



Tremelo  
Gemeente

Resultaten korte verkeersenquête - juni 2016  
Sint-Annaschool - wijkschool  
Nobelstraat 134  
3128 Baal



## Inhoudstafel

<b>Doelstelling van de enquête .....</b>	<b>3</b>
<b>Vragen en respons .....</b>	<b>4</b>
<b>Deel 1: Hoe komen de leerlingen naar school?.....</b>	<b>5</b>
<i>Verplaatsingswijze .....</i>	<i>5</i>
<i>Vervoersmiddel volgens het STOP-principe.....</i>	<i>6</i>
<b>Deel 2: Knelpunten op de route naar en van school.....</b>	<b>7</b>
<i>Kruispunten .....</i>	<i>7</i>
<i>Inrichting straten .....</i>	<i>7</i>
<i>Gedrag in het verkeer .....</i>	<i>8</i>
<b>Deel 3: Positieve punten .....</b>	<b>9</b>
<b>Deel 4: Ideeën en suggesties voor verbetering.....</b>	<b>9</b>
<i>Mogelijke oplossingen voor onveilige situaties in de schoolomgeving.....</i>	<i>9</i>
<i>Mogelijke oplossingen knelpunten op routes naar en van school.....</i>	<i>9</i>
<b>Conclusie.....</b>	<b>10</b>

## Doelstelling van de enquête

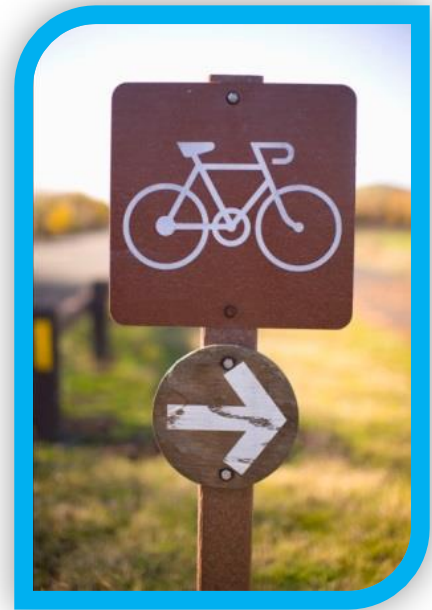
Op het einde van het schooljaar 2015-2016 heeft de mobiliteitsdienst van de gemeente Tremelo een korte enquête rondgestuurd naar alle scholen op haar grondgebied om de ouders te bevragen over de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de route naar en van school.

Deze verkeersenquête kwam er naar aanleiding van een presentatie tijdens het scholenoverleg tussen de gemeente Tremelo en de scholen op 26 april 2016. Deze presentatie werd gegeven door Peggy Tollet, beleidsmedewerker mobiliteit van de provincie Vlaams-Brabant. Tijdens deze presentatie kregen de aanwezigen informatie over mobiliteitsprojecten van de provincie. Ook werden de subsidies toegelicht die de gemeente kan bekomen van de provincie o.a. voor het veiliger maken van de schoolomgevingen.

De enquête, waarvan in deze bundel de resultaten bijeen worden gebracht, is een stap in het opmaken van de globale knelpuntenanalyse die zal worden gebruikt voor de samenstelling van een integraal maatregelenpakket per schoolvestiging wat betreft infrastructurele ingrepen die noodzakelijk zijn om de schoolomgeving en de weg naar en van school voor leerlingen veiliger te maken. Om een degelijk en gedragen verkeersbeleid uit te stippelen is het bovendien belangrijk prioriteiten te stellen en concrete doelstellingen te bepalen. Via de verkeersenquête beoogden we de inventarisatie van alle knelpunten en verkeersproblemen, en hoe deze ervaren worden door de betrokkenen.

De resultaten van deze verkeersenquête zullen worden besproken met de directies van de scholen, de politie, de verkeersadviesraad (VAR) en de werkgroep mobiliteit van Tremelo, en ter kennisname worden voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.

