze zich samen op de straat begeven.

Deze maatregel levert goede resultaten op in combinatie met het parkeren verder weg van de schoolpoort. Wanneer ouders buiten de schoolpoort wachten, moeten zij de schoolpoort goed kunnen zien zodat ze hun kinderen meteen zien en vice versa.

Ouders of grootouders die per fiets hun kroost afhalen, moeten zich comfortabel kunnen opstellen in de buurt van de fietsenstallingen, zodat fietsers en voetgangers elkaar niet hinderen.

Wie doet het?

- Coördinator: school.
- Andere actoren: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Alle modi.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- De schoolomgeving is minder chaotisch, het wordt gemakkelijker en veiliger om de schoolomgeving te verlaten of naar school te gaan.
- Spreiden van de modi betekent dat de ouders weten waar de leerlingen te verwachten zijn.

Nadelen:

- Er is niet altijd voldoende ruimte beschikbaar.
- Ruimte creëren vergt infrastructurele inspanningen.
- De mentaliteit is belangrijk: zijn ouders bereid iets verder van de school te parkeren?

Uitvoering: mogelijk op lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Module 10.

Evaluatie van de maatregel:

- Vinden (groot)ouders en kinderen elkaar vlot en veilig terug na school?
- Is er voldoende respect voor wachtende ouders?
- Is er gedacht aan (groot)ouders die per fiets de kinderen ophalen?
- Ligt de wachtruimte in de buurt van een logische oversteekplaats in de schoolomgeving?

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Naast de schooltoegang is een wachtruimte voorzien die van de rijbaan is afgeschermd met omegaprofielen. (Kortrijk, Burgemeester F. de Bethunelaan)

I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen

Om deze problemen op te lossen:

- Slecht onderhouden voetgangersvoorzieningen (Probleem 2.3).
- Slecht onderhouden voetgangersvoorzieningen op voetwegen / trage wegen (Probleem 2.3.2).
- Slecht onderhouden fietspaden (Probleem 3.3).
- Slecht onderhouden rijbaan/fietspad (Probleem 5.3).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het ontwerpen en aanleggen van degelijke infrastructuur is één ding. Ze in goede staat houden is minstens even belangrijk. Daarom is het van belang om reeds bij het ontwerp rekening te houden met de onderhoudsvriendelijkheid van de nieuwe infrastructuur. Het heeft weinig zin te investeren in mooi ogende materialen of straatmeubilair als die snel aan schade onderhevig zijn of makkelijk ten prooi kunnen vallen aan vandalisme.

Het opstellen van een onderhoudsplan voor voet- en fietspaden is essentieel om de voetgangers- en fietsvoorzieningen duurzaam veilig te houden. In de eerste plaats betekent dit dat men voldoende middelen, zowel financieel als qua mankracht, moet voorzien om een degelijk onderhoud te verzekeren.

De basis van een onderhoudsplan is een goede inventarisatie, bijvoorbeeld in een GIS-omgeving, van de fiets- en voetgangersvoorzieningen: waar liggen de voorzieningen, gaat het om aanliggende of vrijliggende fietspaden of om fietsuggestiestroken, welke breedte hebben ze, ...?

Hieruit kan blijken dat bepaalde voorzieningen ontbreken of aan onderhoud toe zijn. Behalve fietspaden kunnen ook andere zaken geïnventariseerd worden voor onderhoud.

Bij het opmaken van een onderhoudsplan is het ook van belang te bepalen waar men prioriteiten legt. Door het bepalen van een aantal criteria kan de prioriteitskeuze geobjectiveerd worden. Zowel voet- als fietspaden kunnen aan de hand van verschillende parameters gerangschikt worden. Mogelijke parameters zijn:

- voor voetpaden:
 - locatie (binnen of buiten bebouwde kom)
 - staat van het voetpad
 - intensiteit
 - veiligheid
 - nabijheid schoolomgeving
- voor fietspaden:
 - plaats in het netwerk (hoofdroute, BFF (bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk), functioneel, alternatief)
 - prioriteit in het fietsrouteplan
 - fietsintensiteit
 - staat van het fietspad
 - nabijheid schoolomgeving
 - link met andere dossiers

I-36

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid
- Andere actoren: andere wegbeheerders

Voordelen:

- Een gemeentelijk onderhoudsplan mikt ruimer dan enkel de school, en kan daardoor ook oog hebben voor schoolroutes.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar), middellange termijn (1 tot 4 jaar) of lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Module 6.

Zie ook maatregel:

- 0-03 Onderhoud van de haltevoorziening voor het openbaar vervoer
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-39 Aandachtspunten voor bromfietsenstallingen

Publicaties:

- Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- Vademecum Fietsvoorzieningen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Gemeente Sint-Pieters-Leeuw

I-37 Wegencategorisering opstellen of aanpassen

Om deze problemen op te lossen:

- Te hoge autodruk in de schoolomgeving (Probleem 6.3).
- Aanwezigheid (te hoge druk) van vrachtwagens in de schoolomgeving (Probleem 7.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Categorisering zegt welke soort weg men wil en hoeveel verkeer men op elk soort weg wil toelaten, en dit o.a. rekening houdend met attractiepolen aan of nabij de weg. Een goede categorisering is het gevolg van een beleidsvisie op het verkeer in de gemeente of zelfs in de regio. Het is indirect ook een langetermijnvisie voor welke voorzieningen (fietspaden, voetpaden, OV-as) zich waar moeten bevinden en welk wegbeeld wenselijk is voor welk type van weg.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het toekennen of wijzigen van een wegencategorie moet men bekijken in een groter geheel. Men moet dit als het ware inpassen in een wegencategoriseringsplan.

Een wegencategoriseringsplan heeft betrekking op verschillende niveaus. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) werkt op gewestelijk niveau en bepaalt de hoofd- en primaire wegen, het provinciaal ruimtelijk structuurplan (PRS) legt op het provinciale niveau de categorisering vast voor de secundaire wegen, een mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau geldt voor de lokale wegen.

Een categorie toekennen aan een weg heeft geen directe concrete gevolgen. Het schetst vooral een duidelijk kader waarnaar gestreefd kan en moet worden, al dan niet binnen een zekere termijn.

De functie van een weg en bijgevolg de te verwachten weggebruikers worden door een categorisering algemeen beschreven.

In welke gevallen is een hercategorisering zinvol? Indien de gemeente bijvoorbeeld een doorgaande stroom door de dorpskern wenst af te buigen naar een ringweg, of een andere daartoe geschikte weg (ook qua infrastructuur) waar een sterke doorgaande stroom weinig hinder veroorzaakt, dan kan een hercategorisering zinvol zijn. Op die manier krijgt het centrum meer ademruimte, en worden minder mensen door hinder getroffen.

Ook bij het uitwerken van een snelheidsplan kan blijken dat de wegencategorisering niet logisch in elkaar zit omdat kwetsbare zones een hoge categorisering hebben. In een dergelijk geval kan de categorisering aangepast worden als dat logisch is. Zo niet zijn andere maatregelen nodig (bv. tweede schooltoegang overwegen).

Een maatregel om een weg te categoriseren of van categorie te veranderen is op zich dus geen concrete maatregel voor een schoolomgeving (een schoolomgeving is bovendien vaak slechts een klein onderdeel van een weg), maar heeft wel degelijk gevolgen voor de maatregelen die men op die weg zou kunnen uitvoeren. Indien een school voordien aan een doorgaande weg lag, en na hercategorisering op een rustige lokale weg (type 3) komt te liggen, dan is een grondige herinrichting aan de orde, hetzij door harde ingrepen, hetzij door zachte ingrepen. Zo kan een weg die vooral doorgaand verkeer draagt, omgebouwd worden naar een weg waar de verblijfsfunctie primeert.

Daarom is het voor een gemeente van belang dat ze bij het opstellen van het mobiliteitsplan rekening houdt met schoolomgevingen voor de selectie en categorisering van de lokale wegen. Op die manier kan de gemeente op langere termijn inspelen op een (mogelijke) behoefte aan een veiligere schoolomgeving en is een herinrichting of snelheidsregimeverlaging later makkelijker te verantwoorden en te verdedigen.

Een voorbeeld waarin het belang van de categorie van de weg goed tot uiting komt, is het invoeren van een zone 30 km/uur in een schoolomgeving. In Dienstorder AWW 2004/4 komt men op basis van een determineertabel die

uitgaat van het huidige snelheidsregime en de wegcategorie, tot de keuze voor het al dan niet invoeren van een vaste of variabele zone 30 km/uur.

Een mobiliteitsplan moet minimaal om de 5 jaar herzien worden en getoetst aan eventueel nieuwe noden. Een gemeente kan niets beslissen over de categorisering van wegen die aan haar bevoegdheid ontsnappen (hoofdwegen, primaire en secundaire wegen). Toch kan ze voorstellen doen om de categorisering te wijzigen. Dit kan in het gemeentelijk mobiliteitsplan, liefst samenvallend met wat in het gemeentelijk structuurplan staat.

Wie doet het?

- Opstellen mobiliteitsplan
 - Hoofdverantwoordelijke: gemeente.
 - Andere actoren: gewest, provincie, De Lijn.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Bij het opstellen/wijzigen van een mobiliteitsplan wordt een duidelijk kader geschetst met daarin doelen waarnaar gestreefd moet worden, iedereen weet welke weggebruikers waar mogelijk en gewenst zijn.

Nadelen:

- Om tot een concrete verbetering van een schoolomgeving te komen, dient het plan/de wegcategorie niet alleen op papier uitgewerkt te worden; ook de typewegbeelden moeten hiermee in overeenstemming zijn.

Communicatie:

- Moet gebeuren samen met de communicatie van het mobiliteitsplan

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: 1 keer per 5 jaar.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

0-100.000 euro (de kostprijs voor het opstellen van het mobiliteitsplan of de herziening ervan, is afhankelijk van het type van gemeente en het al dan niet inschakelen van een studie bureau. De herziening van het mobiliteitsplan is in principe kosteloos, maar de daaraan gekoppelde herinrichting kan behoorlijk duur worden).

Subsidiemogelijkheden: Module 1.

Evaluatie van de maatregel:

Om de 5 jaar moet het mobiliteitsplan van een gemeente sowieso herzien worden en kan men de functie/categorie die aan een weg is toegekend evalueren en oordelen of de toegekende functie/categorie effectief zijn nut bewezen heeft of nog zou kunnen gaan bewijzen.

Zie ook maatregel:

- I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten
- I-59 Snelheid verlagen

Websites:

- Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), www.mobielvlaanderen.be

I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling

Om deze problemen op te lossen:

- Aanwezigheid van gestalde en foutgestalde fietsen, vuilniszakken, paaltjes, overhangende obstakels op schooldomein (Probleem 3.4.2.2).
- Slechte locatie van de fietsenstallingen (Probleem 3.6.2).
- Slechte locatie van de bromfietsenstalling (Probleem 5.6.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Barrières in gebruiksgemak vermijden voor het gebruik van de fiets.
- Het STOP-principe realiseren en toepassen.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool (lagere school) – Secundaire school – Buso – Hoger onderwijs.

Omschrijving van de maatregel:

Dankzij een goede inplanting van de stallingen op het schooldomein en een korte en/of comfortabele verplaatsing binnen de school naar de fietsenstalling kunnen de leerlingen gestimuleerd worden om met de fiets naar school te komen.

De route van en naar de stallingen beantwoordt best aan volgende voorwaarden:

- ze is kort en sluit logisch aan;
- er zijn geen conflicten met komende, vertrekkende (brom)fietsers of anderen;
- er is een veilige en logische verbinding met de schoolomgeving en fietsroutes;
- fietsers en leerlingen die te voet de school verlaten, zijn gescheiden;
- er is geen conflict met een bushalte in de onmiddellijke omgeving.

Via sensibilisering kunnen leerlingen die te voet, met de fiets of met de bromfiets naar school komen, erop gewezen worden dat ze elkaar de nodige ruimte moeten geven. Voor bromfietsers en in mindere mate voor fietsers geldt ook dat ze hun snelheid op het schooldomein moeten beperken en in bepaalde gevallen moeten afstappen.

Wie doet het?

- Coördinator: school
- Andere actoren (bij heraanleg van de schoolomgeving): wegbeheerder.

Doelgroep: Bromfietsers – fietsers.

Voordelen:

- Kan barrières wegnemen in gebruik van de fiets of bromfiets.
- Past in het kader van het STOP-principe.
- Zorgt voor meer verkeersveiligheid.
- De (brom)fiets kan veilig en vlot gestald worden.

Nadelen:

- Verplaatsen of aanpassen van de fietsstalling kan nodig zijn en vergt een investering.
- Aanpassingen op het openbaar domein (infrastructureel, markeringen) zijn soms onontbeerlijk om de route logisch naar de school (en fietsstallingen) te leiden.

Communicatie:

- Via de schoolkrant – interne informatie

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden. Module 10.

Evaluatie van de maatregel:

De volgende vragen kunnen als hulpmiddel dienen om de routes te verbeteren:

- Hoe verloopt het fietsen van en naar school?
- Hoe vlot kunnen fietsers de schoolpoort door?
- Zijn er voldoende fietsstallingen?
- Bereiken fietsers en bromfietsers snel de stallingen?
- Zijn er knelpunten in de schoolomgeving die het bereiken van de stallingen bemoeilijken?

Zie ook maatregel:

- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-40 Voor bromfietsers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan
- I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
- I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school
- O-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren

I-39 Aandachtspunten voor bromfietsenstallingen

Om deze problemen op te lossen:

- Onmogelijk om bromfiets veilig, snel en/of comfortabel te stallen (Probleem 5.6.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Betere ordening van de publieke ruimte zodat ook andere weggebruikers minder hinder ondervinden van her en der gestalde voertuigen.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Secundaire school/Buso (2de en 3de graad) – Hoger onderwijs.

Omschrijving van de maatregel:

Het plaatsen van bromfietsenstallingen moet in de mate van het mogelijke op het terrein van de school gebeuren. Het aantal benodigde parkeerplaatsen is sterk verschillend per locatie en kan het gemakkelijkst achterhaald worden door de school zelf.

Er kan ook een deel van de fietsenstalling gereserveerd worden voor bromfietsen (en moto's). Hierbij is een overkapping welgekomen, om dezelfde reden als bij de fietsers en ook omdat de helm vaak onbeschermd aan de bromfiets wordt vastgemaakt.

De bromfietsenstalling moet zo ingeplant zijn dat de meest gunstige plaatsen inzake loopafstand voor de fietsen zijn. De route binnen de school wordt zo voor een bromfietser langer dan voor een fietser (STOP-principe). Ook bij het vertrek kan men op die manier voorrang geven aan de fietsers en pas daarna de bromfietzers. Bij voorkeur wordt er een fysieke of in de tijd gescheiden uitrit voorzien ten opzichte van voetgangers. Rondhangen met bromfietsen aan de poort, waardoor de doorgang versperd wordt, moet door de school vermeden worden.

Wanneer er gekozen wordt om parkeerplaatsen voor bromfietsen te voorzien ten koste van parkeerplaatsen voor auto's is het aan te raden om gebruik te maken van bevestigingspaaltjes. Die helpen niet enkel tegen diefstal, ze beletten ook dat autobestuurders alsnog de bromfietsenstalling als parking gebruiken. Elke standplaats moet minimaal voorzien zijn van een vast hechtingspunt (dit kan ook gecombineerd met straatmeubilair) dat zich op ongeveer 30-40 cm van de grond bevindt. In dit geval moet er eveneens bekeken worden of de bromfietsparkeerplaatsen ook voor de rest van de omgeving nuttig zijn.

Als er op een openbare parking een aparte ruimte voor bromfietsen wordt voorzien, is het aangeraden om de bereikbaarheid via de wagens te bemoeilijken om diefstal te vermijden.

Wie doet het?

- Coördinator: school (stalling op eigen terrein) of gemeenten (stalling op openbaar domein).
- Andere actoren: school moet steeds belangrijke input leveren.

Doelgroep:

- Bromfietzers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Voordelen:

- Een diefstalveilige en comfortabele bromfietsstalling zorgt dat wildparkeren in de buurt van de school of in de fietsenstalling verdwijnt.

Nadelen:

- De infrastructuur gaat vaak ten koste van andere weggebruikers. Hou bij de keuze rekening met het STOP-principe. Een bromfiets valt onder categorie P.

Communicatie:

Aan de bromfietzers moet duidelijk gemaakt worden waar de stalling is, hoe ze gebruikt dient te worden en hoe de looproute naar school is.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 10 en 16.
- Andere: heel wat gemeenten ondersteunen scholen op hun grondgebied bij het inrichten van veilige stallingen. Informeer bij de gemeentelijke preventiedienst en/of mobiliteitsambtenaar.

Evaluatie van de maatregel:

- Men kan het effectieve gebruik tegenover de verwachtingen plaatsen: "Hebben we ons doel bereikt?" Uiteraard moet dit gebeuren rekening houdend met de weersomstandigheden en best ook een gemiddelde over de verschillende dagen (in het hoger onderwijs hebben niet alle leerlingen elke dag les).
- Het is aanbevolen samen met de gemeentelijke preventiedienst de diefstalbestendigheid van de stalling op te volgen.

Zie ook maatregel:

- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling

Publicaties:

- Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
- Vademecum motorrijdersvoorzieningen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- MAG Belgium (voor type motorfietsstallingen)
- Fietsersbond (voor type bromfietsstallingen)

I-40 Voor bromfietzers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan

Om deze problemen op te lossen:

- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietzers bij overgang eind fietspad naar gemengd verkeer (Probleem 5.1.4).
- Aanleg houdt geen rekening met overgang van rijbaan naar fietspad of van fietspad naar rijbaan (Probleem 5.2.4).

Voor welk type schoolomgeving? E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Secundaire school/Buso (2de en 3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Het dienstorder LIN/AWW/ 2004/7 behandelt de constructies waarin moet worden voorzien ter hoogte van de grenzen van de bebouwde kom (aanwijzingsborden F1/F3) en bevat diverse aanbevelingen en ontwerpschetsen. Deze schetsen kunnen ook gebruikt worden bij de overgang van of naar 50 km/uur.

Volgende aanbevelingen worden geformuleerd:

- verschuiven van de asmarkeringen ter hoogte van de overgangen;
- breedte van de rijstroken (plaatselijk) beperken tot 3 m (of minimaal 2,75 m);
- middeneiland in geval van vrijliggende tweerichtingsfietspaden;
- rode kleur aanbrengen in langse richting op fietspad ter hoogte van de overgangen;
- de grens van de bebouwde kom benadrukken door middel van verticale elementen om het poorteffect te ondersteunen.

Deze constructies worden niet aangelegd indien het oprijden of verlaten van het fietspad op een korte afstand (100 m) ter hoogte van een kruispunt kan gebeuren.

Wie doet het?

- Coördinator: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers
- Specifiek: leerlingen/studenten

Voordelen:

- Bromfietzers kunnen op een veilige en juridisch sluitende manier het fietspad oprijden of verlaten.
- In- en uitritconstructies kunnen helpen om het poorteffect te ondersteunen.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 10, 11, 12, 13 en 16.

I-40

Zie ook maatregel:

- E-23 Bromfietzers de Wegcode leren respecteren
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
- I-61 Bromfietzers (al dan niet) scheiden van fietsers

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen
- Vademecum Veilige wegen en kruispunten

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Afdeling Expertise Verkeer en Telematica

I-41 Andere schooltoegang voorzien voor fietsers en/of bromfietsers

Om deze problemen op te lossen:

- Onmogelijk om fiets veilig, snel en/of comfortabel te stallen (Probleem 3.6.1).
- Geen of onvoldoende plaats voor (brom)fietsers (Probleem 5.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Conflicten tussen voetgangers en fietsers/bromfietsers aan de schoolpoort vermijden.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een aparte ingang voor fietsers en/of bromfietsers biedt een aantal voordelen. Een eerste voordeel is dat conflicten tussen fietsers/bromfietsers en voetgangers worden vermeden. Deze conflicten zijn vooral het gevolg van het verschil in snelheid en het grote aantal fietsers en voetgangers dat tegelijkertijd de school verlaat.

Een ander voordeel is dat bij gescheiden toegangen het totale aantal leerlingen dat tegelijkertijd dezelfde poort verlaat, vermindert. Het verlaten van de school verloopt daardoor vlotter.

Wanneer het niet mogelijk is om twee schoolpoorten te voorzien kan ervoor gekozen worden om bijvoorbeeld eerst de voetgangers de school te laten verlaten en de fietsers pas 5 tot 10 minuten later. Het is belangrijk dat de regel in het schoolreglement wordt opgenomen en wordt afgedwongen.

Er kan in het reglement ook opgenomen worden dat leerlingen de school met de (brom)fiets aan de hand moeten verlaten.

Wie doet het?

- Coördinator: school.
- Andere actoren: politie, gemeente.

Doelgroep: bromfietsers – fietsers – voetgangers.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Evaluatie van de maatregel:

- Gedrag aan de schoolpoort observeren.
- Evolutie van ongevallen en klachten.

Zie ook maatregel:

- I-10 Aandachtspunten voor fietsenstallingen
- I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-39 Aandachtspunten voor bromfietsstallingen
- I-41 Andere schooltoegang voorzien voor fietsers en/of bromfietsers
- I-61 Bromfietsers (al dan niet) scheiden van fietsers
- 0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Aan deze school is de ingang voor (brom)fietsers volledig gescheiden van al het andere verkeer

I-42 Verkeerscirculatie verbeteren

Om deze problemen op te lossen:

- Circulatieproblemen in de schoolomgeving (Probleem 1.3).

Voor welk type schoolomgeving? C, D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Schoolomgevingen worden soms geplaagd door circulatieproblemen: auto's stoppen op de rijweg om kinderen af te zetten of op te halen en houden daarbij het verkeer op, auto's keren in een straat, bussen worden door het drukke verkeer in een schoolomgeving opgehouden, ... Het draagt allemaal bij tot de chaos bij begin- en eindtijden van de school en tot een toename van de subjectieve en/of objectieve verkeersonveiligheid.

Er zijn verschillende soorten circulatiemaatregelen mogelijk:

- de invoering van eenrichtingsverkeer: eenrichtingsverkeer (voor auto's) in een of meerdere straten in de schoolomgeving invoeren is de meest voor de hand liggende maatregel. Uitgezonderd bij gevaarlijke situaties moet dit gecombineerd worden met beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) waarbij fietsers wel in beide richtingen mogen rijden;
- soms is een suggestiestrook voor fietsers in tegenrichting zinvol;
- het knippen van straten voor autoverkeer: een radicalere maatregel is het fysiek onmogelijk maken van door- gaand auto- en busverkeer in een bepaalde straat. Enkel fietsers en voetgangers kunnen dan nog vrij circuleren;
- het opstellen van een verkeerscirculatieplan voor de ruime schoolomgeving: het plan wordt opgesteld voor de omgeving die verder gaat dan de onmiddellijke schoolpoort. Daarbij wordt onderzocht welke verkeersstromen men al dan niet wenst in de omgeving en welke bewegingen verboden moeten worden;
- het voorzien van een keerzone voor auto's en/of bussen: er kan gezocht worden naar een locatie in de schoolomgeving waar auto's en/of bussen op een vlotte en veilige manier kunnen keren;
- het organiseren van het op- en afhalen van leerlingen op een bepaalde locatie: door auto's op een andere locatie leerlingen te laten op- en afhalen, kan heel wat autodrukke bij de schoolpoort vermeden worden;
- het instellen van een tonnagebeperking.

Bij het nemen van circulatiemaatregelen moet men met een aantal zaken rekening houden. Enkele aandachtspunten:

- de functie van de weg bepaalt al in grote mate welke maatregelen er mogelijk zijn. Op wegen met een belangrijke verkeersfunctie is de invoering van eenrichtingsverkeer niet altijd mogelijk. Dit geldt voor alle gewestwegen en de belangrijkste gemeentewegen. De wegcategorie bepaalt de hoofdfunctie van een weg of straat;
- het nemen van circulatiemaatregelen heeft meestal (zo niet altijd) gevolgen voor de verkeersstromen in omliggende straten. Dat kan niet alleen overlast opleveren voor bewoners in die straten die meer gebruikt zullen worden, het kan ook nefast zijn voor leerlingen die te voet of met de fiets naar school gaan indien het verkeer zich verplaatst naar belangrijke voetgangers- of fietsassen. Bij het invoeren van eenrichtingsverkeer is het daarom van belang om eerst te onderzoeken naar waar de verkeersstromen zich zullen verplaatsen via een schoolvervoerplan. Een ander aandachtspunt is welke afslagbewegingen zullen toe- of afnemen door het nemen van circulatiemaatregelen. Aangezien dodehoekongevallen veroorzaakt worden door rechtsafslaan- de wagens en rechtdoorrijdende fietsers moet men er op letten dat deze situatie niet in de hand wordt gewerkt;
- het invoeren van eenrichtingsverkeer heeft vaak een snelheidsverhogend effect. Zeker in een schoolomgeving zal de invoering van eenrichtingsverkeer dus gepaard moeten gaan met maatregelen om de snelheid te beheersen, bijvoorbeeld door parkeervakken af te bakenen op de rijweg;

- bij het nemen van circulatiemaatregelen moet men zeker ook rekening houden met het openbaar vervoer. Het invoeren van eenrichtingsverkeer heeft tot gevolg dat ook de bussen een andere route zullen moeten volgen en dat het op- en afstappen op een andere locatie zal gebeuren. Eventueel kan overwogen worden om enkel bussen in beide richtingen in een straat toe te laten. Dit heeft wel als nadeel dat het wegbeeld vrij breed wordt, wat snelheidsverhogend kan werken voor het autoverkeer.

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid.
- Andere actoren: lokale politie, De Lijn, schooldirectie, buurtbewoners, eventueel andere wegbeheerders.

Doelgroep: fietsers, bromfietsers, automobilisten.

Voordelen:

- Rustigere schoolomgeving.

Nadelen:

- Mogelijke weerstand bij buurtbewoners en handelaars.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar) en middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden. Module 10.

Evaluatie van de maatregel:

Men moet eerst de weggebruikers de nodige tijd geven om zich aan te passen aan de nieuwe situatie alvorens te evalueren. Het is pas na enkele maanden dat men een goed zicht krijgt op de effecten. Het is dus aanbevolen om het hoofd koel te houden bij negatieve reacties vlak na het invoeren van een circulatiewijziging. Spreek daarom twee evaluatiemomenten af: na drie maanden voor beperkte bijsturing, na zes maanden voor een definitieve invoering.

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-21 Verkeerscoaches
- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-03 Het parkeren organiseren
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten

I-42

- I-51 Rijbaan (visueel) versmallen
- I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen
- I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen
- I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
- 0-001 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
- Titel 2.2.3. Schoolvervoerplan

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Aan deze school is de oude schoolpoort ingebed in een bloemenperkje, dat het inkomend en uitgaand verkeer van elkaar scheidt. Het perkje is doorgetrokken tot aan de weg om draaiende en kerende automanoeuvers vlak voor die vroegere schoolpoort te voorkomen

I-43 Opstelruimte voor fietsers creëren aan verkeerslichten

Om deze problemen op te lossen:

- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers aan de verkeerslichten (Probleem 3.1.6).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, G, H, J en M.

Voor welke school? Basisschool – secundaire school.

Omschrijving van de maatregel:

Bij aanliggende fietspaden of als er geen fietspaden zijn, kan een OFOS (of 'Opgeblazen fietsopstelstrook', zie ook Begrippenlijst) overwogen worden op een kruispunt met verkeerslichten. Zo'n opstelvak maakt het voor de fietsers mogelijk om tijdens de roodfase zich op te stellen vóór de wachtende auto's. Wanneer het licht op groen springt, vertrekken de tweewielers voor de auto's: ze zijn goed opgesteld om linksaf te slaan of rechtdoor te rijden. Dit verhoogt het comfort en de veiligheid.

Tijdens de groenfase gedragen de fietsers zich alsof er geen opstelvak zou zijn. Als ze zich niet tussen het verkeer naar links durven te begeven om af te slaan, kunnen ze zich voorbij het kruispunt rechts opstellen (eventueel op een daartoe aangelegde 'wachtplaats') tot ze daar op hun beurt groen krijgen om links af te slaan.

Voorwaarden voor en kenmerken van de opstelruimte:

- Toegelaten snelheid ≤ 50 km/uur.
- Maximaal 1 of 2 rijstroken in de betreffende richting.
- Kan zowel op hoofd- als dwarsrichting.
- Redelijk aantal afslaande fietsers wenselijk.
- Lengte van de opstelstrook: min. 4 m.
- Gemarkeerd fietspad dat naar de opstelstrook leidt: minimaal 15 meter.
- Afbeelding van het fietssymbool en eventueel van richtingspijlen.
- Verkeersbord F14.

Wie doet het?

- Coördinator: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers.
- Specifiek: Leerlingen / studenten.

Voordelen:

- Fietser is beter zichtbaar voor autobestuurders.
- Fietser kan bij rood gemakkelijker linksaf slaan.
- Er is ruimte voor een grotere groep fietsers om zich samen op te stellen.
- De capaciteit van het kruispunt neemt toe.

Nadelen:

- Tijdens de groenfase is er geen verschil met of zonder opstelstrook.

I-43

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Zie ook maatregel:

- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Een OFOS aan verkeerslichten laat toe dat fietsers voor de auto's vertrekken en dus bij begin groen beter zichtbaar zijn. Ook voor linksafslaande fietsers heeft dit zijn voordelen

I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren

Om deze problemen op te lossen:

- Obstakels op de voetgangersruimte door fietsers (vanaf 9 jaar en wieldiameter +50 cm) (Probleem 2.4.1.2).
- Obstakels op de fietsvoorziening door voetgangers op fietspad (Probleem 3.4.1.2).
- Opstappers/Afstappers worden gehinderd door fietsers en bromfietsers (Probleem 4.4.1.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Conflicten tussen voetgangers en fietsers vermijden.

Voor welk type schoolomgeving? E, F, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het aanleggen van een voet- en fietspad naast elkaar op hetzelfde niveau heeft het voordeel dat zowel fietsers als voetgangers gebruik kunnen maken van "elkaars terrein" wanneer dat nodig mocht zijn. Toch is het aangewezen om het voor de weggebruiker duidelijk te maken waar voetgangers en fietsers precies thuishoren.

Het onderscheid tussen fiets- en voetpad wordt aangeduid met het bord D9 of F99b, waarop een verticale streep weergeeft welk deel van de weg bestemd is voor welke categorie weggebruikers. Dit onderscheid moet ook herkenbaar zijn in de vormgeving. Er zijn hierbij verschillende mogelijkheden:

- een tint- of textuurverschil in het bestratingmateriaal of de keuze van een ander legverband (hierbij moet wel vermeden worden dat voetpaden aangelegd worden in een rode kleur die geïnterpreteerd kan worden als fietspandaanduiding);
- een goot of ander lineair element tussen het voet- en fietspad. Bij de materiaalkeuze moet er wel op gelet worden dat die 'fietsvriendelijk' is en geen risico voor valpartijen oplevert. In principe is het aanbrengen van een ribbelstrook het meest fietsvriendelijk;
- verticale elementen zoals verlichtingselementen of straatmeubilair op voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van het functioneel gebruik van beide.

Er moet wel op gewezen worden dat fietsers die jonger zijn dan 9 jaar en met een fiets rijden waarvan de wieldiameter kleiner dan 50 cm is, wettelijk gezien op het voetpad mogen fietsen.

Ten slotte is het steeds zo dat binnen een bebouwde kom een trottoir, indien er een is, minimaal 1,5 m breed moet zijn waarvan 1 meter vrije doorgang moet geven. In een soepeler interpretatie is ook 1 m overschrijdbare zone (wat ook het fietspad kan zijn) voldoende. In een schoolomgeving is het echter aangewezen om bredere voetpaden te voorzien.

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid.
- Andere actoren: andere wegbeheerders.

Doelgroep:

- Voetgangers.
- Openbaarvervoergebruikers.
- Fietsers.

I-44

Voordelen:

- Bij beperkte ruimte is het een oplossing indien de snelheid laag genoeg is en er werkelijk nood is aan een fietspad.

Nadelen:

- Conflicten tussen voetgangers en fietsers blijven.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar) en lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 10, 11, 13 en 16.

Evaluatie van de maatregel:

Observeer, tel en bevrage voor en na de maatregel. Stuur indien nodig bij.

Zie ook maatregel:

- E-14 Voetgangerstraining en -kennis
- H-05 Zachte weggebruikers wijzen op de Wegcode
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
- I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- I-58 Fietspad aanpassen

Publicaties:

- Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- Vademecum Fietsvoorzieningen

I-45 Doorlopend trottoir aanleggen

Om deze problemen op te lossen:

- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over deel van het traject (woon-schootraject gedeeltelijk als voetganger na of voor auto of OV) (Probleem 2.6.2).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door geen of onveilige oversteekplaats (Probleem 2.7.1).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, G, H en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

In de Wegcode wordt het doorlopend trottoir vermeld in de definitie van trottoir (artikel 2.40): "De term trottoir duidt op het gedeelte van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, in het bijzonder ingericht voor het verkeer van voetgangers; het trottoir is verhard en de scheiding ervan met de andere gedeelten van de openbare weg is duidelijk herkenbaar voor alle weggebruikers. Het feit dat het verhoogd trottoir over de rijbaan doorloopt brengt geen wijziging aan de bestemming ervan."

Ter hoogte van het doorlopend trottoir is de rijbaan onderbroken. De aanwezigheid van voetgangers wordt benadrukt, ze hebben voorrang op al de andere weggebruikers.

Het doorlopend trottoir onderscheidt zich van een oversteekplaats voor voetgangers (verhoogd of klassiek). Het is in feite een volwaardig stedenbouwkundig instrument. Deze verkeersinrichting gidst de voetgangers en helpt hen om hun plaats in het verkeer op te eisen. Doorlopende trottoirs dragen zo ook bij tot de verkeersleefbaarheid en het algemeen uitzicht van de openbare ruimte. Dit middel, dat geen deel uitmaakt van de rijbaan, heeft tot doel het gemotoriseerd verkeer te vertragen dat over het trottoir rijdt en het comfort voor de voetgangers te verhogen.

Wie doet het? Wegbeheerder.

Doelgroep: Voetgangers.

Voordelen:

- Het doorlopende trottoir bevoordeelt voetgangers en geeft een betere toegankelijkheid doordat niveauverschillen vermeden worden.

Nadelen:

- De doorstroming van de voertuigen wordt verminderd, zodat een koppeling aan de wegencategorisering nodig is. Deze maatregel kan niet toegepast worden op wegen waar doorstroming zwaar doorweegt. De categorisering van wegen kan men terugvinden in het mobiliteitsplan van de gemeente.

Communicatie:

- Schooldirectie: via geëigende infokanalen naar ouders en leerkrachten.
- Lokale overheid: met een bewonersbrief naar omwonenden.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar) en lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

I-45

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 10 en 16.

Zie ook maatregel:

- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden

Publicaties:

- Het doorlopend trottoir, brochure voor de wegbeheerder
- Vademecum Toegankelijk Openbaar Domein
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen (zie hoofdstuk 5).

Praktijkvoorbeeld:



Foto's: Bij doorlopende voetpaden wordt de aanwezigheid van voetgangers benadrukt

I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen

Om deze problemen op te lossen:

- Obstakels op de voetgangersruimte (op schooldomein) (Probleem 2.4).
- De voetgangersvoorziening is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep m.b.t. oversteekplaats (Probleem 2.5.1).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door geen of onveilige oversteekplaats (Probleem 2.7.1).
- Aanwezigheid van gestalde en foutgestalde fietsen, vuilniszakken, paaltjes, overhangende obstakels op schooldomein (Probleem 3.4.2.2).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken (Probleem 3.5).
- Fietsvoorziening is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep (Probleem 3.11).

Voor welk type schoolomgeving? E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Basisschool/Buba – Buso.

Omschrijving van de maatregel:

Om voetgangers en fietsers te leiden (en te beschermen) kan men in de infrastructuur harde of zachte geleidende elementen verwerken.

Een vorm van zachte geleiding zijn bijvoorbeeld voetstapjes op het voetpad, die kinderen visueel naar een veilige oversteek leiden. Dit kan ook door een kleurschakering in te werken in de verharding.

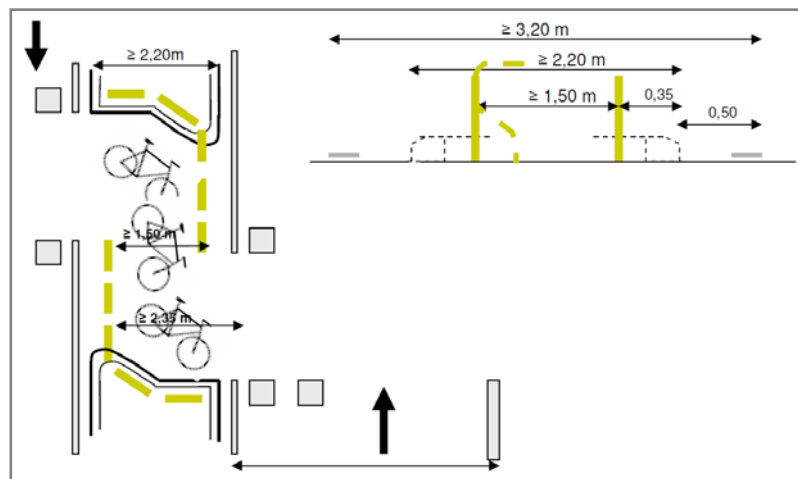
Een hardere vorm zijn de hekjes en omegaprofielen die menging effectief beletten en voorkomen dat er overgestoken wordt op bepaalde plaatsen. Uiteraard vermindert dit de oversteekbaarheid en mag dit dus enkel toegepast worden in verkeersgebied. Deze hardere vorm doet daarbij ook dienst als beveiliging voor de kinderen. Het voorkomt dat auto's op het voetpad komen en dat zij de straat oplopen.

Een tussenvorm is paaltjes die vooral het overrijden en foutparkeren verhinderen.

Bij de hardere vormen (hekjes, omegaprofielen, paaltjes) moet men de obstakelvrije zone van een voetpad wel vrijwaren (zie fiche I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken) Ook moet men een veiligheidsafstand in rekening brengen: zie Vademecum Voetgangersvoorzieningen en Vademecum Fietsvoorzieningen.

Dezelfde methodiek is toepasbaar voor fietspaden. De fietser moet wel wat meer ruimte krijgen dan de eigenlijke fietspadbreedte (> 50 cm aan elke zijde) gelet op een eventuele fietskar of lading. Een geschrante opstelling om fietsers af te remmen op een oversteek werkt wel, maar is hoogst oncomfortabel voor fietsers. Bovendien kan het fietspad voor fietskargebruikers ontoegankelijk worden als de paaltjes of hekjes te kort bij elkaar staan. Het is beter het fietspad van een asverschuiving te voorzien (zie tekening). Samengevat: er dient afdoende aandacht te zijn voor maatvoering, aangepast aan de situatie ter plekke (dienstorder MOW/AWW 2008/26).

Figuur: Bij geleidende en beschermende infrastructuur moet er afdoende aandacht zijn voor maatvoering. Ze moet aangepast zijn aan de situatie ter plekke



Wie doet het?

- Op publiek domein
 - Coördinator: gemeente.
 - Andere actoren: school.
- Op schooldomein
 - Coördinator: school.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers – voetgangers.
- Specifiek: ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Voetpaden worden gevrijwaard van foutparkeerders.
- Voetpaden worden beveiligd tegen overrijden met rechterwielen.
- Kinderen worden geleid naar een veilige(re) oversteek.

Nadelen:

- Deze geleidende infrastructuur kan snelheidsverhogend werken. Men heeft immers meer scheiding van verkeerssoorten.
- Afsluitende hekjes verminderen de oversteekbaarheid.

Communicatie:

- Via folders die meegegeven worden aan de leerlingen.
- Op het terrein met aanvullende signalisatie.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): in inox 195 euro of in staal 93 euro per stuk (het gaat hier over standaard stukken diameter 48 en zonder plaatsingskosten).

Zie ook maatregel:

- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-13 Een begeleide rij organiseren
- I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-77 Rijbaan geschikt maken (en houden) voor openbaar vervoer

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Oostduinkerke, Dorpstraat. Hier is er een oversteek in twee bewegingen, gecombineerd met een asverschuiving, aandachtstrekkers en natuurlijk de hekjes zelf.



Foto: Kortrijk, Burgemeester F. de Bethunelaan. De kinderen kunnen dankzij de omegaprofielen niet rechtstreeks de straat oplopen. Naast de schooltoegang is een wachtruimte voorzien die eveneens afgeschermd is met omegaprofielen. De oversteek wordt ook beschermd door een verhoogde inrichting.



Foto: Affligem, Bellestraat. Geleiding door omegaprofielen naar oversteek, die verder beschermd wordt door een verhoogde inrichting en verkeerslichten.

I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door schuilhuisjes en/of halterende bussen of trams (Probleem 1.2.3.4).
- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door schuilhuisjes en/of halterende bussen of trams (Probleem 1.2.4.4.)
- Circulatieproblemen in de schoolomgeving door op de rijbaan halterende bussen (Probleem 1.3.5).
- Halte is onveilig omdat bus niet veilig in en uit de haltehaven kan manoeuvreren (Probleem 4.2.5).
- Halte is onveilig door slechte locatie (Probleem 4.2.8).
- Opstappers/afstappers worden gehinderd door foutparkeerders (auto's) (Probleem 4.4.1.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Modal shift in het woon-school- en het woon-werkverkeer stimuleren volgens STOP-principe.

Voor welk type schoolomgeving?

Alle types (A-M).

