

Verkeersveiligheid rondom basisscholen en op schoolroutes

Rijksuniversiteit Groningen – Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen
Bachelorproject TP 2012-2013

Samenvatting

In deze scriptie wordt onderzocht welke ruimtelijke maatregelen er worden genomen om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes positief te beïnvloeden. Dit is onderzocht door middel van literatuurstudie en het houden van interviews. Er is een breed scala aan ruimtelijke maatregelen naar voren gekomen die kunnen worden onderverdeeld in twee visies, namelijk Shared Space en Duurzaam Veilig. Vervolgens zal worden onderzocht of een verhoogde verkeersveiligheid leidt tot een grotere zelfstandige mobiliteit onder kinderen. Dit is onderzocht door middel van een enquête die is verstrekt onder de ouders van twee scholen. Er is hieruit gebleken dat er een positief verband is tussen de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes en de zelfstandige mobiliteit onder kinderen.

Naam: Loes Kerkdijk
Begeleider: Femke Niekerk
Datum: 21 januari 2013

Voorwoord

Voor u ligt een scriptie die is geschreven in het kader van het bachelorproject. Dit bachelorproject is het afsluitende vak van de bacheloropleiding Technische Planologie te Groningen. Het bachelorproject is gestart in september 2012 en loopt tot januari 2013. Studenten kunnen voor het onderwerp kiezen tussen verschillende thema's. Binnen deze parapluthema's kan de student zelf een onderzoeksvorstel opstellen. In deze scriptie is gekozen voor het parapluthema "*Beweeg de omgeving*". Het gaat hierbij om de relatie tussen de ruimtelijke omgeving en beweegvriendelijkheid.

Deze scriptie zal zich richten op de relaties tussen zelfstandige mobiliteit van kinderen , verkeersveiligheid en ruimtelijke inrichting van wegen. Er wordt hierbij gekeken naar basisschoolroutes en de omgeving van basisscholen. Er wordt onderzocht welke ruimtelijke ingrepen bij kunnen dragen aan een hogere verkeersveiligheid. Daarnaast wordt getracht een antwoord te vinden op de vraag of een hogere verkeersveiligheid bijdraagt aan een grotere zelfstandige mobiliteit onder kinderen.

Graag wil ik een aantal mensen bedanken die bij hebben gedragen aan de totstandkoming van deze scriptie. Allereerst wil ik Femke Niekerk bedanken voor de goede begeleiding gedurende het bachelorproject. Daarnaast wil ik Henk Abbink, Jan Rijkeboer, John Beumer en Bettine Slotman bedanken voor het meewerken aan dit onderzoek. Als laatst gaat mijn dank uit naar vrienden en familie die mij hebben gesteund en aangemoedigd tijdens dit proces.

Ik wens u veel plezier met het lezen van deze scriptie. In het geval u nog vragen heeft kunt u contact met mij opnemen via loeskerkdijk@gmail.com.

Loes Kerkdijk,
21 januari 2013

Inhoudsopgave

Samenvatting	0
Voorwoord	1
Hoofdstuk 1: Inleiding	3
1.1 Aanleiding	4
1.2 Probleemstelling	4
1.3 Opbouw van het onderzoek.....	5
Hoofdstuk 2: Theoretisch Kader	6
2.1 Zelfstandige mobiliteit	6
2.2 Verkeersveiligheid.....	6
2.3 Ruimtelijk ontwerp.....	7
2.4 Conceptueel model	9
Hoofdstuk 3: Methodologie	10
3.1 Literatuurstudie	10
3.2 Casestudy	10
3.3 Diepte-interviews.....	11
3.4 Enquête	12
Hoofdstuk 4: Resultaten	14
4.1 Ruimtelijke maatregelen uit de literatuur	14
4.2 Ruimtelijke maatregelen in de praktijk.....	19
4.3 Kansen voor in de toekomst	24
4.4 Relatie tussen verkeersveiligheid en zelfstandige mobiliteit.....	26
Hoofdstuk 5. Conclusies.....	29
5.1 Ruimtelijke maatregelen	29
5.2 Zelfstandige mobiliteit.....	30
Literatuurlijst.....	34
Bijlagen.....	36

Samenvatting

In deze scriptie wordt in gegaan op de relatie tussen verkeersveiligheid, het ruimtelijk ontwerp van wegen en zelfstandige mobiliteit van kinderen. Er wordt hierbij onderzocht welke ruimtelijke maatregelen er worden genomen om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes te verbeteren. Ook is onderzocht of een verhoogde verkeersveiligheid leidt tot een grotere zelfstandige mobiliteit onder kinderen.

In dit onderzoek staan twee inrichtingsprincipes centraal: Shared Space en Duurzaam Veilig. Shared Space staat kortgezegd voor het integreren van stromen, Duurzaam Veilig legt de nadruk op het scheiden van stromen. Shared Space richt zich daarnaast voornamelijk op verblijfsruimten, terwijl Duurzaam Veilig zich voornamelijk richt op verkeersruimten. De inrichting van deze ruimten geschied bij Shared Space door een specifieke aanpak, terwijl bij Duurzaam Veilig over het algemeen een generieke aanpak wordt gehanteerd.

Allereerst is in kaart gebracht welke ruimtelijke maatregelen er worden genomen in de praktijk. Literatuur, beleidsconcepten en andere relevante documenten zijn onderzocht. Hieruit is een overzicht van ruimtelijke maatregelen naar voren gekomen die de verkeersveiligheid positief zouden moeten beïnvloeden. Vervolgens zijn er drie basisscholen nader onderzocht middels een casestudy. Er zijn hierbij interviews gehouden met betrokken actoren: één beleidsmedewerker van de gemeente, één bestuurslid van Veilig Verkeer Nederland en twee verkeersouders. Via deze interviews is antwoord gezocht op de vraag welke ruimtelijke maatregelen er zijn of worden genomen ten behoeve van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving of op de schoolroute. Uit de bestudering van de literatuur, beleidsconcepten, relevante documenten en de interviews is een overzicht van ruimtelijke maatregelen naar voren gekomen die beogen de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen en op schoolroutes positief te beïnvloeden. Een paar voorbeelden van deze ruimtelijke maatregelen volgens het Duurzaam Veilig principe zijn: het instellen van eenrichtingsverkeer, een stopverbod of een parkeerverbod. Maatregelen die onder andere naar voren kwamen en geschaard kunnen worden onder Shared Space zijn het weglaten van borden, markeringen en stoplichten.

Vervolgens is via een enquête onderzocht of een verhoogde verkeersveiligheid leidt tot een grotere zelfstandige mobiliteit onder kinderen. Deze enquête is verstrekt onder de ouders van twee scholen. Er werd hierbij allereerst gevraagd met welk vervoersmiddel kinderen onder normale omstandigheden naar school reizen. Daarna werd gevraagd voor welk vervoersmiddel zou worden gekozen indien de verkeersveiligheid op de schoolroute respectievelijk in de schoolomgeving zou toenemen. Uit de enquête is gebleken dat er een positief verband bestaat tussen de verkeersveiligheid op schoolroutes en in schoolomgevingen en zelfstandige mobiliteit onder kinderen.

Hoofdstuk 1: Inleiding

1.1 Aanleiding

Verschillende Europese studies hebben aangetoond dat de laatste 10-15 jaar kinderen steeds vaker met de auto naar school worden gebracht. Deze toename in autogebruik kent diverse gevolgen voor de fysieke en emotionele gezondheid van kinderen. (Fyhri & Hjorthol, 2009) Tevens betekent deze toename in autogebruik een verminderde zelfstandige mobiliteit onder kinderen.

Wanneer de zelfstandige mobiliteit van kinderen vergroot wordt, kan dit een positieve uitwerking hebben op het welzijn en de ontwikkeling van het kind. Blootstelling van kinderen aan risico's die het verkeer met zich meebrengt, hebben een positieve invloed op hun sociale en emotionele vaardigheden. (Hillman, 2006) Daarnaast kunnen kinderen kwetsbaarder worden door verminderde blootstelling aan risico. Omdat kinderen geen ervaringen opdoen in het verkeer door verminderde zelfstandige mobiliteit, leren ze niet omgaan met de risico's die het verkeer met zich meebrengt. Mocht een kind op een bepaald moment zelfstandig deelnemen aan het verkeer, dan loopt het kind meer risico omdat het minder ervaring heeft met bepaalde verkeerssituaties. Zelfstandige mobiliteit betekent ook dat de kans op overgewicht onder kinderen kan afnemen. Immers, zelfstandige mobiliteit betekent dat kinderen lopend of fietsend naar school gaan.

1.2 Probleemstelling

Kinderen die met de auto naar school worden vervoerd, bewegen minder. Hierdoor is er een kans op een toename van het gewicht onder kinderen. Daarnaast zijn kinderen die onder begeleiding naar school worden gebracht, zoals met de auto, minder zelfstandig in het verkeer (Fietsberaad, 2003).

Volgens het Fietsberaad, een kenniscentrum voor fietsbeleid, is verkeersonveiligheid een belangrijke oorzaak die ervoor zorgt dat kinderen onder begeleiding naar school gaan.

Uit onderzoek is gebleken dat in Nederland 14% van de verplaatsingen van en naar school plaatsvindt met de auto (Fietsberaad, 2003). Dit percentage lijkt laag, maar voor een school met 300 leerlingen betekent dat gemiddeld 42 kinderen met de auto komen, dat neerkomt op 19 auto's (als men uitgaat van een kinderbezettingsgraad van ten minste 2,2). Dit geldt voor een gemiddelde dag, tijdens een regenachtige dag zal het om meer auto's gaan. Deze hoeveelheid auto's rondom de school levert in veel gevallen verkeersonveilige situaties op, aldus het Fietsberaad.

Vele basisscholen in Nederland kennen een veiligheidsproblematiek in de omgeving van de school en op de schoolroutes. Dit blijkt onder andere uit nieuwsberichten op websites van scholen en nieuwsbrieven. In veel gevallen proberen scholen samen met de ouders, de gemeente en Veilig Verkeer Nederland (VVN) deze problematiek op te lossen.

Het doel van dit onderzoek is inzicht verkrijgen in welke ruimtelijke maatregelen er worden genomen om de verkeersveiligheid rondom de geselecteerde basisscholen in Vroomshoop te vergroten en of deze maatregelen uiteindelijk leiden tot een grotere zelfstandige mobiliteit van kinderen. Daarnaast zal worden gekeken welke ruimtelijke maatregelen er worden genomen op de schoolroutes. Allereerst zal er worden gekeken welke ruimtelijke maatregelen er worden beschreven in de literatuur. Daarnaast zal worden gekeken naar de huidige verkeersveiligheid rondom drie basisscholen in Vroomshoop, een dorpje in de gemeente Twenterand. Vervolgens wordt onderzocht welke maatregelen er op dit moment worden genomen door de drie basisscholen, gemeente en Veilig Verkeer Nederland (VVN) met als doel de verkeersveiligheid te verhogen. Er wordt hierbij gekeken naar maatregelen die betrekking hebben op

aanpassingen in de ruimtelijke inrichting. Tot slot zullen kansen voor de toekomst belicht worden: zijn er bijvoorbeeld andere ruimtelijke maatregelen mogelijk die bijdragen aan een verhoogde verkeersveiligheid?