De enquête werd opgesteld en geanalyseerd door de mobiliteitsdienst van de gemeente Tremelo en maakt deel uit van de voorbereiding van een subsidieaanvraag bij de provincie Vlaams-Brabant. De subsidie bedraagt tot 80% van het geïnvesteerde bedrag, met een minimum van 5000 euro en een maximum van 50 000 euro per schoolvestiging.



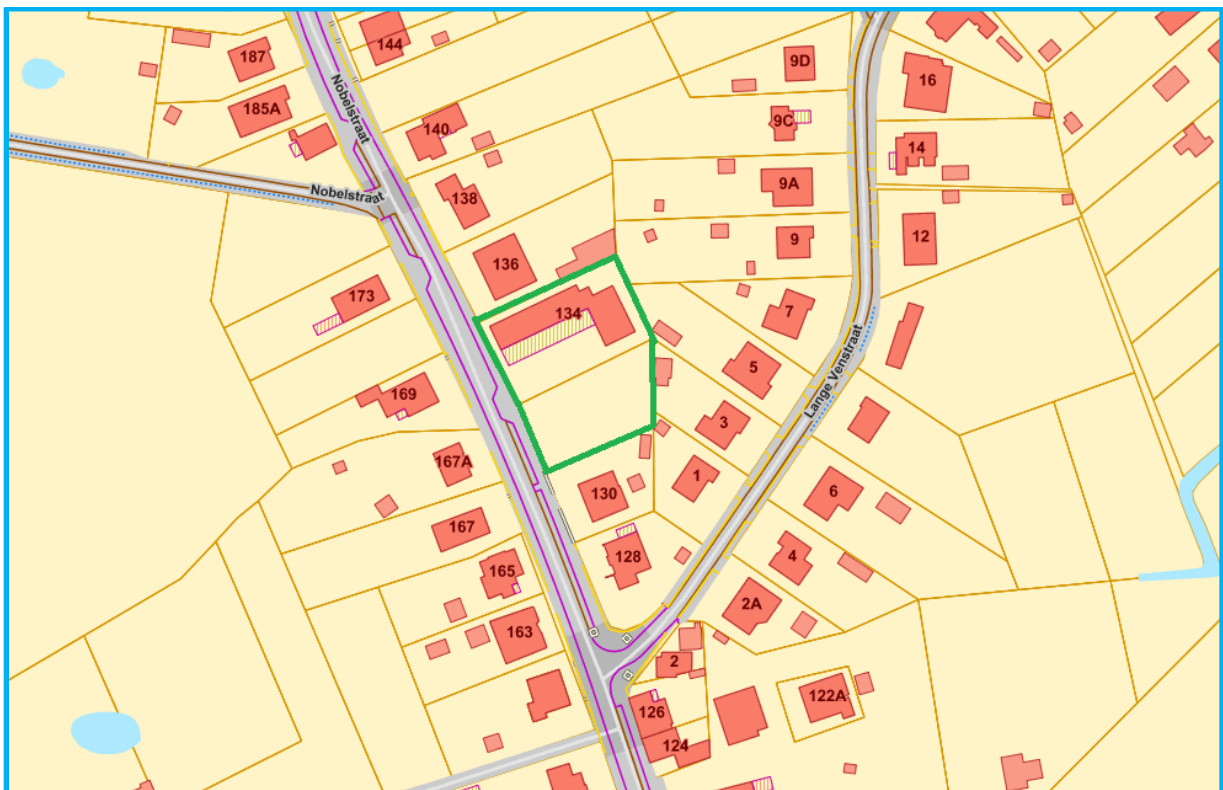
## Vragen en respons

Er werden in totaal 88 enquêtes verdeeld<sup>1</sup>, waarvan 41 hun weg ingevuld terugvonden, een respons van 46,6 %. 7% van de respondenten wonen in deelgemeente Tremelo, 83% wonen in deelgemeente Baal en 10% komen van buiten de gemeente.

