



Veilige schoolroutes in kaart Werkboek voor gemeenten



Inhoud

Veilige schoolroutes in kaart

1	Inleiding	3
2	De schoolroutekaart	4
2.1	Wat is een schoolroutekaart?	4
	Definitie	4
	Doel	4
	Gebruikers	4
	Informatieve, sensibiliserende en educatieve functie	5
2.2	Waarom ijveren voor veilige en milieuvriendelijke woon-schoolverplaatsingen?	5
3	De realisatie van een schoolroutekaart	7
3.1	Fase 1: Voorbereiding	7
	Stap 1 De schoolroutekaart als onderdeel van een gemeentelijk mobiliteitsbeleid	7
	Stap 2 Voor wie is de kaart bestemd?	7
	Stap 3 Wie betreft u in uw plan van aanpak?	8
	Stap 4 Hoe gaat u de kaart financieren?	8
	Stap 5 De timing	10
	Stap 6 Een gedragen beslissing	10
3.2	Fase 2: Opmaak van de schoolroutekaart	11
	Stap 7 Welk kaartmateriaal als basis gebruiken?	11
	Stap 8 Schoolroutes verzamelen	12
	Stap 9 Analyseren van de schoolroutes	14
	Stap 10 Keuze van de trajecten	15
3.3	Fase 3: Afwerking tot het eindresultaat	16
	Stap 11 De inhoud telt ook!	16
	Stap 12 De grafische vormgeving: een huzarenstuk?	17
	Stap 13 Laatste controle op het terrein	19
	Stap 14 Naar de drukker	19
3.4	Fase 4: Aan de slag met de kaart	19
4	Bijlagen	22
	4.1 Veilige routes in kaart: gouden tips	22
	4.2 Schoolroutetoets – 3 fiches	25
	4.3 Adressen	28
5	Nuttige informatie	29
6	Bibliografie	31
7	Colofon	31



1 Inleiding

Veilige schoolroutes in kaart

De fiets is een belangrijk vervoermiddel in Vlaanderen, met nog heel wat speelruimte. Daarom wil de Vlaamse overheid met haar mobiliteitsbeleid het fietsgebruik behouden en versterken. Schoolgaande kinderen en jongeren vormen daarbij een belangrijke doelgroep. Uit onderzoek¹ blijkt immers dat de fiets niet alleen een groot aandeel heeft in het woon-schoolverkeer, maar ook nog een groot groeipotentieel. Momenteel gebruikt men de fiets voor minder dan 40% van de verplaatsingen van en naar school, en dat terwijl 60% van de studerende jeugd in Vlaanderen onderwijs volgt op niet verder dan vijf kilometer van huis. Dat zijn duidelijk fietsbare afstanden voor het merendeel van hen.

Wat houdt hen tegen om het stalen ros van stal te halen? Wel, kinderen, jongeren en hun ouders weten niet altijd welke weg naar school de veiligste is. Dat hangt af van de vervoerwijze die men kiest. De aangewezen fietsroute is niet noodzakelijk de route die ouders nemen waarbij kinderen als passagier in de auto zitten. Het duidelijk (her)kenbaar maken van veilige schoolroutes is een belangrijk aangrijpingspunt om het gebruik van de fiets te verhogen. Een van de instrumenten om dit te realiseren is een 'schoolroutekaart'. Dit is een eenvoudig en handig te gebruiken kaart met uitgestippelde routes om de scholen in een gemeente of stad op een veilige manier te bereiken. De nadruk in dit werkboek ligt op fietsen, maar bij de uitwerking mag evenzeer aandacht gaan naar stappen of het gebruik van het openbaar vervoer.

Met dit werkboek 'Veilige schoolroutes in kaart' willen we een praktisch en toegankelijk naslagwerk realiseren. De doelgroep van dit draaiboek zijn lokale overheden. Het moet een instrument zijn dat de lokale overheden helpt bij het in kaart brengen van 'aanbevolen routes' in een voor de gebruikers leesbaar en goed hanteerbaar eindproduct.

Behalve een uitvoerig stappenplan, bevat het werkboek ook achtergrondinformatie en ideeën om zinvol te werken met de kaartjes. 'Werk mee aan veilige en duurzame schoolverplaatsingen' is de boodschap van dit werkboek!

1 Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen





2 De schoolroutekaart

2.1 Wat is een schoolroutekaart?

Definitie

Een schoolroutekaart geeft de meest veilige schoolroutes aan. 'Fietsen' staat centraal, maar men kan er ook wandelroutes, openbaarvervoerfaciliteiten en duurzame parkeeropties (bv. 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.

Doel

Het hoofddoel van een schoolroutekaart is de multimodale en veilige bereikbaarheid van scholen stimuleren. Daarbij hanteren we het **STOP**-principe: eerst **S**tappen, dan **T**rappen, daarna **O**penbaar vervoer (of indien aanwezig leerlingenvervoer) en dan pas **P**rivévervoer. Door meer milieuvriendelijke alternatieven te gebruiken, belanden minder kinderen op de achterbank, waardoor de schoolomgeving rustiger en leefbaarder wordt. 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.

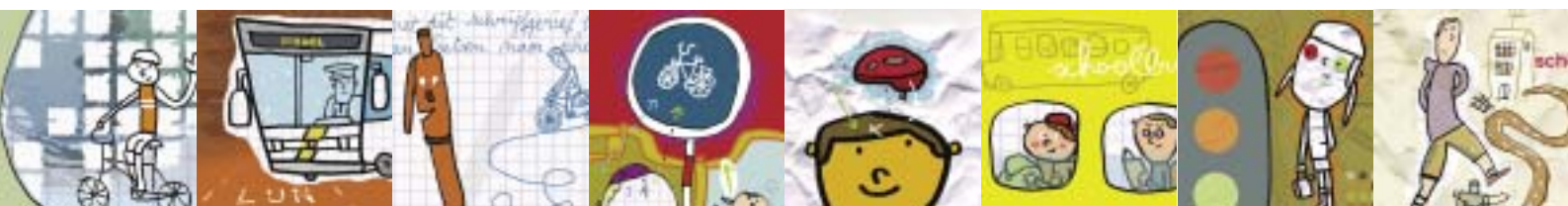
4



Gebruikers

We onderscheiden twee soorten gebruikers. In eerste instantie zijn er de tieners. Kinderen tussen 10 en 14 jaar gaan zich zelfstandiger verplaatsen, ook naar school. De laatste graad basisonderwijs en de eerste graad secundair onderwijs zijn daarom de voornaamste doelgroep voor het gebruik van de schoolroutekaarten.

In tweede instantie zijn er de ouders, grootouders, eventueel andere begeleiders van jongere kinderen die zich nog niet zelfstandig verplaatsen. De schoolroutekaart is ook voor hen een praktisch houvast wanneer ze kinderen naar school begeleiden.





Informatieve, sensibiliserende en educatieve functie

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.

2.2 Waarom ijveren voor veilige en milieuvriendelijke woon-schoolverplaatsingen?

Negatieve spiraal doorbreken



Vele kinderen en ouders komen in deze vicieuze cirkel terecht. De uitdaging van de schoolroutekaart is om deze cirkel te doorbreken en kinderen te stimuleren om zoveel mogelijk te voet of met de fiets naar school te komen. We beperken zo de verkeersdruk aan de schoolpoort, maar ook in de ruimere omgeving wordt het veiliger en leefbaarder.



Fiets- en verkeersvaardigheid van kwetsbare weggebruikers

Kinderen leren 'al doende' beter stappen en fietsen. Ze raken meer vertrouwd met het dagelijkse verkeer en leren anticiperen op andere weggebruikers. Daardoor worden ze niet alleen verkeersvaardiger, maar ook fietsvaardiger. De ervaring is de echte leerschool. 'Durf fietsen!' is dus een belangrijke boodschap aan kinderen en ouders.

Regelmatig bewegen

Veel en regelmatig bewegen op jonge leeftijd heeft een goede invloed op de motorische ontwikkeling van het kind, en dat vertaalt zich in een verminderde kwetsbaarheid in het verkeer. Dagelijkse beweging heeft een gunstige invloed op de gezondheid en de fysieke conditie en is belangrijk in de strijd tegen obesitas bij kinderen en jongeren. Dagelijks stappen of trappen naar school kan de negatieve gevolgen van deze aandoening helpen voorkomen.

Autonome verplaatsingen

Stappen en fietsen zijn vervoerswijzen die het meest in aanmerking komen als niet-begeleide verplaatsing. 'Zelfstandigheid' speelt een voorname rol in de ontwikkeling van de sociale identiteit van het kind. Kinderen worden weerbaarder en zelfstandiger in het verkeer. Meer vrijheid biedt hen mogelijkheden tot het ontwikkelen van sociale vaardigheden. Of kinderen tussen 10 en 14 jaar zelfstandig naar school mogen en kunnen stappen en fietsen hangt af van de af te leggen afstand, de te volgen route en de verkeersveiligheid op die route. Vooral de overgang van het basisonderwijs naar het secundair onderwijs blijkt een sleutelmoment in de autonome mobiliteit van kinderen. Dan ingrijpen en een duwtje in de rug geven is belangrijk.

Een veilige schoolomgeving én veilige schoolroutes

Er is recent heel wat aandacht uitgegaan naar de veilige schoolomgeving, denken we maar aan het wetgevend kader met betrekking tot Zone 30-schoolomgeving en de Module 10 van het mobiliteitsconvenant. Het belang van veilige routes in het geheel van de woon-schoolverplaatsing bleef daardoor eerder onderbelicht. Objectief gezien is de verkeersveiligheid van kinderen groter in de schoolomgeving dan op de schoolroutes. In de schoolomgeving gebeuren minder ongevallen. De snelheid is er lager en autobestuurders houden er (meer) rekening met de aanwezigheid van kinderen.

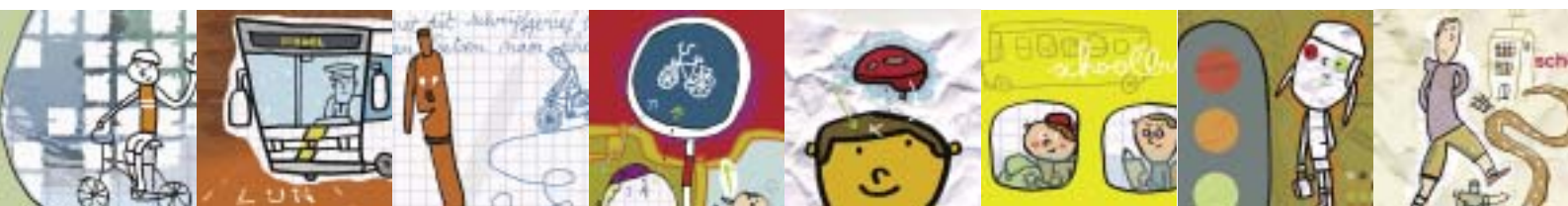
Op de schoolroutes mengen kinderen zich als trage verkeersdeelnemers tussen het snelle, gemotoriseerde verkeer. Voor die routes moeten we dus ook zeker aandacht hebben.

Geïntegreerde aanpak

Werken aan veilig en milieuvriendelijk schoolverkeer betekent werken aan:

- een infrastructuur die uitnodigt tot een veilig verkeersgedrag (conflictsituaties vermijden, kindvriendelijke ontwerpen of aangepaste snelheden afdwingen),
- een betere handhaving (snelheidscontroles...),
- een betere vervoersorganisatie (parkeerbeleid, opstarten van voet- en fietspools, organiseren van leerlingenvervoer...).

Al deze aspecten moeten bijdragen tot meer verkeersveiligheid op weg naar school. Sensibiliserende, informatieve en educatieve acties helpen ons verkeers- en mobiliteitsgedrag veranderen. Een versterkend samenspel van initiatieven op deze verschillende fronten door samenwerking van alle betrokken partners stimuleert duurzame en veilige woon-schoolverplaatsingen. Als gemeente speelt u hierbij een sleutelrol!



3 De realisatie van een schoolroutekaart

3.1 Fase 1: Voorbereiding

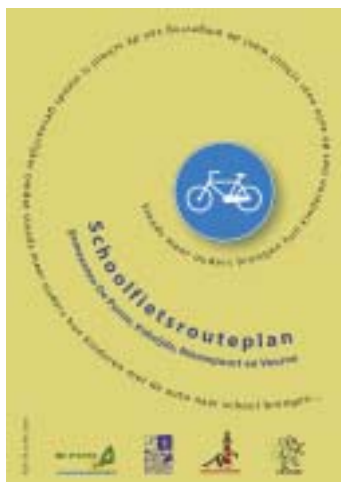
Stap 1 De schoolroutekaart als onderdeel van een gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Momenteel heeft 98% van de Vlaamse gemeenten een mobiliteitsconvenant aangegaan met de Vlaamse overheid. Hiermee streven ze in hun mobiliteitsbeleid naar duurzaamheid en verkeersveiligheid. Zoek aansluiting bij de keuzes, doelstellingen, visie en scenario's die gemaakt zijn in uw mobiliteitsplan. Motiveer uw voorstel tot opmaak van een schoolroutekaart, desgewenst formeel in een projectnota ter verantwoording van een bijkomende Module 15-actie of cluster van maatregelen naar scholen. Ook in het milieubeleid (samenwerkingsovereenkomst), het veiligheidsactieplan van de politiezone en in het onderwijs (met de ontwikkelingsdoelen en eindtermen)... zijn er aanknopingspunten.