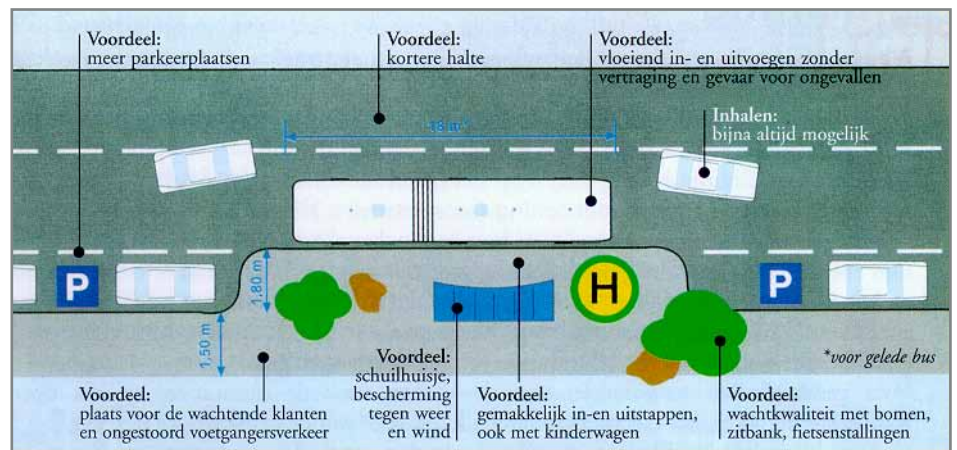
Voor welke school?

Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De haltes van het openbaar vervoer worden in grote lijnen op twee manieren voorzien:

- op de rijbaan ter hoogte van een uitgestulpt voetpad (in zones met lagere toegelaten snelheid);
- in een haltehaven naast de rijbaan in de andere gevallen.



Figuur: Een bushalte ter hoogte van een uitgestulpt voetpad

Stilstaande voertuigen op de rijbaan vormen steeds een (potentieel) veiligheidsprobleem. Het vertragen en het in- en uitrijden van een haltehaven is dat ook. Daarom is de keuze van de – vanuit verkeersveiligheidsoogpunt – optimale locatie voor de halte belangrijk.

Voor een optimale inplanting van een halte moeten volgende vuistregels in acht genomen worden:

- Haltes mogen niet voorkomen in bochten, tenzij die een grote straal hebben en voldoende zichtbaarheid bieden.
- Haltes mogen niet worden ingeplant ter hoogte van een witte ononderbroken streep op het wegdek, tenzij het overige verkeer de bus reglementair kan inhalen.
- Om efficiënte verkeerslichtenbeïnvloeding te kunnen voorzien, worden haltes ter hoogte van een kruispunt bij voorkeur voorbij dat kruispunt gesitueerd, op een afstand van 20 meter van de zijweg.
- Aan een kruispunt van een hoofdweg en een minder belangrijke weg wordt de halte best op deze laatste weg ingeplant.
- In de nabijheid van een brug moet een bushalte voorbij de brug worden ingeplant. Dit geldt in de regel ook voor spoorwegovergangen, tenzij de school voor de overgang gelegen is.
- De inplanting van een halte op een verkeersveilige locatie vergt soms kleine infrastructurele ingrepen.

- Bij de heraanleg van een wegvak of kruispunt moeten verschillende korte, verkeersveilige en obstakelvrije looproutes (liefst minimaal 1,5 meter breed) naar de haltes mogelijk gemaakt worden.
- Als een halte wordt (her)ingericht met een perron, moet het perron toegankelijk worden gemaakt met een of meer toegangshellingen.
- Een fietspad wordt bij voorkeur achter het halteperron aangelegd, zodat de busreizigers en de fietsers elkaar niet hinderen.
- De aanleg van halteplaatsen voor privé-inritten en toegangen naar achtergelegen gebouwen of eigendommen moet zoveel mogelijk worden vermeden.
- Het is zinvol om na te gaan of een oversteekpunt ingericht moet worden, en zo ja, of dit tot over het fietspad moet doorlopen.
- Een halte wordt bij voorkeur uitgerust met een schuilhuisje. Indien dit reclame bevat, dient de reclame zo aangebracht te worden dat de reiziger de aankomende bus kan zien. Het schuilhuisje wordt om dezelfde reden bij voorkeur na de haltepaal geplaatst en niet ervoor.
- De halte dient afdoende verlicht te zijn om een gevoel van veiligheid te creëren (soms vergeet dit ook verlichting in de omgeving ervan) en opdat de chauffeur de reizigers 's avonds kan zien. Op plaatsen zonder elektriciteit kan met een model met zonnepanelen gewerkt worden.

Wie doet het?

- Knelpuntanalyse en plan haltehaven met bijbehorende inrichting
 - Coördinator: wegbeheerder.
 - Hoofdverantwoordelijke: lokale politie.
- Andere actoren: De Lijn, lokaal bestuur, school (directie, ouderraad).
- Uitvoering: wegbeheerder.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Een juist aangelegde halte, comfortabel aangesloten op de schoolomgeving, verhoogt de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers in de omgeving.
- Een aangename halte verhoogt het comfort van de wachtende busgebruiker.

Nadelen:

- Soms vergeet dit een herschikking van parkeerplaatsen, wat weerstand kan opwekken.
- Sommige aangelanden verzetten zich tegen een schuilhuisje voor hun woning, ook al staat dit op openbaar domein.

Communicatie:

- Gerichte communicatie aan de betrokkenen bij (her)aanleg van de halte.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): Is afhankelijk van de huidige situatie op de locatie en de bestaande (weg)voorzieningen.

Subsidiemogelijkheden: Modules 7 en 8.

Zie ook maatregel:

- E-20 Scholieren en ouders informeren over het openbaarvervoeraanbod
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-39 Aandachtspunten voor bromfietsenstallingen
- I-54 Openbaarvervoerhalte goed toegankelijk maken

Evaluatie van de maatregel:

De evaluatie kan gebeuren door de politie en de wegbeheerder, volgens relevante verkeersveiligheidscriteria en op basis van statistische gegevens (ongevallen, bijna-ongevallen, ...).

Publicaties:

- Op één Lijn, tijdschrift uitgegeven door De Lijn voor de lokale besturen.
Verschillende nummers van de laatste jaren behandelen het thema van de halteaanleg en -infrastructuur.

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Lokale politie
- De Lijn: vragen naar de betrokken regiomanagers
 - De Lijn Antwerpen: 03/218.14.11
 - De Lijn Limburg: 011/85.02.11
 - De Lijn Oost-Vlaanderen: 09/211.91.11
 - De Lijn Vlaams-Brabant: 016/31.37.11
 - De Lijn West-Vlaanderen: 059/56.52.11

I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen

Om deze problemen op te lossen:

- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute (Probleem 2.6).

Bijkomend(e) doel(en):

- Verduidelijkt de plaats van de verschillende soorten weggebruikers in het wegbeeld.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De school of gemeente brengt in kaart wat de (gewenste) looproutes zijn om de school te bereiken en wat de knelpunten zijn op die routes. Looproutes zijn ook meer dan voetpaden. Ook ontbrekende doorsteken kunnen best mee opgenomen worden. Daarna wordt nagegaan hoe deze loopassen concreet kunnen worden uitgebouwd via afdoende brede trottoirs, al dan niet afgeschermd door beugels, hekkens, paaltjes en dergelijke meer. Soms kan dit een versmalling van de weg vergen, eenrichtingsverkeer of een andere maatregel. Beugels en hekkens zijn echter zo in te planten dat ze de auto's bestraffen en niet de voetgangers.

Vrijwel steeds is er bij dit probleem een gekoppeld veiligheidsprobleem voor fietsers. Deze kunnen best samen bekeken worden.

Het is goed een schoolvervoerplan op te stellen en hierin de looproutes te bekijken. Dit zorgt meteen voor een coherente aanpak van alle aanwezige problemen. Vaak is ook het creëren van doorsteken of een toegang langs een zijstraat een oplossing. Duidelijk communiceren over hoe de school veilig en snel te voet bereikt kan worden, is zeker een aan te bevelen flankerende actie.

Ook oversteekplaatsen en slechte zichtbaarheid kunnen een knelpunt zijn. De politie kan gegevens aanleveren waar ongevallen gebeuren. Het is goed om dergelijke dingen mee in de analyse op te nemen zodat een globale aanpak mogelijk wordt die verder reikt dan ontbrekende of ontoereikende trottoirs. In deze context is het goed om zeker ook de toets naar de toegankelijkheid voor kinderwagens uit te voeren.

Wie doet het?

- Schoolvervoerplan met looproutes
 - Coördinator: school.
 - Andere actoren: gemeente.
- Aanpassen infrastructuur
 - Coördinator: gemeente.
 - Andere actoren: school.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – automobilisten – bromfietsers.
- Specifiek: buurtbewoners – leerkrachten – leerlingen / studenten.

Voordelen:

- Een veilige looproute zorgt voor minder auto's, wat opnieuw de veiligheid verhoogt. Ook fietsers kunnen hiervan profiteren.
- Schoolroutes zijn vaak een incentive om ook naar kerkwegels en trage wegen te kijken. Deze zijn mits aanpassingen vaak heel bruikbaar, en hebben ook voor andere weggebruikers grote waarde.

Nadelen:

- Een herinrichting kost vaak veel geld. Het is goed om te kijken welke ingrepen op korte termijn mogelijk zijn in afwachting van een herinrichting. Met behulp van bijkomende belijning kan mogelijk al een tijdelijke verbetering optreden.
- Soms is de ruimte te beperkt om én doorgaand verkeer én parkeren én een degelijke loop- en fietszone te creëren. Dan zijn moeilijke keuzes (andere parkeerlocatie verderop, onteigening, ...) aan de orde. Dit is echter geen reden om de situatie bij het oude te laten onder het motto "het kan niet anders", wel integendeel.

Communicatie:

De school kan met een werkgroep van de ouderraad en/of de leerlingenraad een schoolvervoerplan opstarten met daaraan gekoppeld een educatief project. Een schoolroutekaart kan achteraf de voetgangersassen duidelijk weergeven. Met name ouders zijn te sensibiliseren: parkeren "voor even" op trottoir of fietspad blijft immers het grootste knelpunt aan veel schoolpoorten.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar), middellange termijn (1 tot 4 jaar) en lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): Afhankelijk van de problematiek en de staat van de weg.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 3, 10 en 15.
- Andere: project trage wegen (gemeente vraagt aan).

Evaluatie van de maatregel:

Veilige trottoirs leiden tot meer scholieren die te voet naar school komen, een hoger veiligheidsgevoel en meer sociale contacten. Dit is empirisch en/of per enquête vast te stellen. Dit kan een prima aanleiding zijn tot een themaweek verkeer en verkeersveiligheid.

Zie ook maatregel:

- E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten

I-48

- I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
- I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-23 Signalisatie aanpassen
- I-24 Aandachtstrekking aanbrengen
- I-29 Kiss&Ride-strook voorzien
- I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-49 Veilige doorsteek realiseren
- I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen
- I-57 Verlaagde boordsteen voorzien
- I-72 Andere schooltoegang voorzien voor fietsers en/of bromfietsers
- O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Provinciale cellen van Wegen en Verkeer en Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

I-49 Veilige doorsteek realiseren

Om deze problemen op te lossen:

- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over het gehele traject (woon-schoolverkeer als voetganger) (Probleem 2.6.1).
- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over deel van het traject (woon-schooltraject gedeeltelijk als voetganger na of voor auto of OV) (Probleem 2.6.2).
- Te grote omrijfactor voor fietsers in de (onmiddellijke nabijheid van) de school (Probleem 3.7).
- Te grote omrijfactor voor bromfietsers in de (onmiddellijke nabijheid van) de school (Probleem 5.7).

Bijkomend(e) doel(en):

- De aanleg van aparte paden en doorsteken zorgt ervoor dat kinderen die te voet of met de fiets komen een kortere weg kunnen nemen, de parkeerchaos kunnen omzeilen én niet in conflict komen met (snel) autoverkeer.

Voor welk type schoolomgeving? E, F, H, I, J, K, L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Veel veiligheidswinst is te boeken door ervoor te zorgen dat kinderen die naar school stappen of fietsen zo min mogelijk in conflict komen met of hinder hebben van het autoverkeer. Dit kan bijv. door:

- de aanleg van een tweede schoolingang, die alleen te voet en of met de fiets bereikbaar is;
- de aanleg van aparte paden en doorsteken, zodat kinderen die te voet of met de fiets komen een kortere weg kunnen nemen, de parkeerchaos kunnen omzeilen en niet in contact komen met het snelle autoverkeer. Extra interessant wordt het als zulke doorsteken kunnen worden voorzien van en naar openbaarvervoerhaltes, waar veel voetgangers te verwachten zijn.

Er moet extra aandacht gaan naar het begin en einde van de doorsteek, nl. daar waar de zachte weggebruikers in aanraking kunnen komen met het gemotoriseerde verkeer.

Wie doet het?

- Ruimtelijke en verkeerskundige analyse, al dan niet gekaderd in een schoolvervoerplan
 - Coördinator: lokale overheid of school.
- Aanleg van doorsteek, al dan niet met tweede schooltoegang
 - Coördinator: lokale overheid.

Doelgroep: openbaarvervoergebruikers – fietsers – bromfietsers – voetgangers.

Voordelen:

- Fietsers-voetgangers komen niet in conflict met het autoverkeer.
- Fietsers-voetgangers kunnen de parkeerchaos omzeilen.
- De omrij(omloop)factor wordt beperkt.

Nadelen:

- Indien er conflicten kunnen ontstaan met bromfietsen die de doorsteek gaan gebruiken, moet hij eventueel verboden worden voor bromfietzers.
- Indien hier geen bestaande trage wegen voor kunnen gebruikt worden, zullen onteigeningen nodig zijn.
- Inkijk in woningen en tuinen kan weerstand oproepen.

Communicatie:

- Gemeenten kunnen in hun infoblad de doorsteken en trage wegen onder de aandacht brengen.
- De bewegwijzering kan opgenomen worden in de schoolroutekaart.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Evaluatie van de maatregel:

Zelfs zonder evaluatie spreekt het voor zich dat het de verkeersveiligheid ten goede komt, door het scheiden van verschillende modi (zachte weggebruikers komen minder of zelfs niet meer in conflict met de andere weggebruikers).

Zie ook maatregel:

- E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden
- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Trage Wegen vzw
- BIVV

I-50 Rijbaan geschikt maken (en houden) voor openbaar vervoer

Om deze problemen op te lossen:

- Onaangepaste breedte van de rijbaan – Te smal of te breed (Probleem 4.1.1).
- In bochten: bus kan niet goed draaien of bus/tram komt tijdens draaien in conflict met andere weggebruikers (Probleem 4.1.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Modal shift in woon-school- en woon-werkverkeer stimuleren volgens het STOP-principe.

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K, L, M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het geschikt maken van de rijweg (o.a. in termen van specifieke veiligheids- en doorstromingsaspecten) voor de eventueel noodzakelijke bediening van een halte van het collectief vervoer (openbaar vervoer – leerlingenvervoer). Wanneer er voldoende potentieel is voor het gebruik ervan, kan het aangewezen zijn om openbaar vervoer van en naar de schoolomgeving te voorzien. Het collectieve vervoer blijft immers de meest veilige verplaatsingsmodus over de weg.

Het langs- of doorrijden van en het halteren in de schoolomgeving moeten op een veilige manier gebeuren:

- Infrastructureel: specifieke minimummaatvoering moet daarbij worden nageleefd, met extra aandacht voor bochten, kruispunten, het in- en uitrijden van de eventuele haltehaven, ... Het is aan te bevelen om na te gaan of de doorstroming van de auto's al dan niet te grote nadelen ondervindt bij het op- en afstappen van de busgebruikers.
- Sensibilisering: hoe veilig de verkeerssituatie in aanleg ook mag zijn, regelmatig zorgen onvoorzichtige gedragingen voor onveiligheid. Herhaalde informatie- en sensibiliseringsacties rond het gewenste gedrag en de gewenste plaats van de verkeersdeelnemers in de schoolomgeving zijn onontbeerlijk.
- Handhaving: waarschuwend en/of bestraffend optreden t.a.v. ongewenst, strafbaar verkeersgedrag dient de vorige punten te ondersteunen.

Wie doet het?

Probleemanalyse door terreinbezoek en observatie, opmaak plan, indien gewestweg te bespreken op PCV (Provinciale Commissie Verkeersveiligheid), indien gemeenteweg te bespreken met gemeente, school en De Lijn (MIVB/TEC)

- Coördinator: wegbeheerder.
- Andere actoren: gemeente, De Lijn, alle volgens het mobiliteitsconvenant betrokken actoren.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: openbaarvervoergebruikers.
- Specifiek: leerlingen / studenten – leerkrachten – ouders.

Voordelen:

- De schoolomgeving wordt rustiger en veiliger doordat er minder stationeer- en parkeerdruk van privéautoverkeer is.
- Er komt meer beschikbare ruimte voor andere weggebruikers volgens het STOP-principe.

Nadelen:

- Er is mogelijk weerstand bij buurtbewoners en handelaars wegens eventueel of zelfs maar vermeend ruimtebeslag. Daarom is draagvlakverwerving noodzakelijk.

Communicatie:

Communicatie is vooral van belang in situaties waar er weerstand te verwachten valt bij buurtbewoners of ouders doordat de halte-inrichting het verdwijnen van parkeerplaatsen vereist. Het is niet mogelijk om dergelijke haltes te combineren met avondparkeren, gezien dit niet met bebording kan aangegeven worden. Bovendien leidt dit tot situaties van 'vergeten' auto's, waardoor de bus niet in de haltehaven kan en de kinderen niet op een comfortabele manier kunnen afstappen.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): is sterk afhankelijk van de aard van de noodzakelijke werken, die op zich afhankelijk zijn van de vertreksituatie in de schoolomgeving.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3 en 10.

Evaluatie van de maatregel:

De openbaarvervoerderoperator kan – in een gecontroleerde omgeving zonder "overtreders" – de aangelegde verkeerssituatie op haar manoeuvreerbaarheid testen: testen of de aangelegde halte zonder probleem kan in- en uitgereden worden.

De sensibiliserings- en handhavingsmaatregelen (tegen de "overtreders") kunnen geëvalueerd worden door na te gaan of er minder hinder is voor het openbaar vervoer, voor de doorgaande verkeersstroom (ook fietsers) en door na te gaan of meer scholieren de bus gebruiken.

Zie ook maatregel:

- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-30 Aandachtspunten voor kruispunten die onveilig zijn door niet-conflictvrij (afslaand) verkeer

Publicaties:

- Vademecum veilige wegen en kruispunten

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Administratie Wegen en Verkeer, Vlaams Gewest
- Entiteiten De Lijn:
 - De Lijn Antwerpen: 03/218.14.11
 - De Lijn Limburg: 011/85.02.11
 - De Lijn Oost-Vlaanderen: 09/211.91.11
 - De Lijn Vlaams-Brabant: 016/31.37.11
 - De Lijn West-Vlaanderen: 059/56.52.11

I-51 Rijbaan (visueel) versmallen

Om deze problemen op te lossen:

- Onaangepaste breedte van de rijbaan – Te breed (Probleem 6.1.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- De snelheid verlagen.

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J en K.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De maatregel kan men opvatten op twee verschillende manieren.

1. Vooreerst kan men overgaan tot een "harde herinrichting". Dit betekent dat de rijbaan versmald wordt door het verplaatsen van de boordsteen, de greppel. Voor deze ingreep moet men een ontwerp opstellen/laten opstellen en de werken laten uitvoeren door een aannemer.
2. De tweede manier is minder ingrijpend: het visueel versmallen van de rijbaan. Hieronder kan men verstaan: markeringen aanbrengen, overrijdbare stroken, functionele beplanting (verticale elementen zoals een haag), paaltjes of plooi bakens plaatsen. Deze maatregel kan zeker interessant zijn als er ook groot en/of zwaar verkeer zal passeren over het desbetreffende wegvak.

Ook het aanbrengen van een fietssuggestiestrook kan men onderbrengen bij deze maatregel, al is het versmallen van de rijbaan dan eerder een neveneffect dan een doel. Een fietssuggestiestrook komt er in de eerste plaats om de fietser een suggestie te geven van zijn plaats op de rijbaan.

Het visueel versmallen van de rijbaan is veel minder ingrijpend dan de harde herinrichting en kan in bepaalde gevallen door de eigen technische dienst uitgevoerd worden. Het kan een voorafname zijn op harde maatregelen, waarvan de aanleg vaak lang duurt.

Beide opvattingen trachten de oorzaak van de voorkomende problemen aan te pakken: te hoge rij snelheden door onaangepaste breedte van de rijbaan. Het ligt dan ook voor de hand dat deze maatregel vaak met andere maatregelen gecombineerd moet worden, zoals het verlagen van de toegelaten snelheid met signalisatieborden.

Wie doet het?

- Ontwerpfase
 - Coördinator: ontwerper/wegbeheerder.
 - Hoofdverantwoordelijke: wegbeheerder.
- Uitvoeringsfase
 - Coördinator: aannemer/wegbeheerder.
 - Hoofdverantwoordelijke: wegbeheerder.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- De maatregel werkt lagere snelheden in de hand.
- De rijbaan visueel versmallen kan op een goedkope manier gebeuren.

Nadelen:

- De “niet-harde” maatregel (visueel versmallen) speelt in op het gevoel van de weggebruiker. Het zal een subjectief gewijzigde ervaring van de gereden snelheid creëren. Dit gevoel kan na verloop van tijd verloren gaan wanneer men de situatie goed kent. Het speelt niet in op de noden van anderen, met name zwakke weggebruikers, die ook nood hebben aan afdoende ruimte.
- De harde maatregel kan men niet beschouwen als een beperkte ingreep: het is een relatief dure ingreep.

Communicatie:

- Gemeentelijke kanalen (website/krantje), schoolbericht, indien gewenst via persbericht.

Uitvoering mogelijk op:

- Korte termijn (0 tot 1 jaar): niet-harde maatregel (eventueel voor harde).
- Middellange termijn (1 tot 4 jaar): harde maatregel.

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- 15.000 tot 25.000 euro voor het visueel versmallen van de rijbaan per lopende kilometer.
- Ongeveer 200.000 euro voor de harde maatregel per lopende km.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3, 10, 11, 12, 13, 16 en 18.

Evaluatie van de maatregel:

Door snelheidsmetingen uit te voeren zowel voor als na het uitvoeren van de maatregel, kan men een beeld krijgen van het effect van de ingreep.

Zie ook maatregel:

- H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
- I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen
- I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen
- I-59 Snelheid verlagen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- BMV
- AWW

Praktijkvoorbeeld:

Foto: De fietssuggestiestroken doen de Werchtersebaan in Tremelo visueel versmallen



I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers (Probleem 2.7.2).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers (Probleem 3.5.2).
- Onaangepaste snelheid (Probleem 6.4.1).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Frequent geeft men aan dat er een onveiligheidsgevoel heerst in de schoolomgeving omdat er te hard gereden wordt. Om de snelheid te remmen is een snelheidsbeperking op zich vaak niet voldoende. Politieel toezicht kan enig soelaas bieden, maar indien de omgeving de geldende snelheidslimiet niet ondersteunt, zorgt men er best voor dat deze twee zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden. Het is dus zaak om de omgeving af te stemmen op de opgelegde snelheidsbeperking.

Een mogelijke manier om dit te doen is het aanleggen van verticale snelheidsremmers. Daarbij moet eerst worden nagegaan of dit inderdaad een optie is. Zo mag een verkeersdrempel, een van de mogelijke verticale verkeersremmers, wettelijk gezien niet worden aangebracht op routes van het openbaar vervoer.

Ook andere opstellingen zijn (meestal) niet handig voor openbaar vervoer en hulpdiensten. Indien deze voertuigen frequent gebruik maken van de straat waarin men een dergelijke snelheidsremmer wenst aan te leggen, is dit niet wenselijk.

De meest gebruikelijke verticale snelheidsremmer is een verhoogd plateau. Eventueel kan ook een verkeersdrempel (niet op openbaar vervoer-route) of kunnen verkeerskussens aangelegd worden. Het nadeel van de twee laatste opties is dat de snelheid op die manier erg lokaal beperkt wordt. Een verhoogd plateau of verkeersplateau daarentegen heeft het voordeel dat de wettelijke snelheid aldaar over een grotere lengte (met name over de gehele lengte van het verhoogd plateau) beperkt is tot 30 km/uur.

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid.
- Hoofdverantwoordelijke: wegbeheerder.

Doelgroep: automobilisten – bestuurders zwaar vervoer – openbaarvervoergebruikers.

Voordelen:

- Verticale snelheidsremmers werken altijd en voor iedereen.

Nadelen:

- Verticale snelheidsremmers zijn niet praktisch voor zwaar en groot vervoer.
- Drempels en plateaus zijn gevoelig voor beschadigingen.
- Voor fietsers is dit soms een moeilijke hindernis. Hier is speciale aandacht voor nodig.
- Er kan bijkomende hinder door trillingen zijn voor de aangelanden.
- Plateaus en drempels zijn ecologisch gezien vervuilend: door het afremmen en nadien opnieuw optrekken wordt meer CO₂ uitgestoten dan bij een doorrit zonder snelheidswijziging.
- Op prioritaire routes van ziekenwagens, brandweer, ... kunnen verticale snelheidsremmers niet toegepast worden. Ook op assen met veel busverkeer zijn deze niet aangewezen.

I-52

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden. Modules 3, 10 en 16.

Evaluatie van de maatregel

Het effect van een verticale snelheidsremmer zal vrijwel onmiddellijk duidelijk worden op het terrein. Snelheidsmetingen kunnen – indien noodzakelijk – de efficiëntie van de maatregel kwantitatief onderbouwen. Vóór dergelijke ingrepen moeten afspraken gemaakt worden met De Lijn opdat de doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd blijft.

Zie ook maatregel:

- H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
- I-51 Rijbaan (visueel) versmallen
- I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen
- I-59 Snelheid verlagen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- BIVV
- Lokale politiezone
- De Lijn

Praktijkvoorbeeld



Foto: Een verticale en horizontale Snelheidsremmer Diest

I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers (Probleem 2.7.2).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers (Probleem 3.5.2).
- Onaangepaste snelheid (Probleem 6.4.1).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Frequent geeft men aan dat er een onveiligheidsgevoel heerst in de schoolomgeving omdat er te hard gereden wordt. Om de snelheid te remmen is een snelheidsbeperking op zich vaak niet voldoende. Politieel toezicht kan enig soelaas bieden, maar indien de omgeving de geldende snelheidslimiet niet ondersteunt, zorgt men er best voor dat deze twee zoveel mogelijk op elkaar afgestemd worden. Het is dus zaak om de omgeving af te stemmen op de opgelegde snelheidsbeperking.

Een mogelijke optie om dit te doen is het aanleggen van horizontale snelheidsremmers. Het gaat dan om een asverschuiving, een lage middenberm met voetgangerseiland, een wijziging van het aantal wegvakken, ...

Dergelijke horizontale snelheidsremmers fungeren ook vaak als poort en geven zo een signaal dat een ander rijgedrag wenselijk is. Bij voorkeur gaan ze samen met een wijziging in snelheidsregime.

Er zijn verschillende mogelijkheden om dergelijke snelheidsremmers aan te leggen. Het is wel zo dat hoe grootser de horizontale snelheidsremmer eruitziet voor de weggebruiker, hoe meer effect hij zal hebben. De automobilist zal vlugger geneigd zal zijn om zijn snelheid te verminderen.

Net zoals bij de aanleg van verticale snelheidsremmers, is het bij horizontale snelheidsremmers van belang om na te gaan welk verkeer gebruikmaakt van de weg. Indien de weg frequent gebruikt wordt door openbaar vervoer is de aanleg van bijvoorbeeld een middenberm waarbij de rijbaan uitgebogen wordt, misschien niet aangeraden. Het is dan ook wenselijk om in dergelijke gevallen overleg te plegen met alle betrokken partijen.

Een ander mogelijk probleem waarop men kan stuiten, is dat de weg gebruikt wordt door zwaar vervoer. In dat geval is het belangrijk om erop te letten dat de nodige vrije ruimte beschikbaar blijft en dat indien er uitbuigingen aangelegd worden de weg alsnog berijdbaar blijft.

Landbouwvoertuigen vormen een aparte aandachtsgroep, omdat zij tot 4 meter overzwenkbare ruimte nodig hebben. Indien dergelijke ruimte niet haalbaar of wenselijk is, is het nodig om met de betrokken landbouwers en/of hun dagloners samen aan tafel te gaan zitten, om een andere route (bijv. over landbouwwegen) uit te stipelen.

In tegenstelling tot verticale snelheidsremmers is het geen probleem om horizontale snelheidsremmers toe te passen op wegvakken waar de maximumsnelheid hoger is dan 50 km/uur. Wegvakken waar de snelheid beperkt is tot 70 km/uur, zijn het meest aangewezen om horizontale snelheidsremmers op te voorzien. Vanuit praktisch oogpunt beperkt men zich best tot lokale en secundaire wegen voor het aanleggen van horizontale snelheidsremmers.

Wie doet het?

- Coördinator: lokale overheid.
- Hoofdverantwoordelijke: wegbeheerder.

Doelgroep: automobilisten – openbaarvervoergebruikers – bestuurders zwaar vervoer.

Voordelen:

- Deze remmers kunnen ook op wegen met een overwegend doorgaande functie toegepast worden. Ze vormen een poorteffect naar een wegsegment met duidelijke verblijfsfunctie.

Nadelen:

- Specifieke aandacht is nodig bij zwaar en groot vervoer. Op routes voor uitzonderlijk transport is maatwerk nodig.

Communicatie:

Niet van toepassing behalve indien er problemen met landbouwvoertuigen zijn. Dan is een overleggroep met de landbouwers wenselijk.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: modules 3, 10 en 16.

Evaluatie van de maatregel:

Het effect van een horizontale snelheidsremmer zal vrijwel onmiddellijk duidelijk worden op het terrein. Snelheidsmetingen kunnen – indien noodzakelijk – de efficiëntie van de maatregel kwantitatief onderbouwen. Vóór dergelijke ingrepen moeten afspraken gemaakt worden met De Lijn opdat de doorstroming van het openbaar vervoer gegarandeerd blijft.

Zie ook maatregel:

- H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
- I-51 Rijbaan (visueel) versmallen
- I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen
- I-59 Snelheid verlagen

Publicaties:

- Dienstorder MOW/AWV 2008/26, 'Aanleg en zichtbaarheid van verhoogde verkeerseilanden en rotondes', <http://wegen.vlaanderen.be/documenten/regelgeving/bijlagen/mow-awv-2008-26.pdf>

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- BIVV
- Lokale politiezone
- De Lijn
- AWV

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Een asverschuiving



Foto: Een horizontale snelheidsremmer

I-54 Openbaarvervoerhalte goed toegankelijk maken

Om deze problemen op te lossen:

- Slechte halteaanleg (plan/materiaalkeuze/uitvoering) (Probleem 4.2.9.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Modal shift in het woon-school- en het woon-werkverkeer stimuleren volgens STOP-principe.
- Het bevorderen van de mobiliteit van iedereen die permanent of tijdelijk minder mobiel is.

Voor welk type schoolomgeving? C, D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Iedereen die zich verplaatst, doet dat weleens onder minder gunstige omstandigheden. Ook mensen met een fysieke handicap kennen situaties/momenten van minder mobiel zijn. Een aantal voorzieningen voor algemeen publiek gebruik kunnen daarom best voorzien zijn op deze mensen/situaties van mindere mobiliteit en worden daarom best toegankelijk aangelegd.

Daarvoor kan men te rade gaan bij de voorschriften/aanbevelingen in het Vademecum Toegankelijk publiek domein. Ook bij De Lijn bestaat hierover veel knowhow: toegankelijkheid is immers een van de uitgangspunten in de interne standaardisatienota "Halten en halte-infrastructuur" van De Lijn. Daarin worden normen en criteria beschreven voor gebruikte materialen, minimale breedten en hoogten, minimale plaatsingshoogten, minimale bochtstralen, maximale hellingsgraden, locatie plaatsing blindegeleidetegels, ... Dit alles leidt tot een typeplan toegankelijke openbaarvervoerhalte.

Basisregels voor toegankelijke haltes:

- Een toegankelijk schuilhuisje is gelijkgronds ingewerkt. Ook een verharde ondergrond rond het schuilhuisje is noodzakelijk.
- De perronhoogte (stoeprand) bedraagt tussen 15 en 18 cm.
- Het perron (of de stoep) moet minstens 2,5 m breed zijn opdat rolstoelgebruikers of mensen met een kinderwagen vlot kunnen draaien. Door eventueel een haltehaven om te bouwen tot een uitgestulpte voetpadhalte, kan heel wat extra ruimte worden gecreëerd.
- Op het perron zelf moet 1,5 m vrije ruimte zijn (bv. geen vuilnisbak of fietsenrek in het midden van de stoep).
- Het perron (of de stoep) moet blindegeleidelijnen hebben.
- De hellende vlakken zijn voldoende lang, met een helling van liefst 4% en maximaal 7%.
- Het fietspad mag niet tussen het perron of de stoep en de busstopplaats liggen.

Wie doet het?

- Projectontwerp
 - Coördinator: wegbeheerder.
 - Hoofdverantwoordelijke: De Lijn.
 - Andere actoren: school (directie, ouderraad) – wijkbewoners.
- Aanleg toegankelijke halte
 - Coördinator: wegbeheerder.
 - Andere actoren: De Lijn.

Doelgroep:

- Openbaarvervoergebruikers.

- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten – buurtbewoners.

Voordelen:

- Zie doelstelling.

Nadelen:

- Het toegankelijk aanleggen van openbaarvervoerhalten vergt in een aantal gevallen meer ruimtebeslag op het openbaar domein.

Communicatie

(Verbeterde) toegankelijkheid is een fenomeen van onmiddellijke ervaring. Voor hen die zeker gebaat zijn met de verhoogde toegankelijkheid (scholieren met een beperkte mobiliteit, leerkrachten, wijkbewoners, ...) is rechtstreekse, informatieve communicatie aangewezen.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): Is afhankelijk van de te nemen maatregelen, die op hun beurt afhankelijk zijn van de reeds aanwezige voorzieningen.

Evaluatie van de maatregel:

Evalueren kan door meting/bevraging van het meergebruik openbaar vervoer door doelgroep.

Zie ook maatregel:

- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-39 Aandachtspunten voor bromfietsenstallingen
- I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie

Publicaties:

- Vademecum Toegankelijk Publiek Domein.

Websites:

- <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/toegankelijkepubliekeruimte>

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- vzw Enter – Belgiëplein 1, 3510 Hasselt – Tel.: 011 87 41 38 – Fax: 011 87 41 39 – E-mail: info@entervzw.be
- Entiteiten De Lijn, vragen naar de verantwoordelijke "Toegankelijkheid":
 - De Lijn Antwerpen: 03/218.14.11
 - De Lijn Limburg: 011/85.02.11
 - De Lijn Oost-Vlaanderen: 09/211.91.11
 - De Lijn Vlaams-Brabant: 016/31.37.11
 - De Lijn West-Vlaanderen: 059/56.52.11

Praktijkvoorbeelden:



Foto: Bushalte in Herk-de-Stad. De bushalte aan het revalidatiecentrum in Herk-de-Stad is een toonbeeld van toegankelijkheid. Verschillende vliegen werden in één klap gevangen; op die plek bevindt zich immers een grote schoolgemeenschap en een regionaal ziekenhuis dat omgevormd is tot revalidatiecentrum. Mensen uit de wijde omgeving, waaronder een aantal rolstoelgebruikers, komen er naartoe. De halte werd heraangelegd op dezelfde locatie als vroeger. Het trottoir is verhoogd. Normaal gezien stopt de bus in de bebouwde kom op de rijweg, maar om rolstoelgebruikers veilig op of van de bus te helpen, is er iets meer tijd nodig. Daarom werd in Herk-de-Stad besloten om de bus van de rijweg af te halen en werd een haltehaven voorzien. Dat is wel ten koste gegaan van een aantal parkeerplaatsen aan de secundaire school



Foto: Bushalte in Leuven. Als een weg aan herinrichting toe is, kunnen de kosten tot een minimum worden beperkt. De aangepaste bushalte in de Dirk Boutsiaan in Leuven – een eerder onopvallend toegankelijkheidsproject – toont aan dat toegankelijkheid met bescheiden infrastructuurwerken en financiële middelen kan worden gerealiseerd. Er zijn immers geen ingrijpende werken aan te pas gekomen – de aanpassing van de halte is samen met andere infrastructuurwerken in de straat doorgevoerd – en er is geen half jaar onderhandeld moeten worden om alle neuzen in de dezelfde richting te krijgen. Aan de halte is er meer plaats gecreëerd, wat het comfort voor alle reizigers op de wachtplaats verhoogt. Als een halte wordt aangepast voor rolstoelgebruikers, komt dat meerdere mensen ten goede. Voor ouders met een kinderwagen, bijvoorbeeld, is het een stuk makkelijker om op en af te stappen



Foto: Bushalte in Sint-Truiden. Deze halte aan de tuinbouwschool OLV in Sint-Truiden ligt op een talud. Met behulp van een hellend vlak werd de halte toegankelijk gemaakt voor rolstoelgebruikers. Het perron is heel breed zodat de rolstoelgebruikers er voldoende ruimte hebben om te draaien. Het is ook groot genoeg om veel leerlingen tegelijk te laten wachten

I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken op eigen bedding voor tram en/of bus – op bijzonder overrijdbare bedding (Probleem 2.7.2.3).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door tram (Probleem 3.5.2.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Modal shift in woon-schoolverkeer stimuleren volgens STOP-principe.

Voor welk type schoolomgeving? E, H, J en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Potentiële conflicten tussen bus-, tram-, sneltram- of treinverkeer en overige weggebruikers worden best zoveel mogelijk vermeden.

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen een busstrook, een bijzonder overrijdbare bedding en een eigen bedding. Voor een concrete omschrijving van deze begrippen verwijzen we u naar de begrippenlijst.

Het is vooreerst belangrijk dat voetgangers en fietsers die een busstrook, bijzonder overrijdbare bedding (of BOB) of eigen bedding moeten kruisen, weten waarvoor een dergelijke strook gebruikt mag worden.

Zo dienen ze zich bewust te zijn van het feit dat voetgangers op een oversteekplaats dat een BOB kruist, altijd voorrang moeten verlenen aan de tram als er geen verkeerslichten staan. (Het zebrapad wordt niet gemarkeerd over de BOB of een eigen bedding.)

Een busstrook is een deel van de rijbaan (zie 06 Begrippen- en afkortingenlijst). Om die reden is de oversteekproblematiek dezelfde als die voor het oversteken van een rijbaan.

Op een eigen bedding mag er nooit gestapt of gefietst worden. Een eigen bedding mag enkel gekruist worden door andere weggebruikers op de daarvoor voorziene locaties. Om de verkeersveiligheid te optimaliseren wordt er aangeraden om het aantal oversteekplaatsen sterk te beperken en de overwegsignalisatie te vervangen door driekleurige lichtsignalisatie. Daarnaast is het voorzien van gedwongen looplijnen naar de oversteekplaatsen aangewezen. Het valt in een aantal gevallen tevens te overwegen de fietsers ook over zulke beveiligde oversteek mee te geleiden (met fiets aan de hand).

Een BOB en een busstrook mogen echter overal gedwarst worden. Ook hier zijn gedwongen looplijnen op georganiseerde oversteeklocaties de beste optie.

Indien er verkeerslichten voorzien zijn ter hoogte van de oversteek is het belangrijk om kinderen bewust te maken van de manier van werken. Het is immers zo dat, indien de oversteekbeweging begonnen is bij groen, bij het op rood springen van het voetgangerslicht, er nog voldoende tijd is om het "kruispunt" op een veilige manier over te steken. Het is belangrijk dat de voetgangertjes (en hun ouders) zich hiervan bewust zijn, zodat ze niet in paniek geraken wanneer ze nog aan het oversteken zijn op het moment dat het verkeerslicht rood wordt.

Voorts moet er bij de aanleg van een busstrook, BOB of eigen bedding rekening mee gehouden worden dat hij gedwarst moet kunnen worden.

Zo is de gekozen boordsteen best niet te hoog of wordt hij verlaagd ter hoogte van de schoolpoort (waar er veel oversteken plaatsvinden). Op oversteekplaatsen is het aanbrengen van de nodige accentuering aan de hand van onderscheiden materiaalkeuze (eventueel door een verschil in materiaal- en/of kleurgebruik) zeker aanbevolen.

Ten slotte dient niet alleen rekening gehouden met de (voldoende) zichtmogelijkheden voor de overstekers. Van even groot belang is het onbelemmerde zicht op de conflictsituatie voor de chauffeur van tram en bus.

I-55

Wie doet het?

- Coördinator: wegbeheerder.
- Andere actoren: De Lijn, lokaal bestuur.

Doelgroep: openbaarvervoergebruikers – fietsers – bromfietsers – voetgangers.

Voordelen:

- Het voordeel van een busstrook, BOB of eigen bedding is dat het openbaar vervoer prioriteit krijgt op het overige verkeer. Op zich is dit een goede zaak in het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer.

Uitvoering: mogelijk op lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 3, 10, 11, 12, 13 en 16.
- Fietsfonds (gemeente vraagt aan).

Zie ook maatregel:

- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-49 Veilige doorsteek realiseren

Publicaties:

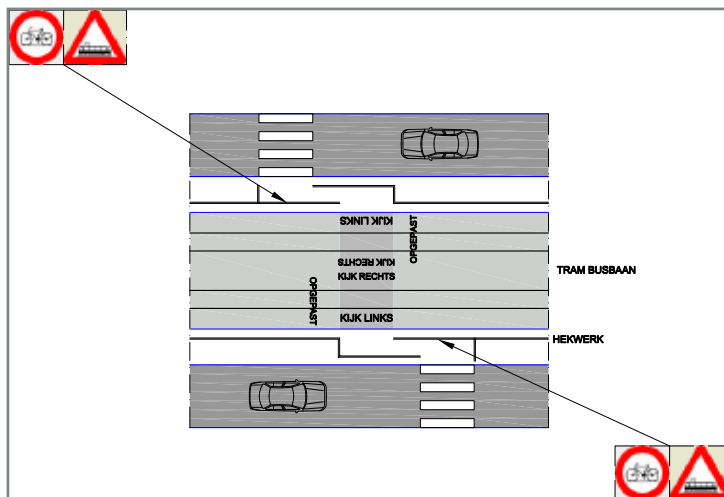
- Vademecum Veilige wegen en kruispunten

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Expertise Verkeer en Telematica
- Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
- De Lijn

Praktijkvoorbeeld:

Figuur: Op dit typeplan is een voetgangerssluis afgebeeld, die bruikbaar is voor eigen beddingen en BOB's. De sluis leidt de voetgangers naar de oversteekplaats.