In de enquête werden de volgende tien vragen gesteld:

1. Vanuit welke locatie vertrekken de kinderen naar school?
2. Naar welke locatie keren de kinderen terug na de schooldag?
3. Wat zijn de leeftijden van de kinderen?
4. Op welke manier verplaatsen uw kinderen zich naar en van school? (invultabel)
5. Duid op het gemeenteplan in bijlage of op het plannetje op de keerzijde de weg aan die de kinderen afleggen.
6. Omcirkel de knelpunten op de routes in het rood (bv. gevaarlijke kruispunten) en geef eventueel een korte commentaar.
7. Welke knelpunten zijn er volgens jou in de onmiddellijke omgeving van de school?
8. Zijn er ook positieve punten op de route en in de omgeving van de school?
9. Zou je bereid zijn (vaker) te voet of met de fiets te komen indien de knelpunten verbeteren?
10. Wat zou jij graag anders zien? Suggesties?

De enquête zit als bijlage achteraan deze bundel.



<sup>1</sup> De verkeersenquête werd meegegeven naar huis via de leerlingen (telkens aan de oudste zoon of dochter).

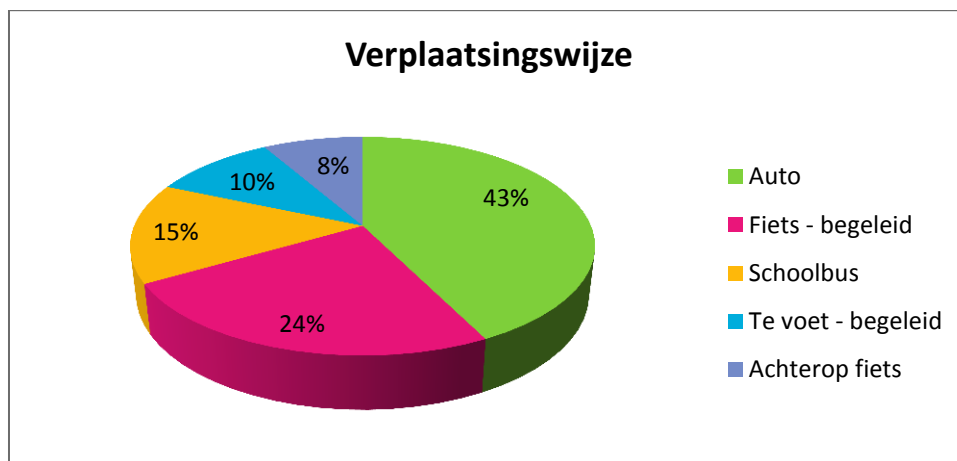
## Deel 1: Hoe komen de leerlingen naar school?

Om een overzicht te maken van de manieren waarop de leerlingen zich naar school en naar huis begeven, kregen de ouders een tabel voorgelegd waarin moest worden aangeduid op welke wijze de kinderen zich verplaatsen, al dan niet onder begeleiding. Ook werden ze gevraagd om aan te geven of de kinderen zich soms, meestal of altijd op die manier verplaatsen. Deze gegevens werden gebruikt om twee statistische overzichten te maken: percentage per verplaatsingswijze en percentage verplaatsingen volgens het STOP-principe.



Omdat het hier een wijkschool betreft met enkel kleuterklassen en eerste leerjaar, zijn er geen kinderen die zelfstandig te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school komen.

### Verplaatsingswijze



#### Met de auto

Uit de bevraging kwam naar boven dat 43% van de leerlingen met de auto naar school worden gebracht. Dit is de grootste groep. Van deze groep worden 15% van de kinderen soms met de auto gebracht (bv. enkel wanneer het regent), 48% meestal en 37% altijd.

#### Met de fiets - onder begeleiding

24% van de leerlingen fietsen onder begeleiding van een volwassene naar school. Maar in deze groep fietsen 69% van de kinderen slechts soms naar school en 31% meestal. Geen enkele leerling wordt elke dag met de fiets naar school begeleid.