Hoofdvraag:

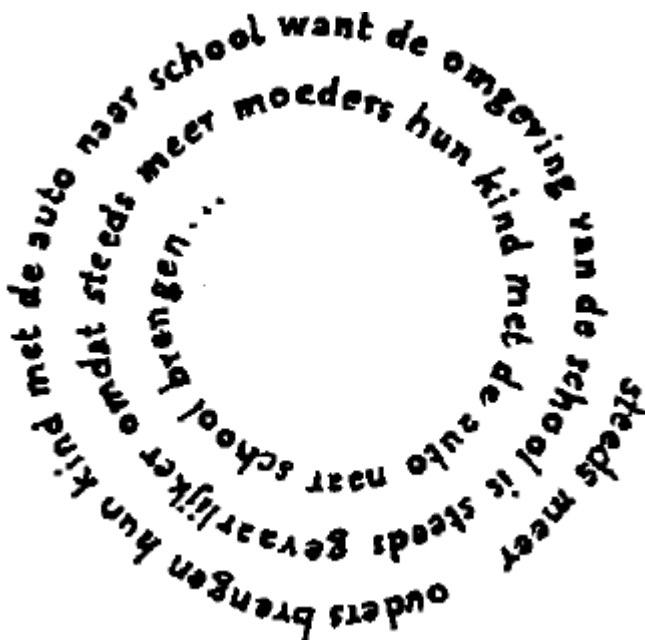
Welke ruimtelijke maatregelen worden er genomen om de verkeersveiligheid rondom basisscholen en op schoolroutes te vergroten en leidt deze verhoogde verkeersveiligheid uiteindelijk tot een grotere zelfstandige mobiliteit van kinderen?

Deelvragen:

1. *Welke ruimtelijke maatregelen kunnen leiden tot een verhoogde verkeersveiligheid?*
2. *Welke ruimtelijke maatregelen met als doel het vergroten van de verkeersveiligheid zijn er rondom de geselecteerde basisscholen genomen?*
3. *Welke kansen liggen er voor de toekomst? Zijn er nog ruimtelijke maatregelen rondom de geselecteerde basisscholen mogelijk met als doel de verkeersveiligheid te vergroten?*
4. *Leidt een verhoogde verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de schoolroutes van de geselecteerde basisscholen tot een hogere zelfstandige mobiliteit onder kinderen?*

1.3 Opbouw van het onderzoek

Dit onderzoek bevat een aantal elementen. Zojuist heeft u kunnen lezen wat de aanleiding en de onderzoeksvragen in dit onderzoek zullen zijn. In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de theoretische aspecten die van toepassing zijn op dit onderzoek. Vervolgens zal worden besproken welke methoden er in dit onderzoek zijn gebruikt. Er zal hierbij worden uitgelegd hoe het onderzoek is uitgevoerd en of er eventuele problemen zijn ontstaan tijdens de dataverzameling. In hoofdstuk 4 zullen de resultaten worden besproken. Er zal hierbij antwoord worden gegeven op de vier deelvragen. In het laatste hoofdstuk zal de conclusie van dit onderzoek worden gegeven. Er wordt hierbij antwoord gegeven op de hoofdvraag. Tot slot is in de bijlage alle documentatie met betrekking tot de dataverzameling te vinden.



Figuur 1.1 Viciëuze cirkel

Bron: Voetgangersvereniging

Hoofdstuk 2: Theoretisch Kader

In dit onderzoek zal worden gekeken naar de relatie tussen verkeersveiligheid, zelfstandige mobiliteit van kinderen en het ruimtelijk ontwerp van wegen. In het theoretisch kader zal allereerst in worden gegaan op de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Vervolgens zal het begrip verkeersveiligheid uiteen worden gezet. Als laatst worden er twee verschillende benaderingen besproken die van belang zijn als het gaat om het ruimtelijk ontwerp van wegen.

2.1 Zelfstandige mobiliteit

Volgens Rudner (2012) refereert zelfstandige mobiliteit naar het gebruik van de publieke ruimte door kinderen onder de 18 jaar die niet worden begeleid door een ouder. Er zijn overweldigend veel factoren die de zelfstandige mobiliteit van kinderen beïnvloeden, zoals een toename van het autogebruik, afstand, voorkeur van ouders voor privé-scholen, zware schooltassen en gemak (Rudner, 2012).

Fyhri (2009) suggereert dat er een gebrek is aan theoretische benaderingen met betrekking tot zelfstandige mobiliteit van kinderen. Een uitzondering hierop is Johansson's studie. Hierin wordt de zelfstandige mobiliteit van kinderen toegelicht met behulp van Küllers Human Environment-interaction (HEI) model. Volgens Johansson (2006, in Fyhri, 2009) dragen de fysieke omgevingsfactoren, sociale omgevingsfactoren, individuele factoren en kenmerken van het kind allemaal bij aan de uitleg die ouders geven over de vervoerskeuze van hun kind. In het artikel wordt dit model toegepast, maar er wordt niet gekeken naar de sociale omgevingsfactoren. Er wordt namelijk uitgegaan van een 'causal chain', waarbij de meest onafhankelijke factoren worden beschouwd als achtergrond factoren, zoals leeftijd, geslacht en sociaaleconomische factoren.

Uit de inleiding blijkt dat kinderen tegenwoordig vaak naar school worden gebracht en gehaald met de auto. Op de vraag waarom ouders ervoor kiezen om hun kinderen met de auto naar school te brengen en op te halen, worden volgens Fyhri (2005, in Fyhri et al., 2009) vaak dezelfde antwoorden gegeven. De route naar school is te lang, is een motief dat vaak naar voren komt. Ook vindt men vaak dat hun kinderen te jong zijn om alleen naar school te gaan. Daarnaast zijn er andere factoren kunnen de vervoerswijze van kinderen naar school beïnvloeden. Zo speelt naast leeftijd ook het geslacht van het kind een rol. Daarnaast heeft ook de vervoerswijze van ouders naar hun werk invloed op de vervoerswijze van kinderen naar school. Een andere factor die volgens Fyhri (2009) van invloed kan zijn op de vervoerswijze van kinderen zijn seizoensgebonden verschillen, zoals het weer.

Naast alle hierboven genoemde factoren speelt ook in veel gevallen verkeersveiligheid een rol bij het kiezen van de vervoerswijze. Uit de literatuur blijkt dat de verkeersveiligheid onder andere afhankelijk is van verkeersintensiteit. In een omgeving van een school kan deze in het geding kan komen door congestie die ontstaat door de vele auto's. Er wordt in de literatuur gesproken van zogenaamde *Chaos at the school gate* (Lang et al., 2011). De vervoerswijzekeuze van ouders is dus van invloed op de verkeersveiligheid in de basisschoolomgeving en op de zelfstandige mobiliteit van kinderen.

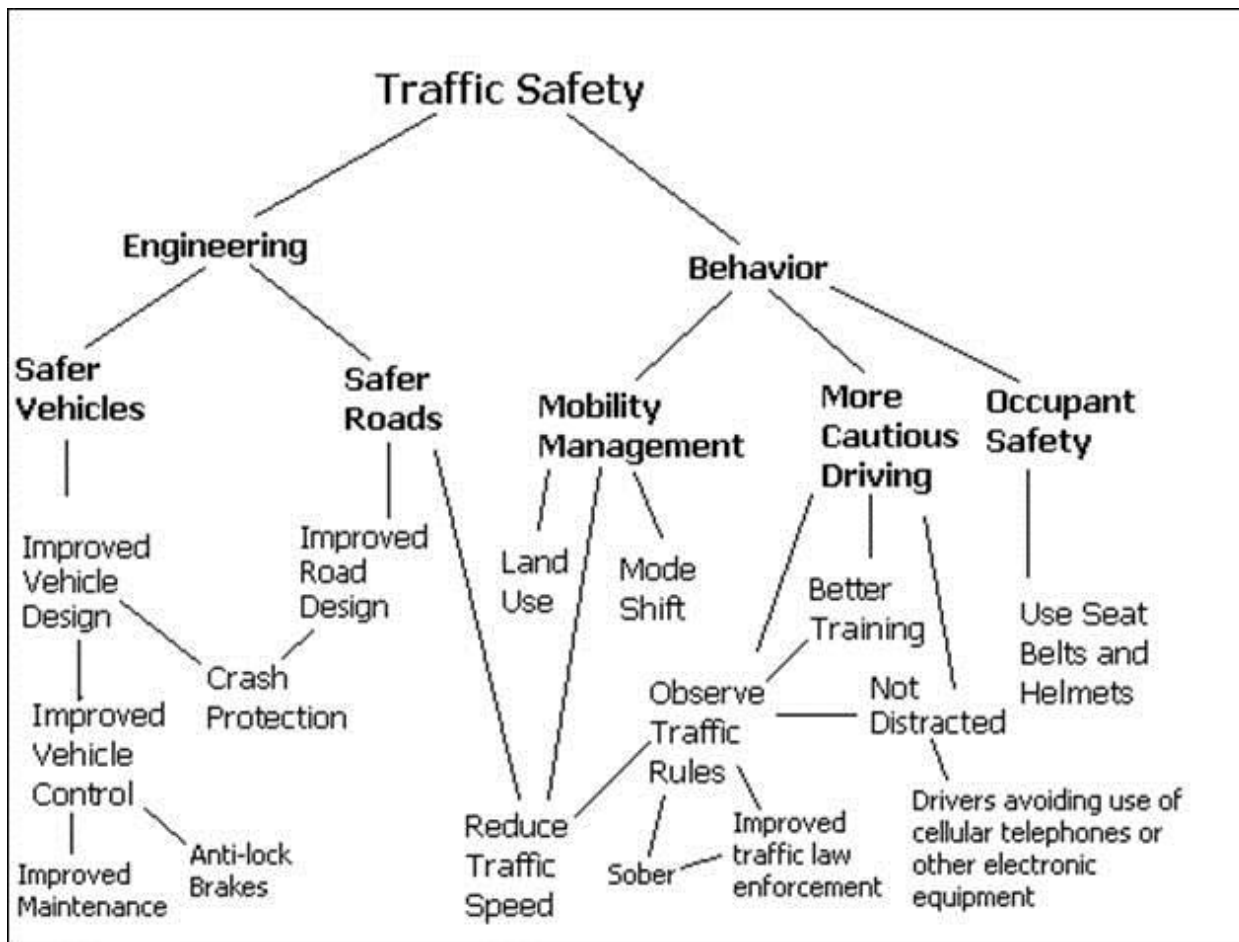
2.2 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid kan worden onderverdeeld in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Objectieve veiligheid kan worden omschreven als het werkelijke aantal of het risico op verkeersongevallen of letsel, terwijl de subjectieve veiligheid refereert naar het gevoel of de perceptie van veiligheid, dat wil zeggen de subjectieve manier waarop mensen de kans op ongevallen in het verkeer ervaren (Sorensen & Mosslemi, 2009). Volgens Archer (2005) is verkeersveiligheid gerelateerd aan negatieve gevolgen van een verkeerssysteem. Met negatieve gevolgen bedoelt hij verkeersongelukken waarbij letsel of fatale gevolgen optreden. Op individueel niveau relateert verkeersveiligheid volgens hem naar de afwezigheid van gevaar en het gevoel van veiligheid.