I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door hoge verkeersintensiteit (Probleem 2.7.2.4).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken op de (fiets)oversteekplaats door hoge verkeersintensiteiten (Probleem 3.5.1.3).

Voor welk type schoolomgeving? H, I, J, K en L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De oversteekbaarheid en de veiligheid bij het kruisen van een verkeersweg kan verbeterd worden door een ongelijkvloerse kruising te voorzien. Dat kan onder de vorm van een tunnel of een brug.

Bij de keuze voor een ongelijkvloerse kruising moet men wel rekening houden met de sociale veiligheid. Een tunnel en de omgeving ervan worden bij voorkeur zo open mogelijk ontworpen. Indien toch problemen verwacht worden met de sociale veiligheid dient ofwel een andere oplossing gezocht ofwel extra beveiliging voorzien te worden, bijv. cameratoezicht.

Bij tunnels is het ruimtebeslag doorgaans kleiner dan bij bruggen. Bij voorkeur laten onderdoorgangen voor zwakke weggebruikers zoveel mogelijk daglicht binnen. Bovendien worden ze dag en nacht verlicht. Ze moeten ook voldoende ruim zijn. Smalle duistere tunnels moeten om evidente redenen vermeden worden, zeker in schoolomgevingen waar op piekmomenten grote concentraties zwakke weggebruikers voorkomen.

Geen al te grote hellingsgraden (liefst < 4% en zeker < 6%) en een goede toegankelijkheid zijn eveneens aandachtspunten.

Wie doet het?

- Op een kruising met een gewestweg: Vlaams Gewest.
- Op een kruising van twee gemeentewegen: het initiatief ligt volledig bij de gemeente

Doelgroep: voetgangers – bromfietzers – fietsers – openbaarvervoergebruikers.

Voordelen:

- Zeer verkeersveilige oplossing.

Nadelen:

- Hoge kostprijs.
- De sociale veiligheid kan een probleem vormen.
- Aandacht voor ruimtelijke inpassing is noodzakelijk.
- Bij een tunnel onder een grote weg kan het voorkomen dat de tunnel maar aan één zijde van de minder belangrijke weg voorzien is. De zwakke weggebruikers moeten die weg dan eerst dwarsen om de tunnel te kunnen gebruiken. Een veilige oversteek is dan ook een aandachtspunt.

Uitvoering: mogelijk op lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

I-56

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 1.000.000 euro (maar kan sterk variëren).

Subsidiemogelijkheden: Modules 16 en 18.

Evaluatie van de maatregel:

- evolutie van het aantal ongevallen.
- evolutie modal shift.

Zie ook maatregel:

- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-02 Oversteek beschermen of verkorten
- I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-49 Veilige doorsteek realiseren

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Een voetgangers- en fietstunnel in Lund, Zweden

I-57 Verlaagde boordstenen voorzien

Om deze problemen op te lossen:

- Obstakels op de oversteekvoorziening (Probleem 2.8).

Bijkomend(e) doel(en):

- Tot een integraal toegankelijk openbaar domein komen.

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Een van de eerste vereisten voor een integraal toegankelijk publiek domein is het wegnemen van drempels. Ook ter hoogte van een kruising van een logische looproute met een rijbaan moet een drempelloze oversteek mogelijk zijn. Een oversteek met onverlaagde stoepranden is voor ouders met een kinderwagen een vervelend obstakel en voor rolstoelgebruikers een onoverkomelijke hindernis. Toegankelijkheid is een keten die zo sterk is als zijn zwakste schakel. Daarom is het belangrijk dat de voetgangersvoorzieningen een voor iedereen aaneengesloten bruikbaar netwerk vormen.

Niveauverschillen tussen 2 en 18 cm komt de voetganger veel tegen in de vorm van stoepranden. Principieel moeten alle stoepranden op de logische looproute verlaagd worden zodat alle voetgangers van de voorziene looproute gebruik kunnen maken. De continuïteit is hier een teer punt: wanneer niet alle drempels adequaat worden overbrugd, kan voor een aantal gebruikers een heel gebied onbereikbaar worden. (uit: Vademecum Toegankelijk domein)

Maar ook bij fietsinfrastructuur moet de nodige aandacht besteed worden aan verlaagde (afgeschuinde) boordstenen. De overgang van fietspad naar rijbaan of omgekeerd mag niet bruusk verlopen.

Bij het gebruik van verlaagde boordstenen in verblijfsgebieden wordt rekening gehouden met een soepele bereikbaarheid van het fietspad en een goede oversteekbaarheid voor voetgangers, rolstoelgebruikers e.d. De voorkeur gaat hier dan ook naar afgeschuinde boordstenen. Wanneer om andere redenen (bijv. parkeervrij houden van fietspad) toch wordt gekozen voor rechte hoge boordstenen, dan worden op strategische plaatsen en regelmatige afstanden oversteekmogelijkheden met afgeschuinde boordstenen voorzien. (uit: Vademecum Fietsvoorzieningen)

Indien binnen de schoolomgeving rolstoelgebruikers een bijzondere aandacht vereisen, is het nodig om de afschuining over meer dan tegel+boordsteen te spreiden, om zo een veel geleidelijkere helling te maken. Bovendien moet de goot vlak uitgevoerd worden op het niveau van het begin van de helling, zodat een drempelloze overgang mogelijk is.

Wie doet het? Wegbeheerder.

Doelgroep: fietsers – voetgangers.

Voordelen:

- Toegankelijke oversteekvoorzieningen zullen het gebruik ervan bevorderen.
- Een verlaagde boordsteen laat toe dat ouderen, ouders met kinderwagens, mensen in een rolstoel,... zelfstandig van en op het trottoir geraken.
- Ook fietsers hebben nood aan een toegankelijk fietspad zonder bruuske drempels. Hier zijn verlaagde boord-

I-57

stenen bij bijv. het begin en einde van fietspaden van belang.

- Continu verlaagde boordstenen laten het voetpad meer samenvloeien met de rijbaan (zeker als deze uit dezelfde materialen zijn opgebouwd) en creëren zo meer een pleineffect, het wenselijke verblijfskarakter voor een schoolomgeving.

Nadelen:

- Op plaatsen met een hoge parkeerdruk wordt het de bestuurders die op het trottoir parkeren (oneigenlijk gebruik) gemakkelijker gemaakt.

Uitvoering: mogelijk op korte (0 tot 1 jaar), middellange (1 tot 4 jaar) en lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 2, 3, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18.

Evaluatie van de maatregel:

Bij een correcte uitvoering en goed type van boordsteen moet er nadien geen evaluatie meer volgen.

Wanneer ervoor gekozen werd over een lange afstand (bijv. bij aanliggende verhoogde fietspaden) verlaagde boordstenen te gebruiken, kan een evaluatie zinvol zijn, bijv. om te bekijken of er geen oneigenlijk gebruik van geparkeerde wagens op het fietspad ontstaat. Uiteraard is handhaving hierbij van belang.

Zie ook maatregel:

- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen
- I-40 Voor bromfietzers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan
- I-45 Doorlopend trottoir aanleggen
- I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen
- I-58 Fietspad aanpassen

Publicaties:

- Vademecum Toegankelijk publiek domein
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen

I-58 Fietspad aanpassen

Om deze problemen op te lossen:

- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers (Probleem 3.1).
- Slechte aanleg en/of materiaalkeuze van de fietsvoorziening (Probleem 3.2).
- Aanwezigheid van gestalde en foutgestalde fietsen, vuilniszakken, paaltjes, overhangende obstakels (Probleem 3.4.2).

Bijkomend(e) doel(en):

- Comfort en veiligheid van de fietsers optimaliseren.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Bij de materiaalkeuze (aard + kleur) van een fietspad dient een afweging gemaakt te worden tussen enerzijds het optimaliseren van het rijcomfort van de fietser en anderzijds de integratie van het fietspad in de inrichting van het publiek domein.

In verkeersgebieden moet de voorkeur gaan naar asfalt of betonverhardingen. Deze verhardingen bieden het meeste rijcomfort en indirect dus ook meer veiligheid.

In verblijfsgebieden en vooral dan in centrumgebieden speelt de ruimtelijke inpassing een grotere rol. Indien kleinere verhardingselementen worden gebruikt, is het van groot belang dat het fietspad minstens evenveel rijcomfort biedt als de rijweg. Dit om te vermijden dat fietsers de rijweg gebruiken i.p.v. het fietspad. In het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn, om het comfort van de fietser te waarborgen, een aantal richtlijnen opgesomd.

Om op potentieel conflictvolle en dus gevaarlijke plaatsen (kruispunten, bochten, openbaarvervoerhaltes, schooluitgangen, ...) het fietspad te accentueren ten opzichte van de rijbaan of het voetpad, kan een ander materiaal/ kleur gekozen worden.

In de ontwerpfase moet de nodige aandacht gaan naar de maatvoering en positionering van het fietspad ten opzichte van de andere delen van het openbaar domein. Zo dient een obstakelvrije ruimte te worden gecreëerd van 0,5 m buiten het fietspad. Ook ten opzichte van de rijbaan of eventueel een parkeerstrook dient een schrikafstand te worden ingepast. Daarnaast bestaat er regelgeving rond de minimumbreedte van een obstakelvrij voetpad en is de aanbevolen breedte van een fietspad 1,75 m (2,50 m voor een tweerichtingsfietspad). Voor druk bereden fietspaden, wat in schoolomgevingen vaak het geval is, is een breder fietspad gewenst.

Bij een beperkte beschikbare ruimte kan het nooit de bedoeling zijn een fietspad aan te leggen ten koste van de noodzakelijke voetgangersruimte. In dergelijke situaties dringt zich een duidelijke keuze op waarbij de belangen van de fietser en voetganger evenzeer doorwegen als die van de auto. Als minimumnorm voor voetgangersruimte in de bebouwde kom geldt hier de bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer (Besluit van de Vlaamse Regering d.d. 29 april 1997, BS 07.05.97): minstens 1,50 meter voetpad waarvan minimaal 1 meter obstakelvrij bij een rooilijn breder dan 9 meter. Een dergelijke keuze kan er bijvoorbeeld in bestaan dat men een parkeerstrook opheft, of dat men opteert voor een rijwegversmalling door de invoering van eenrichtingsverkeer of voor gemengd verkeer aan lage snelheden.

Op wegen zonder doorgaande verkeersfunctie (in het gemeentelijk mobiliteitsplan benoemd als categorie 'lokale III') is gemengd verkeer doorgaans de juiste oplossing. Indien fietsers hun positie op de weg niet kunnen afdwingen, bijvoorbeeld omdat de rijnsnelheid van auto's te hoog is of omdat er veel vrachtverkeer aanwezig is, is het wenselijk om hiervoor maatregelen uit te werken om het probleem ten gronde aan te pakken. De aanleg van een

fietspad zal in dergelijke gevallen vaak leiden tot een verscherping van de overlast in de woonstraat, zonder dat dit tot een veiligere situatie leidt.

Het is vaak een heel puzzelwerk om alles in de beperkte ruimte in te passen. Vooral in de schoolomgevingen is het van groot belang tijdens deze puzzeloefening de zwakke weggebruikers, zowel fietsers als voetgangers, voldoende ruimte te geven. Extra moeilijkheid bij schoolomgevingen is dat er vaak ook openbaarvervoerhaltes (openbaarvervoergebruikers zijn voetgangers na hun afstap en voor de opstap) en Kiss&Ride-zones dienen te worden ingepast.

Is de nodige ruimte om alles in te passen en voldoende verkeersveiligheid te garanderen er niet, dan kan in samenspraak met de betrokken school gezocht worden naar een oplossing om een deel van de schoolgronden te gebruiken (bijv. organisatie van Kiss&Ride of inrichten van bushalte op terrein van school).

Wie doet het?

- Coördinator: gewest, provincie of gemeente
- Hoofdverantwoordelijke: gewest of gemeente

Doelgroep: fietsers – bromfietsers.

Voordelen:

- Comfortabele en veilige fietsinfrastructuur zal het fietsgebruik bevorderen en de verkeersveiligheid verbeteren.

Nadelen:

- Een fietspad op een weg met categorie lokale III kan de verkeersveiligheid verslechteren.
- Fietspaden in stedelijk gebied of op wegen met een beperkte breedte vereisen onteigeningen.

Uitvoering: mogelijk op lange termijn (+ 4 jaar) en middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden:

- Modules 3, 11, 12, 13.
- Fietsfonds (gemeente vraagt aan).

Evaluatie van de maatregel:

Evaluatie kan via bevraging van gewoontegebruikers van het fietspad. Ook de evolutie in de fietsintensiteiten kan een indicatie geven.

Zie ook maatregel:

- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- H-04 Optreden tegen fietsers op het trottoir
- I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-28 Aandachtspunten voor tweerichtingsfietspaden
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
- I-40 Voor bromfietsers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan
- I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
- I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen
- I-58 Fietspad aanpassen
- I-60 Aandachtspunten voor fietssuggestiestroken
- I-61 Bromfietsers (al dan niet) scheiden van fietsers
- I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
- I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- BIW
- Mobiliteitsbegeleiders

Praktijkvoorbeeld:



I-59 Snelheid verlagen

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers (Probleem 2.7.2).
- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers (Probleem 3.1).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken door andere weggebruikers (Probleem 3.5.2).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietzers (Probleem 5.1).
- Onaangepaste breedte van de rijbaan (te breed, te smal, ...) (Probleem 6.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Verkeersleefbaarheid verhogen.
- Verkeersveiligheid verhogen (kans op ongevallen en ernst van ongevallen nemen af met de snelheid).

Voor welk type schoolomgeving? E, F, H, I, K en L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Voor het verlagen van de snelheid is strikt genomen het plaatsen van gepaste borden afdoende. In de praktijk blijkt het wegbeeld doorslaggevend te zijn voor intuïtieve interpretatie van de situatie op de weg, inclusief de daar gewenste snelheid. In veel gevallen gaat de snelheidsverlaging daarom gepaard met ondersteunende infrastructuurinterventies.

Het kan daarbij gaan om verregaande ingrepen, die veel kosten maar ook structureel meerdere problemen tegelijk oplossen. Vaak gaat het om een combinatie van infrastructuuradaptaties, bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad aanliggend maken, de rijbaan effectief versmallen... Het fysiek aanpassen van de weg is en blijft de beste oplossing om snelheid ook via het wegbeeld af te dwingen.

Via een omgevingsanalyse kunnen clusters van knelpunten in beeld gebracht worden, en kan het geheel met een geïntegreerde aanpak tot een nieuw ontwerp van de weg leiden. Op gewestwegen zijn hier aangepaste financieringsmiddelen voor voorzien. Op lokale wegen dient de gemeente of stad deze kost te dragen.

Vaak is dit hoog gegrepen. Bovendien, zelfs indien men een totale herinrichting wil, duurt het al snel vijf jaar voor die op het terrein gerealiseerd is. In tussentijd zijn beperktere maatregelen dan wenselijk. Soms kan een poort gecreëerd worden op de plaats waar het snelheidsregime wijzigt, en dit met zeer beperkte middelen: een zelfgemaakt bloembak, een kleurvlak, een op de weg aangebrachte schildering van de snelheidslimiet, een drempel, "driehoekjes", bestaande lichten als doseerlicht gaan gebruiken, ... Het is daarbij van belang om oog te hebben voor doorstroming: op wegen waar hoge doorstroming nodig is, is het niet de bedoeling om hier op in te grijpen, wel om de snelheid te reduceren. Op assen met veel bussen of motorrijders zijn niet dezelfde maatregelen wenselijk als op een lokale verbindingsweg door de velden.

Als de rijbaan niet infrastructureel is aangepast, dringt handhaving aan de hand van snelheidscontroles zich op. Het is echter onmogelijk om permanent te gaan controleren. Een maandelijkse controle met permanent communiceren over het aantal overtredingen en de consequenties ervan heeft echter ook een prima effect op de snelheid.

Het verlagen van het snelheidsregime kan ervoor zorgen dat zwakke weggebruikers zoals fietsers en bromfietzers zich beter kunnen mengen in het verkeer (wanneer er bijv. geen fietspaden aanwezig zijn). Ook voetgangers zullen op een veiligere manier kunnen oversteken aangezien de automobilisten meer tijd krijgen om die voetgangers waar te nemen.

Om een snelheidsregime te verlagen zal in ieder geval een aanvullend reglement (A.R.) opgesteld en goedgekeurd moeten worden. Voor een gemeenteweg zal deze bevoegdheid toevertrouwd worden aan het college van burgemeester en schepenen. De gemeente deelt de tekst van het A.R. mee aan de Vlaamse Regering waarin ze de locaties vermeldt waar ze de verkeersborden ter uitvoering van het A.R. plaatst. Voor een gewestweg kan de desbetreffende gemeente of het gewest zelf (AWV) het A.R. opstellen.

Meer informatie over de procedure voor aanvullende reglementen vindt u in:

- Dienstorder MOW/MIN2010/01.
- Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens (Belgisch Staatsblad 10 juni 2008).
- Besluit van 23 januari 2009 van de Vlaamse Regering betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing en bekostiging van verkeerstekens (Belgisch Staatsblad 26 maart 2009).

Het plaatsen van de borden zelf zal door de betrokken wegbeheerder (gemeente of AWV) uitgevoerd worden. Nadien mag niet vergeten worden de verkeersdatabank aan te passen (door hetzij de gemeente, hetzij het gewest).

Wie doet het?

- Opstellen aanvullend reglement
 - Coördinator: gemeente / gewest.
 - Hoofdverantwoordelijke: gemeente / Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid / bevoegde minister.
 - Andere actoren: lokale politie.
- Plaatsen van verkeersborden
 - Coördinator: gemeente / gewest.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Een verlaagd snelheidsregime heeft een positief effect op de verkeersleefbaarheid.
- Fietsers en bromfietsers kunnen zich beter mengen in het verkeer.
- Voetgangers en fietsers zullen beter kunnen oversteken en zullen zich veiliger voelen in het verkeer.

Nadelen:

- Bebording op zich heeft amper effect. Een snelheidsverlaging moet ondersteund worden door infrastructurele maatregelen.
- Als de rijbaan infrastructureel niet is aangepast dringt handhaving door snelheidscontroles zich op.

Communicatie:

Gemeentelijke kanalen (website/krantje), schoolbericht, indien gewenst via persbericht.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): het plaatsen van 4 verkeersborden kost ongeveer 500 euro.

Evaluatie van de maatregel:

Door snelheidsmetingen uit te voeren zowel voor als na het uitvoeren van de maatregel, kan men een beeld krijgen van het effect van de ingreep.

Zie ook maatregel:

- H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
- I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten
- I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied
- I-51 Rijbaan (visueel) versmallen
- I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen
- I-53 Horizontale verkeersremmers aanleggen

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Inlichtingen over aanvullende reglementen: Departement MOW, tel. 02 553 71 15

I-60 Aandachtspunten voor fietssuggestiestroken

Om deze problemen op te lossen:

- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers (Probleem 3.1).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, G, H, J en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Bij gemengd verkeer kan gekozen worden voor fietssuggestiestroken om de mogelijke aanwezigheid van fietsers te benadrukken en hen een logische plaats toe te wijzen.

Een fietssuggestiestrook maakt deel uit van de rijbaan. Technisch gesproken is de bijvoorbeeld 1,2m brede fietssuggestiestrook een deel van 3m brede rijloper voor gemotoriseerd verkeer in die rijrichting. Het komt er dus niet naast te liggen. Aangezien het een onderdeel is van de rijbaan mag er dus over gereden worden en is parkeren en stilstaan toegestaan, tenzij er andere reglementen ingesteld zijn door signalisatie.

Bij het aanleggen van fietssuggestiestroken dienen volgende zaken in acht genomen te worden:

- Een felrode suggestiestrook verwijst al te zeer naar een fietspad en wordt dan ook best vermeden. Op gewestwegen worden enkel grijs tinten en okergeel toegestaan voor fietssuggestiestroken.
- Om dezelfde reden is het gebruik van markeringen (zelfs een enkele onderbroken lijn) af te raden.
- Voor de duidelijkheid is het gebruik van een ander materiaal of van stenen in andere afmetingen, structuur en/of legverband belangrijker dan een sterk kleurverschil.
- Bij de materiaalkeuze van een fietssuggestiestrook moet ook rekening gehouden worden met comforteisen, die bij een fietser hoger zijn dan bij een automobilist. Dus liever suggestiestroken in asfalt of beton naast een centrale rijloper in kleinschalig materiaal dan omgekeerd.
- Een duidelijk signaal kan er ook in bestaan de suggestiestrook qua vormgeving meer te laten aansluiten bij het voetpad.

Om te vermijden dat op fietssuggestiestroken geparkeerd wordt, verdient het dan ook aanbeveling het parkeren te organiseren op afgebakende parkeerstroken buiten de rijbaan en het parkeren op de rijbaan te verbieden.

Voor verdere aanbevelingen qua materiaalkeuze en dimensionering: zie Vademecum Fietsvoorzieningen, Vlaams Gewest.

Wie doet het? Wegbeheerder.

Doelgroep: fietsers – bromfietsers – automobilisten – bestuurders zwaar vervoer – openbaarvervoergebruikers.

Voordelen:

Bij een juiste maatvoering en vormgeving hebben fietssuggestiestroken volgende voordelen:

- duidelijke plaats en zichtbaarheid van de fietser op de rijbaan;
- snelheidsremming door de optische versmalling van de rijbaan;
- daardoor een groter gevoel van comfort en veiligheid voor de fietser;
- duidelijkere conflictpresentatie bij kruisings- en inhaalbewegingen;
- fietsers worden minder in de goot gedrumd.

I-60

Nadelen:

- De fietser heeft niet het alleengebruik van de suggestiestrook: gemotoriseerd verkeer mag er ook gebruik van maken.
- Op een rijbaan met fietssuggestiestroken wordt geen aslijn gemarkeerd; gemotoriseerd verkeer heeft daardoor de neiging meer het middengedeelte van de rijbaan te gebruiken, waardoor de kans op conflicten met tegemoetkomend verkeer lichtjes toeneemt.
- Geen aslijn betekent ook dat er op de rijbaan (en dus ook op de fietssuggestiestrook) mag geparkeerd worden waardoor de continuïteit van de fietsstroken dreigt verloren te gaan. Dit kan worden verboden door verkeerssignalisatie.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar) en lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 3 en 10.

Evaluatie van de maatregel:

Vaak worden fietssuggestiestroken aangelegd in hetzelfde materiaal en legverband als de centrale rijloper, maar in een afwijkende kleur. Na verloop van tijd vervagen de kleurverschillen en behoudt men enkel een te brede rijbaan voor gemengd verkeer, wat niet de bedoeling was. Om dit te vermijden dient de vormgeving van suggestiestroken duidelijk en duurzaam te zijn.

Zie ook maatregel:

- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-29 Een Kiss&Ride-strook voorzien
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
- I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
- I-58 Fietspad aanpassen
- I-59 Snelheid verlagen
- I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien

Publicaties:

- Uitvoering van gemarkeerde fietspaden en fietssuggestiestroken
- Vademecum Fietsvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



I-61 Bromfietzers (al dan niet) scheiden van fietsers

Om deze problemen op te lossen:

- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers door bromfietzers op fietspad (Probleem 3.1.4).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietzers (Probleem 5.1).

Voor welk type schoolomgeving? E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Secundaire school/Buso (2de en 3de graad) – Hoger onderwijs.

Omschrijving van de maatregel:

De regel verplicht bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B op het fietspad (gemarkeerd of gesignaleerd door D7) te rijden als er een snelheidsbeperking hoger dan 50 km/uur geldt. Wanneer de snelheid beperkt is tot 50 km/uur of minder, mogen de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B kiezen tussen het fietspad en de rijbaan.

Bromfietsen klasse A (max. 25 km/uur) rijden verplicht op fietspaden binnen en buiten de bebouwde kom. Ze zijn niet toegelaten op het deel van de openbare weg dat voorbehouden is voor het verkeer van voetgangers en fietsers, gesignaleerd door het verkeersbord D10.

Bij 50 km/uur kan men dus kiezen om bromfietzers al dan niet toe te staan op fietspaden. In het Vademecum Fietsvoorzieningen (§4.1.4) wordt aangegeven dat de bromfietzers best verboden worden het fietspad te gebruiken bij meer dan 10% bromfietzers.

Wie doet het?

Coördinator: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers – fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten – ouders.

Communicatie:

Wettelijke signalisatie D7 aanbrengen met onderborden "B verplicht" of "B verboden".

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 300 euro.

Subsidiemogelijkheden: Module 10.

I-61

Zie ook maatregel:

- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-23 Bromfietsers de Wegcode leren respecteren
- H-08 Bromfietscontroles uitvoeren in de schoolomgeving
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
- I-39 Aandachtspunten voor bromfietsenstallingen
- I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
- I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitrustconstructies voorzien
- O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Fietsers en bromfietsers worden niet van elkaar gescheiden op de Dendermondsesteenweg in Breendonk

© AWW

I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien

Om deze problemen op te lossen:

- Geen of onvoldoende plaats voor fietsers bij overgang eind fietspad naar gemengd verkeer (Probleem 3.1.5).
- Geen of onvoldoende plaats voor bromfietzers bij overgang eind fietspad naar gemengd verkeer (Probleem 5.1.4).
- Aanleg houdt geen rekening met overgang van rijbaan naar fietspad of van fietspad naar rijbaan (Probleem 5.2.4).

Voor welk type schoolomgeving? E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De overgang van een (vrijliggend) fietspad naar gemengd verkeer is veelal problematisch. Als algemene aanbeveling adviseert het Vademecum fietsvoorzieningen deze overgangen indien mogelijk geleidelijk en op een logische plaats te situeren. Dit betekent dat ze best samenvallen met overgangen tussen snelheidsregimes en dat er rekening gehouden wordt met de wijzigingen in de ruimtelijke omgeving.

Het creëren van een fysieke rugdekking door middel van een plaatselijke rijwegversmalling (bijv. een plantvak) of verkeersplateau is aangewezen.

Fietssuggestiestroken ondersteunen het gemengd verkeer en zijn over korte lengte aangewezen bij de overgang van fietspad naar gemengd verkeer. Ze geven visuele informatie aan de automobilist op de plaats waar de fietser op de rijbaan komt. De overgang tussen fietspad en suggestiestrook dient voorzien te worden van een zogehete rugdekking. Fietsers mogen niet bruusk op de rijbaan komen, maar moeten gedurende enkele meters een hen voorbehouden ruimte op de rijbaan hebben. Dit wordt vaak fysiek afgedwongen door de rijbaan kort voor dit punt geleidelijk te versmallen, om vervolgens de rijbaan met de breedte van de suggestiestrook te verbreden waar deze aanzet. Vaak krijgen ze ook een fysieke rugdekking: een obstakel maakt het onmogelijk voor auto's om onmiddellijk over de strook te rijden, dit kan pas na enkele meter. Een tiental meter voorbij het conflictpunt kan de fietssuggestiestrook worden beëindigd.

Wie doet het? Coördinator: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers – fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten – ouders.

Voordelen:

- Betere signalering van overgang naar gemengd verkeer.
- Veiligheidsgevoel ligt hoger bij fietsers.
- Kan als poort fungeren.

Nadelen:

- Kan stremmend werken voor autoverkeer indien de rijbaan sterk wordt versmald.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

I-62

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Modules 10, 12 en 13.

Evaluatie van de maatregel:

Voelen de fietsers zich comfortabel na het creëren van de rugdekking? Is het onveiligheidsgevoel verminderd?

Zie ook maatregel:

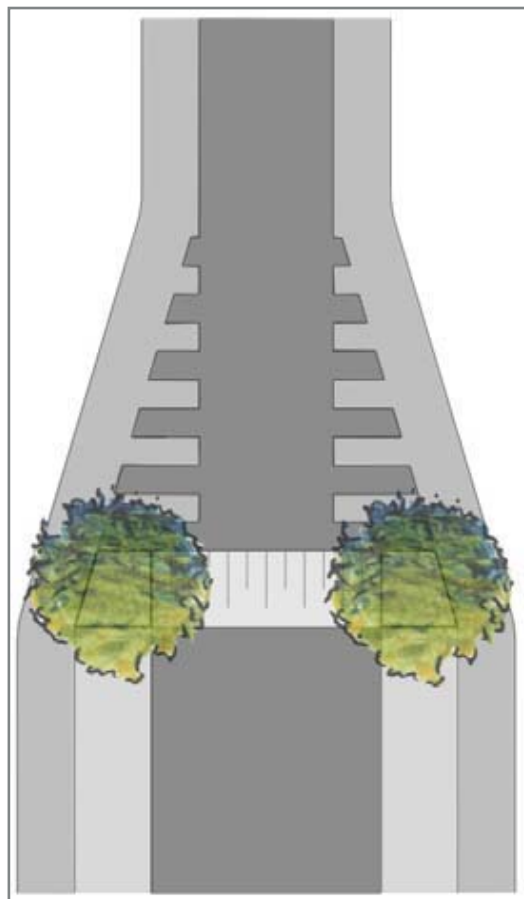
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
- I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
- I-58 Fietspad aanpassen

Publicaties:

- Vademecum Fietsvoorzieningen
- Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten

Praktijkvoorbeeld:

Figuur: Een schematische overzicht van de rugdekkingsmaatregelen op de Ambrossteenweg in Hofstade (Zemst)



© AWV

I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school

Om deze problemen op te lossen:

- Geen of onvoldoende plaats voor fietspoolers op woon-schoolroute (Probleem 3.1.9).

Bijkomend(e) doel(en):

- Doorstroming fietsers en bromfietsers verbeteren.

Voor welk type schoolomgeving? E, F, G, H, I, J, K en L.

Voor welke school? Basisschool – secundaire school.

Omschrijving van de maatregel:

Wanneer scholen een fietspool organiseren moeten er ook duidelijke wachtplaatsen afgesproken worden. Op deze wachtplaatsen moet het wachtcomfort (en de veiligheid) verhoogd worden.

Wanneer fietsers zonder begeleiding naar school fietsen, spreken ze onderweg vaak af op logische strategische plaatsen met hun vriendjes (op plaatsen waar hun woon-schoolroutes samenkomen). Die plaats kan bijvoorbeeld een plein zijn of een ruim uitgebouwde hoek bij een kruispunt. Het is in elk geval dikwijls een plaats waar het aangenaam en veilig is om te staan wachten. Daarom kan best wat groen en straatmeubilair voorzien worden, zoals een vuilbak en een bankje.

Bij het bevragen van schoolroutes kan ook expliciet naar dergelijke wachtzones gevraagd worden, zodat ze mee in kaart kunnen worden gebracht. Wegbeheerders kennen deze locaties vaak niet.

Wie doet het?

- Onderzoek naar gewenste plaatsen:
 - Coördinator: school.
 - Andere actoren: fietspool.
- Aanleg:
 - Coördinator: wegbeheerder.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers.
- Specifiek: leerlingen / studenten.

Voordelen:

- Een goede (leuke) wachtplek kan jongeren stimuleren om naar school te fietsen.

Uitvoering: mogelijk op middellange termijn (1 tot 4 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: permanent.

Evaluatie van de maatregel:

Aan de hand van een enquête kan worden nagegaan of fietsen aantrekkelijker en/of veiliger is geworden door de aanleg van deze zones.

Zie ook maatregel:

- E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-18 Gemengd verkeer invoeren
- I-58 Fietspad aanpassen
- Titel 2.2.3 Schoolvervoerplan

5.4. Fiches Handhaving

- H-01 Politieel optreden bij impulsief gedrag van kinderen en jongeren
- H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
- H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit
- H-04 Optreden tegen fietsers op het trottoir
- H-05 Zachte weggebruikers wijzen op de Wegcode
- H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
- H-08 Bromfietscontroles uitvoeren in de schoolomgeving
- H-09 Beveiligingssystemen controleren (gordeldracht, kinderzitjes)

H-01 Politieel optreden bij impulsief gedrag van kinderen en jongeren

Om deze problemen op te lossen:

- Impulsief gedrag van kinderen en jongeren (kinderen lopen straat op, ...) (Probleem 1.1.1).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Impulsief gedrag van kinderen en jongeren is – voor alle duidelijkheid – niet per se 'onaangepast' gedrag. Veel eerder is het inherent aan de lichamelijke en geestelijke ontwikkeling van jonge mensen. Wat hier vanuit het perspectief van de psychomotorische ontwikkeling van kinderen en jongeren helemaal 'normaal' lijkt, stelt het lokaal beleid vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid echter vaak voor grote problemen.

Het kan dan ook weleens nodig of zinvol zijn om een beroep te doen op de politie. Het optreden van de politie bij 'onveilig' (impulsief) gedrag van jongeren in het verkeer heeft daarbij 2 functies. Enerzijds zou het op het ogenblik van het gebeuren zelf ervoor moeten zorgen dat het onveilig en dus ongewenst gedrag van de jongeren niet langer wordt vertoond. Anderzijds zou de handhaving van die aard moeten zijn dat het probleembewustzijn van de jongeren en het inzicht in de onveiligheid van hun gedrag wordt vergroot, d.w.z. dat jongeren ondanks de terechtwijzing gemotiveerd worden om zich in de toekomst veiliger in het verkeer te gedragen.

Dit is uiteraard allesbehalve evident. In eerste instantie denkt men dat de politie enkel vermanend en/of repressief moet optreden. Dit klopt met het oog op de eerste functionaliteit, het stopzetten van het onwenselijk gedrag in kwestie. In de regel zullen jonge mensen op dat moment hun gedrag aanpassen. De vraag is echter wat daarna gebeurt, op momenten dus wanneer de politie niet aanwezig is. Voor deze momenten is het nodig dat jongeren leren 'zichzelf te controleren'. Het optreden van de politie tegen onveilig verkeersgedrag van jongeren kan hier zeker en vast een belangrijke meerwaarde vormen voor de ontwikkeling van jongeren, namelijk wanneer teruggekoppeld wordt waarom de politie heeft ingegrepen. Daarover moet het uiteindelijk gaan: aan de jongeren uitleggen dat het vertoonde gedrag een bedreiging voor hun eigen leven (en eventueel ook dit van anderen) kan betekenen. In die zin heeft politieel optreden idealiter altijd ook een educatief en sensibiliserend luik.

De laatste jaren heeft de politie zich ter bevordering van de verkeersveiligheid ook sterker geëngageerd inzake educatie en sensibilisering van weggebruikers. De kerntaak van de politie blijft echter de naleving van de wet handhaven. Daarvoor zijn de agenten opgeleid. Het is ook niet mogelijk om altijd en overal politieambtenaren in te schakelen om jongerengedrag bij te sturen. Daarom zal de politie moeten samenwerken met 'derden': ouders, gemachtigde opzichters, directies en leerkrachten, verkeerscoaches, ... Aangezien die partners geen sanctionerende bevoegdheid hebben, is het belangrijk om, vanuit de politie, het draagvlak voor het optreden van die partners mee te vergroten. Dat kan door ze in het handhavingsbeleid expliciet te benoemen en een rol toe te kennen. De partners zullen dan vooral een signaalfunctie en een bemiddelende functie hebben. De signaalfunctie werkt in twee richtingen. Ze kunnen:

- kinderen wijzen op hun gedrag;
- de politie en/of schooldirectie erop wijzen dat er veel onaangepast verkeersgedrag voorkomt.

Zij belichamen de sociale controle en moeten het hebben van actieve communicatie.

Zonder ondersteuning van de politie kan deze rol niet worden waargenomen. Een occasionele aanwezigheid van politie in de schoolomgeving kan echter soms al voldoende zijn om de partners het nodige draagvlak te geven.

H-01

Wie doet het?

- Politie
- Derden (ouders, gemachtigde opzichters, directies en leerkrachten, verkeerscoaches, ...).

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers, fietsers, bromfietzers, openbaarvervoergebruikers.
- Specifiek: leerlingen / studenten.

Voordelen:

- De politie verleent gezag aan acties. Ze zet jongeren aan om over het vertoonde, onveilig gedrag na te denken (wel afhankelijk van de gekozen communicatie tussen politie en jongere).
- Door het optreden te motiveren wordt het impulsief onveilig gedrag van jongeren inhoudelijk benaderd. Daardoor kan duidelijk gemaakt worden dat de aanpak niet persoonlijk is, maar inspeelt op het onveilig karakter van het gedrag dat de jongere vooraf vertoonde en waar hij/zij verantwoordelijk voor is.
- Het is meer dan een repressieve maatregel. Door voorlichting en sensibilisering wordt ook jongerengedrag bijgestuurd.

Nadelen:

- Een draagvlak creëren voor niet-sanctionerende 'controlediensten' is geen sinecure:
 - bij de weggebruiker (aanvaardt zijn rol niet zomaar);
 - bij de politie (is in de eerste plaats een sanctionerende instantie).
- Vraagt communicatieve vaardigheden van de politieagenten.
- Niet als prioritaire kerntaak van de politie voorzien.

Communicatie:

- De rol van de partners beklemtonen in het zonale veiligheidsplan.
- De rol van de partners toelichten in schoolkrant, gemeenteblad, brief aan de ouders, ...

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: afhankelijk van de gekozen communicatie (handhavend-repressief vs. sensibiliserend-educatief): 'beperkt in tijd' of 'duurzaam'.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): personeelskosten worden niet aangerekend door de politie.

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoerprand
- E-21 Verkeerscoaches

H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door foutgeparkeerde motorvoertuigen (Probleem 1.2.3.2).
- Obstakels op de voetgangersruimte – Misbruik door foutparkeerders (Probleem 2.4.1.1).
- Obstakels op de fietsvoorziening – Misbruik door foutparkeerders (Probleem 3.4.1.1).
- Autobestuurders en/of autopassagiers respecteren/kennen de Wegcode niet – Foutparkeren (Probleem 6.4.2).
- Onaangepast parkeeraanbod (tijdsduur, plaatsen, ...) (Probleem 6.5.1).
- Foutparkeren (Probleem 6.5.3).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De politie verbaliseert de foutgeparkeerde voertuigen, zodat in de toekomst het foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan vermindert.

Wie doet het?

- Coördinator: politie.
- Andere actor: parket.

Doelgroep: Autobestuurders, bestuurders zwaar vervoer, (school)buschauffeurs.

Voordelen:

- Betere zichtbaarheid van en voor de kinderen.

Nadelen:

- Het is een voornamelijk repressieve maatregel. Voor een duurzamer effect wordt deze maatregel het best gecombineerd met infrastructurele en educatieve maatregelen.

Communicatie:

De zichtbare aanwezigheid is al een vorm van communicatie op zich. Daarnaast kan via nieuwsbrieven en plaatselijke gemeentebleden de aandacht gevestigd worden op de problematiek en de genomen maatregelen. Ook de persoonlijke communicatie tussen politieambtenaren en de weggebruikers is een goed communicatie-instrument om weggebruikers te wijzen op hun gedrag en op verkeersveiligheidsproblemen.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Evaluatie van de maatregel:

Analyse van metingen, pv's en observaties door (anonieme) politieambtenaar.

Zie ook maatregel:

I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan

Fiches Handhaving

H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteit

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door hoge verkeersintensiteit (Probleem 2.7.2.4).
- Obstacles op de oversteekvoorziening (Probleem 2.8).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken (Probleem 3.5).
- Fietsers worden gehinderd door openslaande portieren (Probleem 3.9).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

In geval van ontoereikende infrastructuur kan politieel toezicht een tijdelijke oplossing zijn om de veiligheid van zwakke weggebruikers te garanderen. Het is nooit een oplossing op lange termijn. De infrastructuur moet zo snel mogelijk aangepakt worden, desnoods met tijdelijke maatregelen.

Wie doet het? Politie.

Doelgroep: Alle modi.

Voordelen:

- Het verkeer zal op korte termijn gestructureerd verlopen. Hierdoor zal het veiligheidsgevoel verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Nadelen:

- De politie rekent het regelen van verkeer niet tot haar prioriteiten, en zeker niet aan scholen. Indien er tussen de projectpartners duidelijke afspraken bestaan over de beperktheid in tijd van de maatregel en haar vervolg op infrastructuurvlak, dan zal de politie gemotiveerder zijn om de nodige mankracht ter beschikking te stellen.
- Handhaving is arbeidsintensief en is beperkt in tijd. Handhaving is nuttig bij tijdelijke problemen of om een bredere actie te dragen. Bij structurele problemen moeten op termijn andere maatregelen uitgewerkt worden.

Communicatie:

De maatregel moet duidelijk als tijdelijke maatregel gecommuniceerd worden, zowel intern binnen de politiediensten als naar de school en de gemeente/stad.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: herhaalde actie.

Impactperiode: beperkt in tijd.

H-04 Optreden tegen fietsers op het trottoir

Om deze problemen op te lossen:

- Obstakels op de voetgangersruimte – Misbruik door fietsers (vanaf 9 jaar en wieldiameter + 50 cm) (Probleem 2.4.1.2).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De politie kan door aanwezigheidstoezicht de fietsers wijzen op de problemen die ontstaan door te fietsen op het trottoir. Zo kan ook gepeild worden naar de reden van dit gedrag en kan waar nodig een project opgestart worden ter verandering. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn indien fietsers op het trottoir fietsen omdat ze zich onveilig voelen op de rijbaan, omdat er veel vrachtverkeer is, ...

Verbalisatie is enkel gepast bij werkelijk gevaarlijk gedrag en na waarschuwing.

Wie doet het? Politie.

Doelgroep: Fietsers.

Voordelen:

- Er is minder kans op conflicten.
- Problemen worden structureel onderzocht.
- Educatief effect voor fietsers.

Nadelen:

- Voor een duurzamer effect wordt deze maatregel het best gecombineerd met infrastructurele en educatieve maatregelen.
- Er bestaat een verwachtingspatroon dat indien de politie tussenkomt, het om verbalisering dient te gaan en dat andere partners de zachtere aspecten op zich kunnen nemen. Een samenwerking met bijvoorbeeld de preventiedienst kan daarom zinvol zijn. Een waarschuwing, uitgesproken door een geüniformeerde agent geeft echter evenzeer een krachtig signaal, zodat de participatie van de politie meer effect resulteert.

Communicatie: Eventueel communiceren met de leerlingen over de problematiek.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: is continu.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Evaluatie van de maatregel:

Analyse van metingen, pv's en observaties door (anonieme) politieambtenaren of preventieambtenaar/mobiliteitsambtenaar.