Stap 2 Voor wie is de kaart bestemd?

Als uw gemeente enkel **basisonderwijs** aanbiedt, heeft u twee opties: in de eerste optie geeft u elk kind/ouder van elke school een kaart. In dit geval zijn de gebruikers kinderen, maar ook de begeleiders. In optie twee kan u zich beperken tot de laatste graad, de kinderen die al zelfstandig naar school kunnen.

Wanneer u ook **secundair onderwijs** aanbiedt zijn de gebruikers de leerlingen zelf. De belangrijkste doelgroep is de eerste graad. Bij de overgang naar de secundaire school moeten zij vertrouwd worden met een nieuwe route, grotere afstanden, nieuwe vrijheden... Niet zelden overschrijdt het bereik van de school ook de gemeentegrenzen. Hier biedt intergemeentelijke- of zelfs zoneoverschrijdende (politie)samenwerking mogelijk een oplossing.



De politiezones Westkust (gemeenten De Panne, Koksijde en Nieuwpoort) en Spoorkin (Stad Veurne) ondersteunden de ontwikkeling van een gezamenlijke kaart voor deze gemeenten.





Stap 3 Wie betreft u in uw plan van aanpak?

De mobiliteits- en/of duurzaamheidsambtenaar, de technische dienst, de communicatieambtenaar, de preventieambtenaar, de startbanenverkeer, de politie(zone), en eventueel externe begeleiders zijn potentiële hoofdactoren. Op basis van hun specifieke **deskundigheid**, terreinkennis, ervaring en/of contacten, kunnen ze een specifieke rol in het proces toebedeeld krijgen. Efficiënte interdisciplinaire en soms bovenlokale samenwerking bevordert bovendien de proceskwaliteit.

Een nog steviger en gedragen eindresultaat verkrijgt u wanneer u ook de **gebruikers** van de kaart inspraak geeft in het proces. Mogelijke gebruikers zijn: leden van de ouderraad, verkeersouders, mobiliteitsorganisaties, directieleden, leerkrachten, een afvaardiging van de leerlingenraad... Houd rekening met hun inbreng en koppel terug wat u ermee gedaan hebt. Flexibiliteit, efficiënte communicatie en diplomatie zijn vereiste vaardigheden van een team dat participatief werkt.

Beperk de werkgroep tot twaalf personen: dat is een maximum om efficiënt te kunnen werken. Spreek duidelijk af wie het team leidt: een gemeentelijk ambtenaar van mobiliteit, duurzaamheid, communicatie, een politie-vertegenwoordiger... Communiceer dit ook naar alle partners. Bent u niet zeker dat u de nodige capaciteiten voor zo'n participatieve aanpak in huis hebt, dan kunt u een beroep doen op externe hulp. In de adressenlijst vindt u hierover informatie.

Een ruimere timing is aangewezen wanneer je tussentijdse taken (bv. analyse schoolroutes) gaat toewijzen voor educatieve klasopdrachten. Participatiemethodieken verschillen voor basis- en secundair onderwijs. U hebt daarbij altijd de medewerking van de school en de leerkrachten nodig. Maak hier dus vooraf duidelijke afspraken over in de werkgroep!

Voorbeeld Regionaal Stedelijk gebied Turnhout - Vosselaar - Oud-Turnhout en Beerse. Niet minder dan 800 leerlingen van het secundair onderwijs konden vooraf op een proefversie hun eigen schoolroute en de aandachtlocaties aanduiden. Hun bevindingen werden verwerkt in het eindresultaat.

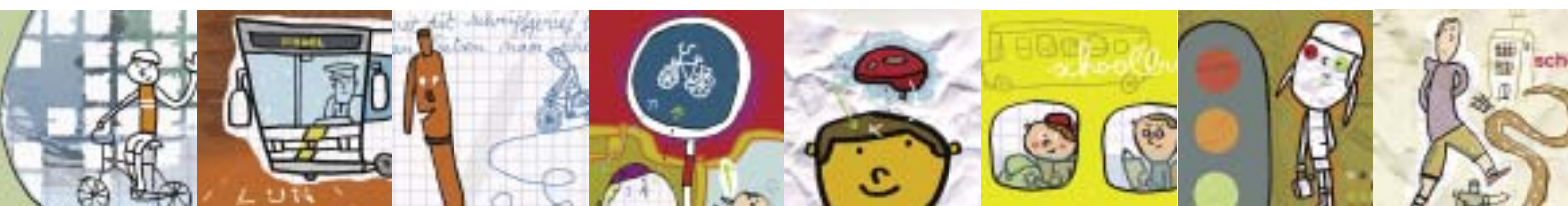
Stap 4 Hoe gaat u de kaart financieren?

U brengt alle mogelijke kostenfactoren in kaart: de tijdsinvestering van personeel (niettegenstaande dit binnen het reguliere takenpakket valt), werkgroepvergaderingen, basismateriaal en compatibele software, verplaatsingen, externe begeleidingskosten of de uitbesteding van deelopdrachten; tekenwerk en GIS-applicatie, lay-out en drukwerk. In uw begrotingsopmaak moet u de schoolroutekaart tijdig als 'post' voorzien, denk hieraan bij de opmaak van uw planning!

De vier gemeenten van de Westkust en hun politiezones ontwikkelden samen een kaart in eigen beheer. De globale kost bedroeg 2.000 euro voor 5.000 exemplaren, inclusief softwarebewerking van de kaart door de drukker.



Projectvereniging Regionaalstedelijk Gebied Turnhout deed in 2005 een beroep op een extern adviesbureau voor een totaalpakket; voorbereidend advies, begeleiding van de werkgroep, lay-out tot het uiteindelijke drukwerk. Kostprijs: 2.600 euro voor 3000 exemplaren. Een Module 15-subsidiëring (geïntegreerd project met drie andere mobiliteitsmanagementacties: Belgerinkel, Campagne Zone 30-schoolomgeving en Parkeer & Shop) verlichtte de factuur met 33%.



De module 15 en/of de samenwerkingsovereenkomst bieden de **mogelijkheid tot subsidiëring** door de Vlaamse overheid.

Module 15 (flankerende maatregelen) van het mobiliteitsconvenant

Gemeenten die een convenant hebben afgesloten, kunnen jaarlijks één project laten subsidiëren via Module 15. De subsidie bedraagt 33% van de reële kostprijs (enkel werkingskosten, geen personeelskosten) en kan gecumuleerd worden met de subsidies van de Samenwerkingsovereenkomst (zie hieronder) tot 66%.

Voor meer informatie over de aanvraagprocedures en voorwaarden: www.mobielvlaanderen.be/convenants

Wat als verschillende gemeenten samenwerken?

Siska Stockelynck (Koksijde) voor het samenwerkingsverband Westkust: "Elke gemeente heeft een module 15 afgesloten, maar alles werd uiteindelijk wel in één projectnota verwerkt. Er is een speciale Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) samengeroepen, samengesteld uit leden van de GBC's van de samenwerkende gemeenten. Op de Provinciale Auditcommissie (PAC) waren alle gemeenten uitgenodigd."

De samenwerkingsovereenkomst 'milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling'

De opmaak van een schoolroutekaart kan kaderen in de cluster 'mobiliteit' van de samenwerkingsovereenkomst. Zorg hierbij wel dat de milieuaspecten duidelijk op de voorgrond komen. Communiceer ook over de milieuaspecten van gereduceerde autoverplaatsingen naar school en koppel dit eventueel zo nodig aan andere acties. Meer informatie over de aanvraagprocedure en voorwaarden: www.samenwerkingsovereenkomst.be. Aanspreekpunt voor de samenwerkingsovereenkomst:

Jan De Vocht

Tel. 02 553 11 27. Fax 02 553 11 20. E-mail: jan.devocht@lin.vlaanderen.be

In andere gevallen kan je ook privéspansoring overwegen. **Privaat-publieke samenwerking** gebeurt vandaag de dag meer dan ooit. Verkeersveiligheid van kinderen is een marketingproduct dat sneller aanslaat dan je denkt...



LU, General Biscuits België is de grootste koekjesfabrikant ter wereld en ook de belangrijkste werkgever in Herentals. LU vindt het noodzakelijk om als bedrijf zijn verantwoordelijkheid op te nemen naar de directe omgeving: de stad Herentals en haar inwoners. In het bijzonder wou LU zich inspansnen voor de gezondheid en de veiligheid van de Herentalse schoolgaande jeugd. LU sponsorde de schoolroutekaart en gaf een eigen 'autokaart' aan zijn personeel, bedrijfschauffeurs en klanten, om ook hen aandacht te vragen voor de schoolroutes. De slagzin werd: "Denk eraan: een veilige verkeerssituatie voor alle Herentalse scholieren... een LUmineus idee".

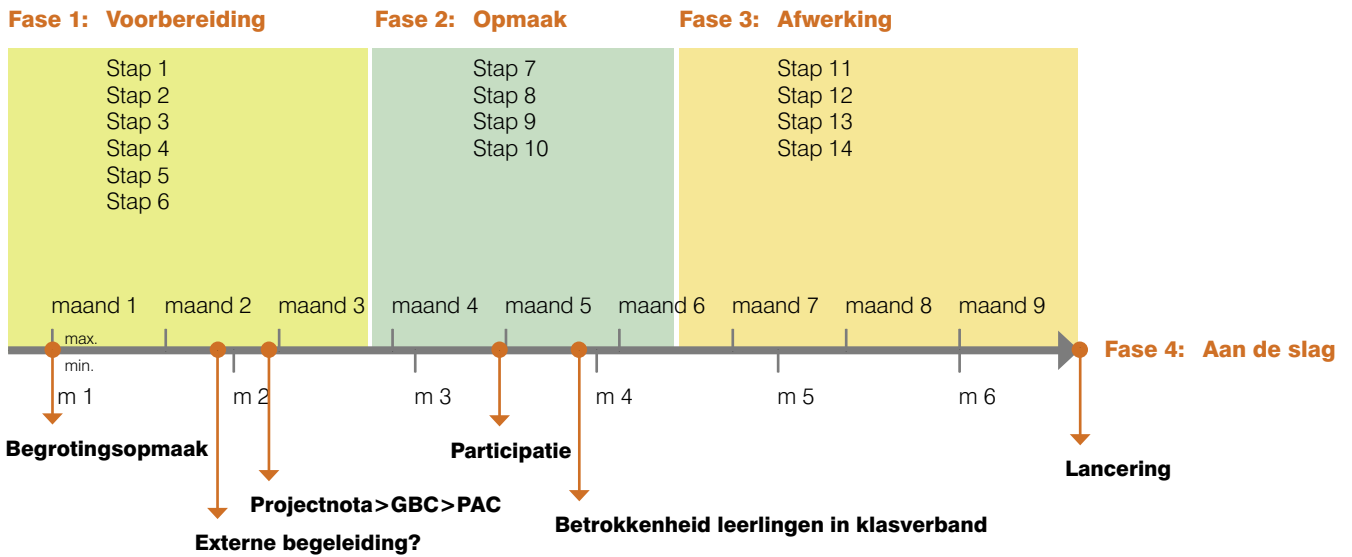


Ook het **verkeersveiligheidsfonds** (boetefonds) kan onder welbepaalde voorwaarden aangesproken worden. De politiezone moet in dit geval de ontwikkeling van een schoolroutekaart als preventief-sensibiliserend instrument opnemen in haar jaarlijks in te dienen actieplan. Structureel en voorafgaandelijk overleg met de politie(zone) is dus nodig!

Ook binnen de subsidiëeringskanalen van de **provincies** of in het kader van de verkeerswaaier van de **Levenslijn** Kinderfondscampagne (enkel voor scholen, ouderverenigingen, buurtorganisaties... maar niet als gemeente!) zijn er mogelijkheden.