Verkeersveiligheid is afhankelijk van veel factoren, en kan daarom ook door veel oplossingen worden verbeterd. Het Victoria Transport Policy Institute ontwikkelde een model waarmee oplossingsrichtingen voor het verhogen van de verkeersveiligheid worden uiteengezet. Er worden hierbij twee hoofdcategorieën onderscheiden, namelijk techniek en gedrag (Kosma, 2012).

Oplossingen die voortkomen uit bouwkunde zijn bijvoorbeeld het ontwikkelen van veilige voertuigen en wegen. Bij gedragsveranderingen kan gedacht worden aan mobiliteitsmanagement, zoals het veranderen van de vervoerswijze van mensen. In figuur 2.1 wordt een overzicht gegeven van de verschillende oplossingsrichtingen en de relatie tussen deze aspecten. In dit onderzoek zal worden toegespitst op één aspect uit deze figuur, namelijk veilige wegen (Safer Roads).

Figuur 2.1 Oplossingsrichtingen ten behoeve van verkeersveiligheid. Bron: Victoria Transport Policy Institute, 2011.



2.3 Ruimtelijk ontwerp

Een andere factor die van invloed is op de verkeersveiligheid is het ruimtelijk ontwerp van wegen. In dit onderzoek zal de nadruk worden gelegd op de relatie tussen deze twee variabelen. Hieronder zullen twee benaderingen uiteen worden gezet waarin het wegontwerp centraal staat.

Scheiden van stromen

Sinds de toename van het autobezit in de jaren zestig, zijn straten en wegen steeds aangepast aan de toenemende verkeersintensiteit door middel van verkeersborden en andere verkeersmanagementtechnieken. Bij deze aanpassingen stond steeds de auto centraal. Aan de omgeving en andere vervoerswijzen werd weinig aandacht geschonken (Kosma, 2012). Dit kan worden gezien als de traditionele benadering van het wegontwerp en leidt tot het scheiden van

verschillende soorten verkeersstromen in het wegennetwerk (Nielsen, 2006). Deze benadering is ook bekend onder de naam Duurzaam Veilig, ook wel sustainable safe system approach. In dit systeem wordt geprobeerd conflicten tussen weggebruikers met grote verschillen in massa, snelheid en richting te vermijden. Het ontwerp van de weg wordt aangepast volgens de zogenaamde Duurzaam Veilig principes:

- 1) het voorkomen dat de verkeersstromen met hoge snelheid en verschil in massa elkaar ontmoeten;
- 2) het voorkomen van onvoorspelbaar gedrag;
- 3) het vermijden van gebruik van de infrastructuur waar het niet voor bedoeld is (Godthelp & Waseman, 2010).

Volgens Van Wee & Annema (2009) omvat het Duurzaam Veilig principe een benadering die beoogt het wegverkeer veiliger te maken door maatregelen gericht op infrastructuur en voertuigen. Daarnaast wordt beoogd de regelgeving beter af te stemmen op de eigenschappen van de gebruiker, want de mens is de maat der dingen.

Volgens Hamilton-Baillie (2008) is deze benadering ontstaan uit het feit dat de staat zich opstelt als een controleur van de samenleving, die verantwoordelijk is voor de veiligheid en orde. Nielsen (2007) concludeert dat deze traditionele aanpak in de toekomst niet meer zal voldoen aan de gewenste duurzame mobiliteit van steden en aan de behoeften van weggebruikers.

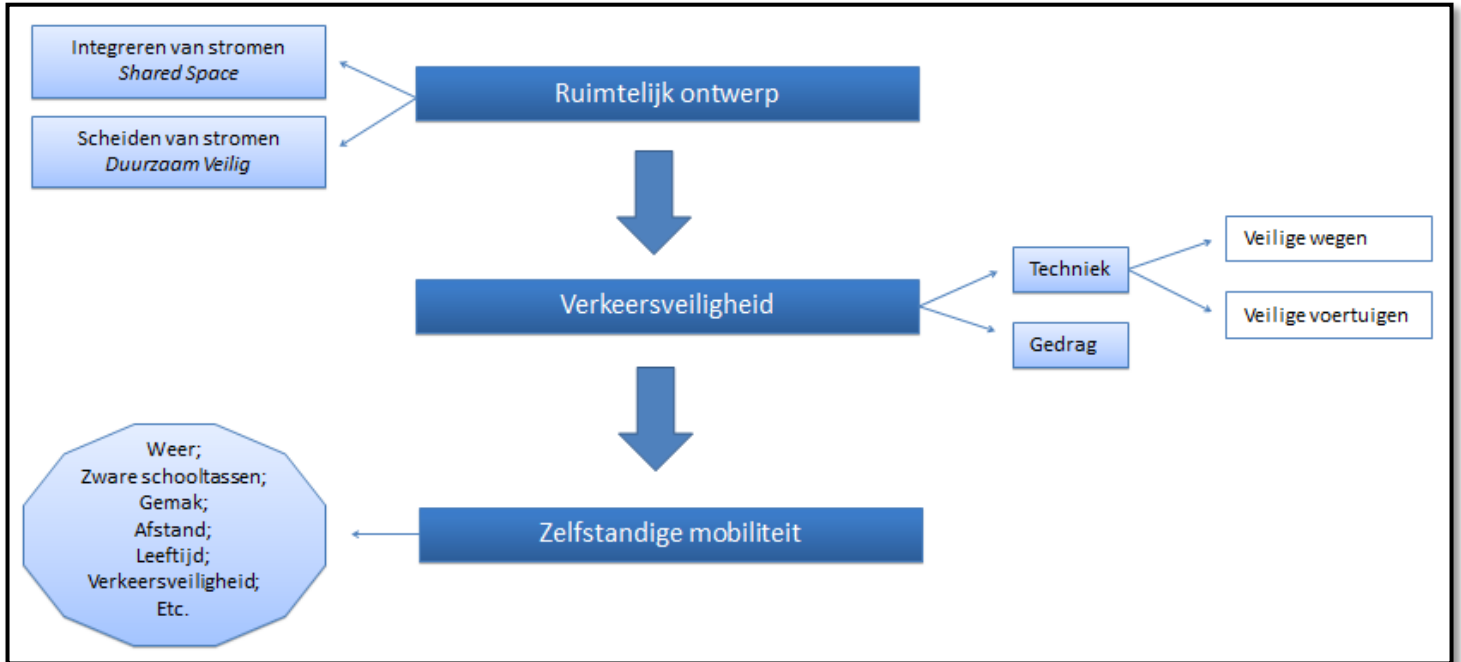
Integreren van stromen

Aan het eind van de jaren tachtig was men in Nederland op zoek naar een manier om de impact van het verkeer op de kwaliteiten van de sociale ruimte te verminderen. Hans Monderman kwam met het idee om de verkeersveiligheid te vergroten door alle weggebruikers samen gebruik te laten maken van de straat. Hamilton-Baillie (2008) omschrijft dit als *“het integreren van het verkeer in de openbare ruimte”*. Deze benadering heeft zijn intrede gedaan onder de naam Shared Space (gedeelde ruimte), waarbij het integreren van stromen centraal staat. Shared Space is een filosofie met als doel de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, echter is niet bekend wat die kwaliteit precies inhoudt. Shared Space is een benadering waarbij een aantal principes voor het ontwerp en beheer van die publieke ruimte gelden. “Het concept heeft betrekking op het gehele proces van planning, ontwerp, besluitvorming en beheer van de ruimte, maar kan ook worden gerelateerd aan onderwerpen zoals deregulatie, en verantwoordelijkheid nemen” (De Haan & Nota, 2011). Moody en Melia (2011) omschrijven Shared Space als een wegontwerp waarbij grenzen tussen voertuigen en voetgangers worden geminimaliseerd.

Uit de literatuur blijkt dat door het verstrekken van veilige zones binnen gedeelde ruimtes het comfort van voetgangers wordt vergroot. Ze kunnen zich in deze veilige zones beter bewegen en hun vertrouwen wordt versterkt. Het opnemen van veilige zones in een ontwerp kan vanuit dit opzicht worden aanbevolen aan ontwerpers. Anderzijds, de aanwezigheid van veel voetgangers, voornamelijk kinderen en ouderen, vermindert de bereidheid van autobestuurders om de ruimte te delen. Dit is een waardevolle vondst voor planners: zij kunnen zich gaan inzetten om de bereidheid tot het delen van de ruimte door bestuurders te vergroten (Kaparias et al., 2012).

2.4 Conceptueel model

Figuur 2.2 Conceptueel model



Hoofdstuk 3: Methodologie

3.1 Literatuurstudie

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van diverse onderzoeksmethoden. Om antwoord te vinden op de eerste deelvraag is gebruik gemaakt van een literatuurstudie. Het doel van deze studie is om de lezer te informeren over bestaande literatuur betreffende ruimtelijke maatregelen in relatie met verkeersveiligheid. Bij de uitvoering van de literatuurstudie is gebruik gemaakt van volgende stappen:

1. Relevante variabelen in het onderzoek bepalen:
 - a. Verkeersveiligheid;
 - b. Ruimtelijke maatregelen;
 - c. Zelfstandige mobiliteit van kinderen.
2. Lijst van synoniemen en/of vertalingen opstellen:
 - a. Road safety, traffic safety;
 - b. Spatial measures, spatial planning measures, ruimtelijke aanpassingen, ruimtelijke ingrepen;
 - c. Children's independent mobility, children's mobility;
3. De variabelen gebruiken in een zoekmachine:
 - a. Scopus;
 - b. Google Scholar;
 - c. Purple Search;
 - d. Etc.
4. Het lezen van de samenvattingen en alle irrelevante artikelen elimineren.
5. Eventueel specifiek zoeken naar relevante artikelen door middel van afbakenen zoekopdracht.
6. Lezen en aantekeningen maken bij de relevante artikelen.
7. Structureren van de aantekeningen: zijn er verschillen, overeenkomsten, problemen tussen de artikelen.
8. Het schrijven van een antwoord op de deelvraag.

Bovenstaand stappenschema is gedeeltelijk gebaseerd op O'Leary, 2010.

3.2 Casestudy

Voor het beantwoorden van de tweede en derde deelvraag is gebruik gemaakt van casestudies. Casestudies kunnen worden gebruikt voor meerdere doeleneinden. Volgens O'Leary (2010) kunnen cases bijvoorbeeld uitermate relevant zijn, het tegendeel bewijzen, een bepaalde theorie versterken of de basis vormen voor het opstellen van een theorie. In dit onderzoek worden de casestudies gebruikt om nieuwe variabelen aan het licht te brengen.