Fiches Handhaving

H-05 Zachte weggebruikers wijzen op de Wegcode

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers respecteren/kennen de Wegcode niet
 - plaats op de weg (Probleem 2.9.1);
 - negeren van signalisatie (Probleem 2.9.2).
- Fietsers respecteren/kennen de Wegcode niet
 - plaats op de weg (Probleem 3.8.1);
 - fietsverlichting (Probleem 3.8.2);
 - negeren van signalisatie (Probleem 3.8.3).
- Bromfietsers respecteren/kennen de verkeerswetgeving niet – Plaats op de weg (Probleem 5.8.2).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De politie wordt ingeschakeld om op te treden bij onaangepast en onwettig verkeersgedrag. Hierbij wordt meestal meteen gedacht aan een vermanend en/of repressief optreden.

Onveilig verkeersgedrag moet (in principe altijd) worden bestraft. Door de jaren heen is het hoofdaccent van de repressieve verkeershandhaving naar de gemotoriseerde weggebruiker verschoven (auto's, bussen, vrachtvervoer, brom- en motorfietsen, ...). Hierdoor is bij een aantal zwakke weggebruikers een gevoel van 'straffeloosheid' ontstaan.

Belangrijk hierbij is dat de straf in verhouding moet staan tot de ernst van de inbreuk. Bovendien moet de straf snel volgen op het foutief gedrag. Dat maakt de acceptatiegraad van de bestraffing groter. Verder moet het politieoptreden consequent zijn, zodat het voor iedereen duidelijk is wat de mogelijke gevolgen zijn van een bepaald gedrag.

Het bovenstaande betekent niet dat men blind moet zijn voor de omstandigheden waarin een bepaald gedrag wordt vertoond. Soms kan dat leiden tot een andere aanpak.

Het is ook belangrijk om op de bal en niet op de man te spelen (niet "jij bent een gevaar op de weg", maar "dat gedrag heeft tot gevolg dat ...").

Wie doet het? Politie.

Doelgroep: Voetgangers, fietsers, bromfietsers.

Voordelen:

- Door ook zachte weggebruikers aan te spreken bij overtredingen, kan men wrevel wegnemen bij andere weggebruikers. Ze zullen zich dan niet meer zo ergeren aan de 'straffeloosheid' van zachte weggebruikers. Dat creëert op termijn meer draagvlak, zodat alle weggebruikers zich beter aan de regels houden.

Nadelen:

- Het is niet mogelijk om altijd en overal politieambtenaren in te zetten om de zachte weggebruikers rechtstreeks aan te spreken.
- Patrouilleploegen verplaatsen zich vaak per voertuig, waardoor de wederzijdse aanspreekbaarheid beperkt is. Voet- of fietspatrouilles zorgen alleszins voor een beter contact.

H-05

Communicatie:

Vóór (waarschuwen, sensibiliseren, informeren), tijdens (toelichten en onderrichten) en na (resultaten meedelen) het politieoptreden. Dat kan via diverse kanalen (media, schoolkrant, gemeentebblad, begeleidende brief, ...).

Veel belangrijker nog dan de repressieve aanpak is het 'voorbereidende' werk: communiceren, sensibiliseren, voorlichting geven. Door de zachte weggebruikers te wijzen op de gevolgen van hun gedrag, door hen de regels uit te leggen, door hen te wijzen op de aard van de straffen en het door de politie gevoerde beleid, kan in veel gevallen al worden voorkomen dat er verkeersonveilig gedrag is.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Fiches Handhaving

H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen

Om deze problemen op te lossen:

- Autobestuurders en/of autopassagiers respecteren/kennen de Wegcode niet – Onaangepaste snelheid (Probleem 6.4.1).
- Vrachtwagenbestuurders respecteren/kennen de Wegcode niet – Onaangepaste snelheid (Probleem 7.2.1).

Voor welk type schoolomgeving? D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Basisschool (lagere school, derde graad) – Secundaire school (eerste graad).

Omschrijving van de maatregel:

Bij snelheidshandhaving in de schoolomgeving is het de bedoeling om overdreven snelheid te bannen en zo de verkeersveiligheid te verhogen. Daarbij moeten zoveel mogelijk partijen betrokken worden. De vraag voor snelheidshandhaving in de schoolomgeving gaat vaak uit van schooldirecties, leerkrachten, oudercomités, ... Omdat dergelijke vragen niet vrijblijvend mogen zijn, wordt er bij dit initiatief ook een engagement verwacht van de aanvrager.

De politie organiseert, buiten de ochtend- of avondspits, een snelheidscontrole met (beperkt) interceptiedispositief (wagens tegenhouden voor controle) in de schoolomgeving.

De schooldirectie neemt met een of meer klassen én voldoende begeleiders deel aan deze controle (op het interceptiedispositief). De leerlingen krijgen een hesje en een 'politiepetje' (veiligheid – herkenbaarheid).

De snelheden van de gecontroleerde voertuigen (zij die te snel rijden) worden door de politieambtenaar bij de radar (radiofonisch) doorgegeven aan een collega op het interceptiedispositief. Politieambtenaren halen daar de snelheidsovertreders meteen uit het verkeer.

De leerlingen en begeleiders wachten op veilige afstand tot het voertuig gestopt is en de agent een teken geeft.

- Lichte snelheidsovertredingen: twee leerlingen, onder begeleiding van een leerkracht of ouder, naderen het gestopte voertuig en spreken de bestuurder aan. Zij wijzen hem/haar op de overtreding en de daaraan verbonden risico's (vooral voor de zachte weggebruikers). De kinderen stellen vervolgens een 'kinder-pv' (soort waarschuwing) op en overhandigen dat aan de bestuurder. Nadien wordt de bestuurder terug in het verkeer geleid (door de 'echte' agenten). De leerlingen gaan terug naar hun plaats en een nieuwe ploeg wacht op de volgende overtreder.
- Zware snelheidsovertredingen (criteria zelf te bepalen of af te stemmen met het parket): hier wordt wel degelijk een proces-verbaal opgesteld. De leerlingen en leerkrachten worden hierbij niet betrokken (beroepsgeheim).

Na de controle kunnen de leerlingen het politievoertuig of de radar nog eens van nabij bekijken, waarbij de politieambtenaren nog eens drukken op het belang van aangepaste snelheid (hoeveel overtreders waren er, hoe snel reed het snelste voertuig, wat hebben ze gezegd, ...?).

Achteraf kunnen de gegevens van de snelheidsmetingen (snelheden en tijdstippen) nog gebruikt worden in andere lessen (bijv. les wiskunde: berekenen van gemiddelden, mediaan, hoogste en laagste, ...).

Wie doet het?

- **Vorbereiding:** schooldirectie + politie maken concrete afspraken (wie, wat, waar, wanneer, ...). Leerkrachten bereiden de leerlingen voor.
 - Duidelijke afspraken maken met de schooldirectie; de randvoorwaarde voor de actie is dat ze kadert in een ruimer pedagogisch project rond verkeersveiligheid.

H-06

- Oordeelkundig kiezen van plaats en tijdstip van controle.
- Voorafgaande metingen uitvoeren.
- Bepalen van de te hanteren snelheidslimieten (lichte – zware snelheidsovertredingen), overleg met het parket.
- Opmaken kinder-pv.
- Veiligheidsuitrusting' voor de leerlingen bepalen (hesje, petje, ...).
- **Effectieve controle:** leiding bij politie, ondersteuning door school.
 - Debriefing: politie en leerkrachten kaderen educatief de resultaten van de actie.

Andere actoren: schooldirectie (inzet van leerkrachten/ouders, schoolverzekering), politieparket (afspraken inzake het vervolgingsbeleid).

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers, autobestuurders, bestuurders zwaar vervoer, (school)buschauffeurs.
- Specifiek: leerlingen/studenten, overtreeders.

Voordelen:

- Verschillende educatieve momenten (leerlingen voorbereiden, actieve deelname aan de controle, sensibiliseren van de overtreeders, gebruik van de resultaten in andere lessen).
- Sterke binding met educatie.
- Grote betrokkenheid.
- Erg confronterend.
- Het creëert draagvlak bij leerlingen en automobilisten.

Nadelen:

- De actie is behoorlijk arbeidsintensief en er is een goede omkadering vereist.
- Wat is de waarde van het kinder-pv?
- Overleg met het politieparket is gewenst.
- Kan moeilijk gebeuren tijdens de ochtend- en avondspits (kinderen komen dan naar school).

Communicatie: Best achteraf via de schoolkrant, oudercomité, ...

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): aankoop hesjes en petjes + aanmaak kinder-pv.

Subsidiemogelijkheden: Verkeersveiligheidsfonds. Politie vraagt aan.

Zie ook maatregel:

- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)

Fiches Handhaving

H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)

Om deze problemen op te lossen:

- Bestuurders van het openbaar vervoer en ander gemeenschappelijk vervoer respecteren de Wegcode niet – Onaangepaste snelheid (Probleem 4.6.1).
- Bromfietzers respecteren/kennen de verkeerswetgeving niet – Rijden te snel (Probleem 5.8.1).
- Autobestuurders en/of autopassagiers respecteren/kennen de Wegcode niet – Onaangepaste snelheid (Probleem 6.4.1).
- Vrachtwagenbestuurders respecteren/kennen de Wegcode niet – Onaangepaste snelheid (Probleem 7.2.1).

Voor welk type schoolomgeving? Types D, G, H en I.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Het al maar groeiend aantal zones 30 (al dan niet in een schoolomgeving) en de vaak gehoorde klacht dat er daar veel te snel wordt gereden, leiden ertoe dat de politiediensten steeds meer vragen krijgen om snelheidscontroles in de schoolomgeving uit te voeren. Voor vele politiezones en -parketten is een repressief handhavingsbeleid in dergelijke zones geen prioriteit; een aangepaste snelheid moet worden afgedwongen door infrastructurele maatregelen ('self-explaining road': de inrichting van de weg geeft goed aan welke snelheid aangewezen is, de weg spreekt voor zich). Zoals vaak zal een mix van maatregelen (educatie, infrastructuur en handhaving) de beste oplossing bieden. Maar in afwachting van infrastructurele maatregelen kan men niet lijdzaam toezien en wachten tot er slachtoffers vallen.

De politie voert snelheidscontroles uit in de zones 30 (schoolomgeving). Die controles zijn steeds gekoppeld aan een interceptiedispositief waarbij wagens worden tegengehouden voor controle. Als de bestraffing onmiddellijk volgt op de overtreding, wordt ze ook beter aanvaard. Daarom: geen materiaal/personeel voor een interceptie-dispositief = geen snelheidscontrole.

Het aantal geschikte locaties om dergelijke controles uit te voeren, is meestal beperkt.

Wie doet het? Politie.

Doelgroep: Bromfietzers, autobestuurders, bestuurders zwaar vervoer, (school)buschauffeurs.

Voordelen:

- Deze aanpak heeft tot gevolg dat de bestraffing onmiddellijk volgt op de overtreding. Hierdoor is het effect van de maatregel wellicht groter en wordt de straf beter aanvaard.
- Door te werken met een ondergrens worden 'toevallige' overtreders niet meteen zwaar beboet. Dat moet leiden tot meer draagvlak voor dit soort controles.

Nadelen:

- De 'lichte' overtreders worden niet bestraft, tot ongenoegen van mensen die geloven in nultolerantie.

H-07

Communicatie:

Geen handhaving zonder communicatie, geen communicatie zonder handhaving. Communicatie moet gebeuren voor, tijdens en na de controles. Dat kan via signalisatieborden op de openbare weg (waarschuwen, aankondigen, resultaten geven), schoolkrant, oudervereniging, gemeentebblad, ...

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: minstens 1 keer per maand/schoolomgeving.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Subsidiemogelijkheden: Verkeersveiligheidsfonds. Politie vraagt aan.

Evaluatie van de maatregel:

- Duidelijke afspraken maken met het politieparket.
- Oordeelkundig kiezen van plaats en tijdstip van controle.
- Voorafgaande metingen uitvoeren.

Zie ook maatregel:

- H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen

Fiches Handhaving

H-08 Bromfietscontroles uitvoeren in de schoolomgeving

Om deze problemen op te lossen:

- Bromfietzers respecteren/kennen de verkeerswetgeving niet (rijden te snel, zijn niet in orde met verlichting, dragen helm niet, rijden onverzekerd, ...) (Probleem 5.8).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Secundaire school (2de en 3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Opgedreven bromfietsen en bromfietsen die technisch niet in orde zijn, veroorzaken veel hinder en verhogen het risico door hogere snelheden, verminderde betrouwbaarheid van de techniek, onervarenheid bij de chauffeurs, Bovendien is een opgedreven bromfiets niet meer gedekt door de verzekering. Daarom is het wenselijk om deze onveilige voertuigen op te sporen en de eigenaars tot verantwoording op te roepen. Daarnaast is het belangrijk om zoveel mogelijk gegevens te verzamelen over het opdrijven van de bromfietsen (personen, firma's, winkels, ...).

Het aanbod om bromfietscontroles uit te voeren in de school(omgeving) gaat uit van de politiediensten en is gericht aan de schooldirecties van het secundair onderwijs (vooral TSO en BSO).

De momenten waarop de bromfietscontroles gebeuren, worden vooraf niet aangekondigd aan de leerlingen (verrassingseffect).

Het aanbod is niet vrijblijvend voor de scholen. Bromfietsen die niet in orde zijn, worden op aangeven van de politie door de schooldirectie ingehouden. Ze worden enkel teruggegeven aan de ouders/voogd van de minderjarige bestuurder, samen met een brief van de politie waarin toelichting wordt gegeven over de risico's van opgedreven of defecte bromfietsen (geen proces-verbaal van waarschuwing).

Meerderjarige bromfietseigenaars of -bestuurders krijgen de bromfiets op eenvoudig verzoek mee, samen met de begeleidende brief.

Het verdient aanbeveling om dergelijke afspraken in het schoolreglement te laten opnemen. De gegevens van de 'overtreders' kunnen genoteerd worden om van nut te zijn bij latere controles op de openbare weg.

- De bromfietscontrole vindt plaats in de school (speelplaats, werkhuis, ...): in dat geval bevinden de bromfietsen zich niet op de openbare weg, waardoor er niet kan worden opgetreden op basis van de Wegcode, technische eisen, inschrijving, ... Aangezien de speelplaats van een school wel een openbare plaats is, is de wet aangaande de burgerrechtelijke aansprakelijkheid van motorvoertuigen (WAM) er van toepassing. Bij opgedreven bromfietsen zou men dus kunnen optreden op basis van de WAM. Het verdient aanbeveling om dit vooraf te bespreken met het politieparket (vervolgingsbeleid).
- De bromfietscontrole vindt plaats in de schoolomgeving: indien de controle plaatsvindt op de openbare weg, kan er gewoon worden opgetreden. Dergelijke controles vragen wel meer voorbereiding en een grotere personeelsinzet (afsluiten vluchtwegen, interceptieploegen op de motorfiets, verhooruimte, takelingen, ...). Het engagement van de schooldirectie bij dergelijke controles is kleiner. Het beperkt zich tot het niet-lekken van de controlemomenten.

Wie doet het?

- Coördinator: politie. Voorafgaand werk:
 - duidelijke afspraken maken met de schooldirectie (geheimhouding, engagement);
 - oordeelkundig kiezen van plaats en tijdstip van controle;

H-08

- aanpassen schoolreglement;
- opmaken brief ouders;
- afspraken maken met het parket en de takeldienst.
- Andere actoren:
 - schooldirectie (engagement aangaan, geheimhouding respecteren, terugkoppeling naar de ouders);
 - politieparket (akkoord inzake de te volgen werkwijze);
 - ouders (betrekken bij de controles).

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers.
- Specifiek: leerlingen/studenten, ouders (secundaire doelgroep).

Voordelen:

- Werkt preventief/ontradend.
- Binding met educatie (jonge bromfietzers).
- Betrokkenheid van schooldirectie en ouders.

Nadelen:

- Risico op lekken van de controlemomenten.
- Overleg met het politieparket is gewenst.

Communicatie: Achteraf via schoolkrant, oudercomité, ...

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: herhaalde actie.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Zie ook maatregel:

- E-23 Bromfietzers de Wegcode leren respecteren

Fiches Handhaving

H-09 Beveiligingssystemen controleren (gordeldracht, kinderzitjes)

Om deze problemen op te lossen:

- Kinderen en jongeren maken geen of onjuist gebruik van de veiligheidsgordel en/of kinderbeveiligingssysteem (Probleem 6.4.3).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

Al te vaak gebeurt het dat weggebruikers voor een kleine afstand zichzelf noch hun kinderen op een correcte wijze vastklikken in de wagen. Het correct gebruik van kinderzitjes en de gordel is nochtans de goedkoopste en makkelijkste manier om het leven van iedereen in het voertuig te beschermen.

Merk op: de wetgeving is vrij complex, omdat er soms met lengte (1,35 m) en soms met leeftijd (3 jaar) rekening gehouden moet worden. Een handhaver kan bovendien niet op het zicht zien of een kind meerijdt met zijn eigen ouders of met iemand anders, want dan is er een verschil in de regelgeving.

De politie voert in de schoolomgeving controles uit op het dragen van de gordel of het gebruik van kinderzitjes. Het best gebeurt dat met interceptie waarbij de weggebruikers onmiddellijk aangesproken worden op hun gedrag. Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van hulpmiddelen ter ondersteuning van de actie (bijv. werken met een groeimeter waarbij uitgelegd wordt welk kinderzitje geschikt is, uitdelen van gordeldiertjes voor kinderen die correct vastgeklikt zitten, werken met de gordelgordel waar kinderen kunnen onder lopen parallel aan de groeimeter, inzetten van het gordeldier, voorzien van een tuimelwagen, ...).

Er wordt verbaliserend opgetreden, wat niet betekent dat de politie geen andere activiteiten kan voorzien (al dan niet in samenwerking met andere organisaties) ter ondersteuning van hun beleid. Zo kan het naleven van de regels positief bekrachtigd worden door een teken van appreciatie.

Daarnaast kan ervoor gekozen worden om dergelijke controles uit te voeren in combinatie met bijvoorbeeld snelheidscontroles met interceptie.

Wie doet het?

- Coördinator: Politie. Voorafgaand werk:
 - duidelijke afspraken maken met het politieparket;
 - oordeelkundig kiezen van plaats en tijdstip van controle;
 - eventueel vooraf metingen uitvoeren (bijv. gordeltellingen of aantal vaststellingen van voorbije periode).
- Andere actoren: parket.

Doelgroep: Autobestuurders, autopassagiers.

- Speelt in op de steeds groeiende vraag naar controles in de schoolomgeving.
- Lik-op-stukbeleid (snelle bestrafing).

H-09

Nadelen:

- Zal regelmatig herhaald moeten worden om iedereen ervan te overtuigen zichzelf en zijn/haar medepassagiers correct vast te klikken.

Communicatie:

Kan gepaard gaan met educatieve maatregelen waarbij gebruik gemaakt kan worden van de groeimeter, de gordelpoort en het gordeldier om mensen te informeren over het gebruik van veiligheidssystemen. Een tuimelwagen kan worden ingezet. Daarnaast bestaan er voldoende brochures en folders die verspreid kunnen worden voor, tijdens en na de actie.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: zal regelmatig herhaald moeten worden om duurzaam effect te krijgen.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): eventueel aankoop van sensibilisatiemateriaal.

Subsidiemogelijkheden: Verkeersveiligheidsfonds. Wordt jaarlijks aan de politiezone betaald.

Evaluatie van de maatregel:

De evaluatie van de maatregelen kan achteraf gebeuren door na te gaan in welke mate de gordel gedragen wordt en kinderzitjes correct gebruikt worden. Enerzijds kan dit door metingen en enquêtes, anderzijds kan dit nagegaan worden door na te kijken hoeveel inbreuken er na de actie nog vastgesteld werden voor beveiligings-systemen.

Websites:

- www.gordeldier.be.

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- BIVV

Zie ook maatregel:

- E-27 Sensibilisering over gordeldracht en kinderbeveiligingssysteem

5.5. Fiches Educatie

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-07 Fietzers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietzers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-11 Fietzers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-13 Een begeleide rij organiseren
- E-14 Voetgangerstraining en -kennis
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken
- E-16 Fietzers het verkeersreglement bijbrengen
- E-17 Fietzers hun plaats op de weg aanleren / Fietzers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-20 Scholieren en ouders informeren over het openbaarvervoeraanbod
- E-21 Verkeerscoaches
- E-22 Respect bijbrengen aan openbaarvervoergebruikers
- E-23 Bromfietzers de Wegcode leren respecteren
- E-24 Bromfietsvaardigheidstraining
- E-25 Bromfietzers sensibiliseren om een veilige uitrusting te dragen
- E-26 Automobilisten sensibiliseren rond snelheid
- E-27 Sensibilisering over gordeldracht en kinderbeveiligingssysteem
- E-28 Rijbewijs op School
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- E-30 Fietscontrole op school

E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen

Om deze problemen op te lossen:

- Impulsief gedrag van kinderen en jongeren (kinderen lopen straat op, ...) (Probleem 1.1.1).
- Circulatieproblemen in de schoolomgeving (Probleem 1.3).
- Voetgangers kunnen niet veilig oversteken door hoge verkeersintensiteit (Probleem 2.7).
- Fietsers kunnen niet veilig oversteken (Probleem 3.5).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De gemachtigd opzichter moet eerst een opleiding volgen die meestal door de politie wordt georganiseerd. De opleiding vereist geen voorkennis, omvat een theoretisch en een praktisch luik en behandelt onderwerpen als oversteken, gedrag van bestuurders, situaties inschatten en beoordelen, voorzichtigheidsregels, anticiperen, aanwijzingen geven, enzovoort. Na de opleiding krijgt de gemachtigd opzichter een getuigschrift. De 'machtiging' wordt afgegeven door de burgemeester en geldt enkel in de eigen gemeente.

Artikel 40bis van de verkeerswetgeving gaat over het gedrag van weggebruikers tegenover groepen kinderen, scholieren, gehandicapten en bejaarden. Hierin lezen we dat weggebruikers de aanwijzingen moeten opvolgen die een gemachtigd opzichter geeft ter beveiliging van het oversteken van kinderen. De gemachtigd opzichter mag daarbij het verkeer stilleggen, gebruik makend van het verkeersbordje C3. Hij mag ook aanwijzingen geven ter bescherming van de kinderen (let op, dit is niet hetzelfde als een bevel geven of het verkeer regelen!). Hij kan geen proces-verbaal opmaken of identiteitscontroles doen. Net als elke burger kan hij wel een overtreding aangeven bij de politie.

Wie doet het?

- Opleiding van de gemachtigd opzichter:
 - Coördinator: gemeente en politie.
- Andere actoren: ouders, grootouders, leerkrachten en/of andere vrijwilligers.
 - Inschakelen van de gemachtigd opzichter
 - Coördinator: school, werkgroep, verkeer, ...

Doelgroep: Alle modi. Specifiek: leerlingen / studenten.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): afhankelijk van de gemeente en de school.

Zie ook maatregel:

- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-21 Verkeerscoaches

Website: www.wegcode.be (KB 01-12-1975 – artikel 40bis).

E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand

Om deze problemen op te lossen:

- Impulsief gedrag van kinderen en jongeren (kinderen lopen straat op, ...) (Probleem 1.1.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Onderscheid herkennen tussen stoep, berm en wegranden.
- De stoprand aanduiden in de verschillende situaties.
- Ouders sensibiliseren rond deze problematiek.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Ontwikkelingsdoelen kleuteronderwijs: 6.11 en 6.12.
- Eindtermen lager onderwijs: 6.12 en 6.13.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Kleuteronderwijs – Lagere school 1ste graad).

Omschrijving van de maatregel:

- Kleuteronderwijs: verkeerslessen thuis om kinderen te laten stoppen alvorens over te steken (via magneetboekje 'Klein Suske en Wiske veilig te voet').
- Lager onderwijs: verkeerslessen op school om kinderen te laten stoppen alvorens over te steken (via didactische set 1ste graad basisonderwijs).
- Ondersteunende publicatie: 'Verkeersles geven, hoe doe je dat?' Educatief pakket dvd + cd-rom. Bevat onder meer praktische voorbeelden om deze maatregel in de praktijk in te oefenen. Beschikbaar via www.bivv.be.

Wie doet het?

- Klein Suske en Wiske veilig te voet (kleuters):
 - Coördinator: leerkracht en/of ouders.
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs (lager onderwijs):
 - Coördinator: leerkracht.
 - Andere actoren: ouders.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Laagdrempelig. Basiseducatie van jonge voetgangers. In overeenstemming met eindtermen.

Nadelen:

- Eerste stap. Daarna ook oefening in beschermde omgeving, later ook in het echte verkeer.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

E-02

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Klein Suske en Wiske veilig te voet: ongeveer 11 euro.
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs: ongeveer 7 euro.

Zie ook maatregel:

- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-14 Voetgangerstraining en -kennis
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken

Publicaties:

- Klein Suske en Wiske veilig te voet, BIW en Standaard Uitgeverij, 2008, 8 p. (bestellen: www.bivv.be). Het magneetboekje behandelt diverse thema's die belangrijk zijn voor kleuters die te voet op stap zijn. Bestellen: www.bivv.be.
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs, BIVV, 2001, 19 p. (bestellen: www.bivv.be). De brochure behandelt 5 thema's en per thema is er een poster.

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining.



E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen

Om deze problemen op te lossen:

- Kinderen zijn door hun geringe lengte niet goed zichtbaar / Kinderen kunnen door hun geringe lengte andere weggebruikers of verkeerssituaties niet goed zien (Probleem 1.1.3).
- Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door (fout)geparkeerde motorvoertuigen, straatmeubilair, obstakels, halterende bussen, ... (Probleem 1.2.3).

Bijkomend(e) doel(en):

- Belang van zichtbaarheid bij oversteken.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Ontwikkelingsdoelen kleuteronderwijs: 6.11 en 6.12.
- Eindtermen lager onderwijs: 6.12 en 6.13.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Kleuteronderwijs – Lagere school 1ste graad).

Omschrijving van de maatregel:

- Kleuteronderwijs: verkeerslessen thuis om kleuters een veilige plaats te laten kiezen om over te steken via een magneetboekje.
- Lager onderwijs: verkeerslessen op school om kinderen een veilige plaats te laten kiezen om over te steken via posters 'Om over te steken' en 'Op de stoep'.

Wie doet het?

- Magneetboekje: ouders.
- Posters: leerkracht.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Laagdrempelig. Basiseducatie van jonge voetgangers. In overeenstemming met eindtermen.

Nadelen:

- Eerste stap. Daarna is ook oefening nodig in een beschermde omgeving, later ook in het echte verkeer.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

E-03

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Magneetboekje 'Klein Suske en Wiske veilig te voet': ongeveer 2 euro.
- Posters 'Om over te steken' en 'Op de stoep': ongeveer 3,20 euro.

Evaluatie van de maatregel: Oefenen in de praktijk.

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen

Publicaties:

- 'Klein Suske en Wiske veilig te voet'
- Posters voetgangers 'Om over te steken' en 'Op de stoep', BIVV, 2007. Twee posters. Bij elke poster hoort een fiche met lesactiviteiten voor de leerkrachten en een kopieerbare oefenfiche voor de leerlingen.
- Bestellen: www.bivv.be (Publicaties en materiaal – Educatie).

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining.



E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers respecteren/kennen de Wegcode niet m.b.t. plaats op de weg (Probleem 2.9.1).
- Fietsers respecteren/kennen de Wegcode niet – Plaats op de weg (Probleem 3.8.1).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.13 en 6.14.
- Eindtermen secundair onderwijs: Context 1: 13 en 14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Lagere school 2de graad en 3de graad). Secundaire school/Buso. Hoger onderwijs.

Omschrijving van de maatregel:

De folder 'Veilig op stap' is een leidraad die de voornaamste verkeersregels voor voetgangers en fietsers, alleen of in groep, al dan niet vergezeld van een leider of wegkapitein, herneemt.

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht.
- Andere actoren: leiders/sters van de jeugdbeweging of anderen die zich regelmatig in groep verplaatsen.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Laagdrempelig. Bevat alle nodige informatie.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): gratis (excl. portokosten en tot 200 exemplaren).

Zie ook maatregel:

- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen

E-04

- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- E-30 Fietscontrole op school

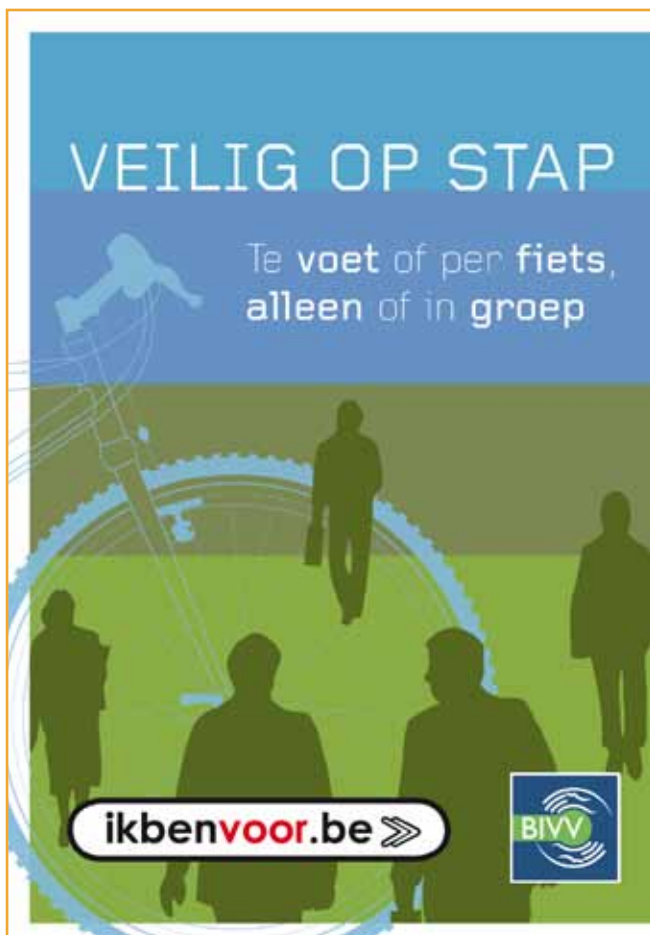
Publicaties:

- Veilig op stap.
- Online beschikbaar: www.bivv.be (Publicaties en Materiaal – Educatie).
- Bestellen: www.bivv.be (Publicatie en Materiaal – Educatie).

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) – www.bivv.be.

Praktijkvoorbeeld:



E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden

Om deze problemen op te lossen:

- Routes naar school zijn niet aangepast aan kinderen (Probleem 1.1.5).
- Veilige schoolroutes zijn niet gekend (Probleem 1.4.3).
- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over het gehele traject (woon-schoolverkeer als voetganger) (Probleem 2.6.1).
- Leerlingen gaan te weinig te voet naar school (Probleem 2.11).
- Te grote omrijfactor voor fietsers in de (onmiddellijke nabijheid van) de school (Probleem 3.7).
- Gewenste (verkeersveilige) fietsroute ontbreekt (Probleem 3.10).
- Leerlingen gaan te weinig met de fiets naar school (Probleem 3.13).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.12, 6.13 en 6.14.
- Eindtermen secundair onderwijs:
 - Context 1: 11, 13 en 14.
 - Context 4: 3 en 4.
 - Context 5: 2.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Lagere school 2de graad en 3de graad – Secundaire school.

Omschrijving van de maatregel:

Een schoolroutekaart geeft de meest veilige schoolroutes aan. 'Fietsen' staat centraal, maar men kan er ook wandelroutes, openbaarvervoerfaciliteiten en duurzame parkeeropties (bijv. carpoolzone, kiss-and-ride) in de schoolomgeving in opnemen. Praktische tips die woon-schoolverplaatsingen veilig en aangenaam maken, ondersteunende maatregelen (zoals gemachtigd opzichters) en alternatieve (deel)trajecten zijn een essentieel onderdeel. Bovendien vestigt de kaart visueel en/of tekstueel de aandacht op onvermijdelijke knelpunten en op beveiligde verkeerssituaties. Een aangename en veilige weg naar school ligt zo binnen ieders bereik.

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente.
- Andere actoren: school + mogelijke anderen zoals VSV, Mobiel 21.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – openbaarvervoergebruikers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders.

Voordelen:

- Het hoofddoel van een schoolroutekaart is de multimodale en veilige bereikbaarheid van scholen te stimuleren. Daarbij hanteren we het STOP-principe: eerst Stappen, dan Trappen, daarna Openbaar vervoer (of indien aanwezig leerlingenvervoer) en dan pas Privévervoer. Door meer milieuvriendelijke alternatieven te gebruiken, belanden minder kinderen op de achterbank, waardoor de schoolomgeving rustiger en leefbaarder wordt.

E-05

- Een schoolroutekaart kan ouders en leerlingen hierbij stimuleren. Het effect op duurzaam verplaatsingsgedrag versterken we idealiter door complementaire acties. Om de fiets zijn volwaardige plaats in het verkeerssysteem te laten innemen, is een fietsvriendelijke infrastructuur onontbeerlijk.
- Een geïntegreerde benadering is het uitgangspunt bij het gebruik van de schoolroutekaart. Naast een informatieve functie werkt de kaart ook sensibiliserend en educatief. De kaart informeert door een weergave van de meest veilige schoolroutes, aandachtspunten en van ondersteunende maatregelen. Met deze informatie kunnen de scholen ouders en leerlingen sensibiliseren om meer te voet, per fiets of met het openbaar vervoer naar school te gaan. In de klas kan de leerkracht de kaart als werkinstrument gebruiken voor de realisatie van de eindtermen.

Nadelen:

- Een kwalitatieve kaart op maat van de gemeente en scholen kost geld.

Communicatie: Communicatie op maat van de gemeente.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: 1 keer per 3 tot 5 jaar.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Afhankelijk van oplage, aantal kaarten en grootte van het gebied (minimaal een gemeente, met uitzondering van zeer grote steden).
- Ongeveer vanaf 2500 euro voor 3000 tot 5000 kaarten bij uitbesteding van al het werk met inbegrip van veldanalyse en schoolbijeenkomsten (d.i. dan wel inclusief personeelskosten van de uitbesteding – prijzen uit werkboek voor gemeenten van de Vlaamse overheid).

Subsidiemogelijkheden: Module 15.

Zie ook maatregel:

- E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
- I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen

Publicaties:

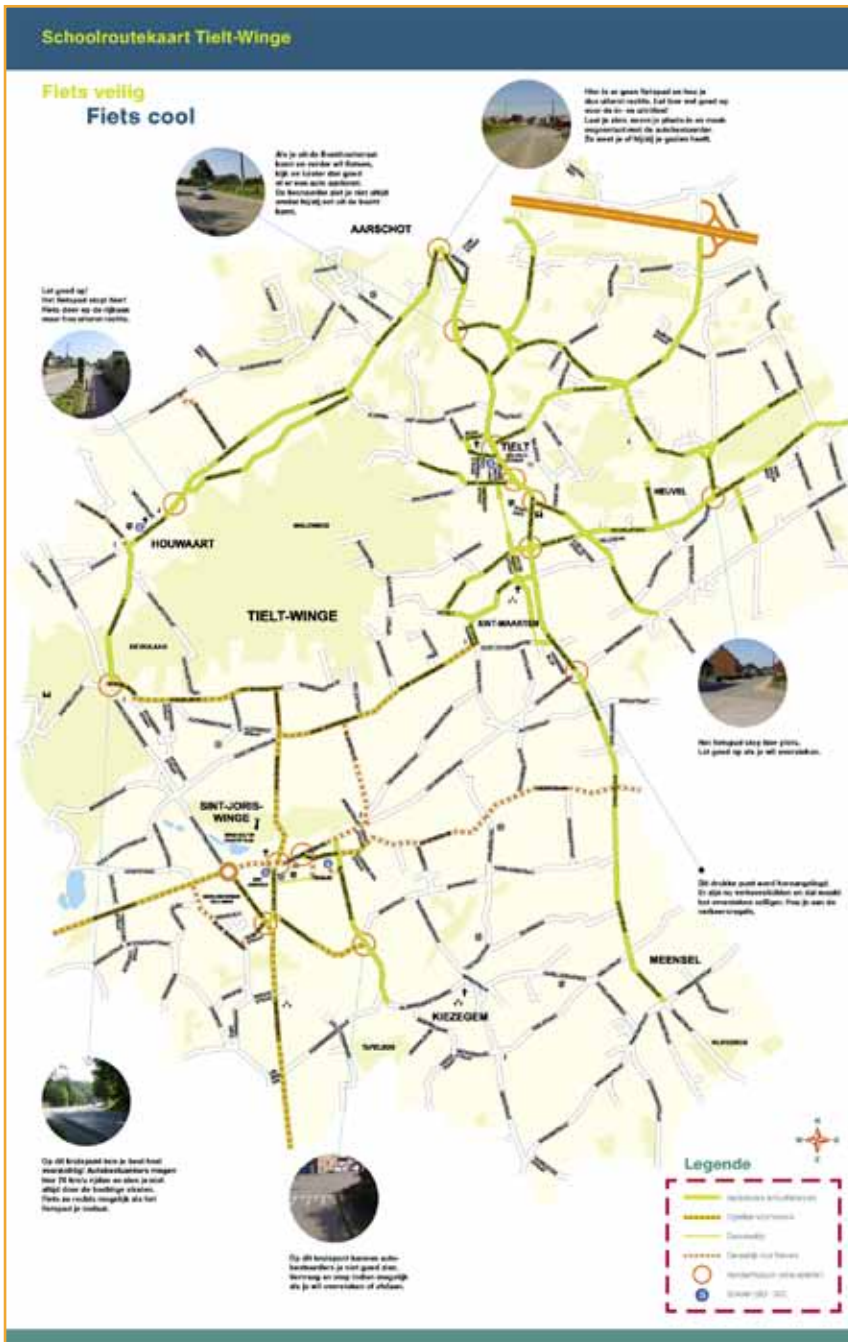
- Auwerx, P. & Canters, R. (2006). Veilige schoolroutes in kaart. Werkboek voor gemeenten. Leuven: Mobiel 21. Realisatie in opdracht van Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, www.mobielvlaanderen.be/vademecums/schoolroutes/schoolroutes.pdf.

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Mobiel 21, www.mobiel21.be.
- Mobiel Vlaanderen, www.mobielvlaanderen.be.
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde, www.verkeerskunde.be.

Praktijkvoorbeeld:

Meer voorbeelden: zie brochure www.mobielvlaanderen.be/vademecums (Veilige schoolroutes in kaart – Werkboek voor gemeenten)



Figuur: Schoolroutekaart van Tielt-Winge

E-06 Positie van de fietser op de rijbaan

Om deze problemen op te lossen:

- Automobilisten zien fietsers niet en vice versa (Probleem 1.2.4.3).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.13, 6.14 en 6.15.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool.

Omschrijving van de maatregel:

De positie van de fietser op de rijbaan is een onderdeel van fietsvaardigheid en verkeersvaardigheid. 'FietsIEfieTS' is een handleiding voor leerkrachten, verkeersouders, politie, enz. om de fietsvaardigheid van kinderen te trainen gedurende de periode dat ze in het basisonderwijs zitten. 'FietsIEfieTS' gaat uitgebreid in op vaardigheidstraining, training van verkeersgedrag en fietsoefeningen met of zonder materiaal. Verder is er ook een hoofdstuk gewijd aan het gebruik en de afmetingen van materialen voor fietsvaardigheidstraining en fietsparcours en aan de fietsbrevetten van de VSV.

De fietsbrevetten zijn een stimulans en een leidraad voor leerkrachten om van hun leerlingen vaardige en zelfstandige fietsers te maken. Gedurende de basisschoolperiode evolueren kinderen van startfietser naar vaardige fietser en uiteindelijk worden ze superfietzers. De vaardigheden gaan van evenwichtsbehoud en controle over de fiets, naar verkeersvoorbereidende training op een moeilijke fietsvaardigheidspiste tot het afleggen van een parcours in het echte verkeer. Stap voor stap leren kinderen eerst in een beschermde omgeving en dan in het echte verkeer hoe ze zich als veilige en vaardige fietsers gedragen. De brevetten zijn een beloning voor het vele oefenen en laten ouders zien dat de school intensief bezig is met praktische verkeerseducatie.

Wie doet het?

Coördinator: leerkracht, politie, verkeersouders, ...

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- Leerlingen worden getraind op het vlak van fietsvaardigheid gedurende de periode dat ze in het basisonderwijs zitten.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 8,50 euro.

Evaluatie van de maatregel:

De fietsvaardigheid van kinderen kan geëvalueerd worden met behulp van fietsbrevetten. De verkeersbrevetten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zijn hier een voorbeeld van.

E-06

Zie ook maatregel:

- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- I-19 Aanleg fietspaden
- I-60 Aandachtspunten voor fietssuggestiestroken

Publicaties:

- FietsEfiETS.
- Verkeersbrevetten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
- Bestellen: www.verkeerskunde.be (Publicaties – Onderwijs).

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Vlaamse Stichting Verkeerskunde, www.verkeerskunde.be.

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining, Dode Hoek.



E-07 Fietzers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van kinderen en jongeren door onopvallendheid (Probleem 1.2.6).
- Fiets en/of fietser hebben geen veilige uitrusting (Probleem 3.14).

Bijkomend(e) doel(en):

- Zachte weggebruikers leren een goede plaats op de weg in te nemen.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.12-6.14.
- Eindtermen secundair onderwijs: Context 1: 10, 11, 12, 13, 14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Lagere school 2de graad en 3de graad). Secundaire school/Buso (3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Lager onderwijs: de brochure 'Val op Veilig! Val veilig op!' behandelt het belang van reflecterende accessoires en bevat een werkboekje voor de leerlingen met tests, spelletjes en inkleurtekeningen.

Derde graad secundair onderwijs: dvd en pedagogisch dossier 'Beheers je verkeer'. Jongeren gaan aan de hand van de dvd zelf een fietsongeval analyseren. Ze gaan op zoek naar maatregelen om een dergelijk ongeval te vermijden en om de gevolgen bij een ongeval te beperken o.m. door aandacht te hebben voor zichtbaarheid en het gebruik van de fietshelm.

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht.
- Andere actoren: ouders.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Communicatie: contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: 2 keer per jaar (voor de brochure), continu (voor de dvd).

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Brochure: gratis excl. portokosten.
- Dvd en pedagogisch dossier: 17 euro.