Stap 5 De timing



Timing en planning zijn uitermate belangrijk in de voorbereiding van elke beleidsbeslissing, niet alleen wegens de begroting. Belooft u iets, dan moet u het ook 'op tijd' kunnen waarmaken. De burger denkt niet 'op lange termijn'. Zeker aan kinderen en hun ouders is het moeilijk te verkopen dat 'hun verkeersveiligheid' moet wachten. Als D-day de dag is waarmee u uitpakt met de kaart en de verspreiding ervan, reken dan toch op een minimale termijn van vier maanden vanaf de goedkeuring in de gemeenteraad. Een sterk participatief proces, zeker met medewerking van de tieners zelf, vergt 2 maanden extra. Ook wanneer bovenlokaal overleg noodzakelijk is, moet u uw team wat extra tijd gunnen. Een half jaar is een realistische 'basistiming' waarmee u rekening moet houden. Met een schoolroutekaart uitpakken in volle winter is ook niet echt aangewezen. Dat neemt niet weg dat u dan wél achter de schermen kan werken. Een duidelijke tijlijn voor het gehele proces vindt u in samenvattende tabel hierboven.

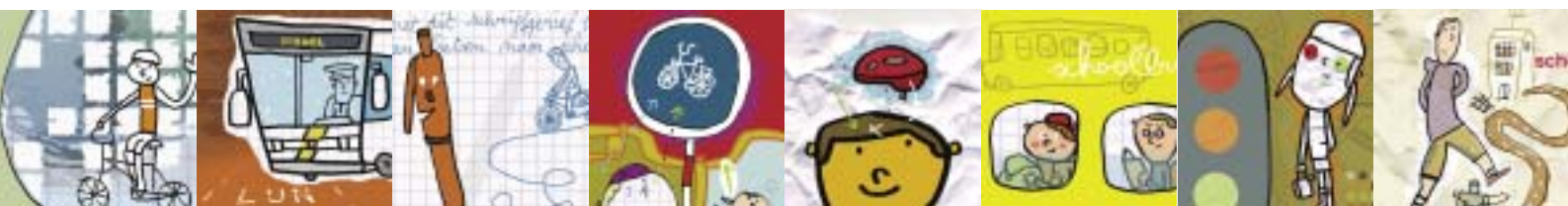
10



De gemeente Wuustwezel heeft een schoolroutekaart opgemaakt in samenwerking met de verkeerswerkgroepen van alle 13 scholen op het grondgebied. Dit gebeurde in het verlengde van de opmaak van schoolvervoerplannen. Er was exact één jaar nodig (van september 2001 tot september 2002) om te komen tot dertien schoolvervoerplannen en één gemeentelijke schoolroutekaart. De gemeente deed hierbij een beroep op externe begeleiding.

Stap 6 Een gedragen beslissing

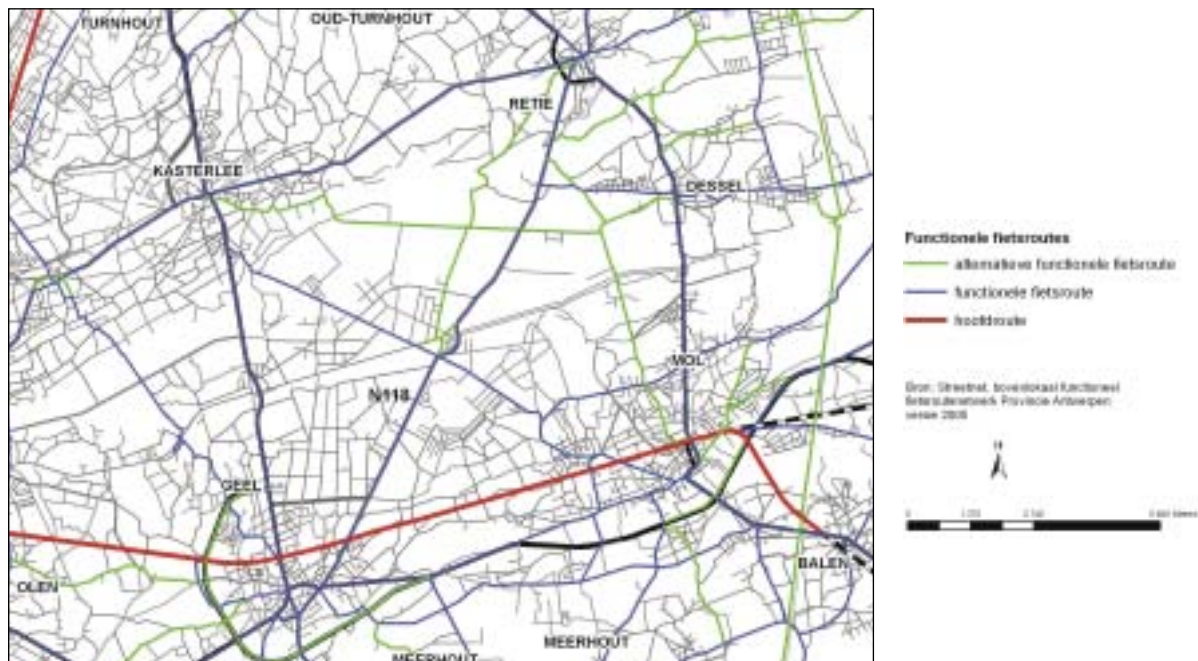
U kan de voorbereidingsfase afronden met een (formele) nota waarover vooraf ambtelijke en politieke consensus bestaat. Ruggespraak in de GBC, scholenadviescommissie, intergemeentelijke ambtelijke werkgroep..., verhoogt de kans op een breed politiek en maatschappelijk draagvlak, goedkeuring door de gemeenteraad, een vlotte samenwerking en een efficiënte uitvoering.



3.2 Fase 2: Opmaak van de schoolroutekaart

Stap 7 Welk kaartmateriaal als basis gebruiken?

Fietstrajecten zullen in de meeste gevallen 'dominerend' zijn voor uw schoolroutekaart. Daarom vertrekt u best van de informatie die het thans bestaande **bovenlokale fietsroutenetwerk** weergeeft. Indien u nog niet over deze gegevens beschikt kunt u ze bij de provincie opvragen.



Uitsnede bovenlokaal fietsroutenetwerk

Het bovenlokale fietsroutenetwerk kan helaas enkel dienen om het grove weefsel van uw schoolroutes te helpen uitzetten. **Vermazing** legt juist die noodzakelijke veilige verbindingen van trage wegen, lokale voorzieningen, zone 30-gebieden... en zorgt voor samenhang tussen het vertrek thuis en de school. Uiteraard vergt dit maatwerk en kennis van zaken.

"Een kleinere, landelijke gemeente met verschillende kernen heeft misschien een minder vertakt wegennet, maar telt veel meer kilometers per inwoner, in verhouding tot een dichtbevolkt stedelijk gebied. Bovendien vragen lokale en bovenlokale verbindingswegen, zeker bij een groot aantal kruisingen en lintbebouwing, evenals de soms verraderlijk rustige wegen, een aparte aanpak. Trage wegen terug in gebruik stellen is in dit geval een opportuniteit van formaat omdat je het aantal conflictpunten met autoverkeer gaat verminderen." (Sofie Geens, Rotselaar)

In stedelijke gebieden moet je optimaal gebruik maken van het steeds groeiende aandeel autovrije of autoluwe gebieden zoals woonerven, aanlooproutes naar (rand)parkings of stations, groene boulevards, parkdoorsteken... Toeristische, commerciële centra hebben die zeker. Heikel punt zijn hier in vele gevallen de traditionele steen- en ringwegen die op schoolpiekmomenten steeds drukker en minder veilig zijn.





Hoe geschikt is GIS?

Een digitale onderlegger is natuurlijk geschikt basismateriaal. De transformatie van GIS-basismateriaal naar een 'leesbare stratenkaart' vergt echter de nodige aandacht en technische vaardigheid. U kunt de 'shape-files' bijvoorbeeld afhalen en bewerken met het software-programma ARCVIEW (ARCGIS of varianten erop). Let ook op! Vaak duiken er problemen op met overlappings van verschillende 'layers' van GIS-bestanden, bv. bovenlokaal fietsroutenetwerk met ruimere MULTINET (of STREETNET)-kaartbestanden van GIS Vlaanderen² (AGIV). Om dit zoveel mogelijk te vermijden, vertrekt u best vanuit de **rasterversie van STREETNET** (niet de lijnversie, die soms ook vectorversie wordt genoemd. De kwaliteit van de lijnversie van STREETNET is goed als intern werkdocument, maar onleesbaar en onaantrekkelijk voor kinderen. Bovendien is de resolutie niet voldoende hoog voor drukwerk.). Uiteindelijk willen we een kaart realiseren die tot op het niveau van straatnamen leesbaar wordt en waarvan het formaat gemakkelijk hanteerbaar is. Dit vergt voldoende kennis van en ervaring in het werken met hogervermelde softwareprogramma's (zie verder 3.3 De grafische vormgeving).

Kan het ook met een eenvoudige stratenkaart?

Vele gemeenten beschikken al over een goed leesbare kaart van de gemeente (al dan niet inclusief digitale versie). Dit bestaande en actuele eindresultaat kunt u natuurlijk ook gebruiken als basiskaart en oriëntatiemateriaal voor de verdere analyse van het woon-schoolverkeer. Wees vooral voorzichtig met copyrights en klaar een en ander vooraf uit met eventuele andere rechtmatige eigenaars.

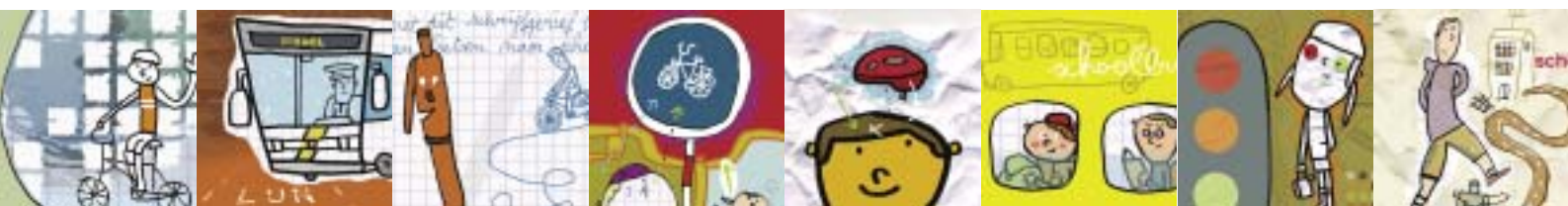
Stap 8 Schoolroutes verzamelen

12



Om de reële schoolroutes af te bakenen vertrekt u van de zogenaamde vervoerscirkels. Een vervoerscirkel neemt als **richtnorm 15 min.** enkele verplaatsing vanuit de woonplaats naar de school.

² GIS Vlaanderen heet sedert april 2006 AGIV. AGIV heeft een ruime dienstverlening naar gebruikers van geografische informatie (zie 4.3 Adressen).



Hanteer de vervoerscirkels met de nodige flexibiliteit. Wanneer u een straal als norm hanteert, gebruikt u een vogelvluchtafstand. Het is geen weerspiegeling van de werkelijke ruimtelijke structuur en de bestaande netwerken. Bovendien fietst niet iedereen even snel en is er - uiteraard - het leeftijdsverschil.

Voor de **basisschool** hanteren we best andere maatstaven. Begeleiders moeten in datzelfde kwartier heen en terug kunnen. Hier gelden dus normen van **400 m stappen** of **maximaal 2 km fietsen** (telkens enkel traject). De actieradius voor secundaire scholieren ligt al wat hoger. In een kwartier kunnen plus twaalfjarigen ongeveer **750 m tot 1 kilometer stappen** en **3 à 5³ kilometer fietsen**. Voor de nog grotere afstanden gaan we ons richten op openbaar vervoer (of indien aanwezig leerlingenvervoer).

Nogmaals: variëren in de vervoerscirkels kan, afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden.



Volgens het onderzoek 'Vervoersafhankelijkheid en -autonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar' blijkt dat 72% van deze jongeren op minder dan 5 km van school woont; 42% woont zelfs op minder dan 2 km van school!

Op een stratenplan (type STREETNET-raster) trekken we concentrische cirkels rond de school met als straal de **stap-, trap- en openbaarvervoerszones**.



Daarna gaat u na waar de (meeste) leerlingen wonen binnen deze zones. Vanuit deze clusters trekt u lijnen naar de school. Vervolgens herschikt u deze vogelvluchtlijnen langs het bestaande netwerk van wegen, paadjes, doorsteken en verkeerswegen. In het kaartbeeld dat ontstaat, zullen bundels van routes optreden. De mate van bundeling geeft de prioritaire schoolroutes aan. Houd in het geval van secundair onderwijs ook rekening met de leerlingenstromen uit/naar andere gemeenten!



³ 5 km in vogelvlucht is ook de norm die algemeen gehanteerd wordt als 'maximale fietsafstand' voor functionele fietsroutes op lokaal niveau. Bovenlokaal is de norm zelfs 10 km.



Stap 9 Analyseren van de schoolroutes

Volgende belangrijke stap in het ontwerp van de kaart is de analyse van deze schoolroutes: zijn ze veilig, in eerste instantie voor de gebruikers? Beantwoorden ze aan de andere noodzakelijke eisen (comfort, directheid, aantrekkelijkheid...) die voetgangers, fietsers, openbaarvervoergebruikers stellen aan infrastructuur en netwerken?