#### Met de schoolbus

15% van de leerlingen komen naar school met de schoolbus. Om dit percentage te berekenen werd zowel aan een enkele rit als aan een ritje heen-en-weer één punt toegekend. Van deze groep verplaatsen 31% van de kinderen zich soms met de schoolbus, 50% meestal en 19% altijd.

#### Te voet - onder begeleiding

10% van de leerlingen worden door een volwassene te voet naar school gebracht. Van deze groep stappen 55% van de kinderen soms onder begeleiding naar school, 36% meestal en 9% altijd.

#### Achterop de fiets

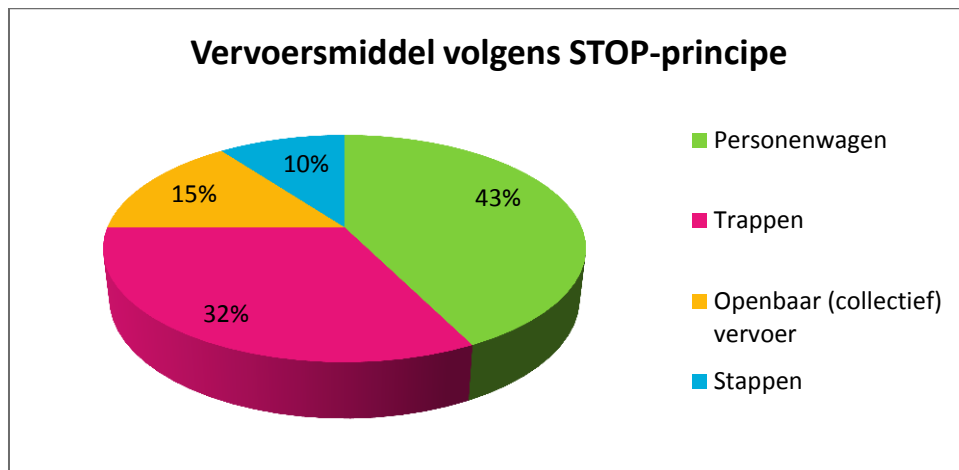
8% van de leerlingen in de enquête worden soms achterop de fiets gebracht. Geen enkele leerling wordt meestal of altijd achterop de fiets gebracht.

## Vervoersmiddel volgens het STOP-principe

STOP staat voor de rangorde van vervoersvormen, die vertrekt vanuit **S**tappers (voetgangers), **T**rappers (fietsers) en **O**penbaar (collectief) vervoer en eindigt bij **P**ersonenwagens, die gezien worden als de minst wenselijke vervoerswijze<sup>2</sup>. De mobiliteit van kinderen verdient bijzondere aandacht. Hun vervoersautonomie is de afgelopen 50 jaar enorm afgenomen. Dat heeft twee oorzaken die elkaar versterkt hebben: de opkomst van de auto en de toegenomen angst voor verkeersonveiligheid.

De verplaatsingen van en naar een basisschool op gemeentelijk niveau zijn nochtans bij uitstek geschikt voor het toepassen van het STOP-principe. Er moet maximaal worden ingezet om de korte afstand van thuis naar school te voet of met de fiets af te leggen. Ten minste als de infrastructuur zich daartoe leent. De inrichting van een schoolstraat, plus de leefbaarheid voor de inwoners van die straat, moeten daarom vanuit het standpunt van alle gebruikers bekeken worden. Aan de hand van verkeerseducatie, informatie naar de ouders toe en de juiste inrichting van de schoolstraat en -omgeving kan het STOP-principe gestimuleerd worden.

Hoe scoort deze school op dit moment? Wij hebben de antwoorden van de respondenten gebundeld volgens het STOP-principe.



43% van de leerlingen worden gebracht met de auto, 32% van hen trappen (fietsen) naar school, 15% komen met collectief vervoer (schoolbus + openbaar vervoer) en slechts 10% stappen. Dit geeft een volgorde van PTOS.