Het selecteren van cases bestaat uit twee fasen. Allereerst moeten cases worden gedefinieerd, daarbij worden elementen onderscheiden die nader onderzocht gaan worden. In dit onderzoek zijn de elementen die voor het selecteren van de cases centraal staan basisscholen en verkeersproblematiek. Nadat de cases gedefinieerd zijn, is gekeken welke basisscholen er in aanmerking zijn gekomen. Allereerst is er op basis van pragmatische gronden gekozen om basisscholen te selecteren in het dorp Vroomshoop, gelegen in de gemeente Twenterand. De eerste reden is dat dit dorp nabij mijn ouderlijk huis ligt, dit zal tijdwinst opleveren omdat er niet veel gereisd hoeft te worden. Daarnaast heb ik via mijn netwerk toegang tot personen die werkzaam zijn op diverse basisscholen in Vroomshoop. Vervolgens is gekeken welke basisscholen kenbaar hebben gemaakt dat er verkeersproblematiek heerst rondom hun school. De katholieke basisschool Willibrordus heeft via een nieuwsbrief laten weten dat er verkeersproblematiek heerst in de omgeving van de school (Zie figuur 3.1). De Oranjeschool vermeldt in hun schoolgids dat er, tijdens het halen en brengen van kinderen, eenrichtingsverkeer geldt in de straat van de school. Dit is een maatregel die alleen geldt tijdens het halen

en brengen van de kinderen. Deze maatregel is door de school er ouders ingesteld om verkeersonveilige situaties tegen te gaan. De derde school, de Kennedyschool, stipt de verkeersproblematiek aan in hun schoolgids. Daarnaast heeft ook een medewerkster van deze school laten weten dat verkeersveiligheid op dit moment een 'hot item' is.

De uiteindelijke geselecteerde basisscholen voor de casestudy zijn:

- Katholieke basisschool Willibrordus;
- PCBO Oranjeschool;
- Kennedyschool.

Figuur 3.1 Verkeersproblematiek Willibrordusschool *Bron: nieuwsbrief oktober 2012, Willibrordusschool Vroomshoop*

Verkeersveiligheid

De afgelopen tijd bereiken ons weer klachten over de verkeersveiligheid rond de school. Met name op de momenten dat ouders hun kinderen halen en brengen is de situatie ergonoverzichtelijk. Bij het kleuterplein staan bv. zoveel auto's tot om de bocht geparkeerd, dat er geen zicht is op tegemoet komend verkeer en de veiligheid van kinderen en ouders regelmatig in het geding is. Als school vinden wij het een gezamenlijke verantwoordelijkheid om te zorgen dat kinderen veilig van en naar school kunnen gaan. Daarom doen wij een dringend beroep op alle ouders om hierop te letten. Natuurlijk hopen we dat zoveel mogelijk kinderen lopend of op de fiets naar school komen. Wanneer u met de auto komt, verzoeken wij u de auto aan bv. de Nieuwstraat te parkeren en het laatste stukje lopend af te leggen. Rond de school wordt de overlast van auto's dan aanzienlijk beperkt.

3.3 Diepte-interviews

Om de cases nader te onderzoeken, zijn er diepte-interviews gehouden met de betrokken actoren. Deze actoren zijn de verkeersouders van de geselecteerde basisscholen, gemeente Twenterand en VVN. Via deze interviews is antwoord gevonden de tweede deelvraag.

Er is in dit onderzoek gebruik worden gemaakt van semigestructureerde interviews. Andere vormen van interviewen zijn gestructureerde en ongestructureerde interviews. Bij gestructureerde interviews zullen er vragen worden gesteld die vooraf zijn opgesteld. Voordelen van deze methode zijn dat het interview relatief snel gaat, en dat antwoorden eenvoudig te coderen zijn (Thomas, 2011). Bij ongestructureerde interviews bepaald de geïnterviewde de gespreksonderwerpen en luistert de onderzoeker.

Semigestructureerde interviews zijn een combinatie van gestructureerde en ongestructureerde interviews. Hierbij wordt een lijst onderwerpen opgesteld die tijdens het interview aan bod zullen komen. Er is bij deze methode redelijk veel vrijheid, de onderwerpen hoeven bijvoorbeeld niet in een bepaalde volgorde aan bod te komen. De lijst met vragen die tijdens de interviews is gebruikt is opgenomen in bijlage 1.

Er hebben tijdens dit onderzoek vier interviews plaatsgevonden. Allereerst is Henk Abbink geïnterviewd. Hij is bestuurslid bij VVN van de afdeling Twenterand. Vervolgens heeft een interview plaatsgevonden met Jan Rijkeboer, hij is beleidsmedewerker bij de gemeente Twenterand. De laatste twee interviews twee personen die geïnterviewd zijn betreffen de verkeersouders van twee basisscholen, namelijk de Willibrordusschool en de Oranjeschool. Dit waren respectievelijk John Beumer en Bettine Slotman. Daarnaast is er diverse malen geprobeerd contact te krijgen met de verkeersouder van de Oranjeschool. Dit is helaas niet gelukt, en daarom heeft er met deze verkeersouder geen interview plaatsgevonden.

Tijdens de interviews zijn er geen problemen ontstaan. De gesprekken verliepen goed en er waren geen problemen met het opnemen van de gesprekken. Tijdens het interview met John Beumer mengde zich een derde persoon in het gesprek. Dit leidde tot extra informatie en dit wordt dus niet als probleem ervaren. De transcripties van de interviews zijn opgenomen in de bijlagen.

3.4 Enquête

Het antwoord op de derde deelvraag is gevonden door middel van een enquête. Er is hierbij gebruikt gemaakt van de zogenaamde stated-preference (SP) methode. "Dit is een methode om de waardering van een goed of dienst te schatten op basis van antwoorden van consumenten op enquêtevragen over hoe hun gedrag zou zijn in hypothetische situaties." (Van Wee & Annema 2009, p.333) In deze enquête werd aan respondenten gevraagd van welke vervoerswijze (gedrag) zij zouden gebruiken indien de verkeersveiligheid in de schoolomgeving of op de schoolroute zal toenemen (hypothese). Een andere methode die gerelateerd is aan de SP methode is de revealed-preference (RP) methode. Het verschil tussen beide methodes is dat er bij de RP methode gekeken naar feitelijke of waargenomen keuzes gemaakt door individuen, terwijl er bij de SP methode wordt gekeken naar welke keuzes individuen maken in een hypothetische situatie.

Een probleem dat kan ontstaan bij het gebruik van de SP methode is dat niet duidelijk is hoe betrouwbaar de data is die worden verzameld (Ortúzar & Willumsen, 1995). Respondenten geven in de enquête aan welke keuze ze in een bepaalde hypothetische situatie zouden maken, maar het is niet duidelijk of ze dit in de werkelijkheid ook deze keuze zouden maken. Hiermee moet rekening worden gehouden bij het interpreteren van de uitkomsten van deze methode.

Voor het uitvoeren van de enquête met daarin vragen die betrekking hebben op de hypothetische situatie (SP-methode), is gebruik gemaakt van de stappen zoals beschreven in Ortúzar & Willumsen (1995):

Figuur 3.2 Stappenplan opstellen enquête. *Bron: Ortúzar & Willumsen (1995)*

1. *Identificeren belangrijkste variabelen en ontwerpen van waarschijnlijke en realistische pakketten van variabelen;*
2. *Ontwerpen enquête. Hierbij wordt bepaald op welke manier respondenten hun voorkeur moeten aangeven. Het moet te begrijpen zijn;*
3. *Ontwikkelen van een steekproefstrategie;*
4. *Uitvoeren van de enquête;*
5. *Combineren van data verkregen door middel van SP en RP methode. De data verwerken en analyseren door middel van SPSS.*

Uit dit stappenschema is een enquête opgesteld. Allereerst is in de enquête gevraagd met welk vervoersmiddel de kinderen van de geselecteerde basisscholen onder normale omstandigheden naar school gaan. Daarnaast is ook gevraagd of ze met of zonder begeleiding van een volwassene naar school reizen. Vervolgens is met behulp van de SP-methode gevraagd welk vervoersmiddel er gebruikt zal worden indien schoolroutes en –omgeving veiliger zijn. Ook hierbij is gevraagd of het vervoer met of zonder begeleiding plaatsvindt. De enquête is opgenomen in bijlage 6.

De enquête is verstrekt onder ouders van leerlingen van de Willibrordusschool en de Kennedyschool. Er is hiervoor toestemming gegeven door de directie van beide scholen. Er is geen enquête verstrekt onder ouders van leerlingen van de Oranjeschool omdat het niet gelukt is om contact te krijgen met de directie van deze school.

Er zijn via een selecte gemakkelijheidssteekproef respondenten geworven. (Norošis, 2006) De enquêtes zijn verstrekt op de breng- en haalmomenten op het schoolplein. Op woensdag 28 november is 's ochtends tijdens het brengmoment

de enquête uitgedeeld onder de ouders van de leerlingen van de Willibrordusschool. De respons van deze enquête bedraagt 31. Op dezelfde dag is tijdens het haalmoment de enquête uitgedeeld op het schoolplein van de Kennedyschool. Het aantal respondenten betreft 32.

Tijdens beide momenten is het niet gelukt om alle ouders te benaderen voor het invullen van de enquête. Dit komt door meerdere redenen. Ten eerste verblijven de ouders maar een korte tijd op het schoolplein, ongeveer twintig minuten. Daarnaast kost het veel tijd om alle ouders in die twintig minuten te benaderen voor het invullen van de enquête. Allereerst moet uitgelegd worden waarvoor de enquête dient, daarna blijf je in de buurt voor het geval er vragen zijn. Ook kwamen ouders vaak met aanvullende vragen en/of opmerkingen. Er waren relatief veel ouders bereid om de vragenlijst in te vullen.

Hoofdstuk 4: Resultaten

4.1 Ruimtelijke maatregelen uit de literatuur

In deze paragraaf zal antwoord worden gegeven op de eerste deelvraag. Deze luidt: welke ruimtelijke maatregelen kunnen leiden tot een verhoogde verkeersveiligheid? De deelvraag zal beantwoord worden door middel van literatuurstudie. Er is in de wetenschappelijke literatuur veel geschreven over ruimtelijke maatregelen die kunnen leiden tot een verhoogde verkeersveiligheid. Hieronder volgt een uiteenzetting van ruimtelijke maatregelen die worden beschreven in de literatuur.