In deze fase van informatievergaring en onderzoek onderscheiden we drie belangrijke bronnen: (1) bestaande gegevens, (2) gebruikersinformatie, (3) bijkomend onderzoek.

1 Bestaande gegevens

Recente onderzoeksanalyses, bv. uit een mobiliteitsplan of schoolvervoerplannen en (lokale) ongevalregistratiegegevens zijn objectieve informatiebronnen die u helpen om uw keuzes voor trajecten te motiveren of knelpuntlocaties te vermijden. U kunt ook gebruik maken van de beschikbare terreinkennis van politie of andere actoren, zoals De Lijn, wanneer het gaat over bus- en/of tramtrajecten en halteplaatsen.

2 Gebruikersinformatie

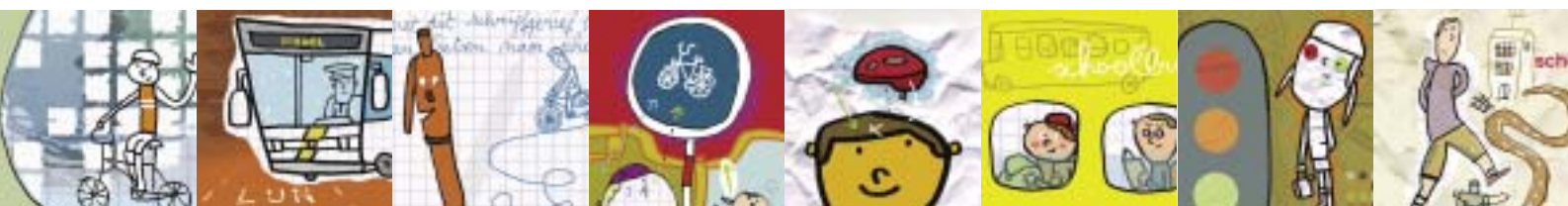
Houdt u geen rekening met de manier waarop jongeren of hun ouders de schoolroute beleven, dan zult u ook weinig succes bereiken wanneer u zonder hun inspraak routes gaat uitstippelen of 'aandachtspunten' gaat benoemen.

Kinderen en tieners hebben een bijzondere kijk op het verkeer. Wat voor volwassenen doorslaggevende condities zijn, zijn dit voor kinderen misschien minder. Een fietser bekijkt de straat anders dan een automobilist, een ouder is soms meer bezorgd om zijn kinderen, dan kinderen om zichzelf. Prioriteiten kunnen verschillen, knel- en aandachtspunten ook. Ga de discussie over wrevels, gevaren, hindernissen of onveilige situaties niet uit de weg. Confronteer jongeren met alternatieven, maar ook met eigen - soms onverantwoord - verkeersgedrag. Ieder geeft zijn mening en samen tracht u tot een consensus te komen. Maar soms laat u best het 'verkeerskundig' oordeel primeren.

De schoolroutetoets in 3 fiches

De schoolroutetoets moet iedere gemeente in staat stellen een weloverwogen, verkeerskundige keuze te maken van de 'meest veilige' woon-schoolroutes. De schoolroutetoets is meer dan een knelpuntenvragenlijst. We bieden de methodiek aan per beoogde vervoerswijze in **drie afzonderlijke fiches: voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers** (zie 4.2). Deze werkwijze vertrekt vanuit een ruimer kader van 'algemene eisen' die de gebruikers stellen aan de infrastructuur en de netwerken. Dit vindt u terug in de eerste kolom van de schoolroutetoets. Vervolgens werpt de toets een 'snelle' blik op het ontwerp en de inrichtingscriteria (tweede kolom) om dan te komen bij de hamvragen: 'Zijn de voorwaarden vervuld?', 'Zijn er problemen?', 'Zo ja, van welke aard en hoe kunnen we ze oplossen?' De **aanpunlijst** in de laatste kolom van de fiches is hierbij telkens een essentieel houvast.

De schoolroutetoets geeft de werkgroep de kans om te argumenteren, te discussiëren, om een visie te ontwikkelen, keuzes te maken, zonder evenwel te vervallen in technische discussies. Het is aan u om de routes, straat per straat te analyseren. Knelpunten of (beter) aandachtspunten kunt u op uw kaart visualiseren. Het vergemakkelijkt uw uiteindelijke diagnose en kan ook een opstap zijn naar verbetering van het ontwerp. Verbeteracties zijn de verantwoordelijkheid van de gemeente (of andere actoren, bijvoorbeeld de mobiliteitsbegeleiders van de Vlaamse overheid). Raadpleeg ook het vademecum Fietsvoorzieningen en het vademecum Voetgangersvoorzieningen.



Het aspect veiligheid (zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid) is -vanuit het standpunt van de kwetsbare fietser- een topprioriteit. Daarom moeten fietsers misschien op enkele plaatsen omrijden en via een tunnel of brug wegen kruisen. Het aspect veiligheid is hier in tegenstrijd met de kortste route en met het comfort, maar verdient prioriteit.

3 Bijkomend onderzoek gewenst?

Bijkomend onderzoek is aangewezen wanneer u over onvoldoende of betwistbare gegevens beschikt om een oordeel te vellen. In het beste geval kunt u de ontbrekende gegevens zelf gaan verzamelen. Terreinobservatie, metingen van oversteeptijden of snelheden werpen dikwijls nieuw licht op een situatie. Het gaat hier echt niet om technisch, gesofisticeerd onderzoek, maar om eenvoudige toepassingen. Met de hulp van bevoegde diensten, eventueel ook met medewerking van andere werkgroepleden, soms leerlingen zelf, kom je bijvoorbeeld heel wat te weten over de verkeersleefbaarheid. Meer info: zie 4.3 Adressen.

Stap 10 Keuze van de trajecten

Probeer de 'aanbevolen' schoolroutes grosso modo te beperken tot de vier windrichtingen. Uiteraard spelen hier ook weer de ruimtelijke spreiding, grootte, stedelijke graad, netwerkvoorzieningen, beschikbare onderwijsaanbod... van de gemeente een rol. Het geheel moet overzichtelijk blijven. Wees voorzichtig met een (te) diffuus beeld!





3.3 Fase 3: Afwerking tot het eindresultaat

Stap 11 De inhoud telt ook!

Een schoolroudekaart moet meer zijn dan een stratenkaart of plannetje dat gebruikers de meest veilige weg naar school wijst. Drie elementen zijn belangrijk: (1) relevante, interessante informatie, (2) sensibilisatie (woon- schoolverplaatsingen beheersen en sturen in de richting van duurzame mobiliteit: meer te voet, met de fiets en openbaar vervoer) en (3) de nodige zorg voor taalgebruik op maat van de eindgebruikers.

1 Relevante, interessante informatie

- U kan preventieve tips voor voetgangers, fietsers, openbaarvervoergebruikers en zelfs autogebruikers toevoegen op basis van relevantie en aangepast aan de lokale omstandigheden. Een bloemlezing vindt u alvast onder 4.1 Veilige routes in kaart: gouden tips.
- De kaart geeft de 'meest veilige' trajecten aan. Een traject is nooit 100% veilig. U zou u op een gevaarlijk pad begeven door te suggereren dat u 'veilige' routes garandeert. Knelpunten kunt u niet overal vermijden. Door ze aan te geven als 'knelpunt' krijgen ze een negatieve connotatie en werkt u de negatieve perceptie van ouders -dat fietsen niet veilig is- in de hand. Daarom spreekt u beter van 'aandachtspunten'. Verduidelijk de potentiële gevaarsituatie en geef tips hoe de weggebruikers zich op die locatie best gedragen.
Gevaarlijke, complexe kruispunten zijn een hindernis die je best te voet met de fiets aan de hand oversteekt, op het zebrapad of aan het voetgangerslicht.
- Een schoolroudekaart is een momentopname van een bestaande situatie. Veranderingen zijn altijd mogelijk en misschien al gepland. Overweeg wat u hierover communiceert. Onveilige deeltrajecten duidt u aan in een rode kleur.
- Een schoolroudekaart is een interactief instrument. Er ontstaat tweerichtingscommunicatie, van de overheid naar de gebruikers en omgekeerd. De doelgroep moet weten waar hij terecht kan voor meldingen. Een contactadres is dus nodig.

2 Sensibilisatie

- Zeg onverbloemd wat u wilt bereiken (zie 2.1)
- Wijs op de voordelen van stappen, fietsen en openbaarvervoergebruik (zie 4.1 Veilige routes in kaart: gouden tips.)
- Maak duidelijk dat het realiseren van veilige en duurzame schoolverplaatsingen een gedeelde verantwoordelijkheid is van alle partners: overheid, scholen, leerlingen, ouders... Het helpt om in een inleidend woordje te formuleren hoe u die samenwerking concreet ziet. U kunt een overzicht maken van alle maatregelen die uw gemeente of stad neemt: de opmaak van een schoolvervoerplan, de uitvoering van het Octopusplan, het afsluiten van een scholenovereenkomst, de deelname aan het project verkeersouders, het organiseren van fietsvaardigheidstraining, het ondersteunen en stimuleren van fiets-, voet- of carpools...

3 Verzorgd taalgebruik op maat van de doelgroep

- Stem uw taalgebruik af op de doelgroep. Informatie en sensibilisatie werken slechts als de boodschap aanspreekt. Mik niet op te jonge gebruikers. Jonge tieners identificeren zich graag met de oudere. Taalgebruik op het niveau van een 14-jarige is ideaal.

Bv. Fietsen, de max!

Bv. Fiets cool, fiets veilig! De slogan van de eerste 'schoolroudekaart in Geel', ondertussen al vaak gekopieerd, maar nog steeds raak!



Stap 12 De grafische vormgeving: een huzarenstuk?

De cartografische kwaliteit van een schoolroutekaart is uiteraard zeer bepalend voor de leesbaarheid ervan. Het eindresultaat moet een leesbare én hanteerbare kaart zijn. Dit zijn basiscondities. Enkele tips om u hierbij te helpen:

Een kaart heeft een **'legende'** nodig. U kunt standaardsymbolen gebruiken, maar tieners waarderen ook creativiteit. De symbolen moeten verwijzen naar herkenbare 'bakens' of oriëntatiepunten in het ruimtelijke straatbeeld of naar locaties die u vanuit verkeerskundig oogpunt wil benadrukken. We geven enkele mogelijkheden: de scholen(groepen), een kerk, een station/spoorweg, maar ook een belangrijke waterweg, (openbare) parkings, oversteekplaatsen met toezicht van politie of gemachtigd opzichters, andere aandachtspunten.

Legenda

	Aanbevolen schoolroute
	Fietsweg/doorsteekje
	Gevaarlijk voor fietsers
	Spoorweg
	Busroute
	Druk autoverkeer
	Aandachtspunt: extra opletten!
	Scholen
	Station
	Gemachtigd opzichter
	Politietoezicht
	Achteloos/Plaatselijk verkeer
	Zone 30
	Recreatiegebied

Markeer de aanbevolen schoolroutes en onderscheid ze duidelijk van andere wegen. Een groene kleur in volle lijn verwijst naar de 'meest veilige' routes. Een groene stippellijn kan alternatieve (deel)trajecten aangeven. De trajecten die echt te mijden zijn, markeert u in rood. Pas op voor te veel kleurvariaties in routes! Dat werkt verwarring in de hand.

Een leesbare kaart bevat (hoofd)straatnamen, omdat dit herkenbaar is voor iedereen, zeker op vreemd domein, bijvoorbeeld bij gebruik van een intergemeentelijke kaart. Als u vertrekt van standaard GIS-materiaal moet u dit kunnen exporteren naar het niveau van een stratenkaart of -atlas. Beschikt u hier over de nodige software en kennis en vaardigheden, dan heeft u een stapje voor. Als u als gemeente al een (digitale) stratenkaart hebt, dan moet u uitzoeken of u die al dan niet zonder copyrights kan gebruiken.