E-07

Evaluatie van de maatregel:

Evalueren kan door het aantal leerlingen te tellen dat een fluohesje of ander fluorelecterend materiaal draagt.

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-30 Fietscontrole op school
- E-31 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen

Publicaties:

- Val op veilig! Val veilig op!
- Beheers je verkeer (pedagogisch dossier)
- Beheers je verkeer (dvd)

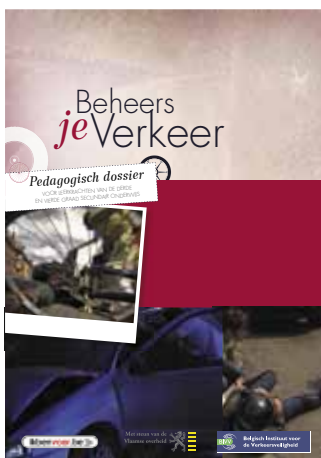
Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Zichtbaarheid, Sensibiliserende acties.

<http://www.sint-montfort.be/Verkeerswerkgroep/fluoo9.htm>



E-08 Fietzers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig

Om deze problemen op te lossen:

- Beperkte zichtbaarheid van kinderen en jongeren door onopvallendheid (Probleem 1.2.6).
- Fiets en/of fietser hebben geen veilige uitrusting (Probleem 3.14).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.13.
- Eindtermen secundair onderwijs: Context 1: 13-14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Lagere school 2de graad en 3de graad). Secundaire school.

Omschrijving van de maatregel:

Lagere school:

- 'Val op veilig! Val veilig op!': de brochure 'Val op Veilig! Val veilig op!' behandelt het belang van reflecterende accessoires, de wetgeving rond fietsverlichting en bevat een werkboekje voor de leerlingen met tests, spelletjes en inkleurtekeningen.

Lagere school en secundaire school:

- 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': bevat een handleiding voor de controleur met informatie over de wetgeving rond het gebruik van fietsverlichting, hoe fietsen controleren, het organiseren en verloop van een fietscontrole, en een controlekaart met een lijst met te controleren elementen op twee luiken: een voor de controleur en een voor de eigenaar van de fiets.
- 'Fiets veilig!': poster met de wettelijk verplichte uitrusting per type fiets, de wetgeving rond het gebruik van fietsverlichting en belangrijke elementen voor de veiligheid.

Wie doet het?

- Coördinator:
 - 'Val op veilig! Val veilig op!': leerkracht.
 - 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': leerkracht en/of politieagent.
 - 'Fiets veilig!': leerkracht.
- Andere actoren:
 - Ouders.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- 'Val op veilig! Val veilig op!': bevat een werkboekje met een test, spelletjes en een inkleurtekening voor de kinderen.
- 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': handig hulpmiddel om ervoor te zorgen dat de fietsen in orde zijn alvorens men op fietsuitstap vertrekt. Betrokkenheid ouders bij het in orde brengen van de fiets.
- Poster 'Fiets veilig' kan in de klas opgehangen worden.

E-08

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- 'Val op veilig! Val veilig op!': gratis (excl. portokosten en tot 200 exemplaren)
- 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': gratis (excl. portokosten en tot 200 exemplaren)
- Poster 'Fiets veilig': 2,20 euro.

Evaluatie van de maatregel: Controle gebruik fietsverlichting idealiter in de herfst- en winterperiode.

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- E-30 Fietscontrole op school

Publicaties:

- Val op veilig, val veilig op!
- Fietscontroles: gebruiksaanwijzing & fietscontrolekaart
- Fiets veilig! (poster)

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be.
Klik onder 'Ideeën' op
Zichtbaarheid.



E-09 Sensibilisering rond dode hoek

Om deze problemen op te lossen:

- Algemene problemen – Dodehoekproblematiek (gevaarlijk gedrag) (Probleem 1.5).
- Specifieke problemen vrachtwagens – Dode hoek (Probleem 7.3).

Bijkomend(e) doel(en):

- Het lespakket 'Goed gezien' biedt ondersteuning om een boeiende theorieles rond de dode hoek te geven en geeft ook aan hoe leerkrachten een leerrijke praktijkles in en rond een vrachtwagen kunnen geven.
- Het Educatief pakket 'Beheers je verkeer' gaat dieper in op het belang van zichtbaarheid bij zachte weggebruikers.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- 'Leskoffer dode hoek' en lespakket 'Goed gezien': 6.12–6.14.
- Educatief pakket 'Beheers je verkeer': Context 1: 10, 11, 12, 13, 14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A–M).

Voor welke school? Basisschool (Lagere school 3de graad). Secundaire school (3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

De dodehoekproblematiek is een belangrijke oorzaak van ongevallen met doden of zwaargewonden bij fietsers en voetgangers. In veel gevallen zou voldoende kennis over de dode hoek en een aangepast (fiets)gedrag die dramatische ongevallen kunnen vermijden.

- Lager onderwijs

De 'leskoffer dode hoek' bevat al het nodige didactische materiaal (grote verkeersmat; vrachtwagen, auto's, fietsers, voetganger op schaal; materiaal voor proefjes; geplastificeerde foto's; ...) om een boeiende theorieles rond de dode hoek te geven. Het lespakket 'Goed gezien?' met handleiding en werkboeken biedt daarbij de ideale ondersteuning voor de leerkracht en de leerlingen.

De handleiding 'Goed Gezien?' bestaat uit twee delen. In het eerste deel krijgt de leerkracht uitleg over hoe de theorie van de dode hoek visueel aantrekkelijk en begrijpelijk gemaakt kan worden voor kinderen. In het tweede deel vindt de leerkracht terug wat een praktijkles dode hoek inhoudt.

- Secundair onderwijs

Ook voor bromfietsers vormt de dode hoek een belangrijk probleem. Het educatief pakket 'Beheers je verkeer' toont in de dvd een bromfietsongeval waarin de dodehoekproblematiek duidelijk naar voren komt. Samen met het pedagogisch dossier wordt dit ongeval verder geanalyseerd.

Wie doet het? Coördinator: leerkracht.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – bromfietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- Het uitleggen van een abstract begrip als de dode hoek is niet evident, zeker niet aan kinderen. Met de leskoffer dode hoek en het bijbehorende lespakket 'Goed gezien?' worden aan leerkrachten het nodige didactische materiaal en handige methodieken aangereikt om de dodehoekproblematiek visueel en begrijpbaar te illustreren. Het thema is bovendien toepasbaar op elke weggebruiker.

E-09

- Met het educatief pakket 'Beheers je verkeer' komt ook de dodehoekproblematiek van auto's aan bod. Bovendien kan met dit materiaal ook in het secundair onderwijs gewerkt worden rond de dodehoekproblematiek.

Nadelen:

- Leskoffer dode hoek en lespakket 'Goed gezien': de focus ligt op de dode hoek bij vrachtwagens, er moet goed op gelet worden dat de dode hoek van bussen, bestelwagens, auto's ook aan bod komt. Deze voertuigen hebben immers ook een dode hoek.

Communicatie:

- Leskoffer dode hoek en lespakket 'Goed gezien'.
- Folder met het educatief aanbod van de lokale politie / preventiedienst / mobiliteitsdienst, e-mail aan de scholen, informatie op de website.
- Educatief pakket 'Beheers je verkeer': leerkracht naar leerlingen toe.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- ongeveer 1250 euro per leskoffer.
- ongeveer 15 euro per lespakket 'Goed gezien'.
- ongeveer 17 euro voor educatief pakket 'Beheers je verkeer'.
- zie www.fietsersbond.be voor leskoffer en lespakket 'Goed gezien' en www.bivv.be voor 'Beheers je verkeer'.

Subsidiemogelijkheden:

- Module 15.
- Andere
 - Verkeersveiligheidsfonds – Lokale politiezone vraagt aan.
 - 10/10-subsidies (provincie Antwerpen) – School/gemeente vraagt aan.
 - Mobilimsubsidies (provincie Limburg) – School/gemeente vraagt aan.

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- E-30 Fietscontrole op school

Publicaties:

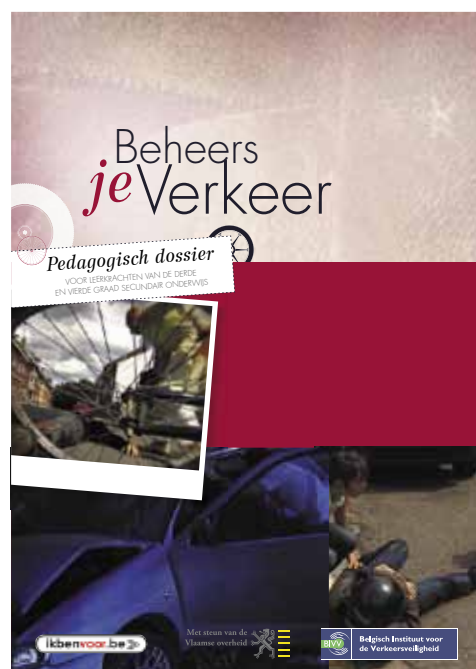
- Goed gezien? Handleiding: Veilig fietsen in de buurt van vrachtwagens
- Beheers je verkeer (pedagogisch dossier)
- Beheers je verkeer (dvd)

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Fietsersbond vzw, www.fietsersbond.be.
- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) www.bivv.be.

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Dode hoek.



E-10 Kinderen leren veilig over te steken

Om deze problemen op te lossen:

- Verkeersonveilig kruispunt door niet-conflictvrij afslaand verkeer (Probleem 1.6).
- Voetgangers ontbreken vaardigheid om over te steken (Probleem 2.7.3).
- Voetgangers zijn onvoldoende verkeersvaardig (Probleem 2.10).

Bijkomend(e) doel(en):

- Belang van zichtbaarheid bij oversteken.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Ontwikkelingsdoelen kleuteronderwijs: 6.11 en 6.12.
- Eindtermen lager onderwijs: 6.12 en 6.13.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Kleuteronderwijs – Lagere school 1ste graad).

Omschrijving van de maatregel:

Kleuteronderwijs: Verkeerslessen thuis om kleuters te leren veilig over te steken via een magneetboekje.

Lager Onderwijs: Verkeerslessen op school om kinderen op een veilige manier te leren oversteken via de poster 'Om over te steken' en 'Op de stoep'.

Wie doet het?

- Magneetboekje: ouders.
- Posters: leerkracht.
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs: leerkracht.

Doelgroep:

- Soort weggebruikers: voetgangers – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Laagdrempelig. Basiseducatie van jonge voetgangers. In overeenstemming met eindtermen.

Nadelen:

- Eerste stap? Ook oefening nodig in een beschermde omgeving, later ook in het echte verkeer.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

E-10

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Magneetboekje 'Klein Suske en Wiske veilig te voet': ongeveer 2 euro.
- Poster 'Om over te steken' (samen met poster 'Op de stoep'): ongeveer 3,20 euro
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs ongeveer 7 euro.

Zie ook maatregel:

- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats te kiezen
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken

Publicaties:

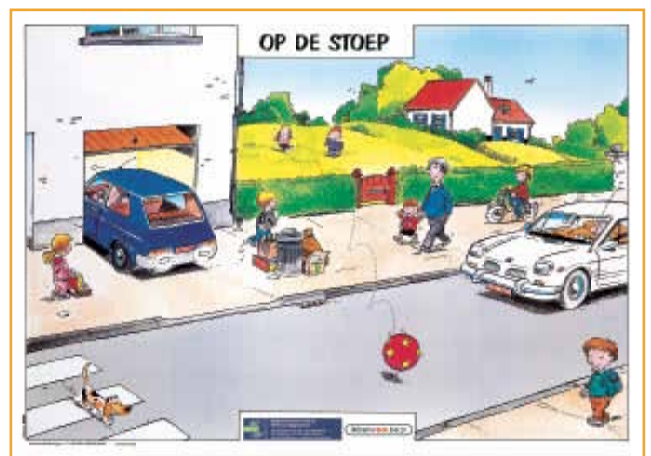
- Klein Suske en Wiske veilig te voet (het magneetboekje behandelt diverse thema's die belangrijk zijn voor kleuters die te voet op stap zijn)
- Om over te steken (poster voetgangers)
- Op de stoep (poster voetgangers)
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs (de brochure behandelt 5 thema's en per thema is er een poster)

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining.



E-11 Fietzers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde

Om deze problemen op te lossen:

- Verkeersonveilig kruispunt door niet-conflictvrij afslaand verkeer (Probleem 1.6).
- Fietzers kunnen niet veilig oversteken (Probleem 3.5).
- Fietzers zijn onvoldoende fietsvaardig (technisch en verkeersvaardig) (Probleem 3.12).

Bijkomend(e) doel(en):

- De complexiteit van fietsen op een kruispunt of rotonde onder de knie krijgen. Belang van zichtbaarheid als fietser.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.12, 6.13, 6.14.
- Eindtermen secundair onderwijs: Context 1: 10, 11, 12, 13, 14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Lagere school 2de graad en 3de graad). Secundaire school 1ste graad en 3de graad.

Omschrijving van de maatregel:

Jonge fietsers leren kruispunten en rotondes op een veilige manier nemen met behulp van 'Didactische posters en fiches fietsers' (lager en eerste graad secundair onderwijs, 'Meester op de fiets' (lager onderwijs of 'De knappe trapper' (lager en eerste graad secundair onderwijs).

Fietzers in het secundair onderwijs analyseren aan de hand van een dvd de oorzaken van een fietsongeval aan een kruispunt en leren hoe ze dergelijk ongeval kunnen vermijden en de gevolgen ervan kunnen beperken. Onder meer door aandacht te hebben voor zichtbaarheid en het gebruik van de fietshelm m.b.v. 'Beheers je verkeer' (derde graad secundair onderwijs).

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht.
- Andere actoren: ouders, politie.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Voordelen:

- Lager onderwijs (en eerste graad secundair onderwijs): eenvoudig materiaal en visueel aantrekkelijk voor gebruik in de klas. Posters kunnen in de klas opgehangen worden. Fietsvaardigheden kunnen op de speelplaats geoefend worden.
- Pakket voor secundair onderwijs bestaat uit dvd en pedagogisch dossier.

E-11

Nadelen:

- Lager onderwijs en eerste graad secundair onderwijs: na de beschermde omgeving moet ook in het echte verkeer geoefend worden.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Didactische posters van fietsers: 'Links afslaan op een kruispunt', 'Fietsen op een rotonde': ongeveer 4,5 euro.
- De Knappe Trapper: 3 euro (ook gratis te downloaden).
- Meester op de fiets: 6,20 euro (ook gratis te downloaden).
- Beheers je verkeer: > 15 euro.

Evaluatie van de maatregel:

Lager onderwijs (en eerste graad secundair onderwijs): aandacht voor de verkeerscontext van de leerlingen: aanwezigheid rotonde en/of kruispunt, aard van het kruispunt? Aandacht voor woon-schoolroute bij overgang naar secundair onderwijs.

Zie ook maatregel:

- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-25 Bromfietsers sensibiliseren om een veilige uitrusting te dragen

Publicaties:

- Links afslaan op een kruispunt
- Fietsen op een rotonde
- Meester op de fiets: fietsvaardigheidstraining in uw school
- De knappe trapper
- Beheers je verkeer (pedagogisch dossier)
- Beheers je verkeer (dvd)
- Online beschikbaar:
 - Meester op de Fiets: www.bivv.be en www.meesteropdefiets.be
 - De knappe trapper: www.bivv.be (Publicaties en materiaal – Educatie)

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

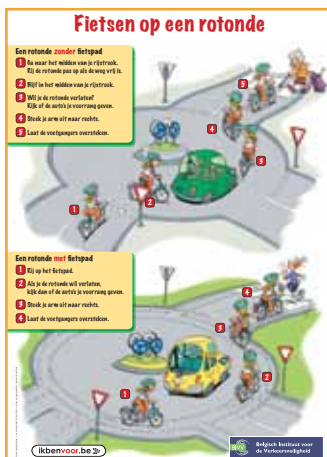
- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

In 2006 werd er in de politiezone Geel/Laakdal/Meerhout voor het eerst sinds enkele jaren opnieuw een stijging van het aantal ongevallen vastgesteld, waarbij ook veel fietsers betrokken waren. Om daar iets aan te doen, ontwikkelde de politie in samenwerking met verschillende partners een educatief project voor jongeren uit het eerste middelbaar. Gezien de specifieke situatie op de ring rond Geel, met verschillende types rotondes, richtte het project zich op het gedrag als fietser op een rotonde. In de eerste twee weken van oktober hebben 400 leerlingen eerste middelbaar van de secundaire scholen uit Geel geleerd om veilig op een rotonde te fietsen. De leerlingen kregen eerst een theorieles. Vervolgens fietsten de leerlingen samen met de agenten naar twee verschillende rotondes: een rotonde met het systeem 'fietsers in de voorrang' en een andere met de 'fietsers uit de voorrang'. Ter plaatse werden de belangrijkste zaken nogmaals overlopen. Daarbij konden de agenten gebruikmaken van informatieborden, met een luchtfoto van de rotonde, die ter hoogte van de rotondes stonden opgesteld. Nadien kregen de scholieren de kans om de aangeleerde theorie in de praktijk te brengen onder begeleiding van politie en stadswachten.

Contact: 014 56 47 00 of politie@politiezonegeel.be, www.politiezonegeel.be.

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining.



E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren

Om deze problemen op te lossen:

- Veilige schoolroutes zijn niet gekend (Probleem 1.4.3).
- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over het gehele traject (woon-schoolverkeer als voetganger) (Probleem 2.6.1)
- Voetgangers ontbreken vaardigheid om over te steken (Probleem 2.7.3).
- Voetgangers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 2.9).
- Voetgangers zijn onvoldoende verkeersvaardig (Probleem 2.10).
- Leerlingen gaan te weinig te voet naar school (Probleem 2.11).
- Fietsers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 3.8).
- Gewenste (verkeersveilige) fietsroute ontbreekt (Probleem 3.10).
- Fietsers zijn onvoldoende fietsvaardig (technisch en verkeersvaardig) (Probleem 3.12).
- Leerlingen gaan te weinig met de fiets naar school (Probleem 3.13).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Ontwikkelingsdoelen kleuteronderwijs (voetpool): 6.10, 6.11 en 6.12.
- Eindtermen lager onderwijs (voet- en fietspool): 6.12, 6.13 en 6.14.

Voor welk type schoolomgeving? A, B, C, D, E, F, G, H, I, J en M.

Voor welke school? Basisonderwijs (Kleuteronderwijs – Lagere school). Buso.

Omschrijving van de maatregel:

Voet- of fietspoolen is respectievelijk stappen of fietsen met een kleine, duidelijk herkenbare groep kinderen en een begeleider van huis naar school en omgekeerd. Kleine groepjes kinderen uit dezelfde buurt spreken af op een bepaald punt. Ze stappen of fietsen onder begeleiding van een volwassene via een afgesproken route naar school. Fietspoolers dragen een fietshelm en reflecterende fluo-hesjes.

Opmerking: fietspoolen is zeker geen synoniem van fietsen in groep, voetpoolen is evenmin een begeleidde rij: deze laatste twee zijn weliswaar ook verplaatsingen met groepjes maar daarbij staat het verplaatsen centraal, terwijl bij fiets- en voetpoolen ook het pedagogische aspect van zich verkeersvaardig leren gedragen essentieel is.

Wie doet het?

Het initiatief wordt vaak genomen door de gemeente, maar ook een school zelf kan spontaan een fietspool opstarten. De dagelijkse organisatie van de fietspool gebeurt door de school samen met een groep vrijwilligers.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – automobilisten.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Voordelen:

- Kinderen worden weerbaarder en zelfstandiger in het verkeer.
- Een groep fietsers of stappers met reflecterende vestjes is beter zichtbaar.
- Het vermindert autoverkeer en parkeerdruk aan de schoolpoort.
- Het sneeuwbaaleffect: stappen en fietsen zet aan tot meer stappen en fietsen.

E-12

Nadelen:

- Het vergt een zekere inspanning om dit te organiseren en opvolging is noodzakelijk.

Communicatie:

Scholen en ouders kunnen op verschillende manieren op de hoogte gebracht worden van de mogelijkheid van fietspoolen. Dit kan door middel van een infobrief, website, schoolkrant. De meest effectieve manier is de maatregel via mondelinge contacten bekend te maken.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Subsidiemogelijkheden: Module 15.

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-13 Een begeleide rij organiseren
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- E-30 Fietscontrole op school

Publicaties:

- Poolen. Fietspoolen, voetpoolen, carpoolen

Websites:

- www.fietspoolen.be.

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Mobiel 21
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Pooling.



E-13 Een begeleide rij organiseren

Om deze problemen op te lossen:

- Er is geen verkeersveilige voetgangersroute – Route over deel van het traject (woon–schooltraject gedeeltelijk als voetganger na of voor auto of openbaar vervoer) (Probleem 2.6.2).
- Er is geen veilige halte binnen loopafstand naar/van de schooltoegang (Probleem 4.2.2).
- Geen of geen veilige (comfortabele) parkeervoorziening voor bussen leerlingenvervoer (Probleem 4.5).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A–M).

Voor welke school? Basisschool/Buba – Kleuteronderwijs – Lagere school.

Omschrijving van de maatregel:

Een begeleide rij gaat van school naar een afgesproken ophaalpunt, bijvoorbeeld een parking, een openbaarvervoerhalte, ...

Verkeersouders kunnen mee ingeschakeld worden in het beurtroelsysteem voor de begeleiding van voetpooling en begeleide rijen. De begeleiders doen er goed aan een opleiding tot gemachtigd opzichter te volgen. Zij kunnen dan het verkeer stilleggen om de kinderen te laten oversteken.

Wie doet het?

Leerkrachten, verkeersouders of gemachtigd opzichters.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- De autodruk / parkeerdruk in de schoolbuurt kan verminderd worden door meer gebruik te maken van nabijgelegen parkeerplaatsen die zich niet vlakbij de schoolpoort bevinden.
- De kinderen worden er in alle veiligheid naartoe gebracht, de ouders hebben ruimte om te parkeren en te wachten. De parkeerdruk in de schoolomgeving vermindert.
- Op deze manier laat je autoverplaatsingen toe, maar neemt de autodruk in de onmiddellijke schoolomgeving toch af.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- I-03 Het parkeren organiseren
- Titel 2.2.3 Schoolvervoerplan

E-13

Publicaties:

- Veilig op stap. Te voet of per fiets, alleen of in groep

Praktijkvoorbeeld:

Zie www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Pooling.

E-14 Voetgangerstraining en -kennis

Om deze problemen op te lossen:

- Voetgangers respecteren/kennen de Wegcode niet m.b.t. plaats op de weg (Probleem 2.9.1).
- Negeren van signalisatie (Probleem 2.9.2).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.13.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool.

Omschrijving van de maatregel:

Leerkrachten en lesgevers die kinderen praktische voetgangerslessen willen aanbieden, hebben met de handleiding 'Van meestapper tot superstapper' het geknipte lesmateriaal in handen. Ook als je op het einde van het schooljaar de brevetten 'meestapper', 'startstapper', 'vaardige stapper' of 'superstapper' wilt afnemen, vind je in deze brochure lesmateriaal om de kinderen te trainen en om de verschillende voetgangersvaardigheden onder de knie te krijgen.

De voetgangersbrevetten zijn een stimulans en een leidraad voor leerkrachten om van hun leerlingen vaardige en zelfstandige voetgangers te maken. Gedurende de basisschoolperiode evolueren kinderen van meestapper naar superstapper, vaardige stapper en ten slotte worden ze superstappers. De vaardigheden gaan van hand in hand stappen aan de huizenkant, over het oversteken van een rustige straat tot het oversteken van een drukker kruispunt. Stap voor stap leren kinderen eerst in een beschermde omgeving en dan in het echte verkeer hoe ze zich als veilige voetgangers gedragen.

De brevetten zijn een beloning voor het vele oefenen en laten ouders zien dat de school intensief bezig is met praktische verkeerseducatie.

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht, politie, verkeersouders, ...

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- Leerlingen worden getraind op het vlak van voetgangersvaardigheden gedurende de periode dat ze in het basisonderwijs zitten.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 8,50 euro.

Evaluatie van de maatregel: De voetgangersvaardigheden van kinderen kunnen geëvalueerd worden met behulp van voetgangersbrevetten. De verkeersbrevetten van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zijn hier een voorbeeld van.

E-14

Zie ook maatregel:

- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken

Publicaties:

- Van meestapper tot superstapper
- Verkeersbrevetten

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op 'Fietstraining'.



E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken

Om deze problemen op te lossen:

- Veilige schoolroutes zijn niet gekend (Probleem 1.4.3).
- Voetgangers ontbreken vaardigheid om over te steken (Probleem 2.7.3).
- Voetgangers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 2.9).
- Voetgangers zijn onvoldoende verkeersvaardig (Probleem 2.10).
- Fietsers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 3.8).
- Fietsers zijn onvoldoende fietsvaardig (technisch en verkeersvaardig) (Probleem 3.12).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Ontwikkelingsdoelen kleuters: 6.10, 6.11, 6.12.
- Eindtermen lager onderwijs: 1.1, 2.5, 6.12, 6.13, 6.14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool (Kleuteronderwijs – Lagere school).

Omschrijving van de maatregel:

Een verkeerseducatieve route of 'VERO' is een vaste uitgestippelde route in een schoolomgeving langs verkeerssituaties die leerrijk zijn voor kinderen. Je kan een VERO te voet of met de fiets afleggen. Voetgangers- en fietsvaardigheden worden zo in het dagelijkse verkeer getraind.

De handleiding bij de VERO beschrijft stapsgewijs de route aan de hand van foto's met begeleidende informatie. De handleiding bestaat uit:

- een inleiding met achtergrondinfo en didactische tips voor leerkrachten;
- oefeningenfiches met telkens:
 - foto's bij de plaatsen waar men iets kan bespreken of inoefenen;
 - een korte situatieschets;
 - een of meer oefeningen die je ter plekke kan doen;
 - achtergrondinformatie bij oefening, een verkeersbord of -regel;
 - een plattegrond met de route(s);
 - een verkeersbordenfiche;
 - een lijst met verkeestermen.

Een aanvullende foto-cd of PowerPointpresentatie die leerkrachten bij de voorbereiding en nabespreking in de klas kunnen gebruiken, is optioneel.

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente.
- Andere actoren: scholen, eventueel samen met VSV of Mobiel 21.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Kinderen kunnen als voetganger en fietser veilig deelnemen aan het verkeer.
- Kinderen maken al doende kennis met het verkeersreglement.
- Kinderen kunnen zichzelf beschermen in het verkeer.
- Kinderen kunnen anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers en houden daarmee rekening.
- Kinderen zijn vertrouwd met situaties en kunnen omgaan met mogelijke gevaren op hun weg naar school.
- Er is begeleidende info voor veilige verkeers- en mobiliteitseducatie in de praktijk.
- Kinderen kunnen regelmatig hun vaardigheden als voetganger of fietser oefenen.
- De leerkracht gebruikt de route op basis van beschikbare tijd en de vaardigheden die hij/zij wil oefenen.
- Leerkrachten en kinderen leggen de route op eigen tempo af.
- Jeugdbewegingen of ouders kunnen ook buiten de schooluren gebruik maken van de route en info.

Communicatie: Communicatie op maat van de gemeente.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: 1 keer per 3 à 5 jaar.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): van gratis tot ... dit is immers afhankelijk van de mate van realisatie: digitaal, prints, drukwerk, met of zonder kleuren, kwaliteit van het materiaal, flyers, folders, affiches, bebording op de straten.

Subsidiemogelijkheden: Module 15.

Zie ook maatregel:

- E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
- E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
- E-10 Kinderen leren veilig over te steken
- E-14 Voetgangerstraining en -kennis

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Mobiel 21
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Praktijkvoorbeeld:

Verkeerseducatieve route in Kortrijk



E-16 Fietzers het verkeersreglement bijbrengen

Om deze problemen op te lossen:

- Fietzers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 3.8).
- Fietzers respecteren/kennen de Wegcode niet – Plaats op de weg (Probleem 3.8.1).
- Fietzers respecteren/kennen de Wegcode niet – Verlichting (Probleem 3.8.2).
- Negeren van signalisatie (Probleem 3.8.3).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.13.
- Eindtermen secundair onderwijs:
 - Context 1: 10, 11, 13, 14.
 - Context 5: 5.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Lagere school 2de graad en 3de graad). Secundaire school.

Omschrijving van de maatregel:

De kennis van verkeersregels voor fietsers aanleren en/of opfrissen via de publicaties 'De Knappe Trapper' (lager onderwijs) of 'Fietzers en de Wegcode' (secundair onderwijs).

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht.
- Andere actoren: ouders.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Voordelen:

- De publicaties omvatten de complete Wegcode voor jonge en oudere fietsers. De Knappe Trapper is daarenboven een essentieel document ter voorbereiding van een fietsbrevet.

Nadelen:

- Beide publicaties zijn enkel toegespitst op theoretische kennis. De wetgeving moet niet enkel gekend, maar ook toegepast worden in het echte verkeer.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

E-16

Kostprijs (excl. de personeelskosten): beide publicaties: ongeveer 3 euro.

Evaluatie van de maatregel: Om de kennis van de wetgeving voor fietsers te toetsen, is het interessant een verkeersquiz te houden op basis van de brochures.

Zie ook maatregel:

- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-15 Een verkeerseducatieve route (VERO) opmaken en gebruiken
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren/ Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren

Publicaties:

- De knappe trapper
- Fietsers en de wegcode

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIWV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining.



E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen

Om deze problemen op te lossen:

- Fietsers worden gehinderd door openslaande portieren (Probleem 3.9).

Bijkomend(e) doel(en):

- Verhoging zichtbaarheid van de fietser voor gemotoriseerde voertuigen.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.12 en 6.13.
- Eindtermen secundair onderwijs: Context 1: 11, 13 en 14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school?

- Basisschool/Buba (Lagere school 2de graad en 3de graad).
- Secundaire school (1ste graad en 3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Jonge fietsers leren anticiperen op verkeersgedrag van andere weggebruikers. Bijvoorbeeld uitkijken voor en gepast reageren op openslaande portieren. Dit kan via verschillende projecten: 'Kijk uit op de fiets' (lager onderwijs), didactische poster en fiches (lager onderwijs en eerste graad basisonderwijs); 'De knappe trapper' (lager onderwijs) en 'Meester op de fiets' (lager onderwijs).

Fietsers in het secundair onderwijs analyseren aan de hand van de dvd 'Beheers je verkeer' de oorzaken van een fietsongeval en leren hoe ze een dergelijk ongeval kunnen vermijden (anticiperend fietsen) en de gevolgen bij een mogelijk ongeval kunnen beperken.

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht.
- Andere actoren: ouders.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers – autopassagiers – automobilisten.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Gevaarlijke situaties herkennen en erop anticiperen kan in de klas inge oefend worden. Fietsvaardigheden kunnen op de speelplaats geoefend worden.

Nadelen:

- Na de beschermde omgeving moet ook in het echte verkeer geoefend worden. Voor 'Kijk uit op de fiets' moeten er computers ter beschikking zijn.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Kijk uit op de fiets: 0 euro.
- Poster en fiches: ongeveer 4,5 euro.
- De knappe trapper: ongeveer 3 euro (ook gratis te downloaden).
- Meester op de fiets: ongeveer 6,2 euro (ook gratis te downloaden).

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-26 Automobilisten sensibiliseren rond snelheid
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- E-30 Fietscontrole op school

Publicaties:

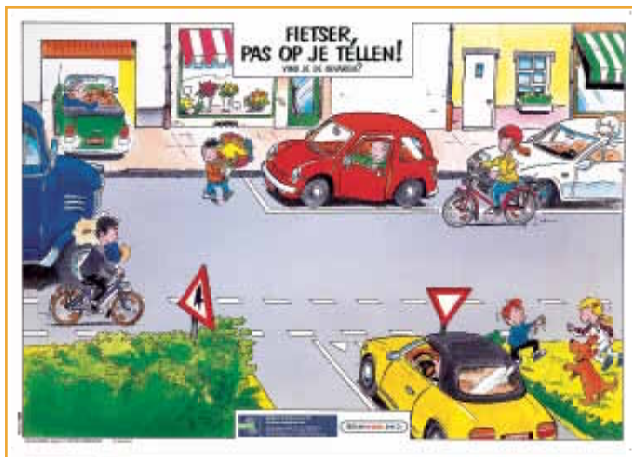
- Kijk uit op de fiets
- Fietser pas op je tellen
- De knappe trapper
- Meester op de fiets: fietsvaardigheidstraining in uw school
- Beheers je verkeer (pedagogisch dossier)
- Beheers je verkeer (dvd)
- Online beschikbaar:
 - Kijk uit op de fiets: faber.kuleuven.be/kijkuitopdefiets/
 - De knappe trapper: www.bivv.be (Publicaties en materiaal – Educatie)
 - Meester op de fiets: www.bivv.be (Publicaties en materiaal – Educatie) en www.meesteropdefiets.be

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)
- Katholieke Universiteit Leuven (KULeuven)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining.



E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren

Om deze problemen op te lossen:

- Veilige schoolroutes zijn niet gekend (Probleem 1.4.3).
- Fietsers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 3.8).
- Fietsers zijn onvoldoende fietsvaardig (technisch en verkeersvaardig) (Probleem 3.12).
- Leerlingen gaan te weinig met de fiets naar school (Probleem 3.13).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor meer uitleg):

- Eindtermen lager onderwijs: 1.1, 6.12, 6.13 en 6.14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool (Lagere school).

Omschrijving van de maatregel:

Fietsvaardigheidstraining oefent zowel op technische vaardigheden als op verkeersvaardigheden. Gemeenten en provincies bieden soms eigen trainingen aan.

Het project 'Meester op de fiets' van SVS, BIW en Mobiel 21 biedt scholen de kans om extra aandacht te besteden aan de fietsvaardigheid van de kinderen. Op aanvraag bij de provinciale schoolsportsecretariaten (www.schoolsport.be) kan de school een fietsmeester met een speciaal ontworpen materialenset op bezoek krijgen. Die fietsmeester stelt de materialenset en het parcours op in de school. Samen met de leerkracht en de fietsmeester doorlopen de leerlingen een ruime variatie aan fietsvaardigheidsoefeningen op het parcours. Ter ondersteuning is er de handleiding 'Meester op de fiets'.

FietsIEfieTS is een handleiding van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) voor fietsvaardigheidstraining van kinderen in het basisonderwijs. Van eenvoudige fietsvaardigheidsoefeningen leren ze de overgang maken naar training van verkeersgedrag en ten slotte naar training in het echte verkeer. In de brochure worden materialen voor fietsvaardigheidsparcours uitvoerig beschreven (afmetingen en hoeveelheden). Je krijgt voorbeelden van verkeersparcours die je kunt uitzetten en je vindt toelichting over de training en de eindtest voor de fietsbrevetten van de VSV. De publicatie FietsIEfieTS is al aan haar vijfde herdruk toe en werd voor de gelegenheid in een nieuwe lay-out gestopt.

Wie doet het?

- Meester op de Fiets:
 - Inhoudelijke uitwerking:
 - . Coördinator: Mobiel 21, BIW, Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS).
 - . Andere actoren: Departement Onderwijs – Startbanenproject Verkeersveiligheid.
 - Uitvoering:
 - . Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS) i.s.m. fietsmeesters.
 - . Toewijzing startbaners (fietsmeesters).
- FietsIEfieTS
 - Inhoudelijke uitwerking:
 - . Coördinator: VSV.
 - . Andere actoren: leerkrachten, verkeersouders, andere vrijwilligers, ...
 - Uitvoering: leerkrachten, verkeersouders, andere vrijwilligers, ...

E-18

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Leerlingen worden fietsvaardiger, leerlingen gaan bewuster om met fietsgevaren.

Nadelen:

- Meester op de Fiets: omwille van het succes van het project, moeten scholen goed op tijd boeken. Vroeg op het schooljaar! Lastminuteboekingen zijn meestal niet mogelijk.

Communicatie:

Meester op de Fiets: via nieuwsbrief van Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS) (maandelijks) en website: www.meesteropdefiets.be.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: minimaal 1 schooldag per jaar.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Meester op de fiets: ongeveer 45 euro.
- Handleiding 'Meester op de fiets': 6,20 (of gratis te downloaden).
- De brochure FietsIEfieTS kost 8,5 euro (of gratis te downloaden).

Subsidiemogelijkheden: Module 15.

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen

- E-30 Fietscontrole op school

Publicaties:

- Meester op de fiets. Fietsvaardigheid in uw school
- Online beschikbaar:
 - Meester op de fiets: www.meesteropdefiets.be
 - FietsIEfieTS: www.verkeerskunde.be

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Meester op de fiets:
 - Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIWV)
 - Mobiel 21
 - Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS)
- FietsIEfieTS: Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Praktijkvoorbeeld:

Zie www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Fietstraining.

E-19 Fietsen en stappen stimuleren

Om deze problemen op te lossen:

- Veilige schoolroutes zijn niet gekend (Probleem 1.4.3).
- Voetgangers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 2.9).
- Voetgangers zijn onvoldoende verkeersvaardig (Probleem 2.10).
- Leerlingen gaan te weinig te voet naar school (Probleem 2.11).
- Fietsers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 3.8).
- Gewenste (verkeersveilige) fietsroute ontbreekt (Probleem 3.10).
- Fietsers zijn onvoldoende fietsvaardig (technisch en verkeersvaardig) (Probleem 3.12).
- Leerlingen gaan te weinig met de fiets naar school (Probleem 3.13).
- Te hoge autodruk in de schoolomgeving (Probleem 6.3).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.12, 6.15 en 6.16.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool (Kleuteronderwijs – Lagere school). Secundaire school.

Omschrijving van de maatregel:

- Basisonderwijs

De campagne 'Sam de Verkeerssling' is een gekende sensibiliseringscampagne om stappen en fietsen te stimuleren. De campagne bestaat uit een spel, maar ook uit de mogelijke begeleiding bij het uitwerken van inhoudelijke verkeers- en mobiliteitsprojecten, inhoudelijke publicaties en verkeersveiligheid. Met het spel kunnen scholen kinderen en hun ouders stimuleren om gedurende een week veilig en milieuvriendelijk naar school te gaan. Kinderen verdienen tijdens de campagneweek voor elke milieuvriendelijke verplaatsing naar school een stip. Die stippen kleven ze op de verkeerssling op het grote campagnespandoek. Tegen het einde van de week moet de verkeerssling vol stippen kleven. Dan is het doel bereikt. Scholen worden aangemoedigd om naast het gratis spel ook meer inhoudelijke aandacht aan mobiliteit te geven.

- Secundair onderwijs

Het project 'Milieuzorg Op School' heeft als een van de MOS-thema's "mobiliteit op school". In de bijhorende themabundel voor secundair onderwijs werden informatie en suggesties opgenomen om rond het thema te werken. Deze MOS-publicatie is ook online beschikbaar en bevat concrete aanknopingspunten om fietsen en stappen te stimuleren. Een school start met niveau 1 (een mobiliteitsproject organiseren) maar kan ook al werken aan doelstellingen van de andere twee niveaus (mobiliteit in de schoolomgeving aanpakken, zowel voor 2de als 3de graad). Specifiek voor de 3de graad is er ook "Live! Verkeersleefbaarheid in de schoolomgeving". Dit lessenspakket reikt een praktisch instrument aan waarbij de school mobiliteit, verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid integreert in de klas- en/of school. In tien lessen nemen de leerlingen de verkeersleefbaarheid van de schoolomgeving onder de loep. Via allerhande methodieken wordt de theorie op een interactieve wijze aangereikt waarna de leerlingen zelf aan de slag kunnen en de straat optrekken voor verschillende metingen.

Wie doet het?

Voor Sam de Verkeerssling kunnen scholen het nodige materiaal en advies vragen bij Mobiel 21.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – automobilisten.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Sam de Verkeersslang is een gratis en kant-en-klaar spelpakket.
- Naast het spel worden gratis inhoudelijke begeleidingen aangeboden.
- Het vraagt niet veel werk van de school om dit te organiseren.
- Het is een ludiek spelconcept dat kinderen aanspreekt.
- Via de kinderen worden de ouders bereikt.

Nadelen:

- Hoewel er vele pakketten voor Sam de Verkeersslang zijn (1300), zijn er niet genoeg om alle scholen te bedienen en blijft het noodzakelijk om in te schrijven.

Communicatie:

Op de website www.verkeersslang.be kunnen scholen terecht voor alle info omtrent de campagne Sam de Verkeersslang. Bij het spelpakket zitten infoformulieren voor al de ouders.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: 1 keer per jaar.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Verkeersslang: gratis.
- Mobiliteit op school: online beschikbaar.
- Live! Verkeersleefbaarheid in de schoolomgeving. Lessenpakket derde graad secundair onderwijs: 20 euro.

Subsidiemogelijkheden: Module 15.

Evaluatie van de maatregel:

Jaarlijkse herhaling van de campagne Sam de Verkeersslang is aangeraden. Mobiel 21 raadt aan om naast de campagne (het spel) ook inhoudelijke mobiliteitsinitiatieven uit te werken. Die zorgen ervoor dat de campagne veel verder gaat dan sensibilisatie: vervoersorganisatie, educatie, ... maar wie de campagne doet en daarmee aan de slag gaat met een schoolvervoerplan kan via samenwerking met de gemeente ook infrastructurele maatregelen bespreken.

De campagne resulteerde sinds 1999 telkens in een duidelijke modal shift op Vlaams niveau van circa 15% tijdens de actie.

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren

E-19

- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen
- E-30 Fietscontrole op school

Publicaties:

- Sam de Verkeersslang zet je school in beweging, www.verkeersslang.be > publicaties
- Mobiliteit op school, www.lne.be/doelgroepen/onderwijs/mos
- Live! Verkeersleefbaarheid in de schoolomgeving. Lessenpakket derde graad secundair onderwijs, www.mobiel21.be

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Mobiel 21
- MOS

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Verkeersdagen, Duurzame verplaatsing, Sensibiliserende acties.



E-20 Scholieren en ouders informeren over het openbaarvervoeraanbod

Om deze problemen op te lossen:

- Het openbaarvervoeraanbod is niet gekend (Probleem 4.2.4).