Safe Routes to School Program

Een initiatief dat is ontstaan in de Verenigde Staten is het Safe Routes to School Program (SR2S). Dit plan richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor kinderen door middel van ruimtelijke maatregelen rondom scholen. Het doel van dit plan is dat meer kinderen wandelend en fietsend naar school zullen gaan. Boarnet et al. (2005) beschrijven zes soorten ruimtelijke maatregelen die worden gefinancierd door het Safe Routes to School Program. De eerste maatregel die wordt genoemd is het verbeteren van stoepen. Er kan hierbij gedacht worden aan het repareren van gaten in stoepen of het aanleggen van stoepen. De tweede maatregel betreft verkeerskalmerende en snelheidsverlagende ingrepen, zoals het aanleggen van drempels. Ook worden er maatregelen beschreven waarbij kruispunten voor voetgangers en fietsers worden verbeterd. Een voorbeeld hiervan is het aanleggen van oversteekplaatsen. Ook kan er gedacht worden aan het aanbrengen van signalen, zoals het aanbrengen van een alarmsysteem in het wegdek waarmee autobestuurders worden gewaarschuwd als er kinderen oversteken. De vierde soort maatregel die wordt gefinancierd is het investeren voorzieningen voor fietsers, zoals het aanleggen van fietspaden. Ook wordt de maatregel beschreven waarbij ingezet wordt op hulpmiddelen bij verkeersleiding, zoals het plaatsen van verkeerslichten. De laatste maatregel die wordt genoemd is het verbeteren van de verkeersstromen. Er kan hierbij gedacht worden aan een ingreep waarbij een straat wordt gesloten voor autoverkeer, zodat er een voetgangerszone kan worden gecreëerd.

Relatie tussen bewegen en omgeving

In Lee en Moudon (2008) wordt vanuit verschillende perspectieven gekeken naar de relatie tussen de inrichting van de omgeving en de mate van lichamelijke inactiviteit. Er wordt voornamelijk onderzocht hoe de inrichting van de leefomgeving bijdraagt aan (meer) lichamelijke beweging onder mensen. De nadruk ligt in het artikel dus niet op hoe de ruimtelijke inrichting kan bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid. Toch zouden enkele maatregelen die worden beschreven in Lee en Moudon bij kunnen dragen aan een hogere verkeersveiligheid. Uit het artikel blijkt dat 39.0% van de respondenten (N=608) te veel verkeer een belemmering vindt om te gaan lopen. Ook gevaarlijke oversteekplaatsen wordt door 19,5% van de respondenten ervaren als een belemmering om te gaan lopen. Ook het gebrek aan stoepen en veilige plekken om te lopen werd door 6 respondenten opgemerkt als belemmering.

Het terugdringen van het autogebruik wordt als Lee en Moudon gezien als de grootste opgave, omdat dit door de respondenten werd gezien als de grootste barrière om over te gaan op fietsen en/of wandelen. Een langetermijnoplossing waarmee het autogebruik kan worden teruggedrongen is het patroon van landgebruik aan te passen. Minder autogebruik leidt in het algemeen tot een hogere verkeersveiligheid. Er worden ook ruimtelijke maatregelen aangestipt die op de korte termijn leiden tot minder autogebruik en daarmee ook bij kunnen dragen aan een hogere verkeersveiligheid. Er kan hierbij gedacht worden aan verkeerskalmerende maatregelen, zoals het aanleggen van smalle straten, verbeteringen aanbrengen aan stoepen en het aanleggen drempels (Litman, 2000).

Shared Space

Hamilton-Baillie (2008) beschrijft in zijn artikel de opkomst van de Shared Space gedachte. Aan het eind van de jaren zestig was men in Nederland op zoek naar een manier om de impact van het verkeer op de kwaliteiten van de sociale ruimte te verminderen. Ook wilde men voorkomen dat de vrijheid van kinderen in het verkeer nog verder zou afnemen. Het concept woonerf werd naar aanleiding hiervan geïntroduceerd. Een woonerf wordt omschreven daarin als woonstraat waar het verkeer lage snelheden aanneemt. In het ontwerp van een woonerf is binnen deze visie geen plek voor gestandaardiseerde bewegwijzering. Ook het gebruik van markeringen, stoepranden en obstakels heeft niet de voorkeur (Hamilton-Baillie, 2008). Het weglaten van deze aspecten in het ontwerp van een straat zorgt voor risicoverhoging in het verkeer. Het gevolg dat hier idealiter uit voort moet vloeien is dat weggebruikers verantwoordelijkheid nemen en het verkeer op een veilige manier benaderen. In Oudehaske, een dorp waar dit concept werd toegepast, daalde de gemiddelde snelheid van auto's met 40% en het aantal ongelukken nam af. Ook in andere dorpen waar straten werden ingericht volgens de Shared Space gedachte, zijn goede resultaten behaald. Een ander bijkomend voordeel van het toepassen van de Shared Space methode is dat de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd, omdat overbodige bewegwijzering, overige signalen en barrières worden verwijderd (Hamilton-Baillie, 2008).

Lutz & Foorthuis (2010) omschrijven Shared Space is een concept voor de openbare ruimte. De openbare ruimte wordt hierbij onderverdeeld in de verkeersruimte, het overgangsgebied en de verblijfsruimte. De verkeersruimte betreft wegen die nodig zijn voor de afwikkeling van het snelle en efficiënte verkeer, en wordt ingericht conform geldende richtlijnen. Het gedrag van weggebruikers is hierbij voorspelbaar door het instellen van regels, geboden en verboden. Aalbers et al. (2011) omschrijven een verkeersruimte als een ruimte om te passeren. De ruimte die niet onder de verkeersruimte valt, is de verblijfsruimte, ook wel een ruimte om in te zijn. Hierbij geldt een specifieke aanpak voor de inrichting, maatwerk staat centraal. In een verblijfsgebied zijn alle gebruikers gelijk en ligt de nadruk niet op het verkeer maar op de mens. Gebieden waar zich veel verschillende gebruikers en functies bevinden kunnen worden ingericht volgens het Shared Space concept. Voorbeelden hiervan zijn winkelgebieden, omgevingen rondom stations of speelplaatsen. Omdat de overgang tussen een verkeersruimte en een verblijfsruimte erg groot kan zijn, is er een gebied nodig die deze overgang geleidelijk laat plaatsvinden. Dit wordt het overgangsgebied genoemd. In dit overgangsgebied wordt aan de gebruikers duidelijk gemaakt dat men een verblijfsgebied verlaat en een verkeersgebied binnenkomt en andersom.

Lutz en Foorthuis (2010) stellen in hun boek *"Shared Space: het concept en zijn toepassing"* dat Shared Space niet onderhevig is aan vaste regels of inrichtingseisen. Vaak voorkomende kenmerken in de praktijk van Shared Space zijn: vrije zichtlijnen, geen zebra's, geen borden, geen parkeermogelijkheden en geen afscheiding van rijbaan en trottoir. Maar dit zijn geen harde eisen, Shared Space kent geen vaste regels met betrekking tot de ruimtelijke inrichting. De publieke ruimte die centraal staat bij Shared Space wordt in overleg met alle actoren ontworpen. Er is maar één harde randvoorwaarde die geldt bij de toepassing van Shared Space: verkeerslichten zijn uitgesloten omdat deze zorgen voor een scheiding van weggebruikers. Figuur 4.1 geeft een praktijkvoorbeeld weer van een openbare ruimte die wordt bestempeld als Shared Space.



Figuur 4.1 Openbare ruimte ingericht volgens Shared Space. Bron: Hamilton-Baillie

Duurzaam Veilig

“Binnen Duurzaam Veilig draait het om het voorkomen van ongevallen en het verminderen van de kans op ernstig letsel, ofwel preventie” (Aalbers et al. 2011, p. 12). In tegenstelling tot Shared Space staat hierbij een generieke aanpak centraal. Er wordt daarbij gekeken naar aspecten van het wegverkeer waarvan bekend is dat ze onveiligheid veroorzaken. Aalbers et al. (2011) onderscheiden binnen Duurzaam Veilig vijf principes:

1. Functionaliteit van wegen. Hierbij staat drie hoofdcategorieën wegen centraal: stroomwegen, erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen.
2. Homogeniteit van massa's, snelheid en richting. Verkeerssoorten die hierin verschillen, moeten worden onderscheiden. Als dit niet mogelijk of wenselijk is moet de omgeving zo worden ingericht dat er een lage snelheid van de weggebruikers wordt gevraagd.
3. Herkenbaarheid en voorspelbaarheid van het wegontwerp en het gedrag van weggebruikers.
4. Vergevingsgezindheid van de omgeving (fysiek) en de weggebruikers onderling (sociaal).
5. Statusonderkenning: de verkeersdeelnemer is bewust bekwaam. Deelnemers zijn bekwaam om hun deelname in het verkeer goed in te kunnen schatten.

In de praktijk uit Duurzaam Veilig zich in operationele kenmerken. Er worden drie Duurzaam Veiligwegtypen onderscheiden:

- stroomwegen (auto(snel)weg): 100 en 120 km/u;
- gebiedsontsluitingswegen: 50, 70 en 80 km/u;
- erftoegangswegen: 30 en 60 km/u.

Er gelden diverse ontwerpcriteria bij het toepassen van het Duurzaam Veilig principe. In Duurzaam Veilig en Shared Space: een vergelijking is een overzicht te vinden van deze ontwerpcriteria. In figuur 4.2 zijn enkele van deze criteria te vinden.

Figuur 4.2 Ontwerpcriteria voor gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen volgens Duurzaam Veilig *Bron:*

Duurzaam Veilig en Shared Space: een vergelijking

Ontwerpcriteria	Gebiedsontsluitingswegen	Erftoegangswegen
Rijbaanindeling	2x1 (of 2x1)	1
Verharding	Gesloten	Open
Rijbaanscheiding	Ja	Geen
Parkeren	Nee, of in vakken	In vakken op rijbaan
Obstakelafstand	Middel	Klein
Voetgangers	Gescheiden	Gescheiden, behalve in erf
Fietsers	Gescheiden	Gemengd, situatieafhankelijk

Wat opvalt aan deze ontwerpcriteria is dat voetgangers en fietsers in bijna alle gevallen gescheiden worden van het overige verkeer: verkeersstromen worden gescheiden. Daarnaast wordt er voor de gebiedsontsluitingswegen gekozen voor gesloten verharding, bijvoorbeeld asfalt. Voor erftoegangswegen wordt er gekozen voor open verharding, hierbij kan gedacht worden aan klinkers.

In de praktijk komt men diverse infrastructurele maatregelen tegen die worden toegepast in 30km/u zones. Het invoeren van eenrichtingsverkeer en (gedeeltelijke) wegafsluitingen zijn maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat weggebruikers hun snelheid matigen. Ook het aanleggen van obstakels, zoals drempels, is een snelheidsverlagende maatregel. Deze maatregelen zijn van een structurele aard. Ze moeten worden afgestemd op de wijkstructuur, zodat er geen onlogische verstoringen ontstaan. Ook worden er minder 'koude' snelheidsverlagende maatregelen omschreven die bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Er kan hierbij gedacht worden aan het planten van bomen en struiken. Ook variatie in het bestratingsmateriaal kan zorgen voor een versterking van het verblijfskarakter van een straat (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 2005). Op het moment dat weggebruikers een verblijfsgebied betreden of verlaten, moeten ze hierop geattendeerd worden. Binnen de Duurzaam Veilig visie wordt dit gedaan door middel van het aanleggen van zogenaamde poorten. Hierbij heeft een uitritconstructie de voorkeur.