Beperk de **grootte van de kaart** tot een maat variërend tussen A3 en A2 als maximale afmetingen. Tiensers moeten de kaart gemakkelijk en liefst meermaals kunnen hanteren, plooien, wegsteken... De actieradius van de schoolroutes, de uitgestrektheid en ruimtelijke vorm van de gemeente, intergemeentelijke samenwerking, zijn criteria waarmee u best rekening houdt bij het kiezen van een grootte voor de kaart. Het is handig als u kunt werken op een standaard schaalniveau, maar echt noodzakelijk is dit niet. Soms kan het ook handig zijn





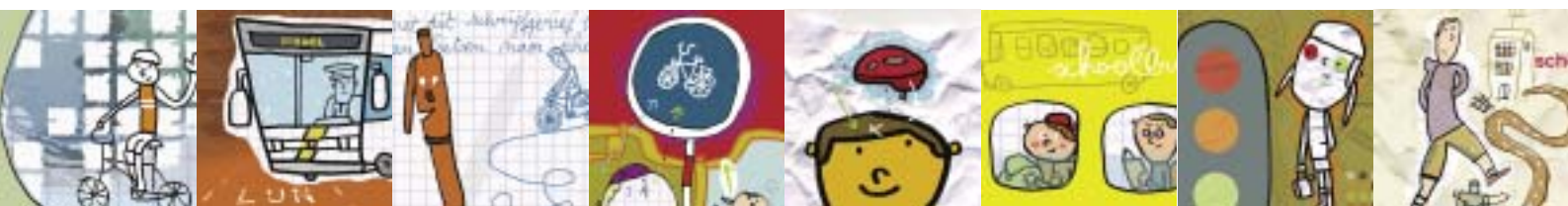
om te werken op twee schaalniveaus, met enerzijds **detailuitsnijdingen** van een of meer deelgemeenten aan de recto-zijde van de kaart en anderzijds een overzichtkaart van de hele gemeente op kleinere schaal op de verso-zijde.

Herentals Centrum

18

Illustratief materiaal zoals foto's en bijbehorende korte tekstjes kunnen aandachtspunten extra in de verf zetten en tips geven over hoe kinderen zich al dan niet dienen te gedragen op bepaalde plaatsen. Let op met de foto's die u gebruikt. De wet op de privacy zegt immers dat u 'herkenbare' personen in principe om hun toestemming moet vragen. De kaarten zullen vooral veel in 'goed weer' periodes gebruikt worden. Zwaar ingeduffelde kinderen op de foto's zijn in dit geval niet zo'n waarheidsgetrouw beeld. Overlaad het gehele beeld ook niet te erg, voorzie voldoende 'witruimte'.

Hebt u geen tekenaar of geograaf in huis die vertrouwd is met programma's als ARCVIEW, CORELDRAW of ILLUSTRATOR of kan u geen advies vragen aan een eigen communicatiedienst of iemand binnen uw samenwerkingsverband, dan kunt u een beroep doen op externe hulp. Goede drukkers leveren in sommige gevallen all-in diensten in functie van het drukklaar maken van uw eindproduct. Anderzijds kunt u deze diensten ook laten opnemen in een totaal-begeleidingspakket (zie 4.3 Adressen).



Stap 13 Laatste controle op het terrein

Vooraleer u naar de drukker stapt voor een proefdruk, onderwerpt u het eindresultaat best aan een laatste controle op het terrein. Iemand buiten de werkgroep, maar met enige verkeerskundige achtergrond, bv. een politieagent, een collega-mobiliteitsambtenaar, is misschien de geschikte persoon om alle trajecten grondig per fiets te controleren. Enkele richtvragen: 'Stemt het beeldmateriaal overeen met de reële situatie?', 'Zijn alle situaties goed in kaart gebracht?' Eventuele noodzakelijke aanpassingen kan u dan nog doorvoeren.

Stap 14 Naar de drukker

Het drukken van de schoolroutekaart is het laatste stadium. Vraag altijd eerst om een proefdruk. Zo kunt u oordelen of het resultaat naar wens is. De meeste drukkerijen hebben standaard een vierkleurenpers. Het prijsverschil met 2 of 4-kleuren is vandaag de dag zeer miniem en dus te verwaarlozen. Als u opteert voor een A2-formaat, is het papierverlies gering. Een ideale dikte van papier is 115 gr/m². Bij het beslissen van de oplage moet u weten dat veelvoudigen (van 1000) in verhouding zeer weinig kosten. Soms bestelt u dus beter meer kaarten. Maar overdrijf ook niet, uw voorraad moet geen tien jaar meegaan! Een kaart blijft misschien maar twee à drie jaar actueel.

3.4 Fase 4: Aan de slag met de kaart

Hoe u communiceert over de kaart, het gebruik ervan aanmoedigt en eventuele complementaire initiatieven organiseert en stimuleert, behoort niet tot het scenario 'opmaak van een schoolroutekaart'. Desalniettemin vinden we deze 'actiefase' belangrijk genoeg om er even bij stil te staan.

Hieronder vindt u inspiratie voor een efficiënt en effectief gebruik van de schoolroutekaart.

Fiche 1: Bekendmaking van de schoolroutekaart

De uiteindelijke lancering van de kaart kan op verschillende manieren gebeuren:

- het officieel in-stappen of in-fietsen van een route, al dan niet onder politiebegeleiding.
- promotie maken met een affiche- en/of flyercampagne.
- een scholenovereenkomst ondertekenen met de schoolroutekaart als concreet actiepoint.
- een fototentoonstelling openen over de belangrijke punten op de routes van de schoolroutekaart.
- een persconferentie organiseren gekoppeld aan een officiële overhandiging en ingebruikname van de kaart.
- de routes officieel inhuldigen in aanwezigheid van de schepenen of burgemeester, gekoppeld aan een feestelijke optocht langs een van de routes.
- een infoavond over het thema 'veilig en milieuvriendelijk op weg' organiseren.





Fiche 2: Verdeling van de schoolroutekaart

Om het vooropgestelde publiek te bereiken, bekijkt u via welke kanalen u de kaarten kan verspreiden en op welk moment u dat publiek het best aanspreekt.

Mogelijke verspreiders:	Mogelijke momenten van verspreiding:
<ul style="list-style-type: none"> - de gemeente - de scholen - ouderraden - verkeerswerkgroepen - verenigingen - de post... 	<ul style="list-style-type: none"> - bij de inschrijving van nieuwe leerlingen - bij het begin van een schooljaar - tijdens een opendeurdag of schoolfeest - bij een oudercontact - tijdens een infoavond - tijdens een les verkeerseducatie - bij de toelichting van het schoolreglement...

Fiche 3: Geïntegreerde aanpak van de schoolroutekaart

Om het gebruik en het effect van de schoolroutekaart zo groot mogelijk te maken, kunt u tijdens de campagne nog andere activiteiten op het vlak van informatie, sensibilisatie en educatie opzetten. We geven enkele voorbeelden. Verschillende organisaties kunnen u helpen om ze te realiseren.

Informatie

Kinderen en ouders weten langs welke routes ze veilig naar school kunnen.

De schoolroutekaart informeert:

- over de veiligste stap-, trap- en openbaarvervoerroutes naar school of naar alle scholen in een gemeente,
- over de knelpuntlocaties en aandachtspunten,
- over de locaties waar gemachtigd opzichters of politie toezicht houden of waar begeleide rijen zijn,
- per vervoerswijze over relevante verkeersregels, veilig gedrag en het belang van het dragen van verkeersveiligheidsmateriaal.

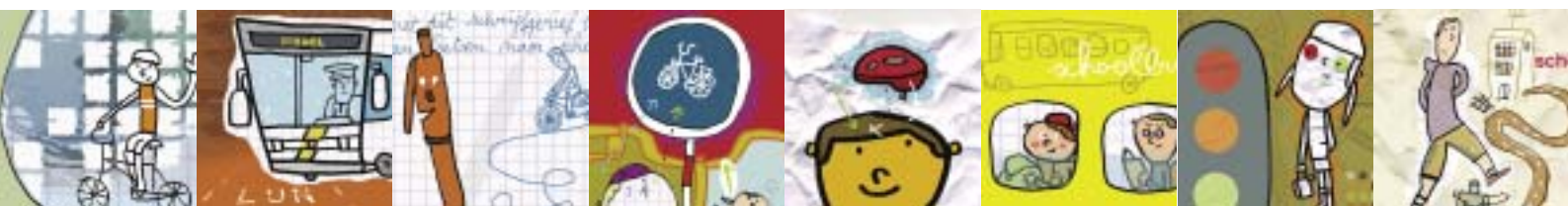
Aanvullende informatieve initiatieven:

- een informerende brief meegeven aan de ouders,
- een informatieavond over de kaart plannen,
- de verspreiding van de kaart in de kijker zetten op oudercontacten, opendeurdagen, schoolfeesten, bij het begin van het nieuwe schooljaar,
- de aandacht vestigen op de kaart in een schoolkrant, nieuwsbrief of op de website van de gemeente en scholen,
- de schoolroutekaart aanbieden als onderdeel van een mobiliteitspakket bestaande uit een leuke sticker, de dienstregeling van het openbaar vervoer, reflecterend materiaal...

Sensibilisatie

Ouders en kinderen wijzigen hun houding en gedrag en gaan meer stappen/trappen of nemen het openbaar vervoer naar school.

- Het installeren van bijkomende fietsenstallingen.
- Een parkeerverbod aan de schoolpoort.
- Het inschakelen van gemachtigd opzichters.
- Een voet- of fietstocht met de kinderen (en de ouders) organiseren.



- Een zoektocht te voet en per fiets langs een gekozen route organiseren.
- Een campagne 'Vrijdag, fietsdag'.
- Een beloning voor stappers, trappers en openbaarvervoergebruikers (carpoolers...).
- Een mobiliteitsdagboek invullen.
- Een schoolvervoerplan opstellen.
- Een voet- of fietspool opzetten.
- Een speelse campagne voor veilige en milieuvriendelijke schoolverplaatsingen organiseren.
- De aankoop/verkoop van verkeersveiligheidsmateriaal.
- Voorbeeldgedrag van leerkrachten, directie, personeel, ouders promoten of in de kijker zetten.
- Een fototentoonstelling over de belangrijke punten op de routes van de schoolroutekaart.

Educatie

Kinderen actief betrekken bij de opmaak van de kaart en hen leren werken met de schoolroutekaart zodat ze zelfstandig alle nodige info kunnen aflezen en toepassen.

Betrokkenheid bij de opmaak van de schoolroutekaart.

- Leerlingen en leerkrachten stippelen veilige schoolroutes te voet, per fiets en eventueel met het openbaar vervoer uit.
- Leerlingen bespreken aan de hand van de knelpuntenchecklist waar zich 'gevaarlijke situaties' voordoen op de schoolroutes.

Leren werken met de schoolroutekaart.

- De routes klassikaal bestuderen; knelpunten en tips voor verkeersveilig gedrag bespreken.
- Leren kaartlezen.
- Leerlingen leggen de routes te voet, per fiets of met het openbaar vervoer af en bespreken en oefenen onderweg situaties en gewenst gedrag.
- De leerkracht bespreekt achteraf klassikaal de belangrijkste situaties en eventuele gevaarlijke aandachtspunten.
- Fietscontroles en fietsgraveeracties op school, waarbij de leerlingen zelf aan hun fiets kunnen sleutelen.
- Een demonstratieles 'Dode hoek'.
- Fietsvaardigheidstraining opzetten.
- Een verkeerseducatieve route uitwerken.
- Ouders verkennen de route met hun kind en wijzen hen op bepaalde regels, knelpunten en (on)veilige situaties.

Fiche 4: Evaluatie en opvolging van de schoolroutekaart

De schoolroutekaart is een momentopname en moet u dus regelmatig bijsturen, rekening houdend met nieuwe gebruikersinput.

Mogelijke evaluatietechnieken:

- Een gebruikersmeldpunt (online/telefoon/e-mail) op de gemeente.
- Een bevraging van de kinderen en jongeren.
- Een bevraging van scholen, directies, leerkrachten.
- Een bevraging van de ouders.
- Een meting van het aantal woon-schoolverplaatsingen en verplaatsingswijze.
- De ongevallen- en bijna-ongevallencijfers vergelijken voor en na de campagne...





4 Bijlagen

4.1 Veilige routes in kaart: gouden tips* Bruikbaar voor inhoudelijke redactie

Dat jullie veilig, aangenaam en milieuvriendelijk naar school kunnen, daar is het om te doen. Misschien wist jij nog niet wat de veiligste routes voor fietsers en voetgangers van en naar school zijn? Op deze kaart vind je ze makkelijk terug. Te voet of met de fiets via veilige en autoluwe invalswegen naar school, parkeren op veilige plaatsen, gebruik maken van het openbaar vervoer... Jij doet toch ook mee? Zoek op de schoolroutekaart uit hoe jij de school veilig kan bereiken. Vergeet ook niet de tips voor de verschillende verkeersdeelnemers eens door te nemen.