Bijkomend(e) doel(en):

- modal shift woon-school- en woon-werkverkeer volgens het STOP-principe bevorderen.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen:

- Eindtermen secundair onderwijs: Leren leren, 1ste graad: 6 (de leerlingen raadplegen adequaat een documentatiecentrum, bibliotheek en multimedia).

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel

- Doelgroepgerichte communicatie naar (potentiële) gebruikers, onder andere via:
 - dienstregelingsfolders ter beschikking op de bus, in de Lijnwinkels, op publieke plaatsen in de gemeente, aan ouders en/of leerlingen bezorgen bij inschrijving van nieuwe leerlingen, ...
 - dienstregelingsstabellen in wachthuisje of op de haltepaal aan de halte.
 - telefonische Infolijn met gratis oproepnummer 1700.
 - routeplanner op www.delijn.be
- Specifiek voor leerlingen van de eerste graad secundair onderwijs: zij kunnen aan de hand van routeplanners van De Lijn of aan de hand van dienstregelingsstabellen zelf een route leren uitstippelen, waarbij ze rekening moeten houden met een aantal parameters (tijd, prijs, ...). Deze oefening kan kaderen binnen informatieverwervende en -verwerkende activiteiten.

Wie doet het?

- Coördinator: De Lijn.
- Andere actoren: lokaal bestuur, school (directie, ouderraad), leerkrachten, ...

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: openbaarvervoergebruikers.
- Specifiek leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): aanmaak- en distributiekosten, ten laste van De Lijn en (eventueel) het lokaal bestuur.

Subsidiemogelijkheden: Module 7.

Zie ook maatregel:

- I-22 Schooltoegang verplaatsen
- I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
- I-80 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie

Evaluatie van de maatregel:

- Betere kennis van een product leidt tot meer gebruik.
- Meer bus- en/of tramgebruik is dus de ultieme toetssteen in de evaluatie van communicatie-inspanningen.

Websites:

- www.delijn.be.

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

Afdelingen Marketing en Communicatie bij:

- De Lijn Antwerpen: 03 218 14 11
- De Lijn Limburg: 011 85 02 11
- De Lijn Oost-Vlaanderen: 09 211 91 11
- De Lijn Vlaams-Brabant: 016 31 37 11
- De Lijn West-Vlaanderen: 059 56 52 11

E-21 Verkeerscoaches

Om deze problemen op te lossen:

- Onaangepaste snelheid (Probleem 6.4.1).
- Onaangepast parkeeraanbod (tijdsduur, plaatsen, ...) (Probleem 6.5.1).

Bijkomend(e) doel(en):

- Het doel van het project 'verkeerscoaches' is dubbel: De schoolomgeving verkeersveiliger maken en jongeren actief betrekken.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen secundair onderwijs:
 - Gemeenschappelijke stam: 1, 10, 18 en 20
 - Context 1: 10, 11, 13 en 14
 - Context 2: 3 en 6
 - Context 3: 2, 5 en 9

Voor welk type schoolomgeving? G, H en I

Voor welke school? Secundaire school (3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Jongeren kunnen een opleiding volgen tot verkeerscoach. Verkeerscoaches treden op bij verkeersonveilig gedrag aan de schoolpoort. Ze spreken medeleerlingen, ouders en voorbijgangers aan. Belangrijk is dat ze daarnaast ook verkeersveilig gedrag stimuleren en aanmoedigen. Verkeerscoaches willen mensen verkeersbewuster maken. Attitudeverandering wordt dus nagestreefd. Een goede samenwerking tussen politie en onderwijs is daarbij een noodzaak.

Wie doet het?

- Verkeerscoaches: leerlingen van het laatste jaar secundair onderwijs.
- Coördinator: leerkracht = mentor.
- Andere actoren: politiezone.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – bromfietsers – autopassagiers – autobestuurders.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten – buurtbewoners.

Voordelen:

- Leerlingen nemen zelf verantwoordelijkheid op om iets te doen aan de verkeerssituatie aan hun schoolpoort.
- Door deel te nemen aan het project krijgen de leerlingen de kans om hun sociale vaardigheden uit te bouwen.
- Veiligere schoolomgeving.
- Meer aandacht voor het thema verkeer.
- Sensibilisatie van leerlingen en ouders.

E-21

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Verkeerscoaches die aan de schoolpoort staan, moeten voor iedereen duidelijk herkenbaar zijn, daarom dragen ze een uniform. Een volledig uniform kost gemiddeld 25 euro per persoon.

Evaluatie van de maatregel:

Op het einde van elk schooljaar wordt er een eindevaluatie voorzien. De verkeerscoaches vullen allemaal een evaluatieformulier in. De resultaten worden verwerkt.

Zie ook maatregel:

- E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen

Publicaties:

- Verkeerscoaches. Bakens aan de schoolpoort

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Vlaamse Stichting Verkeerskunde
- Educatief Centrum – Directie Externe Relaties – Politiezone Gent

Praktijkvoorbeeld:

De politiezone Gent stelt via de Stuurgroep Onderwijs van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) de knowhow van het project ter beschikking in de handleiding 'Verkeerscoaches. Bakens aan de schoolpoort'. De handleiding biedt andere secundaire scholen en politiezones een kant-en-klaar stappenplan om op lokaal niveau zelf het project Verkeerscoaches te kunnen opstarten en laten uitgroeien tot een succesverhaal.



E-22 Respect bijbrengen aan openbaarvervoergebruikers

Om deze problemen op te lossen:

- Passagiers van het OV vertonen ongewenst gedrag (Probleem 4.7).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen secundair onderwijs: Gemeenschappelijke stam: 5, 18 en 20.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Secundaire school/Buso. Hoger onderwijs.

Omschrijving van de maatregel:

De Lijn werkte met haar Veiligheidsplan 'Veilig op Weg' een gedifferentieerde aanpak uit voor vandalisme en agressief gedrag op het openbaar vervoer. Een van de initiatieven binnen het project is 'Trammelant'. Samen met lokale besturen, scholen en verenigingen wordt geprobeerd om jongeren respect en verantwoordelijkheidszin bij te brengen in het gebruik van het openbaar vervoer. Een controleur van De Lijn en een chauffeur gaan samen met scholieren aan het werk: ze organiseren activiteiten, ze doen rollenspellen, ... Op die manier komt er een dialoog tot stand tussen personeelsleden van De Lijn en de jongeren. Zo ontstaat er wederzijds respect en inlevingsvermogen.

Wie doet het?

- Coördinator: De Lijn.
- Andere actoren:
 - School (directie, ouderraad).
 - Politiediensten.
 - Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
 - Lokale verenigingen.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: openbaarvervoergebruikers.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- Verhoging van de sociale veiligheid op en rond het openbaar vervoer.

Communicatie:

Over de resultaten van de 'Veilig op Weg'-werking wordt op een geaggregeerd niveau gerapporteerd volgens een o.a. met de politiediensten afgesproken methodiek.

Een aantal acties in het kader van Veilig op Weg worden via de geëigende kanalen aan de betrokken doelgroepen gecommuniceerd (kan zeer verscheiden zijn).

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: eenmalig indien mogelijk.

Impactperiode: permanent (streefdoel).

Evaluatie van de maatregel:

De Lijn evalueert haar 'Veilig op Weg'-werking jaarlijks op een geëigende, o.a. met de politiediensten afgesproken manier.

Websites:

- www.delijn.be (zoekwoord 'trammelant')

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Coördinator Sociale Veiligheid De Lijn Centrale Diensten: 015/44.08.86
- Entiteiten De Lijn, vragen naar de deskundige sociale veiligheid:
 - De Lijn Antwerpen: 03/218.14.09
 - De Lijn Limburg: 011/85.42.80
 - De Lijn Oost-Vlaanderen: 09/211.90.14
 - De Lijn Vlaams-Brabant: 016/31.36.87
 - De Lijn West-Vlaanderen: 059/56.52.44

Praktijkvoorbeeld:

In Antwerpen wordt het Trammelant-project mee gedragen door zogenaamde schoolspotters, startbaners in dienst van de stad die op tram- en buslijnen met overlast, op drukke overstapplaatsen en aan schoolpoorten een oogje in het zeil houden. Ze begeleiden scholieren tijdens hun verplaatsing van en naar school. De schoolspotters hebben niet de bevoegdheid om probleemjongeren te verbaliseren, ze observeren en sensibiliseren. Na een succesvol pilootproject in Antwerpen door de vzw Doedèskadèn, werd Trammelant uitgebreid naar dertien stadsscholen in Antwerpen en Gent.

E-23 Bromfietzers de Wegcode leren respecteren

Om deze problemen op te lossen:

- Bromfietzers respecteren/kennen de verkeerswetgeving niet (rijden te snel, zijn niet in orde met verlichting, dragen helm niet, rijden onverzekerd, ...) (Probleem 5.8).

Bijkomend(e) doel(en):

- kennis over onderhoud bromfiets, sensibiliseren rond opdrijven bromfiets, veilige uitrusting, waar moet men administratief mee in orde zijn. Rijtips.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen secundair onderwijs:
 - context 1: 10, 11, 12, 13, 14.
 - context 2: 6.
 - context 5: 5.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Secundaire school/Buso (2de graad en 3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Dvd met drie modules die jongeren op een veilige manier met hun bromfiets wil leren omgaan. De jonge bromfietser ontvangt algemene informatie, praktische tips en een kennistest met uitgebreide feedback over de belangrijkste verkeersregels voor bromfietzers.

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht.
- Andere actoren: politie.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Voordelen:

- Laagdrempelig. Bevat de belangrijkste elementen voor veilig bromfietzen.

Nadelen:

- Kennis van wetgeving voor bromfietzers wordt niet in het echte verkeer getoetst.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): 17 euro.

Evaluatie van de maatregel:

De kennistest kan herhaald worden.

Zie ook maatregel:

- E-24 Bromfietsvaardigheidstraining
- E-25 Bromfietzers sensibiliseren om een veilige uitrusting te dragen
- H-08 Bromfietscontroles uitvoeren in de schoolomgeving

Publicaties:

- Je brommer, je leven!

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

Veel jongeren dromen van een bromfiets. Er mee rijden is fijn maar niet altijd vanzelfsprekend. Deze dvd bestaat uit drie modules.

Voor je vertrekt 10 min.
Algemene informatie over het kopen van een tweedehands bromfiets, het onderhoud van een brommer, lasten en de gevaren en de gevolgen van het oprijden van een brommer. Daarnaast wordt er aandacht besteed aan de keuze en onderhoud van een helm, de zaken waarmee men administratief te maken moet hebben.

Rijtips 10 min.
Praktische tips over de plaats op de weg, verkeersregels, remtechniek, rijden bij regen en provinciaal rijden.

Test je kennis 10 min.
Een kennistest van 10 meerkeuzevragen over belangrijke verkeersregels voor bromfietzers. De uitkomst van de test wordt afgebeeld op de dvd. De fietsers krijgen een garantie van de informatie kunnen meepikken.

Duur: 45 min.
Productie: Vlaamse Dichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
T 0538 61 610, T 02 246 55 11
www.verkeerskunde.be, www.bivv.be
Realisatie: www.beeldtaal.be

© 2008. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verspreid of openbaar gemaakt. Het verspreiden van deze uitgave is strafbaar.
Dit document is een uitgave van de Vlaamse Dichting Verkeerskunde.

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)
Vlaamse Dichting Verkeerskunde
ikbenvoet.be

Je brommer, je leven!

DVD
TYPE

ikbenvoet.be
Vlaamse Dichting Verkeerskunde

E-24 Bromfietsvaardigheidstraining

Om deze problemen op te lossen:

- Bromfietzers zijn onvoldoende bromfietsvaardig (technisch en verkeersvaardig) (Probleem 5.10).

Bijkomend(e) doel(en):

- Interactieve discussie met de leerlingen rond verkeersdeelname.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen secundair onderwijs: context 1: 11 en 13.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Secundaire school/Buso (2de graad en 3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Het 'Scholenproject' is een bromfietsvaardigheidstraining op maat van de leerlingen. Via een interactieve werkwijze worden de leerlingen bewust gemaakt van hun verkeersgedrag en hun rijvaardigheid.

Tijdens het project komen 3 thema's aanbod:

- algemene sessie: verkeersinschatting, verkeersreglement;
- kledij sessie: nut van het dragen van degelijke kledij;
- vaardigheid met de bromfiets.

Wie doet het?

- Coördinator: MAG.
- Andere actoren: Instructeur (van MAG of extern ingehuurd).

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – bromfietzers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Voordelen:

- Interactieve sessies waarbij de leerlingen betrokken worden om zo ook hun eigen verkeersgedrag te bespreken.
- Een motorrijder heeft meer overtuigingskracht bij jongeren dan leerkracht of politie.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: 1 keer per jaar.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

Voor een hele dag (2 groepen van 60 leerlingen op één dag) bedraagt de kostprijs ongeveer 1340 euro (incl. btw).

E-24

Subsidiemogelijkheden:

Mogelijke financiële ondersteuning vanuit de politiezone. School of MAG vraagt aan.

Zie ook maatregel:

- E-23 Bromfietzers de Wegcode leren respecteren
- E-24 Bromfietsvaardigheidstraining
- E-25 Bromfietzers sensibiliseren om een veilige uitrusting te dragen
- H-08 Bromfietscontroles uitvoeren in de schoolomgeving

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Motorcycle Action Group (MAG)

E-25 Bromfietzers sensibiliseren om een veilige uitrusting te dragen

Om deze problemen op te lossen:

- Bromfietzers dragen geen veilige uitrusting (Probleem 5.11).

Bijkomend(e) doel(en):

- Leren communiceren met andere weggebruikers en kennis van de wetgeving.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen secundair onderwijs:
 - Context 1: 10, 11, 12, 13, 14.
 - Context 2: 6.
 - Context 5: 5.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Secundaire school/Buso (2de graad en 3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

'Alles wat je moet weten om te brommen zonder brokken': Brochure die jongeren sensibiliseert omtrent het gezamenlijk gebruik van de rijbaan en de methodes om de gevaren op de weg te omzeilen. Verder behandelt ze de uitrusting, manieren om de schade bij een ongeval zoveel mogelijk te beperken en de wettelijke aspecten.

'Beheers je verkeer' is een educatief pakket met een dvd en een pedagogisch dossier waarin aandacht wordt besteed aan de analyse van onder meer een veelvoorkomend bromfietsongeval waarbij ook het belang van een veilige uitrusting aan bod komt.

Wie doet het?

- Coördinator: leerkracht.
- Andere actoren: ouders – politie.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: bromfietzers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – leerkrachten.

Voordelen:

- Brochure: gratis, maar bevat veel informatie en kan makkelijk verspreid worden bij de leerlingen die met een bromfiets rijden, bijvoorbeeld naar aanleiding van een actie rond veilig brommen of een controle door de politie van de uitrusting van bromfiets en bestuurder ervan op school.
- Dvd en pedagogisch dossier: jongeren gaan aan de hand van de dvd zelf een bromfietsongeval analyseren en op zoek naar de maatregelen om een dergelijk ongeval te vermijden en om de gevolgen bij een ongeval te beperken o.m. door de juiste uitrusting te dragen.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

E-25

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- Brochure: Alles wat je moet weten om te brommen zonder brokken!: gratis (excl. portokosten).
- Pakket Beheers je verkeer (dvd + pedagogisch dossier): > 15 euro.

Evaluatie van de maatregel:

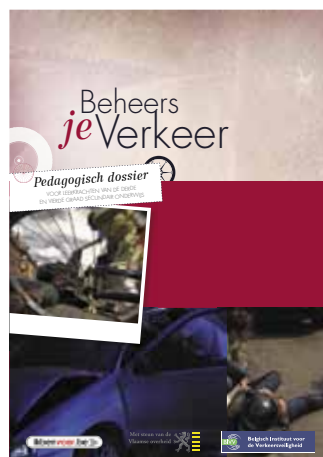
Evolutie gebruik van goede uitrusting voor en na de maatregel.

Zie ook maatregel:

- E-23 Bromfietzers de Wegcode leren respecteren
- E-24 Bromfietsvaardigheidstraining
- H-08 Bromfietscontroles uitvoeren in de schoolomgeving

Publicaties:

- Alles wat je moet weten om te brommen zonder brokken
- Beheers je verkeer (pedagogisch dossier)
- Beheers je verkeer (dvd)



Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

E-26 Automobilisten sensibiliseren rond snelheid

Om deze problemen op te lossen:

- Onaangepaste snelheid (Probleem 6.4.1).

Voor welk type schoolomgeving? C, D, E, F, G, H, I, J, K, L en M.

Voor welke school? Alle soorten scholen.

Omschrijving van de maatregel:

De eenvoudigste manier om te gaan sensibiliseren is via een snelheidsindicator. Dit toestel kan de werkelijke snelheid weergeven en knipperen als de maximumsnelheid overschreden wordt. Het kan evengoed een boodschap weergeven "U rijdt te vlug" of "Dank U".

Veel gemeentebesturen, politiezones, of provinciebesturen beschikken over dergelijk materiaal dat kan uitgeleend worden. Neem met hen contact op voor praktische afspraken, locatiekeuze, frequentie en termijnen.

Het is aangewezen om de periode van gebruik af te wisselen (of samen te laten vallen met effectieve snelheidscontroles (H-06 en H-07).

Wie doet het?

- Coördinator: gemeente/politie.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: automobilisten – bestuurders zwaar vervoer – (school)buschauffeurs.
- Specifiek: iedereen die gemotoriseerd in de schoolomgeving komt.

Voordelen:

- Gemotoriseerd verkeer wordt aangesproken op zijn werkelijke snelheid. Veelal wordt men zich pas bewust van zijn snelheid bij het passeren van de indicator en past men de snelheid erna aan.

Nadelen:

- Het gebruik van een snelheidsindicator geeft een zekere afleiding van de aandacht van de bestuurder op de rest van het verkeer.
- Het permanent gebruiken is niet aangeraden omdat je juist in een schoolomgeving met heel veel gewoontegebruikers zit. Bij deze categorie vervaagt het effect als je het permanent installeert.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: 3 keer per jaar.

Impactperiode: beperkt in tijd.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): ongeveer 5000 euro.

Evaluatie van de maatregel:

Terwijl hij actief is kan een snelheidsindicator ook snelheidsmetingen uitvoeren en de snelheden opslaan. Hiermee kan je onmiddellijk het effect analyseren.

E-26

Zie ook maatregel:

- H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen
- H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)

Praktijkvoorbeeld:



Foto: Een snelheidsindicator, gevoed op zonne-energie,

E-27 Sensibilisering over gordeldracht en kinderbeveiligingssysteem

Om deze problemen op te lossen:

- Kinderen en jongeren maken geen of onjuist gebruik van de veiligheidsgordel en/of kinderbeveiligingssysteem (Probleem 6.4.3).

Bijkomend(e) doel(en):

- Veilig gedrag als passagier in de wagen.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Ontwikkelingsdoelen kleuteronderwijs (ontwikkelingsdoelen): 6.11, 6.12.
- Eindtermen lager onderwijs: 6.14.
- Eindtermen secundair onderwijs: Context 1: 10, 11, 12, 13, 14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Kleuteronderwijs – Lagere school). Secundaire school/Buso (2de graad en 3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Educatief en informatief materiaal om kinderen, jongeren en hun ouders te sensibiliseren omtrent het veilig vastklikken in de wagen.

In de brochure 'Kinderen klikvast in de auto' en de folder 'Kinderen in de auto? klik ze vast!' wordt op een duidelijke manier de wetgeving en hoe ze hun kind(eren) veilig kunnen vastklikken aan ouders uitgelegd. Met het magneetboekje Klein Suske en Wiske veilig met de auto (kleuteronderwijs) leren kinderen samen met hun ouders (of leerkracht) hoe ze zich veilig met de wagen kunnen verplaatsen.

Leerkrachten kunnen op een eenvoudige manier met de didactische sets (lager onderwijs) deze thematiek in de klas behandelen. Voor jongeren (secundair onderwijs) gaat de dvd met het pedagogisch dossier (Beheers je Verkeer) dieper in op het nut van de veiligheidsgordel en veilig gedrag als passagier in de wagen. Dit laatste komt ook aan bod in de brochure 'Het woord aan de passagiers!'.

Wie doet het?

Coördinator:

- leerkracht:
 - Didactische sets 1ste, 2de en 3de graad.
 - Dvd en pedagogisch dossier Beheers je verkeer.
 - Brochure 'Het woord aan de passagiers'.
- ouders:
 - Kinderen klikvast in de auto.
 - Kinderen in de auto? klik ze vast!
 - Klein Suske en Wiske veilig met de auto.

Andere actoren:

- Politie: controle gordeldracht/gebruik kinderbeveiligingssystemen.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: automobilisten – autopassagiers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Duidelijke en gebruiksklare informatie.

Nadelen:

- Ook handhaving is noodzakelijk wat betreft gordeldracht en (correct) gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):Gratis (excl. portokosten):

- Kinderen klikvast in de auto (brochure)
- Kinderen in de auto? Klik ze vast! (folder)
- Het woord aan de passagiers (brochure)

Betalend:

- Didactische set 1ste graad basisonderwijs: 7 euro.
- Didactische set 2de graad basisonderwijs: 7 euro.
- Didactische set 3de graad basisonderwijs: 7 euro.
- Didactische set 3de graad basisonderwijs werkboek apart: 1,7 euro.
- Klein Suske en Wiske veilig met de auto: 10,95 euro.
- Beheers je verkeer (dvd en pedagogisch dossier): > 15 euro.

Evaluatie van de maatregel:

Controle van het gebruik van gordel en kinderbeveiligingssystemen.

Zie ook maatregel:

- H-09 Beveiligingssystemen controleren (gordeldracht, kinderzitjes)

Publicaties:

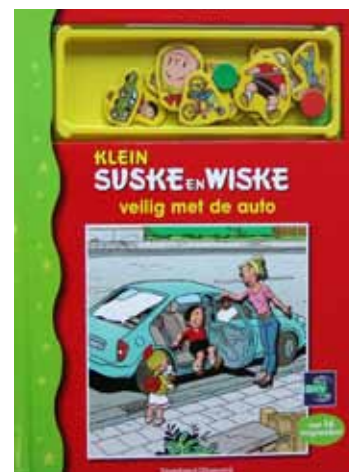
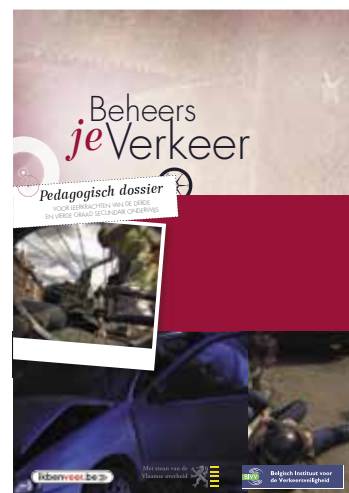
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs (de brochure behandelt 5 thema's en per thema is er een poster)
- Didactische set 2de graad basisonderwijs (bevat een handleiding voor de leerkracht en verjaardagskalender)
- Didactische set 3de graad basisonderwijs (brochure en werkboek)
- Beheers je verkeer (pedagogisch dossier)
- Beheers je verkeer (dvd)
- Kinderen klikvast in de auto
- Kinderen in de auto? Klik ze vast!
- Klein Suske en Wiske veilig met de auto
- Het woord aan de passagiers!
- Online beschikbaar:
 - Kinderen klikvast in de auto
 - Kinderen in de auto? Klik ze vast!
 - Het woord aan de passagiers!

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIWV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Gordeldracht.



Tips voor ouders, met speciale pagina's voor kinderen

Kinderen klikvast in de auto

ikbenvoor.be

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Wat zegt de wet?

Algemene regel in auto's met veiligheidsgordels, voor- en achterin

Kinderen jonger dan 18 jaar die kleiner zijn dan 1,35 m moeten worden vervoerd in een auto met kinderbeveiligingssysteem.

Kinderen vanaf 1,35 m moeten worden vervoerd in een auto met veiligheidsgordels, of maximaal in een veiligheidsgordel.

Op de zitplaatsen (voor- en achteraan) van een auto met veiligheidsgordels

→ Kinderen kleiner dan 1,35 m
Kinderveiligingssysteem verplicht

→ Kinderen vanaf 1,35 m
Kinderveiligingssysteem of veiligheidsgordel verplicht

Uitzonderingen op de algemene regel in personenwagens en lichte vrachtauto's:

Is het onmogelijk om achterin een 3^e kinderbeveiligingssysteem te installeren, omdat er al 2 andere in gebruik zijn?

Een 3^e kind van 3 jaar of ouder (en kleiner dan 1,35 m) mag toch achterin worden vervoerd, met zolang dat de veiligheidsgordel draagt. Voorts mag het alleen in een auto zijn meevaren.

In geval van incidenteel vervoer over een korte afstand, voor kinderen die niet door de ouders worden vervoerd:

Wanneer er geen of te weinig kinderbeveiligingssystemen in de wagen zijn voor het aantal vervoerde kinderen, mogen kinderen van 3 jaar en ouder toch achterin meevaren. Ze moeten dan de veiligheidsgordel dragen. Opgave, elke situering geldt dus niet voor de eigen kinderen van de bestuurder. Voor de kinderen van de bestuurder is de algemene regel van toepassing aangezien kinderbeveiligingssysteem verplicht als ze kleiner zijn dan 1,35 m.

En in taxi's, autocars, autobussen, voertuigen voor meer dan 8 passagiers...?

De passagiers moeten de veiligheidsgordel dragen op plaatsen die ermee zijn uitgerust. In taxi's zonder kinderbeveiligingssysteem, moeten kinderen die kleiner zijn dan 1,35 m verplicht achterin zitten.

En in auto's zonder veiligheidsgordels?

Kinderen van 3 jaar en ouder die kleiner zijn dan 1,35 m moeten achterin meevaren. Kinderen jonger dan 3 jaar mogen niet meevaren.

Mogen kinderen voorin zitten?

Ja, kinderen mogen op elke leeftijd voorin plaatsnemen, op voorwaarde dat de veiligheidsgordel wordt draagt de niet uitgerust is. Een beperking: het is verboden om een kind in een beveiligingssysteem tegen de richting in te plaatsen, tenzij de plaats die uitgerust is met een frontale airbag, tenzij deze uitgeschakeld is.

Hoeveel kinderen mag je vervoeren?

Een kind moet over een voldoende plaats beschikken in de wagen, zo mag dus evenveel kinderen vervoeren als er zitplaatsen zijn in de auto.

Aan welke homologatienorm moet een autozitzje voldoen?

Sinds 10 mei 2008 moet elk kinderbeveiligingssysteem dat gebruikt wordt in ons land voldoen aan de meest recente Europese normen: R44/04 of R46/04. Zitzjes die niet voldoen aan deze normen, mogen niet meer gebruikt worden.

Kinderen in de auto? Klik ze vast!

ikbenvoor.be



E-28 Rijbewijs op School

Om deze problemen op te lossen:

- Autobestuurders en/of autopassagiers respecteren/kennen de Wegcode niet (Probleem 6.4).

Bijkomend(e) doel(en):

- Een vorming bieden over verantwoorde en duurzame mobiliteit zoals bepaald in de verschillende eindtermen.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen secundair onderwijs:
 - Context 1: 11 en 13
 - Context 4: 3

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Secundaire school/Buso (3de graad).

Omschrijving van de maatregel:

Met Rijbewijs op School kunnen elk jaar vele jongeren het theoretische rijbewijs B behalen en tegelijk een vorming krijgen over verantwoorde mobiliteit zoals bepaald in de verschillende eindtermen.

Wie doet het?

- Coördinator: Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
- Andere actoren: secundaire scholen, rijsscholen en rijinstructeurs, examencentra.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: voetgangers – fietsers – automobilisten – openbaarvervoergebruikers.
- Specifiek: leerlingen/studenten.

Voordelen:

- De VSV ziet erop toe dat leerlingen uit alle richtingen de beste kansen krijgen om het theoretische rijbewijs te behalen. De nodige aandacht zal geschonken worden aan het deeltijds, beroeps- en technisch onderwijs. Er wordt van de rijinstructeurs verwacht dat ze hun lessen aanpassen aan het studieniveau van de jongeren.
- Dankzij Rijbewijs op School kunnen alle ingeschreven scholen een beroep doen op externe deskundigen die leerlingen van het laatste jaar gedurende acht uur de nodige lessen geven om ze voor te bereiden op het theoretische examen rijbewijs B. Rijbewijs op School beperkt zich echter niet tot de lessen alleen. Door een samenwerking met GOCA kunnen leerlingen in de deelnemende scholen ook het examen zelf afleggen. De deelnemende scholen kunnen zich dus daadwerkelijk scholen met rijbewijs noemen. Het afnemen van de examens is niet inbegrepen in de acht uren les.

Nadelen:

- Soms wordt er te lang gewacht om theoretische kennis in de praktijk om te zetten.

Communicatie:

Deelnemende scholen geven een contactpersoon op binnen de school. De communicatie van het project gebeurt steeds via deze contactpersoon. Meestal per mail of telefonisch.

E-28

Uitvoering: mogelijk op lange termijn (+ 4 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): gratis voor school en leerling.

Evaluatie van de maatregel:

- Alle deelnemende leerlingen dienen een enquête in te vullen, alsook alle projectverantwoordelijken.
- In maart wordt een interne evaluatie georganiseerd.
- In juni wordt een evaluatie gehouden samen met de externe partners: rijsscholen, rijinstructeurs, examencentra, webbeheerder.

Publicaties:

- Stappenplan Rijbewijs op School

Websites:

- www.rijbewijsopschool.be

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Vlaamse Stichting Verkeerskunde, www.verkeerskunde.be

E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen

Om deze problemen op te lossen:

- Fiets en/of fietser hebben geen veilige uitrusting (Probleem 3.14).

Bijkomend(e) doel(en):

- Belang van zichtbaarheid.

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen lager onderwijs:
 - Context 6.14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba (Lagere school).

Omschrijving van de maatregel:

Met twee folders, namelijk 'Zet je fietshelm op!' en 'Fietshelm op, slimme kop!' worden zowel de kinderen zelf als de ouders gesensibiliseerd voor het dragen van de fietshelm.

- 'Zet je fietshelm op!': bevat tips voor de aankoop en het gebruik van de fietshelm. Leert kinderen wat het nut is van de fietshelm.
- 'Fietshelm op, slimme kop!': informeert ouders over het belang en het kiezen en gebruiken van een fietshelm. Motiveert ouders om hun kinderen te stimuleren een fietshelm te gebruiken.

Wie doet het?

Coördinator:

- Folder 'Zet je fietshelm op!': leerkracht, politieagent, ...
- Folder 'Fietshelm op, slimme kop!': leerkracht.

Andere actoren:

- Ouders.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- Laagdrempelig. Folder 'Fietshelm op, slimme kop!' maakt het mogelijk de ouders eenvoudig te betrekken bij een fietsactiviteit op school. De folder 'Zet je fietshelm op!' kan leerkrachten helpen om die kinderen die de fietshelm niet 'cool' vinden toch te overtuigen.

Nadelen:

- Men moet rekening houden met de groepsdruk. Bij een uitstap moet dus voor alle kinderen een fietshelm voorzien worden.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten): gratis tot 200 exemplaren (excl. portkosten).

Evaluatie van de maatregel: Makkelijk zichtbaar aan te tonen: hoeveel leerlingen dragen voor de actie een fietshelm? Is het gebruik van de fietshelm toegenomen na de sensibiliseringsactie?

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-30 Fietscontrole op school

Publicaties:

- Fietshelm op, slimme kop! (voor ouders)
- Zet je fietshelm op (voor leerlingen)

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIWV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Andere.



E-30 Fietscontrole op school

Om deze problemen op te lossen:

- Fiets en/of fietser hebben geen veilige uitrusting (Probleem 3.14).

Eindtermen en ontwikkelingsdoelen (zie 3.2.3 voor omschrijving):

- Eindtermen lager onderwijs: 6.13-6.14.
- Eindtermen secundair onderwijs: Context 1: 13-14.

Voor welk type schoolomgeving? Alle types (A-M).

Voor welke school? Basisschool/Buba – Lagere school (3de graad). Secundaire school.

Omschrijving van de maatregel:

- 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': bevat een handleiding voor de controleur met informatie over hoe fietsen controleren, het organiseren en verloop van een fietscontrole, en een controlekaart met een lijst met te controleren elementen op twee luiken: een voor de controleur en een voor de eigenaar van de fiets.
- 'Fiets veilig!': poster met de wettelijk verplichte uitrusting per type fiets en belangrijke elementen voor de veiligheid.

Wie doet het?

- Coördinator:
 - 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': leerkracht en/of politieagent.
 - 'Fiets veilig!': leerkracht.
- Andere actoren:
 - Ouders.

Doelgroep:

- Soort weggebruiker: fietsers.
- Specifiek: leerlingen/studenten – ouders – leerkrachten.

Voordelen:

- 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': handig hulpmiddel om ervoor te zorgen dat de fietsen in orde zijn alvorens men op fietsuitstap vertrekt. Betrokkenheid ouders bij het in orde brengen van de fiets.
- Poster 'Fiets veilig' kan in de klas opgehangen worden.

Communicatie: Contact leerkracht – directie – ouder.

Uitvoering: mogelijk op korte termijn (0 tot 1 jaar).

Frequentie maatregel: continu.

Impactperiode: permanent.

Kostprijs (excl. de personeelskosten):

- 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': gratis tot 200 exemplaren (excl. portkosten).
- Poster 'Fiets veilig': 2,20 euro.

Evaluatie van de maatregel: Na de fietscontrole worden de leerlingen verwacht hun fiets in orde te brengen indien nodig. De fietscontrolekaart staat toe te evalueren of de fiets wel degelijk in orde gebracht is.

Zie ook maatregel:

- E-04 Kinderen en jongeren veilig leren fietsen en stappen in groep
- E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen
- E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
- E-09 Sensibilisering rond dode hoek
- E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
- E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken
- E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
- E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
- E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
- E-19 Fietsen en stappen stimuleren
- E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen

Publicaties:

- Fietscontroles: gebruiksaanwijzing & fietscontrolekaart
- 'Fiets veilig! (poster)
- online beschikbaar: 'Fietscontroles: gebruiksaanwijzing en controlekaart': www.bivv.be (Publicaties en Materiaal – Educatie).

Organisatie(s) waar expertise zit m.b.t. deze maatregel:

- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)

Praktijkvoorbeeld:

Zie ook www.verkeersouders.be. Klik onder 'Ideeën' op Verkeersdagen, Sensibiliserende acties.

Controle *wettelijk verplicht*

- rem vooraan
- rem achteraan
- bel
- witte reflector vooraan
- rode reflector achteraan
- zijdelingse reflectie (jakkies)
- pedaalreflectoren

Hier let je best op:

- zadel
- stuur
- wielen
- spaken
- velgen
- banden
- ketting
- pedalen en trappen
- frame
- veiligheid en betrouwbaarheid belangrijk!

Fiets controlekaart

Op pad met een veilige fiets!

eigelaar:

naam: _____
 voornaam: _____
 adres: _____
 telefoon: _____

fiets:

merk: _____
 type: _____
 registratienummer: _____
 speciale kenmerken: _____

BIVV Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw
 Koningin Elisabethlaan 111 • 1110 Brussel
 TEL: 02241 1111 • FAX: 02241 41 41
 E-MAIL: info@bivv.be • www.bivv.be

ikbenvoor.be

5.6. Problemen en Maatregeltabel

Deze tabel geeft een overzicht van veel voorkomende problemen met hieraan gelinkt mogelijke maatregelen. Op een lager niveau begint "Probleem" soms met een "...". U dient dit te lezen als de hogere niveau's.

Bijvoorbeeld:

nr. probleem "1.2.2.1" betekent, "Beperkte zichtbaarheid door verblinding veroorzaakt door verlichting op gewestweg"

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
1.	ALGEMENE PROBLEMEN	
1.1	Cognitieve en fysieke beperkingen van schoolgaande jeugd	Bij een herinrichting kan u de infrastructuur van de openbare weg afstemmen op de gedragingen en eigenheden van kinderen (zie hiervoor de Infrastructuurmaatregelen)
1.1.1	Impulsief gedrag van kinderen en jongeren (kinderen lopen straat op, ...)	I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen I-02 Oversteek beschermen of verkorten H-01 Politieel optreden bij impulsief gedrag van kinderen en jongeren E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen E-02 Kinderen leren stoppen aan de stoeprand
1.1.2	Kinderen vinden de situatie in de schoolomgeving chaotisch of onduidelijk	O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte Schoolvervoerplan opstellen (Zie 2.2.3 Schoolvervoerplan)
1.1.3	Kinderen zijn door hun geringe lengte niet goed zichtbaar / Kinderen kunnen door hun geringe lengte andere weggebruikers of verkeerssituaties niet goed zien	I-03 Het parkeren organiseren I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien) (Kijk ook op http://www.priorite-vos-enfants.fr/index.php5?page=P6-9_405#2 (en dan rechts op het beeld klikken))
1.1.4	Voetpad is niet geschikt voor fietsers jonger dan 9 jaar met fietswiel tot diameter 50 cm	I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken, I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen
1.1.5	Routes naar school zijn niet aangepast aan kinderen	I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten (Zie ook voor voetgangers bij problemen 2.6.1 & 3.10 voor fietsers) E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden Schoolvervoerplan opstellen (Zie 2.2.3 Schoolvervoerplan)
1.2	Beperkte zichtbaarheid	
1.2.1	Beperkte zichtbaarheid door geen, onvoldoende of onaangepaste openbare verlichting	I-16 Een gemeentelijk lichtplan opstellen
1.2.1.1	... op gewestweg	I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg
1.2.1.2	... op gemeentelijke wegen, voetwegen, fietswegen	I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
1.2.1.3	... op zebrapaden	I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
1.2.1.4	... aan de schooltoegang	I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen
1.2.1.5	... in bochten of kruispunten	I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting
1.2.1.6	Groen en verlichting zijn niet op elkaar afgestemd	I-13 Groen en verlichting op elkaar afstemmen I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
1.2.1.7	Tracé van rijbaan, zebrapad, fietspad niet goed zichtbaar	I-14 Wegdekreflectoren plaatsen I-12 Kruispunten en bochten goed zichtbaar maken met verlichting
1.2.2	Beperkte zichtbaarheid door verblinding	
1.2.2.1	... veroorzaakt door verlichting op gewestweg	I-32 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gewestweg
1.2.2.2	... veroorzaakt door verlichting op gemeenteweg	I-08 Verlichting plaatsen of aanpassen op een gemeenteweg
1.2.2.3	... veroorzaakt door verlichting op privé-eigendom	I-15 Verlichting aanpassen op privé-eigendom
1.2.3	Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door (fout)geparkeerde motorvoertuigen, straatmeubilair, obstakels, halterende bussen, ...	E-03 Kinderen leren een juiste oversteekplaats kiezen
1.2.3.1	... door geparkeerde motorvoertuigen	I-03 Het parkeren organiseren
1.2.3.2	... door foutgeparkeerde motorvoertuigen	H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
1.2.3.3	... door straatmeubilair (banken, elektriciteitskasten, inzamelcontainers, reclamepanelen, telefoocellen, fietsenstallingen, ...)	I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
1.2.3.4	... door schuilhuisjes en/of halterende bussen of trams	I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
1.2.3.5	... door groen	I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)

Nr. probleem	Probleem	Maatregel – Verwijzing naar fiche
1.2.4	Beperkte zichtbaarheid van en voor kinderen door inrichting van de openbare weg	
1.2.4.1	Kijkhoeken zijn niet vrij	I-17 De kijkhoeken voor voetgangers en fietsers vrijhouden
1.2.4.2	... door geparkeerde motorvoertuigen	I-03 Het parkeren organiseren
1.2.4.3	Automobilisten zien fietsers niet en vice versa	I-18 Gemengd verkeer invoeren I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen E-06 Positie van de fietser op de rijbaan
1.2.4.4	... door schuilhuisjes en/of haltende bussen of trams	I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
1.2.4.5	Groen beperkt het zicht en/of de zichtbaarheid	I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
1.2.5	Beperkte zichtbaarheid van school(omgeving)	I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen I-21 Ander materiaal en/of kleuren gebruiken voor de schooltoegang I-22 Schooltoegang verplaatsen I-23 Signalisatie aanpassen I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen School maakt school beter zichtbaar (kindertekeningen op schoolmuur of -poort, vlaggen aan schoolgebouw...)
1.2.6	Beperkte zichtbaarheid van kinderen en jongeren door opvallendheid	E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig
1.3	Circulatieproblemen in de schoolomgeving	Openbare weg herinrichten (zie Infrastructuurmaatregelen) I-42 Verkeerscirculatie verbeteren H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteiten E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
1.3.1	... aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ...) op hetzelfde moment op dezelfde plek	O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte Schoolvervoerplan opstellen (Zie 2.2.3 Schoolvervoerplan)