Er zijn ook ruimtelijke ingrepen die specifiek toegepast kunnen worden voor schoolomgevingen. Een schoolomgeving kan ingericht worden als een zogenaamde schoolzone. Hierbij worden op het wegvak markeringen aangebracht die deze zone benadrukken. Ook kan er een stopverbod worden ingesteld zodat er geen onoverzichtelijke situaties kunnen ontstaan door stilstaande auto's. Het gebruik van gekleurde palen (figuur 4.3) benadrukt dat er een oversteekplaats aanwezig is (Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer, 2005).

Figuur 4.3 Schoolzone met gekleurde palen

Bron: www.hillegomonline.nl

Vergelijking Shared Space en Duurzaam Veilig

In figuur 4.4 volgt een overzicht van de beschreven kenmerken maatregelen en of deze thuishoren binnen de Shared Space visie of de Duurzaam Veilig visie. Er is geprobeerd om de verschillende maatregelen te onderscheiden. Er moet hierbij worden opgemerkt dat dit niet alle maatregelen zijn die in de praktijk voorkomen. Om deze allemaal in kaart te brengen is een uitgebreider onderzoek vereist. Daarnaast kan men beide concepten eigenlijk niet goed met elkaar vergelijken. Duurzaam Veilig wordt ook wel gezien als een verkeersveiligheidsconcept, terwijl Shared Space wordt gezien als een integrale gebiedsvisie (Lutz & Foorthuis, 2010). Shared Space wordt vooral toegepast op verblijfsruimten, terwijl bij Duurzaam Veilig de nadruk ligt op de verkeersruimten. De conclusie die Aalbers et al. (2011) trekken uit hun vergelijking tussen beide concepten is dat ze uitstekend samen kunnen gaan. “De ontwerpen kan gebruik maken van ‘the best of both worlds’ (Aalbers et al (2011). De maatregelen die hieronder staan beschreven zijn dus geen harde richtlijnen, maar worden gezien als uitgangspunten.

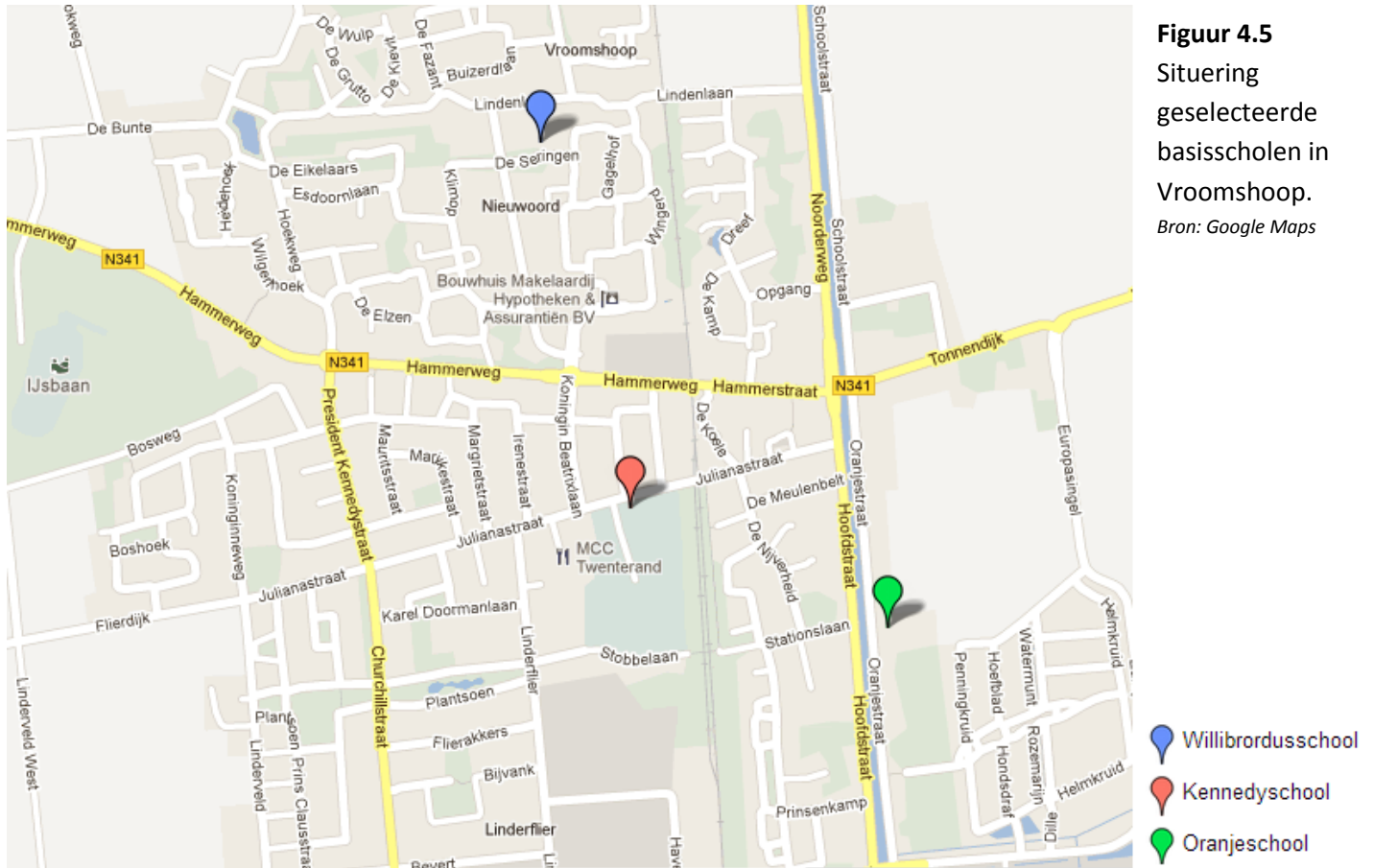
	Shared Space	Duurzaam Veilig
Algemene kenmerken	Specifieke aanpak	Generieke aanpak
	Integreren van stromen	Scheiden van stromen
	Risicoverhoging	Risicoverlaging
	Verblijfsruimte	Verkeersruimte
Maatregelen	Geen bewegwijzering	Bewegwijzering
	Geen markeringen	Markeringen
	Geen stoepranden	Rijbaanscheiding
	Geen obstakels	Gebruik obstakels
	Vrije zichtlijnen	Wegafsluitingen
	Geen zebrapaden	Stop- en parkeerverboden
	Geen verkeerslichten	Verkeerslichten
		Aanleg schoolzones

Figuur 4.4

Vergelijking
Shared Space
en Duurzaam
Veilig.

4.2 Ruimtelijke maatregelen in de praktijk

In deze paragraaf zal antwoord worden gegeven op de derde deelvraag: welke ruimtelijke maatregelen met als doel het vergroten van de verkeersveiligheid zijn rondom de geselecteerde basisscholen genomen? Om deze deelvraag te beantwoorden zijn er vier interviews gehouden met betrokken actoren. Deze actoren zijn de verkeersouders van de geselecteerde basisscholen, gemeente Twenterand en VVN. Hieronder zal per school besproken worden welke ruimtelijke maatregelen er genomen zijn.



Katholieke basisschool Willibrordus

De Willibrordusschool staat middenin een woonwijk. De school is gebouwd eind jaren zeventig van de vorige eeuw. De school kent twee ingangen. De hoofdingang (foto 1 uit figuur 4.6) bevindt zich aan De Seringen en geldt voor de groepen 3 tot en met 8. De kleuteringang (foto 2) bevindt zich aan de Meidoornlaan. Op foto 3 uit figuur 4.6 is de inritconstructie te zien naar de Seringen. In deze straat en de Meidoornlaan twee straten geldt een maximale snelheid van 30 km/uur. De Seringen en de Meidoornlaan monden beiden uit op straten waar een maximale snelheid geldt van 50 km/uur, respectievelijk de Nieuwstraat en de Lindelaan.

De Seringen en Meidoornlaan zijn erg smalle straten (foto 4 en 5), waar tweerichtingsverkeer geldt. Er zijn in de directe omgeving van de school geen trottoirs aanwezig, en er zijn weinig parkeerplaatsen. Uit het interview met John Beumer (bijlage 3), verkeersouder van de school, is gebleken dat er vaak verkeersonveilige situaties ontstaan in de omgeving van de school op de breng- en haalmomenten.

Figuur 4.6 Foto's omgeving Willibrordusschool

Foto's gemaakt door L. Kerkdijk



Uit het interview met Jan Rijkeboer van de Gemeente Twenterand (bijlage 2) zijn geen ruimtelijke maatregelen naar voren gekomen die in het verleden plaats hebben gevonden. Ook in het interview met John Beumer zijn geen ruimtelijke maatregelen naar voren gekomen die in het verleden plaats hebben gevonden.

Zoals reeds gezegd doen er zich rondom de Willibrordusschool vaak verkeersonveilige situaties voor. Tijdens het afnemen van de enquêtes spraken veel ouders/verzorgers over deze problematiek. Zo zijn er volgens de ouders en John Beumer te weinig parkeerplaatsen rondom de school, dit leidt tot onoverzichtelijke situaties omdat mensen hun auto's parkeren op plekken waar dat eigenlijk niet mag. Dit in combinatie met de beperkte ruimte rondom de school, zorgt voor onoverzichtelijke situaties. Zowel voor kinderen als voor de ouders. Ook Jan Rijkeboer benadrukte dat de

problematiek bij de Willibrordusschool te maken heeft met parkeren en verkeersonveiligheid op de Nieuwstraat. Er waren geen problemen op te merken op de schoolroutes.

Bij het beantwoorden van deelvraag 4 zal verder worden ingegaan op eventuele ruimtelijke maatregelen die zouden kunnen bijdragen aan het oplossen van deze problematiek in de toekomst.

PCBO Oranjeschool

De Oranjeschool (figuur 4.7) ligt gesitueerd aan het kanaal Almelo – De Haandrik in Vroomshoop. De school is gebouwd in 1930 en gerenoveerd in 1980. De straat die voor de school langs loopt, de Oranjestraat, is een erg smalle klinkerstraat waar maximaal 30 km/uur gereden mag worden. In de straat zijn diverse drempels aangelegd, zodat automobilisten gedwongen worden om hun snelheid aan te passen. Daarnaast zijn er diverse parkeerhavens aangelegd, zodat er meer ruimte is voor auto's om te parkeren.