Wanneer we dit bekijken vanuit het STOP-principe wordt een veel te groot aandeel leerlingen met de auto gebracht en gehaald. Ook is er een veel te klein aandeel stappers. Eigenlijk zouden deze verhoudingen best omgekeerd zijn.



Resultaten korte verkeersenquête - juni 2016  
Sint-Annaschool - Wijksschool (Nobelstraat 134, 3128 Baal)

Opgemaakt door de mobiliteitsdienst van de gemeente Tremelo - november 2016

## Deel 2: Knelpunten op de route naar en van school

Om te polsen naar de knelpunten die zich in de schoolomgeving en op de route naar en van school bevinden, kregen de ouders in de enquête een plannetje van de onmiddellijke schoolomgeving voorgelegd en een gemeentepan. Daarop konden ze aangeven welke route de kinderen volgen om 's ochtends naar school te komen en 's avonds terug te keren. Ook werd hen gevraagd de mogelijke knelpunten op de route te omcirkelen en te beschrijven.

De respondenten gingen uitgebreid in op deze vraag. De antwoorden vormen dan ook een grote bron van informatie. Om de gegevens overzichtelijk te maken, werden de knelpunten gebundeld in drie rubrieken: gevaar op kruispunten, inrichting straten en menselijk gedrag.

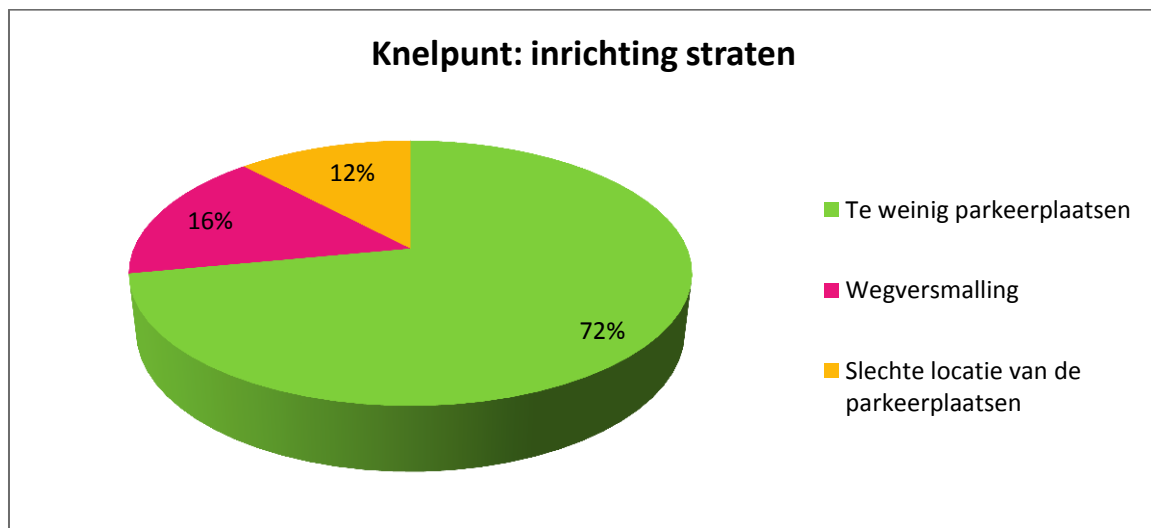
Knelpunten die slechts één maal vermeld werden in de antwoorden, werden niet opgenomen in de statistieken, omdat zij procentueel genomen een te klein aandeel betreffen. Alle overige knelpunten werden door twee respondenten of meer aangegeven als zijnde een probleem.

Onderstaande cirkelgrafieken geven een percentage weer berekend op het aantal gegeven antwoorden, niet op het totaal aantal ingevulde enquêtes.

### Kruispunten

Er werden geen kruispunten vermeld als grote knelpunten. Eén ouder vermeldde het verminderd zicht omwille van de hagen op de hoek van de Nobelstraat met de Geertruimoerstraat. Eén andere persoon sprak over het gevaar op het kruispunt in het centrum van Baal.