Nr. probleem	Probleem	Maatregel – Verwijzing naar fiche
1.3.2	... door parkeerzoekverkeer of parkerende automobilisten	I-03 Het parkeren organiseren I-29 Kiss&Ride-strook voorzien I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen) I-26 Dubbel gebruik van parkeerplaatsen invoeren Sensibilisering van de ouders (Zie www.verkeersouders.be – sensibiliserende acties)
1.3.3	... door slecht afgestelde verkeerslichtenregeling	I-27 Verkeerslichten aanpassen
1.3.4	... door leveringen of ophalingen	Afspraken met handelaars, vuilnisdienst, ... over tijdstip van leveringen en ophalingen.
1.3.5	... door op de rijbaan halterende bussen	I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
1.4	Onvoldoende of onduidelijke signalisatie	I-23 Signalisatie aanpassen E-14 Voetgangerstraining en -kennis, E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
1.4.1	Verwarrende situatie door te veel signalisatie	I-23 Signalisatie aanpassen
1.4.1.1	Verwarrende situatie door te veel signalisatie	Het gebruik van bi-flashes wordt uitgelegd in de begrippenlijst
1.4.2	Onduidelijkheden m.b.t. parkeerorganisatie (wie waar voor hoe lang mag parkeren, m.b.t. kiss&ride)	I-03 Het parkeren organiseren I-29 Kiss&Ride-strook voorzien
1.4.3	Veilige schoolroutes zijn niet gekend	E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren E-19 Fietsen en stappen stimuleren
1.4.4	Het is onduidelijk waarom er zone 30- en overstekende-kinderen-borden staan	I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen
1.5	Dodehoekproblematiek (gevaarlijk gedrag)	E-09 Sensibilisering rond dode hoek
1.6	Verkeersonveilig kruispunt door niet-conflictvrij afslaand verkeer	I-30 Aandachtspunten voor kruispunten die onveilig zijn door niet-conflictvrij (afslaand) verkeer E-10 Kinderen leren veilig over te steken E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
2.	Problemen i.v.m. VOETGANGERS	
2.1	Er is geen of onvoldoende plaats voor voetgangers	I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken I-22 Schooltoegang verplaatsen I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen I-33 De weg herinrichten tot erf of voetgangersgebied I-42 Verkeerscirculatie verbeteren O-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren
2.1.1	... op het voetpad door obstakels	Zie maatregelen bij problemen 2.4
2.1.2	... door parkeerproblemen	I-03 Het parkeren organiseren I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan I-25 Afzet- en ophaalplaatsen aanleggen op het schooldomein (voor auto's en/of schoolbussen)
2.1.3	... aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek)	O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder)
2.2	Slechte aanleg en/of materiaalkeuze van de voetgangersvoorziening	I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen
2.3	Slecht onderhouden voetgangersvoorzieningen	I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen
2.3.1	... door tijdelijke werfsituaties (verbouwingen, werken van nutsmaatschappijen, ...)	Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder)
2.3.2	... op voetwegen / trage wegen	I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen Om trage wegen te herwaarderen en een Trage Wegen-plan op te stellen, neem contact op met Trage Wegen vzw
2.3.3	... door sneeuw	Afspraken met bewoners: sneeuwvrij houden trottoirs. Dit wordt meestal vastgelegd in een gemeentelijk politiereglement.
2.4	Obstakels op de voetgangersruimte	
2.4.1	Misbruik door andere (daar niet thuishorende) weggebruikers	

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
2.4.1.1	... door foutparkeerders	I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
2.4.1.2	... door fietsers (vanaf 9 jaar en wiel diameter + 50 cm)	<p>Het probleem is waarschijnlijk dat er te weinig plaats is voor fietsers of dat er een onveiligheidsgevoel is. Er kan overwogen worden om het oprijden van het voetpad te bemoeilijken (met paaltjes, omegaprofielen, rechte stoeprand), maar dat heeft ook gevolgen voor de toegankelijkheid voor voetgangers en minder mobiele mensen, en voor de erftoegangen. Probeer daarom in eerste instantie de fietser meer plaats te geven.</p> <p>I-42 Verkeerscirculatie verbeteren I-58 Fietspad aanpassen I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren H-04 Optreden tegen fietsers op het trottoir</p>
2.4.1.3	... door hoge stoepranden	I-45 Doorlopend trottoir aanleggen
2.4.2	Aanwezigheid van vuilniszakken, fietsen, paaltjes, ...	<p>I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien) E-14 Voetgangerstraining en -kennis Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder) Afstemming andere diensten lokale overheid (bijv. vergunningen van gemeente voor terrassen) - Afspraken met bewoners (buitenzetten vuilniszakken, ...)</p>
2.4.2.1	... op schooldomein	I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen
2.5	De voetgangersvoorziening is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep	
2.5.1	... m.b.t. oversteekplaats	<p>I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen I-02 Oversteek beschermen of verkorten I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen</p>
2.5.2	Kinderen vinden de situatie in de schoolomgeving chaotisch of onduidelijk	0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
2.5.3	Groen beperkt het zicht en/of de zichtbaarheid	I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
2.5.4	Voetpad is niet geschikt voor fietsers jonger dan 9 jaar met fietswiel tot diameter 50 cm	<p>I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen</p>

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
2.5.5	Voetgangersroutes naar school zijn niet aangepast aan kinderen	I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten
2.6	Er is geen verkeersveilige voetgangersroute	
2.6.1	Route over het gehele traject (woon-schoolverkeer als voetganger)	I-07 Schoolroutes veilig en kindgericht inrichten I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum Voetgangersvoorzieningen I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen I-49 Veilige doorsteek realiseren E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden Zie ook Schoolvervoerplan (2.2.3 Schoolvervoerplan) E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren
2.6.2	Route over deel van het traject (woon-schooltraject gedeeltelijk als voetganger na of voor auto of OV)	I-02 Oversteek beschermen of verlaten I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen I-45 Doorlopend trottoir aanleggen I-48 Natuurlijke looproutes in kaart brengen en de infrastructuur erop afstemmen I-49 Veilige doorsteek realiseren O-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren E-13 Een begeleide rij organiseren
2.7	Voetgangers kunnen niet veilig oversteken	E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
2.7.1	... door geen of onveilige oversteekplaats	I-22 Schooltoegang verplaatsen I-45 Doorlopend trottoir aanleggen Oversteekplaatsen verbreden (waardoor oversteekcapaciteit toeneemt) I-01 Voetgangersoversteekplaatsen aanleggen of verplaatsen I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrenge I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten I-51 Rijbaan (visueel) versmallen
2.7.1.1	... want oversteek is te lang	I-02 Oversteek beschermen of verkorten
2.7.1.2	frequentie of duur van groen voetgangerslicht is onvoldoende	I-27 Verkeerslichten aanpassen
2.7.2	... door andere weggebruikers	I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen I-59 Snelheid verlagen

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
2.7.2.1	... op kruispunt	I-30 Aandachtspunten voor kruispunten die onveilig zijn door niet-conflictvrij (afslaand) verkeer
2.7.2.2	... omdat voetgangers niet goed te zien zijn door aankomend verkeer	I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten, I-11 Accentverlichting bij schooltoegang aanbrengen I-24 Aandachtstrekkingen aanbrengen
2.7.2.3	... op eigen bedding voor tram en/of bus - op bijzonder overrijdbare bedding	I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen
2.7.2.4	... door hoge verkeersintensiteit	I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteiten E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen
2.7.2.5	... door parkeerproblemen	I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan I-51 Rijbaan (visueel) versmallen
2.7.3	voetgangers ontbreken vaardigheid om over te steken	E-10 Kinderen leren veilig over te steken
2.8	Obstakels op de oversteekvoorziening	H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteiten Oversteekplaatsen paalvrij houden (verkeerslichten, verlichting, katafoot) I-57 Verlaagde boordsteen voorzien O-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren
2.9	Voetgangers respecteren/kennen de Wegcode niet	E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken E-19 Fietsen en stappen stimuleren
2.9.1	... plaats op de weg	H-05 Zachte weggebruikers wijzen op de Wegcode E-14 Voetgangerstraining en -kennis E-04 Kinderen en jongens veilig leren stappen en fietsen in groep
2.9.2	... negeren van signalisatie	H-05 Zachte weggebruikers wijzen op de Wegcode E-14 Voetgangerstraining en -kennis
2.10	Voetgangers zijn onvoldoende verkeersvaardig	E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken E-19 Fietsen en stappen stimuleren
2.10.1	... om over te steken	E-10 Kinderen leren veilig over te steken

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
2.11	Leerlingen gaan te weinig te voet naar school	E-19 Fietsen en stappen stimuleren E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
3.	Problemen i.v.m. FIETSERS	
3.1	Geen of onvoldoende plaats voor fietsers	I-58 Fietspad aanpassen I-42 Verkeerscirculatie verbeteren I-22 Schooltoegang verplaatsen I-18 Gemengd verkeer invoeren I-59 Snelheid verlagen I-60 Aandachtspunten voor fietssuggestiestroken
3.1.1	... door parkeerproblemen	I-03 Het parkeren organiseren I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
3.1.2	... aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek)	0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte Schoolvervoerplan opstellen (Zie 2.2.3 Schoolvervoerplan) I-35 Opstelruimte voor wachtenden vergroten
3.1.3	... door tijdelijke werfsituaties (verbouwingen, werken van nutsmaatschappijen, ...)	Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder)
3.1.4	... door bromfietzers op fietspad	I-61 Bromfietzers (al dan niet) scheiden van fietsers
3.1.5	... bij overgang eind fietspad naar gemengd verkeer	I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
3.1.6	... aan de verkeerslichten	I-43 Opstelruimte voor fietsers creëren aan verkeerslichten
3.1.7	Voetpad is niet geschikt voor fietsers jonger dan 9 jaar met fietswiel tot diameter 50 cm	I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen
3.1.8	... in geval van bus	Fietsers op busbaan. Zie 'busbaan' in begrippenlijst.
3.1.9	... voor fietspoolers op woon-schoolroute	I-63 Wachtplekken voor fiets(pool)groepjes inrichten op de weg naar school
3.2	Slechte aanleg en/of materiaalkeuze van de fietsvoorziening	I-58 Fietspad aanpassen I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen 0-04 Toegankelijkheidsanalyse uitvoeren

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
3.3	Slecht onderhouden fietspaden	I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen I-58 Fietspad aanpassen
3.3.1	... door tijdelijke werfsituaties (verbouwingen, werken van nutsmaatschappijen, ...)	Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder)
3.3.2	... op trage wegen waar gefietst mag worden	I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen
3.3.3	... door vuil, sneeuw, ...	I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen
3.4	Obstakels op de fietsvoorziening	
3.4.1	Misbruik door andere (daar niet-thuishorende) weggebruikers	
3.4.1.1	... door foutparkeerders	I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan Sensibilisering van de ouders (zie www.verkeersouders.be - sensibiliserende acties)
3.4.1.2	... door voetgangers op fietspad	I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren I-18 Gemengd verkeer invoeren
3.4.1.3	... bij einde fietspad	I-18 Gemengd verkeer invoeren I-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
3.4.2	Aanwezigheid van gestalde en foutgestalde fietsen, vuilniszakken, paaltjes, overhangende obstakels	I-58 Fietspad aanpassen I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken I-23 Signalisatie aanpassen Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder)
3.4.2.1	... door groen	I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien)
3.4.2.2	... op schooldomein	I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
3.5	Fietsers kunnen niet veilig oversteken	I-22 Schooltoegang verplaatsen I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen H-03 Politioneel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteiten E-01 Gemachtigd opzichter inschakelen E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde
3.5.1	... op de (fiets)oversteekplaats	Fietsoversteken - Aandachtspunten: voorzichtig omspringen met (plaatsing) fietsoversteken (voorrang - geen voorrang) I-02 Oversteek beschermen of verkorten
3.5.1.1	omdat ze niet genoeg opvallen	I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten
3.5.1.2	frequentie of duur van groen fietserslicht is onvoldoende	I-27 Verkeerslichten aanpassen
3.5.1.3	... door hoge verkeersintensiteiten	I-56 Een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) aanleggen
3.5.1.4door foutparkeerders op de oversteekplaats	I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan
3.5.2	... door andere weggebruikers	I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen I-59 Snelheid verlagen I-30 Aandachtspunten voor kruispunten die onveilig zijn door niet-conflictvrij (afslaand) verkeer
3.5.2.1	... door tram	I-55 Voor voetgangers en fietsers de oversteekbaarheid van bus- en traminfrastructuur verhogen
3.5.2.2	... door slechte zichtbaarheid van fietsers	I-09 Zebrapaden en fietsoversteken verlichten I-24 Aandachtstrekkers aanbrengen
3.6	Fietsenstallingen	
3.6.1	Onmogelijk om fiets veilig, snel en/of comfortabel te stallen	I-10 Aandachtspunten voor fietsenstallingen I-41 Andere schooltoegang voorzien voor fietsers en/of bromfietsers
3.6.1.1	... aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek)	0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
3.6.2	Slechte locatie van de fietsenstallingen	I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling

Nr. probleem	Probleem	Maatregel – Verwijzing naar fiche
3.6.2.1	Conflicten tussen fietsers onderling en/of tussen fietsers en voetgangers/bromfietsers	0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
3.7	Te grote omrijfactor voor fietsers in de (onmiddellijke nabijheid van) de school	I-42 Verkeerscirculatie verbeteren E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden (zie ook 2.2.3 Schoolvervoerplan) I-49 Veilige doorsteek realiseren Fietsers op busbaan (zie 'busbaan' in begrippenlijst)
3.8	Fietsers respecteren/kennen de Wegcode niet	E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen Verkeersklassen voor fietsers (door politie) E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren E-19 Fietsen en stappen stimuleren
3.8.1	Plaats op de weg	H-05 Zachte weggebruikers wijzen op de Wegcode E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen E-04 Kinderen en jongeren veilig leren stappen en fietsen in groep
3.8.3	... negeren van signalisatie	E-16 Fietsers het verkeersreglement bijbrengen
3.9	Fietsers worden gehinderd door openslaande portieren	I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen I-58 Fietspad aanpassen Fiets- schoolroutekaart waarop stukken waarop het conflict zich voordoen worden aangeduid of waar alternatieven op zijn aangeduid H-03 Politieel toezicht bij circulatieproblemen en hoge verkeersintensiteiten E-17 Fietsers hun plaats op de weg aanleren / Fietsers aanleren om anticiperend te fietsen
3.9.1	in geval van fietspad	Veiligheidsstrook (tussen parkeren en) fietspad vergroten
3.10	Gewenste (verkeersveilige) fietsroute ontbreekt	Realiseren van veilige fietsroutes E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-19 Fietsen en stappen stimuleren
3.10.1	door tweerichtingsfietspad	I-28 Aandachtspunten voor tweerichtingsfietspaden
3.11	Fietsvoorziening is niet 'kindvriendelijk', niet aangepast aan de leefwereld van de doelgroep	0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte Zie Infrastructuurmaatregelen I-46 Geleidende en beschermende infrastructuur aanbrengen I-05 Groenvoorziening aanpassen (aanplanten, verplaatsen, weghalen, snoeien) I-02 Oversteek beschermen of verkorten

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
3.11.1	Voetpad is niet geschikt voor jonge fietsers met kleine wielen	I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken, I-31 Voetpad aanpassen volgens normen in Vademecum voetgangersvoorzieningen
3.11.2	in geval van fietsoversteek	Fietsoversteken - Aandachtspunten: voorzichtig omspringen met (plaatsing) fietsoversteken (voorrang - geen voorrang)
3.11.3	Impulsief gedrag van kinderen en jongeren (kinderen lopen straat op, ...)	Zie maatregelen bij probleem 1.1
3.12	Fietsers zijn onvoldoende fietsvaardig (technisch en verkeersvaardig)	E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren E-11 Fietsers veilig leren fietsen op een kruispunt of rotonde E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-15 Een verkeerseducatieve route (vero) opmaken en gebruiken E-19 Fietsen en stappen stimuleren
3.13	Leerlingen gaan te weinig met de fiets naar school	E-19 Fietsen en stappen stimuleren E-12 Fiets- en/of voetpool organiseren E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden E-18 Fietsvaardigheidstraining organiseren
3.14	Fiets en/of fietser hebben geen veilige uitrusting	E-29 Kinderen en ouders sensibiliseren om een fietshelm te dragen E-08 Fietsers stimuleren om fietsverlichting te gebruiken wanneer nodig E-07 Fietsers en voetgangers stimuleren om opvallende kledij en fluorelecterend materiaal te dragen E-30 Fietscontrole op school
4.	Specifieke problemen OPENBAAR VERVOER en ander GEMEENSCHAPPELIJK VERVOER	
4.1	Onaangepaste breedte van de rijbaan	
4.1.1	te smal of te breed	Zie Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten
4.1.2	in bochten: bus kan niet goed draaien of bus/tram komt tijdens draaien in conflict met andere weggebruikers	I-50 Rijbaan geschikt maken (en houden) voor openbaar vervoer
4.2	Halteproblemen	
4.2.1	Er is geen halte (waardoor er van ongewenste modi gebruik gemaakt wordt)	Overleg met De Lijn (zie contactgegevens)

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
4.2.10	Slecht onderhouden haltevoorziening	I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen 0-03 Onderhoud van de haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder) Borstelen, sneeuw ruimen en strooien
4.2.2	Er is geen veilige halte binnen loopafstand naar/van de schooltoegang	Overleg met De Lijn (zie contactgegevens) E-13 Een begeleide rij organiseren
4.2.3	Aangeboden diensten zijn niet afgestemd op de schooluren / Er stopt geen bus of tram op het juiste moment	0-02 Busuren afstemmen op schooluren
4.2.4	Het openbaarvervoeraanbod is niet gekend	E-20 Scholieren en ouders informeren over het openbaarvervoeraanbod
4.2.5	Halte is onveilig omdat bus niet veilig in en uit de haltehaven kan manoeuvreren	I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
4.2.6	Halte is onveilig want wachtzone is te klein om aantal op- of afstappende scholieren op te vangen	I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
4.2.7	Halte is onveilig door onveilige looproute van/naar halte is onveilig	Zie maatregelen bij probleem 2.6.2.
4.2.8	Halte is onveilig door slechte locatie	I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
4.2.9	m.b.t. halteaanleg	
4.2.9.1	Slechte halteaanleg (plan/materiaalkeuze/uitvoering)	I-54 Openbaarvervoerhalte goed toegankelijk maken
4.3	Geen of geen aangepaste halte-uitrusting (schuilhuisje, ...)	Als het schuilhuisje niet voldoet, kan de gemeente (zij is verantwoordelijk voor de uitrusting van de halten op haar domein) een nieuw schuilhuisje plaatsen. Zij kan daarvoor samenwerken met een privéreclamebureau (ClearChannel, ICDcaux), gebruikmaken van de gesubsidieerde schuilhuisjes van het Vlaams Gewest of een schuilhuisje 'eigen ontwerp' plaatsen. Schiulhuisje opnemen in concessie
4.4	Opstappers/afstappers worden gehinderd	

Nr. probleem	Probleem	Maatregel – Verwijzing naar fiche
4.4.1.	Misbruik door andere (daar niet thuishorende) weggebruikers op de bushaven / tramsporen	Hier kan men politieel tegen optreden of in eerste instantie educatieve acties organiseren vanuit de school.
4.4.1.1	... door foutparkeerders (auto's, ...)	Duidelijk aangeven dat er een parkeerverbod geldt 15 m voor en 15 m na het haltebord, met een bord op een paal of aan het schuilhuisje. I-47 Openbaarvervoerhalte verplaatsen/herschikken naar een veilige locatie
4.4.1.2	... door fietsers en bromfietsers	I-44 Trottoir en fietspad in verschillende kleuren en/of materiaal uitvoeren
4.4.1.3	... door obstakels op het voetpad	I-06 Voet- en fietspaden obstakelvrij maken
4.4.2	Obstakels op het perron	Typeplans 'De Lijn'
4.5	Geen of geen veilige (comfortabele) parkeervoorziening voor bussen leerlingenvervoer	Betere wachtplaats voor bussen – Overleg met wijk, lokaal overheid, school over locatie Analyse maken van frequentie en nood I-29 Kiss&Ride-strook voorzien E-13 Een begeleide rij organiseren
4.6	Bestuurders van het OV en ander gemeenschappelijk vervoer respecteren de Wegcode niet	
4.6.1	Onaangepaste snelheid	H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
4.7	Passagiers van het OV vertonen ongewenst gedrag	E-22 Respect bijbrengen aan openbaarvervoergebruikers Politieel optreden
5.	Specifieke problemen BROMFIET-SERS	
5.1	Geen of onvoldoende plaats voor bromfietsers	I-18 Gemengd verkeer invoeren I-22 Schooltoegang verplaatsen I-41 Andere schooltoegang voorzien voor fietsers en/of bromfietsers I-59 Snelheid verlagen I-61 Bromfietsers (al dan niet) scheiden van fietsers
5.1.1	... door parkeerproblemen	I-03 Het parkeren organiseren I-04 Foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan fysiek tegengaan

Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
5.1.2	... aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek)	0-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
5.1.3	... door tijdelijke werfsituaties (verbouwingen, werken van nutsmaatschappijen, ...)	Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder)
5.1.4	... bij overgang eind fietspad naar gemengd verkeer	1-40 Voor bromfietzers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan 1-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
5.1.5	... Bromfietzers klasse A	1-42 Verkeerscirculatie verbeteren
5.2	Slechte aanleg en/of materiaalkeuze	
5.2.1	... op fietspad dat de bromfietser gebruikt	Zie maatregelen bij probleem 3.2
5.2.2	.. op rijbaan die de bromfietser gebruikt	Zie maatregelen bij probleem 6.2
5.2.3	Gladheid door markering of riooldeksel	Zie Vademecum Motorrijdersvoorzieningen
5.2.4	Aanleg houdt geen rekening met overgang van rijbaan naar fietspad of van fietspad naar rijbaan	1-40 Voor bromfietzers een overgang creëren van rijbaan naar fietspad en van fietspad naar rijbaan 1-62 Rugdekkingsmaatregelen en uitritconstructies voorzien
5.3	Slecht onderhouden rijbaan/ fietspad	1-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen 1-58 Fietspad aanpassen Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder)
5.3.1	... door vuil, sneeuw, ...	1-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen
5.4	Obstakels op de bromfietsvoorziening	
5.5	Bromfietzers kunnen niet veilig oversteken	
5.5.1	... indien op fietspad	Zie maatregelen bij probleem 3.5.1
5.5.2	... op fietsoversteekplaats	Zie maatregelen bij probleem 3.5.2

Nr. probleem	Probleem	Maatregel – Verwijzing naar fiche
5.5.3	... op de (fiets)oversteekplaats	Fietsoversteken – Aandachtspunten: voorzichtig omspringen met (plaatsing) fietsoversteken (voorrang – geen voorrang)
5.6	Bromfietsenstallingen	
5.6.1	Onmogelijk om bromfiets veilig, snel en/of comfortabel te stallen	I-39 Aandachtspunten voor bromfietsstallingen
5.6.2	Slechte locatie van de bromfietsenstalling	I-20 Fietsenstalling of bromfietsenstalling verplaatsen I-38 Binnen de school een route voorzien van en naar de (brom)fietsenstalling
5.6.2.1	Conflicten tussen bromfietzers onderling en/of bromfietzers en fietzers/voetgangers	O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte
5.7	Te grote omrijfactor voor bromfietzers in de (onmiddellijke nabijheid van) de school	I-42 Verkeerscirculatie verbeteren E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden Schoolvervoerplan (Zie 2.2.3 Schoolvervoerplan) I-49 Veilige doorsteek realiseren
5.8	Bromfietzers respecteren/kennen de Wegcode niet (rijden te snel, zijn niet in orde met verlichting, dragen helm niet, rijden onverzekerd, ...)	H-08 Bromfietscontroles uitvoeren in de schoolomgeving Verkeersklas voor bromfietzers (door politie) E-23 Bromfietzers de Wegcode leren respecteren
5.8.1	Rijden te snel	H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
5.8.2	Plaats op de weg	H-05 Zachte weggebruikers wijzen op de Wegcode
5.9	Bromfietzers worden gehinderd door openslaande deuren	I-03 Het parkeren organiseren, I-19 Aanliggende of vrijliggende fietspaden aanleggen
5.10	Bromfietzers zijn onvoldoende bromfietsvaardig (technisch en verkeersvaardig)	E-24 Bromfietsvaardigheidstraining
5.11	Bromfietzers dragen geen veilige uitrusting	E-25 Bromfietzers sensibiliseren om een veilige uitrusting te dragen
6.	Specifieke problemen AUTOBESTUURDERS en AUTOPASSAGIERS	
6.1	Onaangepaste breedte van de rijbaan (te breed, te smal,...)	


Nr. probleem	Probleem	Maatregel - Verwijzing naar fiche
6.1.1	te breed	I-51 Rijbaan (visueel) versmallen I-59 Snelheid verlagen
6.1.2	te smal	I-42 Verkeerscirculatie verbeteren I-03 Het parkeren organiseren
6.2	Slecht onderhouden rijbaan	I-36 Een gemeentelijk onderhoudsplan opstellen I-58 Fietspad aanpassen Aandachtspunten bij werfsituaties (Zie Inspiratieboek Minder Hinder) Sneeuw ruimen en strooien.
6.3	Te hoge autodruk in de schoolomgeving	I-37 Wegencategorisering opstellen of aanpassen I-42 Verkeerscirculatie verbeteren I-22 Schooltoegang verplaatsen Met (betere) bewegwijzering verkeer dat niet in schoolomgeving moet zijn uit schoolomgeving houden E-19 Fietsen en stappen stimuleren
6.4	Autobestuurders en/of autopassagiers respecteren/kennen de Wegcode niet	E-28 Rijbewijs op school
6.4.1	Onaangepaste snelheid	H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30) I-53 Horizontale snelheidsremmers aanleggen I-52 Verticale snelheidsremmers aanleggen E-21 Verkeerscoaches E-26 Automobilisten sensibiliseren rond snelheid I-34 Weg als vaste zone 30 inrichten
6.4.2	Foutparkeren	H-02 Politieel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
6.4.2.1	Foutparkeren op halteplaatsen, sporen van het ov	Handhaving door controleurs van De Lijn. Neem contact op met provinciale entiteit van De Lijn voor cijfers of acties.
6.4.3	Kinderen en jongeren maken geen of onjuist gebruik van de veiligheidsgordel en/of kinderbeveiligingssysteem.	H-09 Beveiligingssystemen controleren (gordeldracht, kindersitjes)
6.4.4	Kinderen en jongeren maken geen of onjuist gebruik van de veiligheidsgordel en/of kinderbeveiligingssysteem.	E-27 Sensibilisering over gordeldracht en kinderbeveiligingssysteem
6.5	Autoparkeerproblemen	




Nr. probleem	Probleem	Maatregel – Verwijzing naar fiche
6.5.1	Onaangepast parkeeraanbod (tijdsduur, plaatsen,...)	
6.5	Autoparkeerproblemen	
6.5.1	Onaangepast parkeeraanbod (tijdsduur, plaatsen,...)	Zie Vademecum Duurzaam parkeerbeleid Sensibilisering leerkrachten en directie (zie 2.2.3 Schoolvervoerplan) E-21 Verkeerscoaches H-02 Politioneel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan Infrastructurele noden inwilligen van educatieve en sensibiliserende acties rond parkeren
6.5.2	Slechte inplanting van parkeerplaatsen en/of Kiss&Ride	I-03 Het parkeren organiseren I-29 Kiss&Ride-strook voorzien Hoe kinderen tot bij wachtende ouders (STOP-lossen of persoon inschakelen om in- en uitstappen te regelen als een soort parkeerwachter)
6.5.3	Foutparkeren	H-02 Politioneel optreden bij foutief, gevaarlijk of hinderlijk parkeren of stilstaan
7.	Specifieke problemen VRACHTWAGENS	
7.1	Aanwezigheid (te hoge druk) van vrachtwagens in de schoolomgeving	Wegencategorisering/mobiliteitsplan m.b.t. vrachtwagens
7.1.1	lokaal	Bereikbaarheidsroutes naar bedrijven uitwerken E-05 Schoolroutekaart aanmaken en verspreiden
7.1.2	Doorgaand	Tonnagebeperking (met uitgezonderd plaatselijk verkeer) om doorgaand vrachtverkeer te weren
7.2	Vrachtwagenbestuurders respecteren/kennen de Wegcode niet	
7.2.1	Onaangepaste snelheid	H-06 Bemande snelheidscontroles uitvoeren in de schoolomgeving met medewerking van leerlingen H-07 Snelheidscontrole uitvoeren in de schoolomgeving (zone 30)
7.3	Dode hoek	E-09 Sensibilisering rond dode hoek
7.3.1	... aan de schooltoegang (te veel leerlingen, ouders, ... op hetzelfde moment op dezelfde plek)	O-01 Verschillende modi of leeftijdsgroepen spreiden in tijd of ruimte

6

Begrippen- en afkortingenlijst

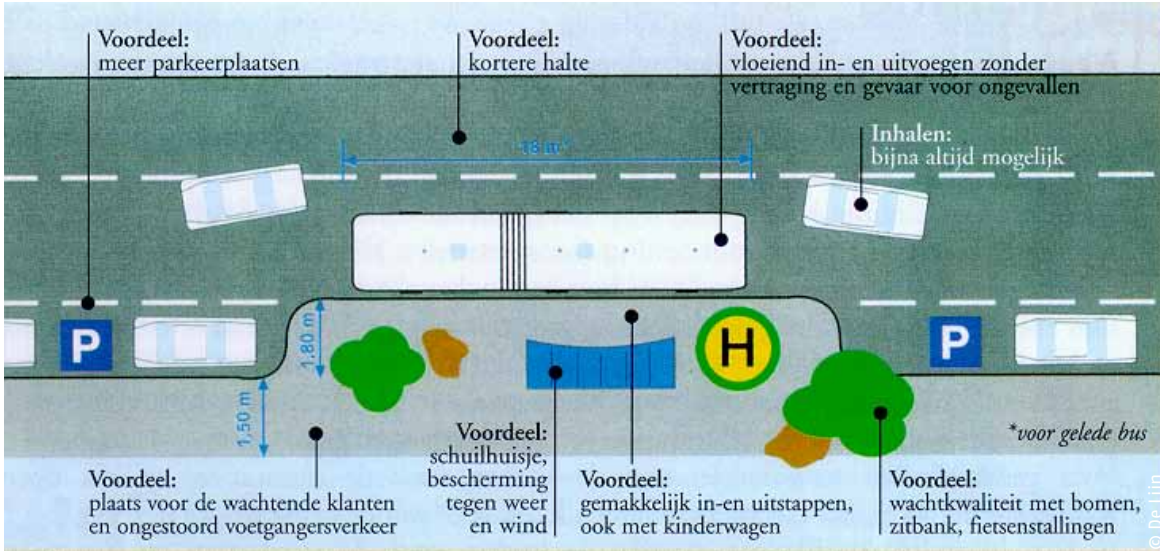
achter tabblad 6

begrip	omschrijving
AVVG	Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Vlaamse gewestwegen Voor meer informatie: http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/0mzendbrief%20MOW-2009-01.pdf
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
Beperkt eenrichtingsverkeer (BEV)	Het Beperkt EenrichtingsVerkeer (BEV) is het toelaten van fietsverkeer in de tegenrichting in eenrichtingsstraten. Het BEV is bedoeld om het fietsen te bevorderen. Voor fietsers zijn vooral de veiligheid, het comfort, de directheid, de aantrekkelijkheid en de samenhang van fietsvoorzieningen van belang. Het BEV speelt hier op in door het vermijden van omwegen en het verbeteren van de veiligheid voor de fietsers.
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BIBEKO	Binnen bebouwde kom
Bi-flash	Een signalisatie die uitgerust is met twee heldere en opvallende oranjegele lichten geplaatst links en rechts onder een verkeersbord. Deze lichten knipperen afwisselend. Ze mogen volgens de wegcode alleen met dubbele voorzichtigheid voorbijgereden worden. In een schoolomgeving wordt bij een oversteek op een gewestweg en zonder verkeerslichten het best een bi-flash geplaatst (dienstorder LIN/AWV 2003/4).
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (Zie Organisaties)
BMV	Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (Zie Organisaties)
Bijzonder overrijdbare bedding (BOB)	<p>De BOB maakt, in tegenstelling tot de busstrook, geen onderdeel uit van de rijbaan. De BOB wordt aangegeven door het verkeersbord F18, dat ter hoogte van elk kruispunt moet herhaald worden. Een of meerdere brede, doorlopende, witte strepen op de weg bakenen de BOB af.</p>  <p>F18: aanduiding bijzonder overrijdbare bedding.</p> <p>De BOB is voorbehouden voor openbaar vervoer. Prioritaire voertuigen mogen op deze bedding rijden, wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt. Indien het verkeersbord F18 aangevuld wordt met het woord 'TAXI', mogen ook taxi's deze bedding volgen. Het symbool taxi kan dan tevens op de BOB aangebracht worden.</p> <p>Net zoals bij de busstrook, mogen voertuigen (categorie M2 en M3) bestemd voor het woon-werkverkeer de bijzondere bedding volgen, indien het verkeersbord F18 aangevuld is met het symbool voor woon-werkverkeer. Dit symbool dient ook op het voertuig zelf aangebracht te zijn.</p> <p>Fietsers mogen door de wegbeheerder, mits advies van De Lijn, gebruik maken van deze bedding op voorwaarde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dat het verkeersbord is aangevuld met het fietssymbool; • dat de fietsers in dezelfde richting rijden als de bussen; • de BOB niet gebruikt wordt door trams; • de BOB niet in het midden van de rijbaan ligt.

begrip	omschrijving
	<p>Het fietssymbool kan op de BOB aangebracht worden. Fietsers moeten verplicht achter elkaar rijden op de busstrook. Het kan aangewezen zijn de minimumbreedte voor de BOB te verhogen met 1m per rijrichting. Overige voertuigen mogen de BOB enkel dwarsen op kruispunten of om een aanpalende eigendom te bereiken. Overige voertuigen mogen er bijgevolg niet op voorsorteren, zoals bij de busstrook wel het geval is. Parkeren en stilstaan van voertuigen op de BOB is verboden (Zie Geparkeerd voertuig en Stilstaand voertuig).</p>
Bovenlokaal Functioneel Fietsroute-netwerk	<p>Functionele fietsroutenetwerken dienen om doelgerichte fietsverplaatsingen zo snel, zo veilig en zo comfortabel mogelijk te laten plaatsvinden. Verplaatsingen naar de volgende bestemmingen behoren tot de doelgerichte functionele verplaatsingen zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • naar het werk en voor het werk; • naar de school; • naar de winkel; • naar sport/recreatie en culturele centra. <p>Bovenlokaal betekent dat het fietsroutenetwerk ook het gemeentelijk niveau overschrijdt.</p>
BPA	<p>Zie RUP</p>
BUBA	<p>Buitengewoon Basisonderwijs</p>
BUBEKO	<p>Buiten bebouwde kom</p>
Bus- en/of trambaan	<p>Er bestaan verschillende soorten bus- en/of trambanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • busstrook; • bijzonder overrijdbare bedding (BOB); • eigen bedding.
Busstrook	<p>De (veelal rechts gelegen) busstrook maakt onderdeel uit van de rijbaan en is voorbehouden aan voertuigen van geregeld vervoer en aan voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen (schoolbussen met het typische pictogrambord op de achterzijde van het voertuig:</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>De busstrook wordt aangeduid met het verkeersbord F17 en wordt op de rijweg afgebakend met brede witte onderbroken strepen, waartussen het woord 'BUS' is aangebracht. Na elk kruispunt moet het verkeersbord F17 en de markering 'BUS' herhaald worden.</p> <div style="text-align: center;">  <p>F17: Busstrook</p> </div> <p>Ook prioritaire voertuigen mogen de busstrook gebruiken wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt. Taxi's mogen eveneens deze strook volgen.</p> <p>De voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer die gesignaleerd zijn door het bord hierna afgebeeld mogen deze rijstrook volgen, wanneer het verkeersbord F17 aangevuld is met een gelijksoortig symbool (dat eventueel ook als markering is aangebracht).</p> <div style="text-align: center;">  </div>



begrip	omschrijving
	<p>De voertuigen voor het woon-werkverkeer moeten evenwel tot één van volgende categorie behoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Categorie M2 : voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van ten hoogste 5 ton. • Categorie M3 : voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en met een maximale massa van meer dan 5 ton. <p>Fietsers mogen de busstrook volgen (in dezelfde rijrichting als de bus en achter elkaar), op voorwaarde dat het verkeersbord F17 aangevuld is met het symbool van een fiets. Het fietssymbool mag ook op de rijweg zelf aangebracht worden, maar dat is niet verplicht.</p> <p>Overige voertuigen mogen deze busstrook enkel gebruiken om aan het volgende kruispunt af te slaan (voorsorteren op deze strook is bijgevolg toegestaan).</p> <p>Parkeren van voertuigen is verboden (Zie Geparkeerd voertuig).</p>
BUSO	Buitengewoon Secundair Onderwijs
Categorisering van de weg	zie Wegencategorisering
Collectief vervoer	<p>Verzamelterm voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de twee soorten geregeld vervoer (geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer); • vervoer voor toeristen (sightseeingbussen e.d.), ...
Conflictvrije verkeersregeling	<p>Wanneer het verkeer dat een bepaalde richting volgt op een kruispunt nooit ander verkeer kan tegenkomen, wordt die richting een exclusief geregelde of conflictvrij geregelde richting genoemd.</p> <p>Het conflict kan weggewerkt worden door te scheiden in de tijd (verkeerslichten) of in de ruimte (tunnel, brug, bewegingen verbieden of onmogelijk maken).</p> <p>Over het algemeen gebruikt men de term een conflictvrije verkeersregeling voor een conflictvrije verkeerslichtenregeling</p> <p>Bij een volledig conflictvrije verkeerslichtenregeling zijn alle richtingen conflictvrij geregeld door ze in de tijd te scheiden.</p>
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (NL)
Dubbelgebruik	De mate waarin meerdere auto's na elkaar van dezelfde parkeerplaats gebruik kunnen maken; de wijze waarop de parkeervraag van verschillende functies in elkaar geschoven kan worden (bijv. 's avonds bewonersparkeren op plaatsen voor kortparkeren overdag).
Duurzaam parkeerbeleid	Een parkeerbeleid dat het ongewenst autogebruik wil verminderen in functie van het gebruik van duurzame vervoerswijzen (te voet, fiets, OV).
Eigen bedding voor tram en/of bus	<p>Een eigen bedding maakt geen deel uit van de openbare weg. Er is geen bijzondere signalisatie vereist. Bij voorkeur wordt wel duidelijke signalisatie voor de andere weggebruikers geplaatst (mogelijk C3 met onderbord "uitgezonderd De Lijn").</p> <p>De bedding mag enkel gebruikt worden door spoorvoertuigen en eventueel bussen. Meestal wordt dit type bedding enkel gebruikt voor trams. Een busweg is een type van 'eigen bedding'. Voor de bus wordt een aparte weg aangelegd, die als aparte tak aansluit op het kruispunt.</p> <p>Andere weggebruikers kunnen de bedding oversteken aan overwegen.</p> <p>Zie ook: Busstrook, Bijzonder overrijdbare bedding.</p>

begrip	omschrijving
Eindtermen	Eindtermen gelden voor het lager en het secundair onderwijs. Eindtermen zijn minimumdoelen die de overheid noodzakelijk en bereikbaar acht voor een bepaalde leerlingengroep. Met minimumdoelen wordt bedoeld: enerzijds een minimum aan kennis, inzicht en vaardigheden die alle leerlingen van de leerlingengroep verwerven tijdens het leerproces en anderzijds een minimum aan attitudes die de school nastreeft bij de leerlingen.
Erf	Zie Woonerf.
Fietspoolen	Een kleine, duidelijk herkenbare groep kinderen die samen met een begeleider van huis naar school fietsen en omgekeerd. Zie fiche I-63, E-12
Gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC)	Overlegplatform, samengeroepen door gemeente of stad, waarin een aantal vaste leden zetelen (gemeente, ruimtelijke ordening, De Lijn, provincie, AWW, BMV) en waar naar noodzaak leden aan worden toegevoegd op initiatief van de gemeente (NMBS reizigers, Infrabel, TEC, MIVB, Fietsersbond, oppositie, vertegenwoordigers van raden/drukkingsgroepen/wijkbureaus/...) De GBC komt enkel samen wanneer er aanleiding toe is. Voor meer informatie: http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/Omzendbrief%20MOW-2009-01.pdf
Gemeentelijke verkeerscommissie (GVC)	Een aantal gemeenten heeft een verkeerscommissie. Dit is een officieel zetelende adviesraad, die de gemeenteraad en het schepencollege op vraag of op eigen initiatief adviseert inzake verkeers- en mobiliteitsaangelegenheden. De werking van een dergelijke commissie is niet door de hogere overheid bepaald, vaak is er wel een huishoudelijk reglement. In sommige gemeenten vervult de commissie ruimtelijke ordening, die wel gereguleerd is, deze rol.
Geparkeerd voertuig	Een voertuig dat langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van goederen. Zie ook: Stilstaand voertuig.
Gemachtigd opzichter	Een persoon die bestuurders aanwijzingen geeft ter beveiliging van het oversteken van kinderen. De gemachtigd opzichter mag daarbij het verkeer stilleggen, gebruik makend van het verkeersbordje C3. Hij mag ook aanwijzingen geven ter bescherming van de kinderen. Hij is hiervoor gemachtigd door de burgemeester. Zie fiche E-01
Gemengd verkeer / Gescheiden verkeer	Bij gemengd verkeer rijden fietsers en gemotoriseerde weggebruikers samen op de rijbaan. Bij gescheiden verkeer rijden de fietsers, en eventueel ook de bromfietsers, op een apart fietspad, dat geen deel uitmaakt van de rijbaan. M.a.w. het scheiden of mengen slaat op een beleidskeuze die louter betrekking heeft op de organisatie van het verkeer op de rijbaan, en niet op de andere delen van de openbare weg.
Geregeld vervoer	1° geregeld vervoer: Stads- of streekvervoer van personen met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet en dit ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen. Dit vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken. Een aanpassing van de exploitatievoorwaarden voor het vervoer doet geen afbreuk aan het geregelde karakter van het vervoer.