Figuur 4.7 De Oranjeschool

Foto gemaakt door L. Kerkdijk

Er zijn ook andere maatregelen getroffen die bijdragen aan veiliger verkeer. Uit het interview met Jan Rijkeboer van de Gemeente Twenterand is gebleken dat de gemeente Twenterand heeft aanbevolen om tijdens de breng- en haalmomenten eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit betekent dat ouders op deze momenten de Oranjestraat inrijden vanaf de Puntbrug (zie figuur 4.8). Ter hoogte van de school kunnen de ouders hun kinderen aan de veilige kant van de straat uit laten stappen. De veilige kant betekent in dit geval de straatkant waaraan de school gelegen is, en niet aan de kant waar het kanaal ligt. Vervolgens rijden de ouders verder richting de Tonnendijkbrug. Door deze maatregel ontstaat er maar één stroom verkeer en kunnen kinderen aan de veilige kant uitstappen. Door deze maatregel wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en dus veiliger. De Oranjeschool heeft deze maatregel doorgevoerd en vermeldt in hun schoolkrant. Of deze maatregel in de praktijk werkt, is niet bekend.



Figuur 4.8 Oranjestraat vanaf de Puntbrug

Bron: Google Maps

PCBO Kennedyschool

De Kennedyschool bevindt zich aan de Julianastraat in Vroomshoop (zie foto 1 en 2 van figuur 4.9). De school is gebouwd in 1949. De Julianastraat is een centrale as in het dorp, de straat loopt richting het centrum. Deze straat wordt veel gebruikt door automobilisten, fietsers en wandelaars. Op een groot gedeelte van de Julianastraat geldt een maximale snelheid van 50 km/uur. Ter hoogte van de kruising met de Koningin Beatrixlaan (foto 2) wordt de Julianastraat een 30 km zone en wordt er gebruik gemaakt van klinkers in plaats van asfalt. De 30 km zone loopt door tot aan de kruising met de Hoofdstraat. Echter, vanaf de spoorwegovergang is de straat weer voorzien van asfalt. Op alle kruisingen wordt in dit gebied gebruik gemaakt van een andere kleur klinkers, om de kruising meer te benadrukken.



Figuur 4.9 Situatie Kennedyschool

Foto's gemaakt door L. Kerddijk

Jan Rijkeboer en Bettine Slotman (respectievelijk bijlage 2 en bijlage 4) vertelden in de interviews dat de school al enkele maatregelen heeft genomen om de verkeersveiligheid te verhogen. Zo is het schoolplein door de school anders ingericht. De hebben de ingang verplaatst naar de zijkant van de school. Voorheen was de ingang gesitueerd aan de voorkant van de school, deze mondt uit aan de Julianastraat. Dit leidde tot veel verkeersonveilige situaties. Door de ingang te verplaatsen naar de zijkant van de school worden deze situaties uit de weg gegaan. De ingang van het schoolplein mondt nu uit op een verkeersluwe weg, waar ook voldoende parkeerplaatsen gesitueerd zijn (zie foto 3 en 4). Ook is daar genoeg ruimte waar ouders met hun fiets kunnen wachten op hun kinderen. Deze maatregel is in samenwerking met de gemeente tot stand gekomen.

Een andere maatregel die door de gemeente is genomen, is het instellen van een stopverbod op de Julianastraat, zoals te zien is op foto 2. Op deze manier worden ouders gedwongen om hun kinderen aan de zijkant van de school uit te laten stappen, en niet aan de voorkant.

Volgens Bettine Slotman hebben beide maatregelen, het verplaatsen van de ingang en het instellen van een stopverbod, in de praktijk geleid tot betere verkeersveiligheid. Op dit moment zijn er volgens haar in de omgeving van de school geen andere problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid.

Op de schoolroute speelt echter nog wel een probleem. Op de Julianastraat zijn nieuwe woningen gebouwd, met achter deze woningen parkeerruimte. Echter, de nieuwe bewoners parkeren hun auto voor de deur op straat. Op het moment dat er ook auto's aan de andere kant van de straat geparkeerd staan, komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede. De situatie wordt door kinderen als onoverzichtelijk ervaren en voelen zich niet veilig op de fiets. Dit probleem is aangekaart tijdens een overleg met de verkeersouders en de gemeente Twenterand. De gemeente heeft brieven gestuurd naar de bewoners met de vraag of zij hun auto's in het vervolg op de daarvoor bestemde parkeerplaats willen parkeren, zodat er weer een overzichtelijke situatie op de weg ontstaat.

Algemene maatregelen in de gemeente Twenterand

Het eerste interview dat plaatsvond was met Henk Abbink van Veilig Verkeer Nederland. Ook hem is gevraagd naar de ruimtelijke ingrepen die zijn genomen rondom de geselecteerde basisscholen. Echter, hij was niet bekend met de situaties van deze basisscholen. In het interview (bijlage 2) kwamen wel andere ruimtelijke ingrepen naar voren die plaats hebben gevonden bij andere basisscholen in de gemeente Twenterand. Het grootste probleem dat hij signaleerde rondom basisscholen was het brengen en halen van de kinderen. Hij vertelt: "dat halen en brengen gebeurt meestal met een auto. Er is niet genoeg plek voor al die auto's dus die worden her en der langs de weg geparkeerd. Kinderen hebben geen goed uitzicht meer. Een van de beste oplossingen is dat de plek waar de kinderen moeten wachten eigenlijk op het schoolplein is en niet op straat of op de stoep". Een oplossing die hij hiervoor aandroeg was het anders inrichten van het schoolplein, zodat de ouders en kinderen daar kunnen wachten. Naast deze maatregel stipte hij ook nog andere maatregelen aan die in de gemeente Twenterand vaak zijn genomen. Het instellen van een parkeer- en/of stopverbod zijn maatregelen die in de praktijk vaak voorkomen.

4.3 Kansen voor in de toekomst

Tijdens de interviews is gevraagd welke ruimtelijke ingrepen er in de toekomst genomen kunnen worden met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid. Hieronder zal per school besproken worden welke maatregelen er in de interviews naar voren zijn gekomen.

Aanbevelingen voor de Willibrordusschool

Bij het beantwoorden van de tweede deelvraag is al kort ingegaan op de verkeersproblematiek die heerst rondom de Willibrordusschool. Deze problematiek is tijdens het overleg met de verkeersouders aan de orde geweest, maar er zijn tot op heden nog geen maatregelen genomen.

Jan Rijkeboer en John Beumer stipten tijdens de interviews aan dat de Nieuwstraat in aanmerking komt voor reconstructie. Jan Rijkeboer vertelde dat de klinkers (open verharding) zullen verdwijnen uit de Nieuwstraat en deze plaats zullen maken voor asfalt (gesloten verharding). Daarnaast heeft de gemeente het voornemen om De Seringen en de Meidoornlaan op te waarderen. Deze straten kunnen gezien worden als een zijtak van de Nieuwstraat waarmee de school bereikt kan worden. Jan Rijkeboer vertelde dat het aanleggen van een Kiss and Ride strook en het aanleggen van extra parkeerplaatsen tot de mogelijkheden behoren.



Figuur 4.10 Kansen voor de Nieuwstraat
Foto gemaakt door L. Kerkdijk

In het interview vertelde John Beumer dat het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Seringen en de Meidoornlaan volgens hem een goede oplossing zal zijn voor de verkeersproblematiek rondom de school. Daarnaast zou hij ouders aan willen raden om de auto te parkeren aan de Nieuwstraat, zodat er geen onoverzichtelijke situaties meer zullen ontstaan rondom de school. Hij denkt echter dat de ouders dit niet zullen doen, omdat men het te ver lopen vindt naar de school. Daarnaast vindt hij het een goed idee om een stoep aan te leggen in het verlengde van het zebrapad op de Nieuwstraat, zodat de kinderen over de stoep naar school kunnen lopen en niet over de straat.

Aanbevelingen voor de Oranjeschool

Tijdens de breng- en haalmomenten zijn er erg veel auto's in de straat voor de school. Over bijna de hele Oranjestraat staat één lange rij met auto's. Dit levert onoverzichtelijke situaties op. Naast deze problematiek speelt er een andere ontwikkeling. Achter de school is een nieuwe wijk in aanbouw. Jan Rijkeboer vertelde dat er vanuit de school herhaaldelijk aan de gemeente Twenterand is gevraagd om aan de achterkant van de school een verbinding te maken met deze nieuwe wijk en daar parkeerplaatsen te creëren. Op deze manier zal de drukte aan de voorkant van de school, en dus ook de verkeersonveiligheid, afnemen. Het probleem is echter dat de grond waar het 'doorsteekje' moet komen, niet van de gemeente is. Daarnaast rust er op die grond ook een bestemmingsplan dat niet zomaar gewijzigd kan worden. Op het moment dat het bestemmingsplan aan de orde komt, zal de gemeente de Oranjeschool niet vergeten, aldus Jan Rijkeboer.

Aanbevelingen voor de Kennedyschool

Uit de interviews met Jan Rijkeboer en Bettine Slotman is gebleken er zich in de omgeving van de Kennedyschool geen problemen zijn met betrekking tot verkeersveiligheid. Door het aanpassen van de ingang van het schoolplein en het instellen van een stopverbod is de verkeersproblematiek opgelost. Er zijn daarom op dit moment geen problemen meer waarvoor aanbevelingen kunnen worden gedaan.

Op een schoolroute naar de Kennedyschool speelt op dit moment wel een probleem, zoals beschreven onder kopje 4.2. Zoals eerder gezegd, de gemeente Twenterand probeert op dit moment dit probleem op te lossen door middel van brieven. Als deze niet helpen, is de gemeente voornemens om over te gaan tot een stopverbod. Er zijn tijdens het interview met Bettine Slotman geen andere aanbevelingen gedaan om dit probleem op te lossen.

Vergelijking Shared Space en Duurzaam Veilig

In figuur 4.10 worden de maatregelen die al zijn genomen of in de toekomst kunnen worden genomen bij de betreffende scholen weergegeven. Er is daarbij geprobeerd een onderscheid te maken tussen Shared Space en Duurzaam Veilig. Het valt op dat er alleen over maatregelen wordt gesproken in de context van Duurzaam Veilig. Er kan geconcludeerd worden dat de Gemeente Twenterand een aanhanger is van de Duurzaam Veilig gedachte en niet inzet op Shared Space. Echter, deze inventarisatie berust maar op drie basisscholen in de gemeente. Wellicht dat er bij het oplossen van andere verkeersproblematiek in de gemeente wel wordt ingezet op Shared Space. Er is gekeken of er beleidsdocumenten beschikbaar zijn waarin wordt beschreven welke visie de gemeente als uitgangspunt neemt. Er zijn bij deze zoektocht geen beleidsdocumenten gevonden waarin de gemeente een keuze maakt tussen Shared Space danwel Duurzaam Veilig.