### Inrichting straten

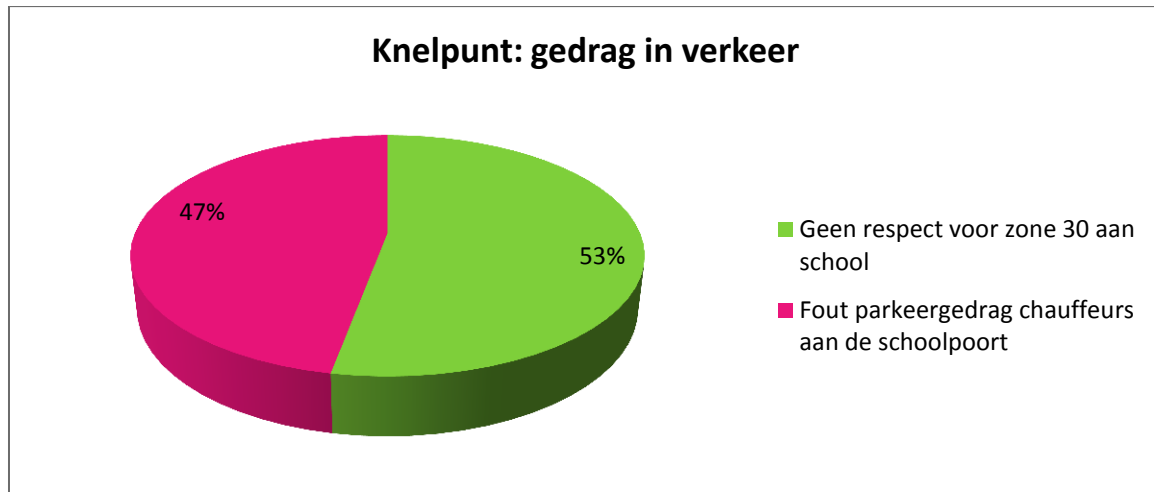


Er kwamen drie knelpunten naar boven met betrekking tot de inrichting van de straten, waarvan te weinig parkeerplaatsen aan de wijksschool met stip op de eerste plaats staat. 72% van de antwoorden over infrastructuur gingen over dit onderwerp.

Verder werd er in 16% van de antwoorden geklaagd over de nieuwe wegversmalling in de buurt van de school. De respondenten hebben veelal het gevoel dat de voorrangsregeling aan deze wegversmalling verkeerd/omgekeerd is.

12% van de antwoorden gaven aan dat een (groot) aantal van de aanwezige parkeerplaatsen slecht gelokaliseerd zijn.

## Gedrag in het verkeer



Ook menselijk gedrag wordt door vele respondenten ervaren als een knelpunt. Toch zijn er maar twee grote problemen te melden. Enerzijds wordt in 53% van de antwoorden gesproken over het gebrek aan respect voor de zone 30 in de schoolomgeving. Dit heeft volgens de respondenten vooral twee redenen: de schoolomgeving moet duidelijker zichtbaar worden gemaakt om autobestuurders attent te maken en een algemeen gebrek aan respect voor de verkeersregels.

Ook fout gedrag van autobestuurders aan de schoolpoort werd in 47% van de antwoorden aangehaald als een probleem. Dit gaat enkel over fout, respectloos en/of gevaarlijk parkeren/stationeren van de auto aan de schoolpoort of op het voetpad.



## Deel 3: Positieve punten

Uiteraard is het niet allemaal kommer en kwel. Er werd in de enquête ook gepolst naar de positieve punten in de schoolomgeving en op de route naar school. De heraanleg van de Nobelstraat wordt door zo goed als alle respondenten gezien als een positieve evolutie. Vooral het uitstekende (gescheiden) fietspad wordt nagenoeg alle ouders vermeld als pluspunt.