begrip	omschrijving
	<p>2° bijzondere vormen van geregeld vervoer: geregeld vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, met een bepaalde regelmaat en op een bepaald traject, waarbij op vooraf vastgestelde halteplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet.</p> <p>De bijzondere vormen van geregeld vervoer omvatten onder meer:</p> <ol style="list-style-type: none"> vervoer van werknemers van en naar het werk; vervoer van scholieren en studenten van en naar hun onderwijsinstellingen; vervoer van militairen en hun gezinnen van en naar hun plaats van legering. <p>Aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van geregeld vervoer wordt geen afbreuk gedaan door het feit dat bij de organisatie van het vervoer rekening wordt gehouden met de wisselende behoeften van de gebruiker."</p> <p>Bron: Decreet Personenvervoer van 20/04/2001 Zie ook: Collectief vervoer</p>
<p>Halteren op de rijbaan</p>	 <p>The diagram shows a bus stopped on a road with several labeled advantages and features:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voordeel: meer parkeerplaatsen (Advantage: more parking spaces) - points to a 'P' sign on the left. Voordeel: kortere halte (Advantage: shorter stop) - points to a 13 m distance between the bus and the next vehicle. Voordeel: vloeiend in- en uitvoegen zonder vertraging en gevaar voor ongevallen (Advantage: smooth entry and exit without delay and danger of accidents) - points to the bus's position in the lane. Inhalen: bijna altijd mogelijk (Overtaking: almost always possible) - points to the space behind the bus. Voordeel: plaats voor de wachtende klanten en ongestoord voetgangersverkeer (Advantage: space for waiting passengers and uninterrupted pedestrian traffic) - points to a 1.50 m wide area. Voordeel: schuilhuisje, bescherming tegen weer en wind (Advantage: shelter, protection against weather and wind) - points to a blue shelter structure. Voordeel: gemakkelijk in- en uitstappen, ook met kinderwagen (Advantage: easy boarding and alighting, also with strollers) - points to the bus door. Voordeel: wachtkwaliteit met bomen, zitbank, fietsenstallingen (Advantage: waiting quality with trees, bench, bicycle racks) - points to trees and a bench area. *voor gelede bus (for articulated bus) - points to the bus. <p>© De Lijn</p> <p>Halteren op de rijbaan is mogelijk door (her)inrichting van halteplaatsen aan uitstulpende, verhoogd aangelegde voetpaden, zodat in- en uitstappen vlotter en comfortabeler wordt. Het halteren op de rijbaan heeft een verkeersremmend effect. Een groot voordeel is ook dat de bus na het halteren meteen kan doorrijden.</p>

begrip	omschrijving
Individueel gemotoriseerd vervoer	Verplaatsingen waarbij het gemotoriseerde voertuig, ongeacht een hogere vervoerscapaciteit, slechts wordt gebruikt door één persoon.
Mobiliteitsambtenaar	Gemeentelijk ambtenaar die verantwoordelijk is voor de inhoudelijke kwaliteitszorg en de ambtelijke coördinatie van de voorbereiding en uitvoering van het gemeentelijk verkeers- en mobiliteitsbeleid. Niet elke gemeente heeft zo'n ambtenaar.
Mobiliteitsbegeleider	Ambtenaar van BMV die mobiliteitsgerelateerde dossiers (vnl. gemeentelijke mobiliteitsplannen, streefbeeldstudies, investerings- en subsidieprojecten) opvolgt. Ook de provincie beschikt over mobiliteitsbegeleiders met een gelijkaardige functie.
Mobiliteitsconvenant	<p>Een convenant is een (vrijwillige) overeenkomst tussen de betrokken partners (voornamelijk maar niet exclusief openbare besturen), die gesloten wordt om een vooraf omschreven resultaat te bereiken. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een moederconvenant met daarnaast een of meerdere 'modules'.</p> <p>In het moederconvenant worden de algemene afspraken vastgelegd. Het is m.a.w. de intentieverklaring van de ondertekenende partners om samen te werken om voor die gemeente(n) de mobiliteitsproblemen planmatig en multimodaal aan te pakken. Om dat kracht bij te zetten, engageert de gemeente zich om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken. Het moederconvenant bepaalt ook dat er een overlegforum wordt opgericht: de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) wordt opgericht.</p> <p>Om ad-hocoplossingen en improvisatie te ontmoedigen, staat in het moederconvenant dat toekomstige projecten teruggekoppeld en getoetst moeten worden aan de uitgangspunten van het moederconvenant en het lokale mobiliteitsplan.</p> <p>Die toetsing gebeurt door de Provinciale Auditcommissie (PAC) die de nota's 'conform' verklaart met het Vlaams mobiliteitsbeleid. In de PAC zetelen de (provinciale) afgevaardigden van de partners van het convenant.</p> <p>Meer informatie: www.mobielvlaanderen.be/convenants</p>
Mobiliteitsplan	Een mobiliteitsplan is een leidraad voor een gemeente over het te voeren mobiliteitsbeleid. Het is ook het kader voor de projecten en acties van een gemeente, die in samenwerking met andere actoren (Vlaams Gewest, De Lijn, ...), via de modules van het mobiliteitsconvenant gerealiseerd kunnen worden. Een mobiliteitsplan is een publiek document. Het staat vaak op de gemeentelijke website, of u kan er inzage in krijgen bij uw gemeente.
Modal split en modal shift	<p>Modal split: hoeveel leerlingen nemen het openbaar vervoer, komen met de fiets of te voet, worden gebracht met privévervoer</p> <p>Modal shift: wijziging in de modal split tegenover een referentiemoment.</p>

begrip	omschrijving
Modules	<p>Modules van het mobiliteitsconvenant (d.d. 1 januari 2010)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Module 1 – Opmaak of bijsturing van een (inter)gemeentelijk mobiliteitsplan. • Module 2 – Aanleg van een rondweg en/of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg. • Module 3 – Herinrichting van een doortocht. • Module 4 – Aan de bebouwde omgeving aangepaste verlichting van een gewestweg, geplaatst door de lokale overheid. • Module 5 – Schermen en/of gronddammen langs een gewestweg, die het wegverkeerslawaaï vermindere- ren. • Module 6 – Net houden van gewestwegen en hun vrijliggende fietspaden door de lokale overheid. • Module 7 – Informatieverstrekking over en promotie van het geregeld vervoer. • Module 8 – Doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer. • Module 9 – Verhoging van het aanbod van geregeld vervoer. • Module 10 – Herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg. • Module 11 – Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door het gewest. • Module 12 – Aanleg of verbetering van fietspaden van het bovenlokaal, functioneel fietsroutenetwerk buiten het gewestdomein als alternatief voor fietspaden langs gewestwegen. • Module 13 – Aanleg of verbetering van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid. • Module 14 – Aanleg of herinrichting van ontsluitingsinfrastructuur voor tewerkstellings-, winkel- en/of dienstzonen van bovenlokaal belang. • Module 15 – Flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid. • Module 16 – Herinrichting van een wegvak (niet-doortocht) van een gewestweg. • Module 17 – Verlichting van een gewestweg, geplaatst door het gewest. • Module 18 – Herinrichting van een kruispunt of (her)aanleg van een oversteekplaats op een gewestweg. • Module 19 – Streefbeeldstudie (voor primaire II of secundaire gewestweg) of studie over een bovenlo- kaal mobiliteitsthema. <p>Meer informatie: www.mobieltvlaanderen.be/convenants</p>
Module 10	<p>Met deze module van het mobiliteitsconvenant verbinden de partijen (het gewest, de lokale overheid, de school, De Lijn) zich tot een herinrichting van een schoolbuurt aan of in de nabijheid van een gewestweg.</p> <ul style="list-style-type: none"> • om de verkeersveiligheid voor de scholieren te verbeteren; • om hun verplaatsingen te voet, met de fiets, bus, tram, trein of carpool te bevorderen; • om een evenwicht na te streven tussen de verschillende categorieën verkeersdeelnemers. <p>Concreet betekent dat onder meer: snelheidsbeheersing, verbetering van de oversteekbaarheid, bescher- ming van de voetgangers en de fietsers, en veilige in- en uitstapmogelijkheden voor scholieren die met bus of tram komen of die met de auto worden gebracht.</p> <p>De herinrichting moet gerealiseerd worden zonder het parkeeraanbod te verruimen en mag geen ingrepen bevatten die in hoofdzaak het wegbeeld verfraaien of vooral de commerciële context verbeteren.</p> <p>De lokale overheid zorgt voor het ontwerp en de aanleg van de herinrichting van de schoolbuurt(en) in kwestie. Het gewest betaalt 100% van de reële kostprijs op het domein van het gewest, en, in geval van een herinrichting van een schoolbuurt in de nabijheid van een gewestweg, ook 50% van de reële kostprijs op het domein van de lokale overheid of de provincie.</p> <p>In de moduletekst zelf staan alle verbintenissen van alle partijen.</p> <p>Meer informatie: www.mobieltvlaanderen.be/convenants.</p>

begrip	omschrijving
MPI	Medisch Pedagogisch Instituut
OFOS / Fietsopstelstrook	<p>OFOS staat voor "Opgeblazen FietsOpstelStrook"</p> <p>Op kruispunten met verkeerslichten bestaat de mogelijkheid om een opstelvak voor tweewielers te voorzien dat fietsers en bromfietzers tijdens de roodfase de kans geeft zich voor de wachtende autorij op te stellen. Die OFOS maakt dat tweewielers bij het begin van de groenfase vertrekken voor de auto's, wat vooral de linksafslagbeweging vergemakkelijkt en het probleem van de dode hoek in de achteruitkijkspiegel voor rechtsafslaand verkeer tenietdoet.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
Ontwikkelingsdoelen	<p>Ontwikkelingsdoelen gelden voor het kleuter- en het buitengewoon (lager en secundair) onderwijs.</p> <p>Ontwikkelingsdoelen voor het kleuteronderwijs zijn minimumdoelen op het vlak van kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes die de school bij haar leerlingen moet nastreven.</p> <p>Ontwikkelingsdoelen voor het buitengewoon basisonderwijs zijn doelen op het vlak van kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes die de overheid wenselijk acht voor zoveel mogelijk leerlingen van de leerlingenpopulatie. In samenspraak met het centrum voor leerlingenbegeleiding en zo mogelijk in overleg met de ouders en eventueel andere betrokkenen, kiest de klassenraad de ontwikkelingsdoelen die aan individuele leerlingen of groepen worden aangeboden en uitdrukkelijk nagestreefd.</p>
OV	Openbaar vervoer. Zie Geregeld vervoer.
PAC	Provinciale Audit Commissie Voor meer informatie: http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/0mzendbrief%20MOW-2009-01.pdf
PCV	Provinciale Commissie Verkeersveiligheid Voor meer informatie: http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/0mzendbrief%20MOW-2009-01.pdf
RUP (Ruimtelijk uitvoeringsplan) en BPA (Bijzonder Plan van Aanleg)	Een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) wordt opgesteld nadat de gemeente over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan beschikt. Heeft ze dat nog niet, dan wordt een Bijzonder Plan van Aanleg (BPA) opgesteld. Beide zijn juridisch bindende plannen waarin de stedenbouwkundige voorschriften voor een gebied worden vastgelegd. Ook provincies en het Vlaams gewest kunnen een provinciaal resp. gewestelijk RUP opmaken, voor zaken van provinciaal of gewestelijk belang.

begrip	omschrijving
Schoolvervoerplan	zie 2.2.3. Schoolvervoerplan
Stilstaand voertuig	Een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken.
STOP-principe	Dit principe legt een rangorde vast voor de wenselijke mobiliteitsvormen (en maatregelen ter bevordering van verkeer van): - voetgangers ("stappers"); - fietsers ("trappers"); - openbaar vervoer (en collectief vervoer) - en individueel gemotoriseerd vervoer ("personenvervoer"; auto, moto, bromfiets).
Verblijfsgebied	Verblijfsgebieden zijn gebieden waar de verblijfsfunctie (wonen, winkelen, ...) primeert en waar gemotoriseerd verkeer dat er geen bestemming heeft, wordt ontmoedigd. De omvang van een dergelijk gebied wil men enerzijds zo groot mogelijk om de verblijfskwaliteit voor zoveel mogelijk mensen te bevorderen, maar mag anderzijds niet te groot zijn, rekening houdend met de noodzaak tot verplaatsingen naar en van het gebied en de noodzaak vrij traag te rijden. Een verblijfsgebied moet tot honderd hectare groot kunnen zijn. Zie ook: Verkeersgebied.
Verkeersgebied	Verkeersgebied is een term die gebruikt worden voor de hogere categorie van wegen (zie wegcategorisering) waar de verkeersafwikkeling vooropstaat. Zie ook: Verblijfsgebied.
Voortbewegingstoestel	Met 'voortbewegingstoestel' werd in de wegcode (art. 2.15.2) een omvattend begrip ingevoerd voor alle toestellen en hulpmiddelen waarmee men zich kan voortbewegen zonder dat er daarbij sprake is van een echt volledig uitgerust voertuig, zoals: steps, inline-skates, rolschaatsen, skateboards, ... 1° ofwel een "niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel", dit wil zeggen elk voertuig dat niet beantwoordt aan de definitie van rijwiel, dat door de gebruiker of de gebruikers door middel van spierkracht wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust. 2° ofwel een "gemotoriseerd voortbewegingstoestel", dat wil zeggen elk motorvoertuig met twee of meer wielen dat naar bouw en motorvermogen, op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 18 km per uur. De gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden niet gelijkgesteld met motorvoertuigen.
Wegbeheerder	Er zijn in Vlaanderen twee soorten wegbeheerders: het Vlaams Gewest (autosnelwegen en gewestwegen) en de gemeenten (gemeentewegen). Een wegbeheerder staat in voor: <ul style="list-style-type: none"> • het beheren, onderhouden en optimaliseren van de toevertrouwde wegen en de bijhorende uitrusting; • het organiseren van het verkeer op deze wegen; • het verstrekken van informatie en het verzekeren van communicatie naar de weggebruikers; • het opstellen van evenwichtige en objectieve programma's; • het mee vorm geven aan het beleid.
Wegcode	Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

begrip	omschrijving
Wegencategorisering	<p>Wegencategorisering bouwt een netwerk op met onderscheid van verbindings-, ontsluitings- en toegangswegen.</p> <p>In deze categorisering bestaat een hiërarchie. De ordening komt overeen met de kwantiteit, het volume van het verkeer dat moet verwerkt worden.</p> <p>Door het vastleggen van inrichtingsprincipes per categorie bekomen we meer uniformiteit op het wegennet. We sturen de gebruiker over de geschikte weg, die aangepast is aan de verplaatsingsbehoefte.</p>
Woonerf	<p>"Woonerf" en "erf" : één of meer speciaal ingerichte openbare wegen waarvan de toegangen zijn aangegeven met verkeersborden F12a, en de uitgangen met verkeersborden F12b.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>F12a</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>F12b</p> </div> </div> <p>Het "erf" is een zone waarvan de kenmerken overeenstemmen met die van het woonerf, maar waar de activiteiten verruimd kunnen zijn tot ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatie. (= artikel 2.32 van de wegcode)</p> <p>Het erf of het woonerf is een van de statuten die aan een verblijfsgebied kunnen gegeven worden; de afbakening van het betreffende gebied komt tot stand op basis van een doordachte wegencategorisering. In een erf of in een woonerf gelden een aantal specifieke verkeersregels; het gaat daarenboven om een openbare weg die over zijn volledige breedte gebruikt wordt door de voetgangers en het gemotoriseerde verkeer mag er niet sneller rijden dan 20 km/u.</p> <p>De klassieke term woonerf wordt gebruikt voor louter woonstraten, terwijl de recentere en ruimere term erf gebruikt wordt voor straten waarin ook tal van andere ruimtelijke activiteiten liggen. Het erf is bijgevolg ook bruikbaar als statuut voor drukker centrumgebieden, voor zover deze als verblijfsgebied beschouwd worden.</p> <p>In het "woonerf" overweegt de woonfunctie.</p>
Zone 30	<p>Binnen de zones afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b is de snelheid beperkt tot 30 km per uur. (= artikel 22quater van de wegcode)</p> <p>Een zone 30 is meer dan een zonale snelheidsbeperking tot 30 km/u. De zone 30 is een van de statuten die aan een verblijfsgebied kunnen gegeven worden; de afbakening van het gebied in kwestie komt tot stand op basis van een doordachte wegencategorisering. Met andere woorden de zone 30 betekent steeds een verblijfsgebied af waarbinnen niet sneller dan 30 km/u gereden mag worden.</p>
Zone 30 Schoolomgeving	<p>De schoolomgeving betekent de wegomgeving af rond een schoolpoort. De omvang wordt bepaald door de wegbeheerder die zich daarvoor het best baseert op de kritieke zone met een concentratie van schoolkinderen. In die schoolveiligheidszone geldt een snelheidsbeperking tot 30 km/u.</p> <p>Het verkeersbord dat de schoolomgeving aanduidt, bestaat bij het begin uit de bordencombinatie A23 + F4a en bij het einde uit het F4b-bord. Bij het schoolomgevingsbord worden nooit onderborden toegevoegd; een in de tijd beperkte geldigheid kan alleen gerealiseerd worden door een verkeersbord met veranderlijke informatie te gebruiken.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>F4a</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>A23</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>F4b</p> </div> </div> <p>De schoolomgeving is geen statuut voor verblijfsgebieden. Wanneer schoolpoorten uitmonden in een verblijfsgebied – en dat verdient natuurlijk de voorkeur – dan wordt de doelstelling voor een veilige schoolzone al gerealiseerd door het geëigende verblijfsgebiedenstatuut zoals zone 30 of erf.</p>

7

Bibliografie



- 30 km/u in schoolomgevingen, BIVV, www.bivv.be (klik op 'Publicaties' - 'Weginfrastructuur').
- Alles wat je moet weten om te brommen zonder brokken, Brochure (2007), BIVV.
- ASVV 2004, CROW (De figuren bij fiche I-30 "Kruispunt met dubbele bochtstraat" en de tabel bij fiche I-13 "relatie lichtpunthoogte - afstand tussen mast en stam" zijn ontleend aan ASVV2004 van CROW, kennisplatform voor infrastructuur verkeer, vervoer en openbare ruimte te Ede)
- Beheers je verkeer, Dvd (2010), BIVV, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Educatie').
- Beheers je verkeer, Pedagogisch dossier (2010), BIVV, 72 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Educatie').
- De knappe trapper (2009), BIVV, 40 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Educatie').
- Didactische set 1ste graad basisonderwijs (2001), BIVV, 19 p, www.bivv.be. De brochure behandelt 5 thema's en per thema is er een poster.
- Didactische set 2de graad basisonderwijs (2002), BIVV, 26 p. Bevat een handleiding voor de leerkracht en verjaardagskalender.
- Didactische set 3de graad basisonderwijs (2002), BIVV, 18 p. (brochure) en 28 p. (werkboek). Bestaat uit een brochure voor de leerkracht, 6 posters voor de klas en een werkboek dat kan gekopieerd worden voor de leerlingen.
- Dienstorder LIN/AWV 2003/4, Richtlijnen voor het aanbrengen en de uitrusting van voetgangersoversteken, <http://wegen.vlaanderen.be> (klik op 'Documenten' - 'Regelgeving' - 'Dienstorders en Omzendbrieven').
- Dienstorder MOW/AWV 2008/26, Aanleg en zichtbaarheid van verhoogde verkeerseilanden en rotondes, <http://wegen.vlaanderen.be> (klik op 'Documenten' - 'Regelgeving' - 'Dienstorders en Omzendbrieven').
- Dienstorder MOW/AWV 2008/26, Aanleg en zichtbaarheid van verhoogde verkeerseilanden en rotondes, <http://wegen.vlaanderen.be> (klik op 'Documenten' - 'Regelgeving' - 'Dienstorders en Omzendbrieven').
- Een kiss and ride-strook in de schoolomgeving, Brochure (2008), BIVV, www.bivv.be (klik op 'Publicaties' - 'Weginfrastructuur')
- Fiets veilig!, Poster (2007), BIVV, www.bivv.be (klik op 'Publicaties' - 'Weginfrastructuur').
- Fietscontroles: gebruiksaanwijzing & fietscontrolekaart (2007), BIVV, 6 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Educatie').
- Fietsen op een rotonde, Didactische poster en fiches, BIVV, www.bivv.be (klik op 'Publicaties' - 'Weginfrastructuur')
- Fietsenstallingen in Vlaanderen en Brussel. Goede praktijkvoorbeelden (2009), Fietsersbond, 56 p, www.fietsersbond.be (klik op 'Publicaties' - 'Goede praktijken').
- Fietsers pas op je tellen, Didactische poster en fiches (2007), BIVV.
- Fietsers en de wegcode (2006), BIVV, 43 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Educatie').
- Fietshelm op, slimme kop! (2008), BIVV en CM, 8 p.
- FietsIEfieTS, H. van Houcke (1998), D. Gabriels (2005), T. De Smedt (2007 en 2009), eerste druk 1998, herdruk oktober 2009, 52 p.

- Goed gezien? Handleiding: Veilig fietsen in de buurt van vrachtwagens (2009), 73 p. Gratis code aanvragen via www.fietsersbond.be of www.sav.be. Bestellen gedrukte publicatie: Fietsersbond vzw, Boomgaardstraat 22/57, 2600 Berchem.
- Het doorlopend trottoir, brochure voor de wegbeheerder (2008), BIVV, 12 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Weginfrastructuur').
- Het woord aan de passagiers! (2007), BIVV, 15 p.
- <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/artikel.php?nav=3&mbnr=65&id=20> (schoolvervoersplannen en subsidies).
- <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/artikel.php?nav=3&mbnr=0&id=184> (praktijkervaring schoolvervoersplannen en autovrije schoolpoort)
- <http://www.mobielvlaanderen.be/docs/convenants/schoolvervoerplan-stappenplan.pdf> (hoe stel ik een schoolvervoersplan op?).
- Inspiratiehandboek Minder Hinder (2007), VVSG, 56 p, www.vvsg.be (klik op 'Economie & werk' - 'Publicaties' - 'Brochures').
- Je brommer, je leven! (2008), BIVV & VSV, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Educatie').
- Kijk uit op de fiets (2009), KULeuven, <http://faber.kuleuven.be/kijkuitopdefiets/>.
- Kinderen in de auto? Klik ze vast! (2009), BIVV, 8 p.
- Kinderen klikvast in de auto (2009), BIVV, 31 p.
- Kindgerichte planning van publieke ruimte (2007), Kind&Ruimte, 240 p, www.k-s.be.
- Klein Suske en Wiske veilig met de auto (2008), BIVV en Standaard Uitgeverij, 8 p.
- Klein Suske en Wiske veilig te voet (2008), BIVV en Standaard Uitgeverij, 8 p, www.bivv.be.
- Links afslaan op een kruispunt, Didactische poster en fiches.
- Live! Verkeersleefbaarheid in de schoolomgeving, Lessenpakket derde graad secundair onderwijs, www.mobiel21.be
- Meester op de fiets: fietsvaardigheidstraining in uw school (2008), BIVV, Mobiel 21 en SVS, 75 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' - 'Educatie') en www.meesteropdefiets.be.
- Minderbordengids, Brochure (2007), BIVV, www.bivv.be (klik op 'Publicaties' - 'Weginfrastructuur').
- Mobiliteit op school, www.lne.be/doelgroepen/onderwijs/mos
- Om over te steken, Poster voetgangers (2007), BIVV.
- Op de stoep, Poster voetgangers (2007), BIVV.
- Op één Lijn, www.delijn.be (klik op 'Over de lijn' - 'Publicaties')
- Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering, CROW, 2004, 36 p, www.crow.nl.
- Poolen. Fietspoolen, voetpoolen, carpoolen, Handleiding (2010), www.mobiel21.be, www.fietspoolen.be

- Recommandations relatives à l'éclairage des voies publiques – Association française de l'éclairage (www.afe-eclairage.com.fr) – Edited by Société LUX, 2002 (www.lux-editions.fr)
- Sam de Verkeersslang zet je school in beweging, www.verkeersslang.be (klik op 'Publicaties')
- Stallingswijzer, Vast Secretariaat voor Preventiebeleid, 2001, 53 p, www.mobielvlaanderen.be (klik op 'vademecums').
- Stappenplan Rijbewijs op School 2009–2010 (2009), Vlaamse Stichting Verkeerskunde met steun van de Vlaamse overheid, 16 p.
- Startboek verkeersouders (2009), T. De Smedt, S. Dergent, I. Goyvaerts, H. Künnecke, Mechelen, Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
- Technisch Vademecum Bomen (2008), Agentschap voor Natuur en Bos, www.natuurenbos.be (klik op 'Thema's' – 'Groen' – 'Bomen').
- Typebestek 005, Uitrustingen voor openbare verlichting, www.synergriid.be (klik op 'Technische voorschriften' – 'Techn. voorschriften E' – 'C7/8').
- Uitvoering van gemarkeerde fietspaden en fietssuggestiestroken (2007), BIVV, 39 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' – 'Weginfrastructuur').
- Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (2007), Vlaamse overheid, www.mobielvlaanderen.be (klik op 'vademecums').
- Vademecum Fietsvoorzieningen (2008), Vlaamse overheid, www.mobielvlaanderen.be (klik op 'vademecums').
- Vademecum Motorrijdersvoorzieningen (2008), Vlaamse overheid, www.mobielvlaanderen.be (klik op 'vademecums').
- Vademecum Natuurtechniek, Inrichting en Beheer van wegen (1996), Vlaamse overheid, 518 p, <http://publicaties.vlaanderen.be>.
- Vademecum Toegankelijk publiek domein (2008), Vlaamse overheid, <http://wegen.vlaanderen.be> (klik op 'documenten' – 'publicaties').
- Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten (2009), Vlaamse overheid, www.mobielvlaanderen.be (klik op 'vademecums').
- Vademecum Verkeersvoorzieningen in de bebouwde omgeving, Vlaamse overheid, www.mobielvlaanderen.be (klik op 'vademecums').
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen (2003), Vlaamse overheid, www.mobielvlaanderen.be (klik op 'vademecums').
- Val op veilig! Val veilig op! (2009), BIVV, 8 p, www.bivv.be (klik op 'Publicaties & Materiaal' – 'Educatie').
- Van meestapper tot superstapper (2009), T. De Smedt, 60 p.
- Veilig op stap. Te voet of per fiets, alleen of in groep, Brochure (2007), BIVV, 15p. Een leidraad met de voornaamste verkeersregels voor voetgangers en fietsers, alleen of in groep.
- Verkeersbrevetten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde.
- Verkeerscoaches. Bakens aan de schoolpoort (2008), Vlaamse Stichting Verkeerskunde, 16 p.



Contactgegevens (organisaties)

achter tabblad 8

1. Overheid

1.1. Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel
Tel. 02 553 71 02 – Fax 02 553 71 05
mobiliteit.openbarewerken@vlaanderen.be
www.mobielvlaanderen.be
Het departement ondersteunt de minister bij de beleidsvoering, zowel inzake mobiliteit en verkeersveiligheid als inzake investering, beheer en exploitatie van de transport- en de haveninfrastructuur.

Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV)

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel
Tel. 02 553 71 24 – Fax 02 553 71 08
mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be
De afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid bereidt het mobiliteitsbeleid voor inzake het goederen- en personenvervoer, alsmede het beleid ter verhoging van de verkeersveiligheid. Ze is één van de afdelingen van het Departement MOW.

BMV Antwerpen

Vlaams Administratief Centrum Antwerpen
Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41, 2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 45 – Fax 03 224 68 05
frank.leys@mow.vlaanderen.be

BMV Limburg

Vlaams Administratief Centrum Hasselt
Koningin Astridlaan 50 bus 4
3500 Hasselt
Tel. 011 74 23 10
Fax 011 74 24 49
valere.donne@mow.vlaanderen.be

BMV Vlaams-Branbant

Via Vitagebouw
Luchthavenlaan 4, 1800 Vilvoorde
Tel. 02 257 23 75 – Fax 02 257 23 80
dominique.ameele@mow.vlaanderen.be

BMV Oost-Vlaanderen

Portalisgebouw
Bollebergen 2B bus 12, 9052 Zwijnaarde
Tel. 09 241 75 00 – Fax 09 241 75 47
peter.hofman@mow.vlaanderen.be

BMV West-Vlaanderen

Markt 1, 8000 Brugge
Tel. 050 44 11 27 – Fax 050 44 11 19
lieven.vaneenoo@mow.vlaanderen.be

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel
Tel. 02 553 79 01 – Fax 02 553 79 05
wegen.verkeer@vlaanderen.be
wegen.vlaanderen.be
Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert, onderhoudt en optimaliseert de gewestwegen en autosnelwegen in Vlaanderen. Het organiseert een vlot en veilig wegverkeer en zorgt voor de elektromechanische en telematische uitrusting van de infrastructuur.

Stafdienst

Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel
Tel. 02 553 79 02 – Fax 02 553 79 05
staf.wegen.verkeer@mow.vlaanderen.be

Afdeling Planning en Coördinatie

Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel
Tel. 02 553 79 22 – Fax 02 553 79 25
planning.coördinatie@mow.vlaanderen.be

Afdeling Expertise Verkeer en Telematica

Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel
Tel. 02 553 78 01 – Fax 02 553 78 05
expertise.verkeer.telematica@vlaanderen.be

Afdeling Wegbouwkunde

Olympiadenlaan 10, 1140 Brussel
Tel. 02 727 09 11 – Fax 02 727 09 05
wegenbouwkunde@vlaanderen.be

Afdeling Elektromechanica en Telematica

elektromechanica.telematica@vlaanderen.be

Vestiging Antwerpen

Lange Kievitstraat 111-113 bus 43, 2018 Antwerpen
Tel. 03 224 66 11 – Fax 03 224 66 05

Vestiging Gent

Elfjulistraat 41, 9000 Gent
Tel. 09 244 82 11 – Fax 09 244 82 01

Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen

Vlaams Administratief Centrum Antwerpen
Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113 bus 41, 2018 Antwerpen
Tel. 03 224 68 11 – Fax 03 224 68 81
wegen.antwerpen@vlaanderen.be

Afdeling Wegen en Verkeer Limburg

Vlaams Administratief Centrum Hasselt
Koningin Astridlaan 50 bus 4, 3500 Hasselt
Tel. 011 74 23 00 – Fax 011 72 24 49
wegen.limburg@vlaanderen.be

Afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

Via Vitagebouw
Luchthavenlaan 4, 1800 Vilvoorde
Tel. 02 257 23 11 – Fax 02 257 23 80
wegen.vlaamsbrabant@vlaanderen.be

Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen

Portalisgebouw
Bollebergen 2B bus 12, 9052 Zwijnaarde
Tel. 09 241 74 74 – Fax 09 241 74 75
wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be

Afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen

Markt 1, 8000 Brugge
Tel. 050 44 11 11 – Fax 050 34 23 81
wegen.westvlaanderen@vlaanderen.be

1.2. Provincies

Antwerpen

Dienst Mobiliteit
Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen
Tel. 03 240 66 97 – Fax 03 240 66 79
mobiliteit@admin.provant.be
www.provant.be/mobiliteit

Limburg

Dienst Politie, (Verkeers-)Veiligheid en Openbare Orde (PVO)

Universiteitslaan 1, 3500 Hasselt
Tel. 011 23 80 42 – Fax 011 23 80 44
bvanhecke@limburg.be
www.limburg.be/veiligheid

Provinciaal Veiligheidscomité

Universiteitslaan 1, 3500 Hasselt
Tel. 011 23 79 28 – Fax 011 23 79 20
veiligheidscom@limburg.be
www.limburg.be

Vlaams-Brabant

Dienst Maatschappelijke Veiligheid
Provincieplein 1, 3010 Leuven
Tel. 016 26 78 10 – Fax 016 26 78 55
verkeersveiligheid@vlaamsbrabant.be
www.vlaamsbrabant.be

Directie infrastructuur

Dienst mobiliteit en wegen
Provincieplein 1, 3010 Leuven
Tel. 016 26 71 85 – Fax 016 26 75 60
www.vlaamsbrabant.be

Oost-Vlaanderen

Dienst 32 – Wegen, Cel Mobiliteit
PAC 'het Zuid'
W. Wilsonplein 2, 9000 Gent
Tel. 09 267 78 29 – Fax 09 267 75 99
mobiliteit@oost-vlaanderen.be
www.oost-vlaanderen.be/public/wonen_milieu/
mobiliteit/index.cfm

West-Vlaanderen

Dienst Mobiliteit
Koning Leopold III-laan 41, 8200 Sint-Andries
Tel. 050 40 35 33 – Fax 050 40 33 76
evert.de_pauw@west-vlaanderen.be
www.west-vlaanderen.be

1.3. Vervoersmaatschappijen

De Lijn centrale diensten

Motstraat 20, 2800 Mechelen
Tel. 015 44 07 11 – Fax 015 44 09 98
marketing.cd@delijn.be
www.delijn.be

De Lijn is een autonoom overheidsbedrijf dat instaat voor het stads- en streekvervoer met bus en tram in Vlaanderen. In elke Vlaamse provincie zorgt een autonome afdeling (entiteit) voor de dagelijkse dienstverlening en het rechtstreekse contact met de reizigers. De Centrale Diensten in Mechelen coördineren en ondersteunen de werking van de entiteiten en zetten de lijnen uit voor het globale beleid.

De Lijn entiteiten

De Lijn Antwerpen

Grotehondstraat 58, 2018 Antwerpen
Tel. 03 218 14 11 – Fax 03 218 15 00
dienstregelingen.ant@delijn.be

De Lijn Limburg

Grote Breemstraat 4, 3500 Hasselt
Tel. 011 85 02 11 – Fax 011 25 32 92
limburg@delijn.be

De Lijn Vlaams-Brabant

Martelarenplein 19, 3000 Leuven
Tel. 016 31 37 11 – Fax 016 31 37 12
vlbrab@delijn.be

De Lijn Oost-Vlaanderen

Brusselsesteenweg 361, 9050 Gentbrugge
Tel. 09 210 93 11 – Fax 09 210 93 16
ovl@delijn.be

De Lijn West-Vlaanderen

Nieuwpoortsesteenweg 110, 8400 Oostende
Tel. 059 56 52 11 – Fax 059 56 52 12
wvl@delijn.be

NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen)

Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel
Tel. 02 528 28 28
www.b-rail.be

Op 1 januari 2005 werd een holdingmaatschappij (NMBS-Holding genaamd) opgericht, met twee dochtermaatschappijen. De infrastructuurbeheerder, Infrabel, is verantwoordelijk voor alles wat te maken heeft met spoorinfrastructuur en veiligheidssystemen. De exploitant, NMBS, zorgt voor alles wat de uitbating van de reizigers- en goederentreinen betreft.

2. Belangenverenigingen

Fietsersbond vzw

Boomgaardstraat 22 bus 57, 2600 Berchem
Tel. 03 231 92 95 – Fax 03 231 45 79
info@fietsersbond.be
www.fietsersbond.be

De Fietsersbond behartigt de belangen van alle fietsers en sensibiliseert de publieke opinie. De Fietsersbond wil meer mensen veilig op de fiets. De activiteiten die de Fietsersbond daartoe onderneemt zijn: beleidsadvisering en -voorbereiding, onderzoek, verkeers- en mobiliteitseducatie, fietsprojecten en sensibilisatiecampagnes en informatieverstrekking aan zijn leden.

KOMIMO vzw

Kon. Maria Hendrikaplein 65b, 9000 Gent
Tel. 09 242 32 35 – Fax 09 242 32 29
contact@komimo.be
www.komimo.be

De Koepel Milieu en Mobiliteit is een permanent overlegforum van een aantal organisaties die actief zijn in de milieu- en/of mobiliteitssector. Ze willen hun inspanningen op het raakvlak tussen milieu en mobiliteit coördineren. Komimo is de drijvende kracht achter de 'Heen-en-weer-week' en de

'Aardig-op-weg-week', twee sensibiliseringscampagnes in het voor- en najaar. Autopia vzw, de Bond Beter Leefmilieu vzw, de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers vzw, de Fietsersbond vzw, Mobiel 21, Taxistop, Trage Wegen vzw en de Voetgangersbeweging vzw maken deel uit van Komimo.

MAG Belgium vzw (Motorcycle Action Group Belgium vzw)

Hoek 13, 2850 Boom
Tel. 03 888 41 63 – Fax 03 888 97 43
info@mag.be
www.mag.be

De Motorcycle Action Group Belgium is een vereniging door en voor motorrijders die opkomt voor de rechten van de motorrijders en het motorrijden promoot. Op het vlak van verkeersveiligheid streeft de MAG naar een betere en veiligere infrastructuur, sensibilisatie van motorrijders en promotie van verdere rijopleidingen.

Mobiel 21 vzw

Vital Decosterstraat 67A/0101, 3000 Leuven
Tel. 016 23 94 65 – Fax 016 29 02 10
info@mobiel21.be
www.mobiel21.be

Mobiel 21 is een centrum voor kennisontwikkeling, educatie en gedragsbeïnvloeding. Het zet aan tot duurzaam en veilig verplaatsingsgedrag, verricht toegestemd wetenschappelijk onderzoek en zet demonstratieprojecten op. Mobiel 21 geeft ook beleidsadviezen en ondersteunt projecten en organisaties.

Trage Wegen vzw

Kasteellaan 349A, 9000 Gent
Tel. 09 331 59 20 – Fax 09 331 59 18
info@tragewegen.be
www.tragewegen.be
Trage Wegen ijvert voor de herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden in Vlaanderen.

TreinTramBus (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers vzw)

H. Frère-Orbanlaan 570, 9000 Gent
Tel. 09 223 86 12 – Fax 09 223 97 29

info@treintrambus.be

www.treintrambus.be

De BTTB verdedigt de belangen van de openbaarvervoergebruikers en streeft naar een belangrijkere rol voor het openbaar vervoer binnen het verkeerssysteem.

Voetgangersbeweging vzw

Kasteelstraat 26 c, 2570 Duffel
Tel. 015 30 80 40 – Fax 015 30 80 49
info@komopstraat.be
www.komopstraat.be

De Voetgangersbeweging streeft naar meer kwaliteit in de publieke ruimte en zet zich actief in voor veilige schoolomgevingen. De vzw wil de mobiliteitskansen vergroten voor alle verkeersdeelnemers.

3. Onderzoek, opleiding en begeleiding

BIV (Belgisch Instituut voor de Verlichtingskunde)

VUB-IrW
Pleinlaan 2, 1050 Brussels
Tel. 02 629 28 20 – Fax 02 629 18 99
www.ibe-biv.be

Het BIV (Belgisch Instituut voor Verlichtingskunde) is een vzw die personen en maatschappijen groepeerd die actief zijn op het gebied van de verlichting in België. De vzw verricht diverse activiteiten met betrekking tot de wetenschap of techniek van de verlichting en van het zicht (natuurlijk of kunstmatig). Eén werkgroep binnen het BIV houdt zich specifiek bezig met wegverlichting, verlichting van voertuigen en signalisatie.

BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid)

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel
Tel. 02 244 15 11 – Fax 02 216 43 42
info@bivv.be
www.bivv.be

Het BIVV is een instantie ten dienste van de overheid, onder meer van de federale minister van Mobiliteit en van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. In deze hoedanigheid is het BIVV belast met het voorbereiden en het in werking stellen van de politiek op het vlak van de verkeersveiligheid. Het

BIW verleent diensten aan de overheidsinstellingen die tussenbeide komen in de domeinen met een impact op de verkeersveiligheid. Het BIW wenst zich te profileren als een instantie voor overleg en coördinatie tussen de verschillende actoren op het vlak van de verkeersveiligheid, op federaal, gewestelijk, provinciaal, lokaal en gemeentelijk vlak.

Enter vzw

Belgiëplein 1, 3510 Hasselt
Tel. 011 87 41 38 – Fax 011 87 41 39
info@entervzw.be
www.entervzw.be

Enter vzw, het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid, wil integrale toegankelijkheid bevorderen en universal design promoten met het oog op gelijke kansen voor iedereen en in het bijzonder voor personen met een handicap en ouderen. Enter richt zich naar gebruikers en burgers, professionelen en vrijwilligers, beleidswerkers en -verantwoordelijken van overheden, diensten, scholen, organisaties en bedrijven.

Kind & Samenleving – ruimtecel

Nieuwelaan 63, 1860 Meise
Tel. 02 272 07 52 en 59 – ruimtecel@k-s.be
www.k-s.be

Onderzoekscentrum Kind en Samenleving (erkend en deels gesubsidieerd door het Ministerie van Jeugd) wil via onderzoek en ontwikkeling bewerkstelligen dat kinderen en jongeren vanuit hun eigenheid volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. Naast onderzoek biedt Kind & Samenleving ook dienstverlening aan rond thema's als 'Kindgerichte ruimtelijke planning' en 'Mobiliteit en Verkeersveiligheid'. Gemeenten, ontwerp bureaus, scholen en organisaties kunnen daar altijd een beroep op doen.

Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS)

Leopold II-laan 184 D, 1080 Brussel
Tel. 02 420 06 80 – Fax 02 420 31 71
svs@schoolsport.be
www.schoolsport.be

De Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS) zet haar ervaring inzake bewegingseducatie en motorische

ontwikkeling in om kinderen fietsvaardig te maken. Binnen het project 'Meester op de fiets' van SVS, BIW en Mobiel 21 kunnen scholen via een aanvraag bij de provinciale schoolsportsecretariaten (www.schoolsport.be: klik op 'dienstverlening' – 'secretariaten') een fietsmeester met een speciaal ontworpen materiaalset op bezoek krijgen.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)

Louizastraat 40, 2800 Mechelen
Tel. 015 44 65 50 – Fax 015 44 65 59
info@verkeerskunde.be
www.verkeerskunde.be

De VSV organiseert en coördineert opleidingen inzake verkeerskunde en stimuleert wetenschappelijk onderzoek en universitair onderwijs inzake verkeerskunde. Daarnaast adviseert ze het Vlaams parlement en de Vlaamse regering op het gebied van verkeerskunde.

4. Politie

Alle adressen van de lokale politiezones zijn te vinden op www.infozone.be, onder 'wie is wie?'.

Colofon

Samenstelling

Vlaamse overheid – Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in samenwerking met
Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)

Verantwoordelijke uitgever

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal
Agentschap Wegen en Verkeer
Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel

Coördinator

Erik De Bisschop
AWV – Expertise Verkeer en Telematica

Stuurgroep en werkgroepen

Myriam Adriaensen, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)
Kirsten De Mulder, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)
An Volckaert, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)
François Vlamincq, CSD Gent
Marc Nuytemans, De Lijn
Willy Sleurs, Dep. Onderwijs en Vorming – Curriculum
Raf Canters, Mobiel 21
Erik De Bisschop, AWV – Expertise Verkeer en Telematica
Armand Rouffaert, AWV – Expertise Verkeer en Telematica
Claudia Juvyns, AWV – Wegen en Verkeer Limburg
Wouter Van Herck, AWV – Wegen en Verkeer Antwerpen
Cindy Declerc, MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Vlaams-Brabant
Helmut Paris, MOW – Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Didier Bataillie, Onderwijssecretariaat van de Steden
en Gemeenten van de Vlaamse Gemeenschap (OVSG)
Bart Baeten, Stad Kortrijk
Heidi Debels, Stad Kortrijk
Peter Beyers, Politiezone Antwerpen
Raymond Boden, Politiezone Voorkepen
Inneke Goyvaerts, Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)
Erwin Debruyne, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VWSG)

Begeleiding en eindredactie

Sandra De Bel, Tom Depla,
Bart Janssen, Gerda Machtelinckx – Kluwer

Grafische vormgeving

Agentschap voor Facilitair Management
Nadia De Braekeler

Druk

Agentschap voor Facilitair Management
Digitale Drukkerij
Met dank aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde
voor verspreiding en druk



Depotnummer

D/2010/3241/108

Uitgave september 2010