Fietser

- 1 Zorg dat je als fietser goed **zichtbaar** bent in het verkeer. Dat doe je met fietsverlichting die altijd brandt als het nodig is. Met fluorescerende en reflecterende kledij zien andere weggebruikers je vanop een veel verdere afstand. Een absolute aanrader tijdens de donkere dagen en bij slecht weer.
- 2 Ken je **plaats op de weg**. Fietzers moeten op het fietspad rijden als het berijdbaar is. Een fietspad herken je aan het verkeersbord of de witte onderbroken strepen. Als er geen fietspad is, moet je rechts op de rijbaan rijden. Fietsuggestiestroken geven soms aan waar jouw plaats op de rijbaan is. Ze zijn meestal in een andere kleur of ander materiaal aangelegd. Automobilisten weten dat ze bedoeld zijn voor fietsers, maar mogen er ook over rijden.
- 3 Met **twee naast elkaar** rijden op de rijbaan mag je binnen en buiten de bebouwde kom als je de tegenliggers niet hindert. Buiten de bebouwde kom moet je bovendien achter elkaar rijden als er achteropkomend verkeer nadert.
- 4 Met je vrienden samen van en naar school fietsen is tof. Na schooltijd nog even **napraten** moet kunnen, maar zoek een veilige 'hangplek'. Blijf niet staan op de openbare weg of versper geen fiets- of voetpaden.
- 5 Wees dubbel op je hoede als je in de buurt van vrachtwagens komt. Naast, voor en achter de vrachtwagen zijn er heel wat gevarenczones waar de chauffeur je niet kan zien, de **dode hoek**. Blijf op voldoende afstand achter of voor de vrachtwagen. Rechts van de vrachtwagen is de dode hoekzone het grootst. Dus zeker opletten voor bij rechts afslaande vrachtwagens! Kan jij de chauffeur niet zien, dan kan hij jou ook niet zien!
- 6 Fietzers zijn **hoffelijk tegenover voetgangers**. Ook zij moeten bijvoorbeeld stoppen en voorrang verlenen aan overstekende voetgangers op een zebrapad. Fietsend oversteken op een zebrapad doe je niet. Een zebrapad dient om te voet de weg over te steken. Dus, hou je fiets aan de hand. Hou ook het voetpad vrij voor de voetgangers.
- 7 Op de schoolroutekaart vind je de veilige routes voor fietsers, maak er gebruik van! Maar **veiligheid** heb je nog meer in de hand door ervoor te zorgen dat je fiets altijd in orde is.
- 8 Een **fietshelm** kan je hoofd extra beschermen als je valt. Behandel je fietshelm met zachtheid, gooi er niet mee. Elke harde schok kan je helm binnenin beschadigen. Aan de buitenkant



* Bron: VSV-sjabloon: Schoolbereikbaarheidskaart, veilige routes in een oogopslag



zie je dat niet. Koop daarom na een ongeval een nieuwe helm, ook al zijn er langs de buitenkant geen beschadigingen te zien.

OPGELET! Voetgangers hebben voorrang op een zebrapad. Maar wist je dat fietsers **GEEN VOORRANG** hebben bij **fietsoversteekplaatsen** (op de rijbaan aangeduid met witte onderbroken strepen gevormd door vierkanten of parallellogrammen)? Wanneer er zo een oversteekplaats is, moet je op deze plaats oversteken, maar je moet altijd voorrang geven aan het verkeer dat van links en rechts komt!

Voetganger

- 1 Voetgangers stappen in de eerste plaats op trottoirs, verhoogde bermen of op **plaatsen** die voor hen zijn voorbehouden en aangeduid met een verkeersbord. Als die er niet zijn, mogen ze ook op gelijkgrondse bermen, parkeerzones en fietspaden stappen ((brom)fietsers hebben hier wel voorrang!). Je mag ook links op de rijbaan lopen, zoveel mogelijk tegen de kant.
- 2 Moet je de rijbaan oversteken als je naar school of naar huis gaat? Maak dan zoveel mogelijk gebruik van **veilige of beveiligde oversteekplaatsen**: bij een zebrapad, aan verkeerslichten, bij een gemachtigd opzichter of een politieagent.
- 3 Als er een **zebrapad** binnen de dertig meter is, ben je verplicht om dat te gebruiken. Volgens de wegcode heb je daar voorrang, maar maak altijd oogcontact met de aankomende bestuurders, zodat je zeker weet dat die je zeker gezien hebben en steek pas over als het duidelijk is dat ze zullen stoppen.
- 4 Als er **geen zebrapad** is, steek je loodrecht over als er geen verkeer aankomt. Kies een veilige plaats en steek liever niet over in een bocht, op een helling of tussen geparkeerde auto's.
- 5 Als je bij een **verkeerslicht** oversteekt, kijk dan goed of de voertuigen die rechts afslaan je gezien hebben (vaak hebben ze tegelijk met de voetgangers groen). Als het rood wordt terwijl je al aan het oversteken bent, dan mag je gewoon doorstappen tot aan de overkant.
- 6 **Skateboarders** moeten dezelfde regels als voetgangers volgen: oversteken op zebrapaden, de stoep gebruiken, enzovoort. Voor **rollerskaters** geldt de algemene regel: jonger dan 16, dan rij je op de stoep/berm of op het fietspad als er geen stoep/berm aanwezig is. Ouder dan 16, dan moet je het fietspad gebruiken.

OPGELET! TRAMS hebben voorrang op een zebrapad zonder bevoegde persoon of verkeerslichten. Voetgangers worden wel eens geconfronteerd met onoplettende autobestuurders. Wees altijd op je hoede voor auto's bij **garages, parkings en opritten**.

Bus- of treinpassagier

- 1 In de **schoolbus** mogen niet meer passagiers zitten dan er zitplaatsen zijn. Drie passagiers op een tweepersoonszitbank is niet toegelaten.
- 2 Neem je een **bus of tram van De Lijn**? Spaar tijd en geld! Een abonnement is het handigst. Heb je dit niet, koop dan je kaart of biljet op voorhand. Dat kan in de krantenwinkel, supermarkt of via de automaten. Zo verkort je de wacht- en reistijden en kunnen trams en bussen stipte rijden.
- 3 Koop je treinbiljet vóór je in de **trein** stapt of vergeet je Go-Pass(-26 j.) niet in te vullen voor het vertrek.
- 4 Iedereen heeft sympathie voor jongeren die hun zitplaats afstaan aan **ouderen of zwangere vrouwen!**

OPGELET! Wacht op een **veilige plaats** op de lijnbus, breng jezelf en anderen niet in gevaar. Blijf op een veilige afstand van de sporen als je op de trein of tram wacht.





Automobilist of autopassagier

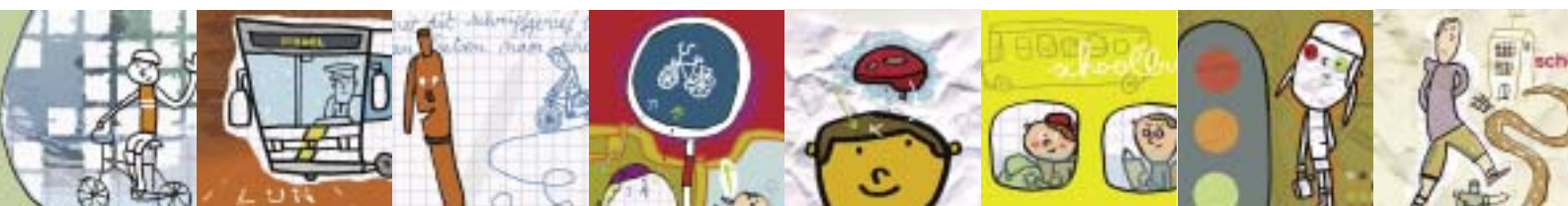
- 1 Houd de nabije **schoolomgeving autoluw**. Parkeer verderop op een veilige parking waar je de zachte weggebruikers niet hindert. Dat kleine eindje stappen, maakt alles zoveel veiliger en is goed voor je gezondheid.
- 2 De **autogordel** is verplicht voor jong en oud. Geef als chauffeur het goede voorbeeld en kijk of alle passagiers veilig vastgeklikt zitten voor je vertrekt. Kinderen moeten ook de gordel dragen of in een aangepast zitsysteem zitten.
- 3 Vervoer niet meer **passagiers** dan toegestaan is: evenveel als er zitplaatsen/gordels in de auto zijn.
- 4 Wees steeds oplettend voor **fietzers of voetgangers**, in het bijzonder in de schoolomgeving, bijvoorbeeld bij het afslaan, als je je portier opent of bij manoeuvres.
Stop altijd voor zebrapaden wanneer voetgangers willen oversteken.
- 5 Laat passagiers **uitstappen** aan de kant van de stoep. Leer hen oplettend te zijn voor voetgangers en fietsers voor ze het portier openen.
- 6 Vind je geen alternatief buiten de auto om naar school te komen? Door te **carpoolen** kun je ook helpen om meer auto's uit de schoolomgeving te weren. De school kan geïnteresseerden met elkaar in contact brengen.

OPGELET! Parkeer nooit op voetpaden, fietspaden, zebrapaden. Parkeer ook niet dubbel. Al is het maar voor eventjes, je brengt er altijd zachte weggebruikers door in gevaar.

Bromfietzers

- 1 Om goed zichtbaar te zijn is het voor alle bromfietzers verplicht om **het dimlicht (de koplamp)** aan te steken, ook overdag.
- 2 Hoewel **richtingaanwijzers** niet verplicht zijn, moeten ze wel werken als ze gemonteerd zijn. Gebruik ze ook! Heb je er geen, dan verwittig je de andere weggebruikers door je arm uit te steken bij het afslaan.
- 3 Ook al heb je in bepaalde situaties **voorrang**, toch hou je er best rekening mee dat je soms moet vertragen of stoppen. De meeste bestuurders onderschatten immers de snelheid van bromfietzen en motorfietzen.
- 4 Als je met andere bromfietzers **samen rijdt**, is het verboden om naast elkaar te rijden. Rijd achter elkaar en hou voldoende afstand.
- 5 Alle bromfietzers en hun passagiers moeten een **helm** dragen. De beste keuze is een integraalhelm in een opvallende kleur met een niet-getint scherm. Je helm moet goed passen en de kinband moet altijd vast.
- 6 Als je met een **opgedreven bromfiets** betrokken raakt in een ongeval, kan de verzekering de kosten verhalen op de bestuurder ervan. De kosten kunnen oplopen tot meer dan 30.000 euro! Word je betrapt met een opgedreven bromfiets, dan kan men die in beslag nemen voor een periode van 30 dagen. De onderdelen waarmee je brommer werd opgedreven, worden gedemonteerd, in beslag genomen en vernietigd. Jammer van al het geld en de tijd die je eraan besteed hebt!

OPGELET! Als het nat is, is het zeer **glad** op tramrails, riooldeksels, zebrapaden, stopstrepen bij verkeerslichten, witte pijlen op het wegdek en andere wegmarkeringen. Opletten geblazen, vooral bij het remmen!!



4.2 Schoolroutetoets – 3 fiches

Schoolroutes (fiets)

Traject / straat:

Hoofdkenmerken	Doel	Eisen fietsinfrastructuur en -netwerk	Duid mogelijke knelpunten aan
Veiligheid	Veiligheid kwetsbare weggebruiker waarborgen	<ul style="list-style-type: none"> - Juiste, fietsvriendelijke infrastructuur voor elke weg: gemengd verkeer, fietssuggestiestrook, aanliggend, vrijliggend fietspad... - Lage snelheden in bebouwde kom, bv. doortochten - Beveiliging oversteek (en snelheid auto remmen): middenberm, lichten (groenfase fietsers?), plateau... - Compacte kruispunten - Voorsorteerstroken links afslaan en fietsopstelstroken op drukke kruispunten - Voorrangsregel volgens wegbeeld - Rotondes: markering plaats fietser, sluiting fietspad, buffer - Buffer fietspad en parkeerzone - Beperking vrachtverkeer langs fietstrajecten - Anticiperend + correct gedrag weggebruikers 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Geen of gebrekkige fietsinfrastructuur volgens wegcategorie <input type="checkbox"/> Snelheidsconflict gemotoriseerd verkeer <input type="checkbox"/> Dubbelrichtingsfietspaden in centrum <input type="checkbox"/> Conflict met rechts afslaande (vracht)auto's, ook bij verkeerslichten <input type="checkbox"/> Conflict (haakse) parkeerbewegingen-fietsers, gevaarlijke uitritconstructies <input type="checkbox"/> Druk (vracht)verkeer zonder veilige oversteekvoorzieningen <input type="checkbox"/> Complexe, drukke verkeersaders/kruisingen <input type="checkbox"/> Slechte zichtbaarheid <input type="checkbox"/> Onvoldoende handhaving + toezicht (snelheid, foutparkeren, oversteek...)
Aantrekkelijkheid	Aangenaam traject creëren	<ul style="list-style-type: none"> - Groene omgeving - Sociaal veilig - Rust, ontmoetings- (en speel)punten - Beperkt autoverkeer - Randaccommodatie (fietsenstallingen, servicepunten) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Zichtbaarheid (bv. ongeschoren heg, voertuigen, obstakels)? <input type="checkbox"/> Geen verlichting, fietstunnel <input type="checkbox"/> Monotoon beeld (doorbreken = kinderen mee in richting betrekken) <input type="checkbox"/> Te weinig autoluwe gebieden/straten/zone 30 <input type="checkbox"/> Geen/te weinig veilige en goed gelegen fietsenstallingen
Samenhang	Bereikbaarheid herkomst - bestemming locaties (school e.a.)	<ul style="list-style-type: none"> - Continuïteit: fijnmazig netwerk - Uniformiteit: dezelfde oplossingen komen terug - Bewegwijzering - Overstappunten OV (halteaccommodatie/ fietsenstalling) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ontbrekende schakels (bv. fietspad stopt bruusk) <input type="checkbox"/> Zoekgedrag (waar moet ik heen of rijden) leidt aandacht af <input type="checkbox"/> Plaats van de fietser onduidelijk
Comfort	Vlotte en comfortabele doorstroming	<ul style="list-style-type: none"> - Egaal oppervlak - Voldoende ruimte (ook veiliger) - Beperkte wachttijden - Preventief onderhoud 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Verzakkingen, sneeuw/ijs, hoge stoep-randen, te dichte begroeiing <input type="checkbox"/> Barrières (helling, brug, drukke weg, complex kruispunt...) <input type="checkbox"/> Te smalle fietspaden, bruuske overgangen <input type="checkbox"/> Alleen ad hoc onderhoud (na klachten)
Directheid	Kortste route, omrijden beperken (in tijd en afstand) Maximale omrijfactor = 1,3	<ul style="list-style-type: none"> - Beperkt eenrichtingsverkeer straten (BEV) - Trage wegen verbinden en vermazen netwerk - Ruimtelijke nabijheid - Beperkte wachttijden (lichten, oversteek...) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> (geen) Signalisatie BEV <input type="checkbox"/> Aantrekkelijkheid trage wegen, informatie <input type="checkbox"/> Wachttijden (bv. kruisingen), bij rechts afslaan (geen voorrang)