We kunnen alle positieve punten als volgt samenvatten:

### *Onmiddellijke omgeving school*

- Wegversmalling aan de school
- Zone 30
- Goede oversteekplaats

### *Op de route naar en van school*

- Goed (gescheiden) fietspad in de vernieuwde Nobelstraat
- Zone 50



## Deel 4: Ideeën en suggesties voor verbetering

We polsten in de enquête ook naar ideeën en suggesties om de veiligheid in de schoolomgeving en op de route naar school te verbeteren. Deze reacties hebben we in twee groepen gebundeld.

### **Mogelijke oplossingen voor onveilige situaties in de schoolomgeving**

Sommige ondervraagden reikten mogelijke oplossingen aan om de onveilige situaties in de onmiddellijke omgeving van de school te verbeteren. Deze kunnen als volgt samengevat worden:

- Meer en betere parkeergelegenheid aan de school, bv. door het schilderen van parkeervakken op de rijbaan
- Verkeerslichten aan de school
- Veranderen van de voorrangsregel aan de wegversmalling
- Permanente politieagent of gemachtigde opzichter op zebrapad aan schoolpoort bij begin en einde van schooltijd
- Snelheidscontroles in de zone 30
- Aanleg verkeersdrempels (verhoogde inrichting)
- Verbieden/verhinderen van parkeren/stationeren voor de schoolpoort
- Beter aanduiding schoolomgeving
- Beter informeren van ouders en grootouders over parkeren/stationeren

### **Mogelijke oplossingen knelpunten op routes naar en van school**

Hier kwamen slechts twee suggesties naar boven: het verbeteren van het fietspad in de dorpskern van Baal en de volledige heraanleg van de dorpskern van Baal.

## Conclusie

De verkeersenquête heeft een grote hoeveelheid informatie bijeengebracht over de onmiddellijke schoolomgeving, en over de routes van en naar school. Deze informatie kan als realistisch instrument dienen om op zoek te gaan naar concrete oplossingen voor zowel het veiliger maken van de onmiddellijke omgeving van de school als het verbeteren van een aantal knelpunten in de bredere omgeving. De veelvuldige respons op de bevraging geeft duidelijk aan dat de ouders en begeleiders van de leerlingen begaan zijn met dit onderwerp. Slechts een aantal van de respondenten gaf te kennen hun kinderen vaker te voet of met de fiets naar school te willen brengen/laten gaan als de route en schoolomgeving veiliger worden. Wanneer zij daarvoor een reden gaven, waren die de volgende:

- de afstand van thuis naar school
- de noodzaak om na het brengen door te rijden naar het werk
- de broers of zussen die naar een andere vestiging of school moeten worden gebracht

Nochtans zouden meer stappers en trappers de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omgeving van de school aanzienlijk verhogen voor alle weggebruikers en bewoners omdat daardoor het autoverkeer afneemt. Het is dus belangrijk om naar die oplossingen op zoek te gaan.

Deze enquête bracht gelukkig geen onoverkomelijke en dramatische problemen aan het licht. De verkeersdrukke en -afwikkeling aan het begin en einde van de schooldag valt over het algemeen goed mee. Er moet en kan blijvend ingezet worden op verschillende niveaus. Voortdurende verkeerseducatie zowel in de school zelf, als naar de ouders/grootouders toe kan al verbetering brengen. Het zichtbaar maken van leerlingen en hun begeleiders door het dragen van fluovestjes, het respecteren van de zone 30, het stoppen aan een zebraapad, het zijn maar kleine hoffelijkheden en ingrepen die veel en snel beterschap brengen.

Maar ook het realiseren van een aantal infrastructurele of organisatorische ingrepen in de omgeving kan verbetering brengen. Om te bepalen wat deze ingrepen moeten zijn, moet het gemeentebestuur van Tremelo samenzitten met de school, moet dit rapport voorgelegd worden aan de nodige adviesraden en de politie, en kan er een globale knelpuntenanalyse opgemaakt worden die kan leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid aan de schoolpoort en op de weg naar en van de school.