Schoolroutes (voetgangers)

Traject / straat:

Hoofdkenmerken	Doel	Eisen voetgangers infrastructuur en -netwerk	Duid mogelijke knelpunten aan
Veiligheid	Verkeersveiligheid en sociale veiligheid garanderen	<ul style="list-style-type: none"> - Aangepast ontwerp volgens statuut gebied (verblijfsgebied, centrumgebied, verkeersweg...) - Snelheidsverschil gemotoriseerd verkeer beperken - Lage verkeersdrukke (verblijfsgebieden) - Beperken potentiële conflictpunten (>30km/u) met (brom)fietsers maar vooral gemotoriseerd verkeer - Beveiliging oversteek (>30km/u) + goede inplanting + signalisatie + wegbeeld - Overzichtelijkheid - Zichtbaarheid (voor en van voetganger) - Goede (accent)verlichting 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Snelheidsconflict gemotoriseerd verkeer <input type="checkbox"/> Druk verkeer <input type="checkbox"/> Hinder (brom)fietsers, (geparkeerde) auto's <input type="checkbox"/> Geen zebrapaden, slechte inplanting, onvoldoende bescherming of snelheidsremming, te lange oversteekbeweging <input type="checkbox"/> Complexe inrichting, onduidelijkheid over plaats voetganger, chaotische (drukke) inrichting <input type="checkbox"/> Slecht zicht (bv. aan oversteekplaatsen, aan kruispunten) <input type="checkbox"/> Geen of slechte verlichting
Directheid/ bereikbaarheid	Kortste afstand tussen herkomstbestemming	<ul style="list-style-type: none"> - Nabijheid bestemmingen - Bewegingsvrijheid - Wachtijden(= tijd oversteek + wachten) beperken - Voorrangsregeling zebrapaden - Continuïteit: looproutes in netwerk van straten, pleinen... - Overstappunten ifv multimodale verplaatsing: OV, fietsstallingen 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> (Niet-centrale) ligging school <input type="checkbox"/> Onvoldoende alternatieven (trage wegen, voetgangerszones...) <input type="checkbox"/> Verkeersagressie tgo voetgangers die aanstalten maken over te steken <input type="checkbox"/> Oversteekplaatsen wijken af van normale looplijn of vormen geen samenhangend geheel <input type="checkbox"/> Onlogische (slechte) inplanting fietsenstalling, halteplaats, omweg tot station <input type="checkbox"/> Maximale afstand halte/station >650m
Toegankelijkheid	Bijzondere doelgroepen moeten ervan kunnen gebruik maken	<ul style="list-style-type: none"> - Design for all: kinderen, mindervaliden zijn de norm - Specifieke signalisatie, loopstroken, accenten, waarschuwingselementen gevaarzones... 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ongelijke bestrating, dwarse hellingen, putten, boomwortels, hoogteverschillen bij oversteken <input type="checkbox"/> Gladde oppervlakten (regen, vorst...) <input type="checkbox"/> Smalle voetpaden (-0,8 m)/ berm
Comfort	Vlotte en comfortabele doorstroming	<ul style="list-style-type: none"> - Egale oppervlakken - Ruimte - Technische staat (functionerende verkeerslichten, zichtbare wegmarkeringen...) - Obstakelvrij - Netheid (belangrijker in verblijfsgebieden) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Afstand tot dichtstbijzijnde oversteekplaatsen <input type="checkbox"/> Slechte (plaats) signalisatie e.a. vaste hindernissen <input type="checkbox"/> Te korte oversteektijden <input type="checkbox"/> Looproutes met obstakels, uitstallingen, hangende objecten, uitpuilende vuilnisbakken
Multifunctionaliteit	Integratie hogere gebruikswaarde publiek domein (wonen, spelen, ontmoeten, flaneren...)	<ul style="list-style-type: none"> - Ruimte (oppervlakte) met uitstulpingen, hangplekken - Groenvoorzieningen - Speelse toepassingen - Multifunctioneel en kwaliteitsvol straatmeubilair. Aantrekkelijke omgeving en architectuur 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Verkeersgerichte inrichting straten en pleinen: voetgangers zijn ondergeschikt aan parkeren, gemotoriseerd verkeer <input type="checkbox"/> Intolerantie, onbegrip tegenover spelende kinderen



Schoolroutes (openbaar vervoer)

Traject / straat:

Hoofdkenmerken	Doel	Eisen	Duid mogelijke knelpunten aan
Beschikbaarheid	OV aanbieden waar/wanneer de vraag het grootst is	<ul style="list-style-type: none"> - Haltes dichtbij de scholen - Dienstregelingen afgestemd op schooluren 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Te grote loopafstand naar bus- of tramhalte <input type="checkbox"/> Schooluren niet afgestemd op dienstregeling trein of bus <input type="checkbox"/> Lijnvoering bus niet afgestemd op gevraagde bestemmingen woon-schoolverkeer
Veiligheid	Veiligheid zachte weggebruiker waarborgen	<ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatieve looproutes 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Gebrekkige halte-infrastructuur (halte in de wegberm...) <input type="checkbox"/> Onveilige looproutes van de school naar de halte <input type="checkbox"/> Ontbrekende handhaving + toezicht (bv. foutparkeren op bushalte)
Aantrekkelijkheid / comfort	Vlot en comfortabel	<ul style="list-style-type: none"> - Voldoende plaats op bus of tram - Accurate informatie aan de halte - Abonnement en kaartjes moeten gemakkelijk verkrijgbaar zijn 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Gebrekkig haltecomfort (schuilhuisje, verlichting...) <input type="checkbox"/> Gebrekkige toegankelijkheid (verhoogd halteperron) <input type="checkbox"/> Capaciteitstekort op bus of tram (overvolle diensten) <input type="checkbox"/> Ontbrekende halte-informatie: dienstregelingen, netplan <input type="checkbox"/> Ontbrekend voorverkooppunt (automaat, winkel, lijnwinkel)
Samenhang	Vervoersketen van hoge kwaliteit aanbieden	<ul style="list-style-type: none"> - Goede aansluitingen tussen bus/tram/trein - Multimodale verplaatsingen 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Niet afgestemde aansluitingen bus/tram/trein <input type="checkbox"/> Veilige, comfortabele fietsenstallingen aan halteplaats





4.3 Adressen

Mobiel 21 vzw

Vital Decosterstraat 67 A/0101, 3000 Leuven
Tel. 016 23 94 65 en 016 31 77 00. Fax 016 29 02 10
info@mobiel21.be, www.mobiel21.be

Mobiel 21 vzw, ontstaan in 2005 uit Langzaam Verkeer, is een centrum voor kennisontwikkeling, educatie en gedragsbeïnvloeding op het gebied van duurzame en veilige mobiliteit. Mobiel 21 staat ten dienste van diverse doelgroepen: van geëngageerde burgers in verkeersgroepen tot bezorgde ouders, onderwijsinstellingen, professionele kaders en overheden.

Mobiel 21 levert begeleiding-op-maat voor gemeenten die een schoolroutekaart wensen te ontwikkelen; van voorbereiding, over drukwerk tot en met nazorg voor scholen.

Mobiel 21 werkt met een multidisciplinair en verkeerskundig onderbouwd team en heeft ruime ervaring in de ontwikkeling van schoolroutekaarten.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Bruul 101, 2800 Mechelen
Tel. 015 44 65 50. Fax 015 44 65 59
info@verkeerskunde.be, www.verkeerskunde.be

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) werd in 1990 bij decreet opgericht door het Vlaamse Parlement. De toenemende mobiliteitsproblematiek maakte het immers noodzakelijk om meer mensen op te leiden in de verkeerskunde. De VSV is bedoeld als centrum waar kennis wordt ontwikkeld en verspreid. De VSV ontwikkelt onder andere verkeers- en mobiliteitseducatief materiaal voor scholen en ondersteunt ook school- en ouderinitiatieven. De VSV biedt praktische begeleiding aan werkgroepen die schoolroutekaarten willen uitwerken. De VSV reikt bovendien een sjabloon aan (in een aantrekkelijke lay-out en klaar voor druk) dat de gemeente kan gebruiken voor de achterzijde van de kaart. Het staat boordevol tips voor duurzame verplaatsingen.

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 vzw is een gebruikersvereniging voor promotie van de fiets. De Fietsersbond telt lokale afdelingen, organiseert activiteiten, lanceert campagnes en doet aan beleidsadvies- en overleg op alle niveaus.

Voetgangersbeweging vzw

Kasteelstraat 26 C, 2570 Duffel
Tel. 015 30 80 40. Fax 015 30 80 49
info@komopstraat.be, www.voetgangersbeweging.be

De Voetgangersbeweging vzw is een gebruikers- en belangenvereniging van voetgangers. De voetgangersbeweging lanceerde in 2005 de Octopuscampagne voor veilige schoolomgevingen en start weldra met het Octopusplan om samen te werken aan kindvriendelijke en veilige schoolroutes.

Trage Wegen vzw

Vooruitgangstraat 323/10, 1030 Schaarbeek
Tel. 02 204 09 70. Fax 02 204 09 79
info@tragewegen.be, www.tragewegen.be

Trage Wegen vzw is een vereniging van organisaties die ijvert voor de herwaardering van buurtwegen, veldwegen, kerkwegels en jaagpaden in Vlaanderen. 'Trage mobiliteit' is hun gedeelde bekommernis.

Levenslijn Kinderfonds

Secretariaat Levenslijn, Mediaalaan 1, 1800 Vilvoorde
Tel. 02 255 39 70. Fax 02 252 51 41
info@levenslijn.be, www.levenslijn.be

Het Levenslijn Kinderfonds werd in 2002 opgericht door VTM in de schoot van de Koning Boudewijnstichting. VTM verzamelt via de actie Levenslijn middelen ten voordele van het Fonds. Het Levenslijn Kinderfonds wil bijdragen tot de verbetering van de levensomstandigheden van kinderen en jongeren. Hierbij staat het thema 'verkeersveiligheid' centraal, met de slogan 'meer en betere mobiliteit voor kinderen en jongeren'.

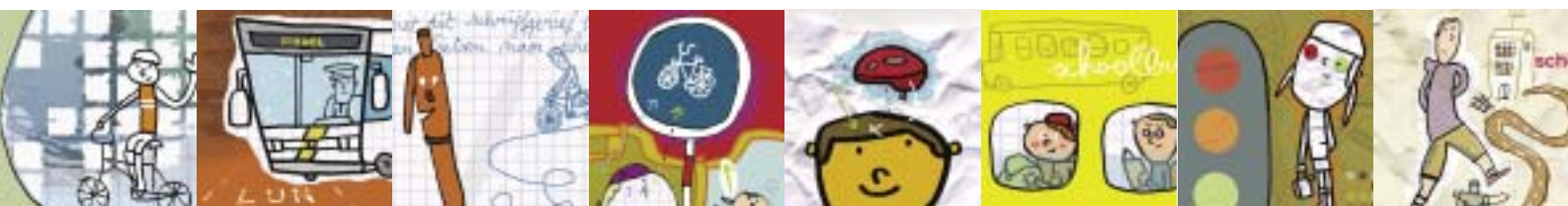
Een projectoproep via 'de verkeerswaaier' ondersteunt lokale projecten die de verkeersveiligheid van deze doelgroep willen bevorderen. In 2006 ligt de inhoudelijke focus op participatie van secundaire scholieren in verkeersprojecten.

Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen

Gebroeders Van Eyckstraat 16, 9000 Gent
Tel. 09 261 52 00. Fax 09 261 52 99
info@agiv.be, www.agiv.be



28



5 Nuttige informatie

Leerlingenvervoer: Voor het schooljaar 2006-2007 hebben de Vlaams Minister van Onderwijs Frank Vandenbroucke en de Minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt 1,2 miljoen euro uitgetrokken voor pilootprojecten gratis, netoverschrijdend leerlingenvervoer in het basisonderwijs. Bedoeling is met deze projecten de mobiliteit van leerlingen en de veiligheid van schoolomgevingen te verbeteren. Leerlingenvervoer is een belangrijke factor binnen het mobiliteitsbeleid. Aangezien scholen 's morgens starten en 's avonds eindigen tijdens spitsuren, leidt dit tot grote verkeersstromen, zeker in de omgeving van scholen. Via goed georganiseerd leerlingenvervoer kan de verkeersdrukte worden beperkt en creëert men veiligere schoolomgevingen. Ook tijdens de schooluren hebben scholen soms nood aan busvervoer, bijvoorbeeld voor de trip naar het zwembad.

De pilootprojecten houden echter meer in dan alleen maar het aanbieden van leerlingenvervoer per bus. Hoofddoel van de pilootprojecten is dan ook om leerlingen zoveel mogelijk te voet of met de fiets naar school te laten komen en auto's in de schoolomgeving zoveel mogelijk te weren. Daarom zal in elk project gewerkt worden met een stap-en-trapzone, die afgebakend wordt door de gemeente samen met de scholen.

In deze stap-en-trapzone rijdt de schoolbus in principe niet, omdat verwacht wordt dat de leerlingen te voet of met de fiets naar school gaan. Er wordt wel rekening gehouden met leeftijd, verkeersveilige schoolomgeving... Ook buiten deze zone wordt het stappen en trappen gepromoot. Dit kadert in het STOP-principe. Voorrang aan stappers en trappers, daarna pas openbaar vervoer (schoolbus) en pas als het niet anders kan, privé-vervoer (auto). Voor voetgangers en fietsers zullen gemeenten en scholen specifieke maatregelen moeten nemen om hen zo veilig mogelijk naar school te laten gaan. Veilige fietsroutes, bewaakte oversteekplaatsen, voet- en fietspool, enzovoort.

Alle gemeenten in Vlaanderen krijgen op termijn de mogelijkheid om met ondersteuning van de Vlaamse overheid op hun grondgebied leerlingenvervoer te organiseren. De gemeente doet dit in samenwerking met de scholen. Voor het woon-schoolvervoer wordt een beroep gedaan op De Lijn. De pilootprojecten die volgend schooljaar van start gaan, geven de gemeenten de mogelijkheid om te experimenteren met netoverschrijdend leerlingenvervoer. De Vlaamse overheid subsidieert, zodat het busvervoer voor de leerlingen gratis is. De subsidie wordt wel beperkt tot een bedrag dat overeenstemt met het vervoer van maximaal 10% van de leerlingen. Dit om 'stappen en trappen' aan te moedigen. De gemeente kiest in samenwerking met de scholen voor de organisatie van woon-schoolvervoer en/of intern vervoer (regelmatig busvervoer naar zwembad, bibliotheek,...). In principe beperkt de gemeente zich tot de scholen en leerlingen op het eigen grondgebied. Samenwerking met andere gemeenten is mogelijk en kan nodig zijn als binnen de eigen gemeente de vrije keuze niet kan gewaarborgd worden.

Onderwijs: Ons onderwijs is een belangrijke maatschappelijke pijler. Scholen krijgen een grote verantwoordelijkheid toegeschoven voor de opvoeding en dus ook voor de verkeers- en mobiliteitsopvoeding van kinderen en jongeren. Ze moeten leren om zich op een veilige en verantwoorde manier te verplaatsen. Dit is een ware uitdaging voor de school: hoe nemen we mobiliteit, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid... op in het pedagogisch project van de school en integreren we het in de lessen? Verkeers- en mobiliteitseducatie als apart vak is niet haalbaar of vanzelfsprekend, zeker niet meer in het secundair onderwijs. De **eindtermen**





en ontwikkelingsdoelen zijn vandaag de richtmaat voor scholen. Afhankelijk van het niveau (basisonderwijs - secundair onderwijs), de leeftijd, de richting (ASO, TSO, BSO) worden er natuurlijk andere accenten gelegd.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde en haar stuurgroep 'onderwijs' ontwikkelt een ruim pakket didactisch materiaal (uitgewerkt lessenpakket, handleidingen...) voor scholen en leerkrachten. www.verkeerskunde.be

Module 15: De module 15 is een specifiek onderdeel van het 'mobiliteitsconvenant' dat het heeft over flankerende maatregelen. Deze maatregelen kunnen verschillend zijn inzake aard en doel:

- de lokale gemeenschap betrekken bij het lokale mobiliteitsbeleid (publieke betrokkenheid creëren)
- een duurzaam verplaatsingsgedrag stimuleren
- een duurzaam parkeerbeleid nastreven
- mobiliteitseffecten veroorzaakt door mobiliteitsgenererende actoren (zoals scholen, ziekenhuizen, bedrijven...) planmatig aanpakken
- de druk op het leefmilieu, uitgeoefend door het verkeer en vervoer en de bijbehorende infrastructuur, verminderen.

Projecten die hiervoor in aanmerking komen, moeten op een duurzame manier het lokale mobiliteitsbeleid ondersteunen én het moet steeds gaan over niet-infrastructurele maatregelen. Voor de procedure kijkt u best op www.mobielvlaanderen.be.

Timing: U moet de projectsubsidie aanvragen vóór de eigenlijke opmaak van de schoolroutekaart. Plant u uw kaart voor de start van een nieuw schooljaar, dan moet u uw dossier veiligheidshalve ten laatste in februari bij de Provinciale Auditcommissie indienen.

30

Samenwerkingsovereenkomst: Sinds 1992 volgt de nieuwe samenwerkingsovereenkomst 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' het milieuconvenant op. Horizontale integratie met 'aanverwante' beleidsdomeinen komt hier duidelijk tot uiting. In de samenwerkingsovereenkomst reikt men een hulpmiddel aan om de milieutoetsing binnen het mobiliteitsconvenant te kunnen uitvoeren. Ook de uitvoering van milieuprojecten binnen het mobiliteitsconvenant wordt aangemoedigd.

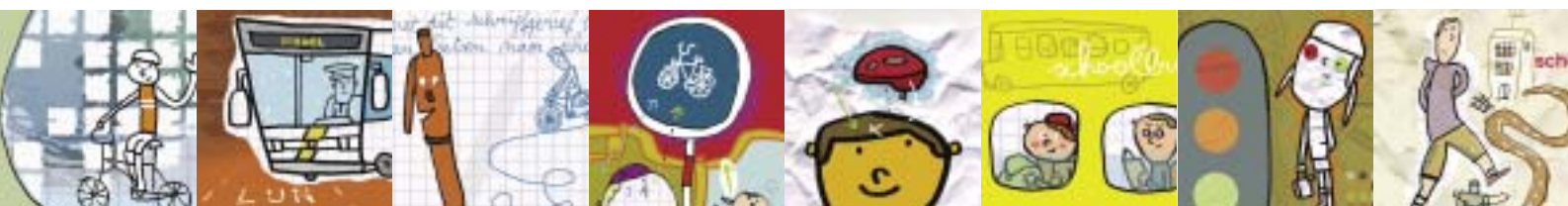
De opmaak van een schoolroutekaart kan geïnterpreteerd worden als een losstaande actie van niveau 1 binnen de cluster, eventueel als puzzelstukje van een ruimer project 'milieuvriendelijk schoolverkeer' voor niveau 2. Voor meer informatie over de aanvraagprocedure en voorwaarden: www.samenwerkingsovereenkomst.be (zie ook 'stap 4').

Verkeersveiligheidsplan: Sedert 2004 wordt een nieuw instrument in het (federale) verkeersveiligheidsbeleid gelanceerd, met name de overeenkomsten inzake verkeersveiligheid met de politiezones. Lokale politiezones en federale politie kunnen middelen uit het verkeersveiligheidsfonds toegewezen krijgen mits opstelling van een **actieplan verkeersveiligheid**.

De bedragen en modaliteiten variëren jaarlijks en worden toegelicht in een omzendbrief. Middelen besteed aan "sensibilisatie, informatie en acties" verdienen in de toekomst meer aandacht, is alvast de gangbare ondertoon uit de omzendbrief 2006.

Noot: de actieplannen 2006 moesten voor 16 juli 2006 (!) ingediend worden bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer alsook bij de Federale Overheidsdienst Binnenlandse zaken.

Meer informatie: bij **uw politiezone** of actieplan.vv@mobilit.fgov.be



6 Bibliografie

Best practice to promote cycling and walking, CD-rom of the results of Adonis, EU research programme, European Commission, (1998).

Fietsongevallen in stedelijke omgeving, BIVV (2006).

Het schoolvervoerplan, hoe verhoog je zelfstandige en milieuvriendelijke verplaatsingen van en naar school?, Mobiel 21 vzw (2005).

Jeugdlokalen en verkeersveiligheid, maak werk van een verkeersveilige omgeving van jeugdlokalen, Locomotief/Steunpunt Jeugd (2005).

Kids on the move, manual (to create a child-friendly environment), European Commission (2002).

Kinderparticipatie in mobiliteitsprojecten. (Hoe) kan dat?, Mobiel 21 (2005).

Ontwerpwijzer fietsverkeer, CROW (2006).

Rapport kwantitatief onderzoek 'Vervoersafhankelijkheid en -autonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar, Federale Overheidsdienst Wetenschapsbeleid (PODO II), A. Petermans, E.Zwerts, (2005).

Ruimte gevraagd voor fietsers en voetgangers, werkboek voor plaatselijke groepen, Mobiel 21 vzw (2005).

Schoolroutes en schoolomgevingen. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AWW Afd. Verkeerskunde (1998).

Vademecum voetgangersvoorzieningen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AWW Afd. Verkeerskunde (2003).

Vademecum fietsvoorzieningen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AWW Afd. Verkeerskunde (2002).

Veilig met de fiets: gebruiksaanwijzing, BIVV/Fietsersbond (2001).

Veilig op stap, te voet of per fiets, alleen of in groep, BIVV (2006).

Verslagboek Rondetafelconferentie 'Hoe ongevallen met fietsers en voetgangers op korte termijn terugdringen?', Langzaam Verkeer/Komimo, (2002).

Voorbeeldenbrochure Duurzame Mobiliteit - In het kader van de module 15 van het mobiliteitsconvenant: flankerende maatregelen ter ondersteuning van het lokale mobiliteitsbeleid, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AWW (2002).

Voorbeelden Milieu en Mobiliteit - In het kader van de Samenwerkingsovereenkomst 'Milieu als opstap naar duurzame ontwikkeling' Cluster Mobiliteit, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL (2002).

7 Colofon

Auteurs

Patrick Auwerx, Mobiel 21 vzw

Raf Canters, Mobiel 21 vzw

Adviesgroep

Dirk Gabriels, Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Dirk Verhoeven, Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Freya Verlinden, Kabinet Vlaams Minister van Mobiliteit

Kathleen Van Brempt

Extern Advies

Geert Vercruysse, Vectris cvba

Bavo Smits, Fietsersbond vzw

Eindredactie

Veerle De Bent, Mobiel 21 vzw

Lieve Van Cauwenberghe, Mobiel 21 vzw

Lay out

Nadine Maes, Mobiel 21 vzw

Illustraties

Mediatheek Mobiel 21 vzw

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Gemeente Koksijde

Stijn Claes

Met dank aan

Wout Baert, Regionaalstedelijkgebied Turnhout, Oud-

Turnhout, Beerse, Vosselaar - Siska Stockelynck, Koksijde -

Sofie Geens, Rotselaar - LU Herentals - Jan Vanseveren,

Bond Trein-, Tram- en Busgebruikers - VTB-VAB - De Lijn - FAB

- Fietsersbond vzw

Verantwoordelijke uitgever

Elke Bossaert

Mobiel 21 vzw

Vital Decosterstraat 67 A/0101

3000 LEUVEN

Tel. 016 31 77 00

info@mobiel21.be

www.mobiel21.be

ISBN 90-74633-33-1

D/2006/6695/3

Realisatie in opdracht van

Vlaamse overheid

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Graaf de Ferraris-gebouw

Koning Albert II-laan 20, bus 2

1000 Brussel

Vlaamse overheid