Figuur 4.11 Overzicht maatregelen

	Shared Space	Duurzaam Veilig
Algemene kenmerken	Specifieke aanpak	Generieke aanpak
	Integreren van stromen	Scheiden van stromen
	Risicoverhoging	Risicoverlaging
	Verblijfsruimte	Verkeersruimte
Maatregelen literatuur	Geen bewegwijzering	Bewegwijzering
	Geen markeringen	Markeringen
	Geen stoepranden	Rijbaanscheiding
	Geen obstakels	Gebruik obstakels
	Vrije zichtlijnen	Wegafsluitingen
	Geen zebrapaden	Stop- en parkeerverboden
	Geen verkeerslichten	Aanleg verkeerslichten
		Aanleg schoolzones
Maatregelen cases		
<i>Willibrordusschool</i>		Eenrichtingsverkeer
		Gesloten verharding gebiedsontsluitingsweg
		Aanleggen parkeerplaatsen
		Kiss and Ride strook
		Aanleg stoep
<i>Oranjeschool</i>		Eenrichtingsverkeer
<i>Kennedyschool</i>		Instellen stopverbod
		Verplaatsen ingang schoolplein
<i>Gemeente Twenterand</i>		Verplaatsen ingang schoolplein
		Instellen stopverbod
		Instellen parkeerverbod

4.4 Relatie tussen verkeersveiligheid en zelfstandige mobiliteit

In deze paragraaf zal antwoord worden gegeven op de derde deelvraag. Deze luidt: *Leidt een verhoogde verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de schoolroutes van de geselecteerde basisscholen tot een hogere zelfstandige mobiliteit onder kinderen?* Het antwoord op deze vraag is gevonden door middel van een enquête die is verstrekt onder de ouders van de Willibrordusschool en de Kennedyschool. Er is geen enquête verstrekt onder ouders van leerlingen van de Oranjeschool omdat het niet gelukt is om contact te krijgen met de directie van de school.

Het aantal respondenten van de Willibrordusschool bedraagt 31 en bij de Kennedyschool waren er 32 respondenten. Om antwoord te vinden op de derde deelvraag is allereerst de vraag gesteld op welke manier het kind onder normale omstandigheden naar school gaat. Vervolgens is gevraagd welke manier dit zou zijn in het geval de verkeersveiligheid op de schoolroute verbeterd zal worden. Ook is gevraagd welke manier dit zou zijn in het geval de verkeersveiligheid in de schoolomgeving wordt verbeterd. In tabel 4.2 en 4.2 zijn de resultaten van de enquête van respectievelijk de Willibrordusschool en de Kennedyschool te zien.

Resultaten Willibrordusschool

Er kunnen diverse conclusies getrokken worden als er wordt gekeken naar de zelfstandige mobiliteit van kinderen. We zien bij de Willibrordusschool (figuur 4.12) dat er maar één kind (3,2%) met de auto wordt gebracht. Een goede verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat de ouders die hun kind met de auto naar school brengen, niet meelopen naar het schoolplein. Deze ouders zijn dus ook niet benaderd voor het invullen van de enquête. Daarnaast worden er wel meerdere kinderen met de auto naar school gebracht, maar deze gaan niet elke dag met de auto. Ze maken gebruik van een combinatie van vervoerswijzen gedurende de week. We zien dat het ene kind dat de gehele week met de auto naar school gaat op een andere manier naar school zal worden gaan indien de verkeersveiligheid op de schoolroute dan wel in de schoolomgeving wordt verbeterd.

Figuur 4.12 Vervoerswijzen Willibrordusschool

Willibrordusschool (N=31)	Op welke manier gaat u kind onder normale omstandigheden naar school?	Op welke manier zou u uw kind naar school laten gaan als de verkeersveiligheid wordt verbeterd gedurende de schoolroute?	Op welke manier zou u uw kind naar school laten gaan als de verkeersveiligheid wordt verbeterd in de schoolomgeving?
Lopend met begeleiding	3,2%	3,2%	3,2%
Fietsend met begeleiding	35,5%	32,3%	38,7%
Lopend zonder begeleiding	0,0%	6,5%	0,0%
Fietsend zonder begeleiding	19,4%	32,3%	25,8%
Auto	3,2%	0,0%	0,0%
Combinatie van vervoerswijzen	38,7%	25,8%	32,3%

In figuur 4.12 is te zien dat er in alle drie gevallen weinig kinderen lopend naar school gaan, met danwel zonder begeleiding. Op basis van de enquête kan hier geen verklaring voor worden gevonden. In het geval dat de verkeersveiligheid op de schoolroute toeneemt, gaan er 2 kinderen zelfstandig lopend naar school. Dit is een stijging van 6,5% ten opzichte van normale omstandigheden. In het geval dat de verkeersveiligheid in de schoolomgeving wordt verbeterd, gaan er weer géén kinderen zelfstandig lopend naar school.

Het grootste aantal kinderen komt fietsend naar school. Onder normale omstandigheden komen 17 kinderen op de fiets naar school, waarvan er 11 onder begeleiding komen en 6 zonder begeleiding. In het geval dat de verkeersveiligheid op de schoolroute toeneemt gaan er 20 kinderen fietsend naar school, 10 onder begeleiding en 10 zonder begeleiding. Uiteindelijk vindt er dus een stijging 12,9% (4 kinderen) plaats van kinderen die op de fiets en zonder begeleiding naar school gaan. Indien de veiligheid in de schoolomgeving wordt verbeterd, gaan er 2 kinderen (6,4%) meer dan onder de normale omstandigheden met de fiets en zonder begeleiding naar school.

Er kan geconcludeerd worden dat er onder normale omstandigheden 6 leerlingen van de Willibrordusschool zelfstandig naar school gaan. Indien de verkeersveiligheid op de schoolroute wordt verbeterd, stijgt dit aantal met 19,4%, dus gaan er in totaal 12 kinderen zelfstandig (fietsend of lopend) naar school. Indien de verkeersveiligheid in de schoolomgeving wordt verbeterd stijgt het aantal leerlingen dat zelfstandig naar school gaat met 6,4%. In dat geval gaan er in totaal 8 leerlingen zelfstandig naar school.

Er kan dus geconcludeerd worden dat het verhogen van de verkeersveiligheid op de schoolroute van de Willibrordusschool meer effect heeft op de zelfstandige mobiliteit van kinderen dan het verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Echter, deze enquête betreft een laag aantal respondenten en heeft betrekking op één school. Daarom moet men voorzichtig omgaan met het interpreteren en generaliseren van deze resultaten.

Resultaten Kennedyschool

Uit de enquête die is afgenomen onder ouders van de Kennedyschool is gebleken dat er onder normale omstandigheden 6 kinderen (18,8%) met de auto naar school worden gebracht (zie figuur 4.13). In het geval de verkeersveiligheid op de schoolroute dan wel in de schoolomgeving wordt verbeterd, worden er geen kinderen meer met de auto naar school gebracht. De verkeersveiligheid heeft dus in dit geval invloed op de vervoerswijze van kinderen van en naar school.

Figuur 4.13 Vervoerswijzen Kennedyschool

Kennedyschool (N=32)	Op welke manier gaat u kind onder normale omstandigheden naar school?	Op welke manier zou u uw kind naar school laten gaan als de verkeersveiligheid wordt verbeterd gedurende de schoolroute?	Op welke manier zou u uw kind naar school laten gaan als de verkeersveiligheid wordt verbeterd in de schoolomgeving?
Lopend met begeleiding	9,4%	9,5%	15,6%
Fietsend met begeleiding	37,5%	56,3%	43,8%
Lopend zonder begeleiding	3,1%	0,0%	0,0%
Fietsend zonder begeleiding	12,5%	25,0%	31,3%
Auto	18,8%	0,0%	0,0%
Combinatie van vervoerswijzen	18,8%	0,0%	0,0%
Missing values	-	9,4%	9,4%

Onder normale omstandigheden gaan er 16 (50%) kinderen fietsend naar school, waarvan 12 (37,5%) met begeleiding en 4 (12,5%) zonder begeleiding. Indien de verkeersveiligheid wordt verbeterd gedurende de schoolroute, stijgt het aantal fietsers met 31,3%. Er gaan in dat geval 18 kinderen met begeleiding en 8 zonder begeleiding fietsend naar school. In het geval dat de verkeersveiligheid in de schoolomgeving wordt verbeterd gaan er 24 (75,1%) kinderen fietsend naar de Kennedyschool, waarvan 14 (43,8%) met begeleiding en 10 (31,3%) kinderen zonder begeleiding.

Onder normale omstandigheden gaan er 3 (9,4%) kinderen lopend met begeleiding naar school en 1 (3,1%) zonder begeleiding. Indien de verkeersveiligheid op de schoolroute toeneemt, blijft het aantal kinderen dat lopend met begeleiding naar school gaat gelijk. In het geval dat de verkeersveiligheid in de schoolomgeving toeneemt, gaan er 5 kinderen lopend met begeleiding naar school. Wat opvallend is, is dat het aantal kinderen dat zelfstandig naar school loopt afneemt wanneer de verkeersveiligheid op de schoolroute en in de schoolomgeving verbeterd wordt.

Onder normale omstandigheden gaan er 5 (3,1% + 12,5%) kinderen zelfstandig naar school. In het geval dat de verkeersveiligheid op de schoolroute toeneemt, gaan er 8 (25%) kinderen zelfstandig naar school. Wanneer de verkeersveiligheid in de schoolomgeving wordt verbeterd gaan er 10 (31,3%) kinderen zelfstandig naar school. Het verbeteren van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving heeft dus een grotere invloed (+15,7%) op de zelfstandige mobiliteit van kinderen dan het verhogen van de verkeersveiligheid op de schoolroute (+9,4%).

Hoofdstuk 5. Conclusies

In dit hoofdstuk zal antwoord worden gegeven op de hoofdvraag. Deze vraag luidt: *Welke ruimtelijke maatregelen worden er genomen om de verkeersveiligheid rondom basisscholen en op schoolroutes te vergroten en leidt deze verhoogde verkeersveiligheid uiteindelijk tot een grotere zelfstandige mobiliteit van kinderen?* Deze vraag bestaat uit twee delen. Ze zullen daarom apart worden behandeld.

5.1 Ruimtelijke maatregelen

Het eerste deel van de vraag gaat in op de vraag welke maatregelen er kunnen worden genomen om de verkeersveiligheid rondom basisscholen en op schoolroutes te vergroten. In hoofdstuk vier van deze scriptie zijn al deze maatregelen beschreven. Deze maatregelen betreffen ingrepen die worden beschreven in de literatuur, maar ook maatregelen die zijn of worden kunnen genomen bij de onderzochte cases. Figuur 4.11 weergeeft een schematisch overzicht van alle maatregelen die tijdens dit onderzoek naar voren zijn gekomen.

Er kan geconcludeerd worden dat de Gemeente Twenterand een aanhanger is van de Duurzaam Veilig gedachte en niet inzet op Shared Space. Echter, deze inventarisatie berust maar op drie basisscholen in de gemeente. Wellicht dat er bij het oplossen van andere verkeersproblematiek in de gemeente wel wordt ingezet op Shared Space. Er is gekeken of er beleidsdocumenten beschikbaar zijn waarin wordt beschreven welke visie de gemeente als uitgangspunt neemt. Er zijn bij deze zoektocht geen beleidsdocumenten gevonden waarin de gemeente een keuze maakt tussen Shared Space danwel Duurzaam Veilig.

Wanneer de bevindingen worden teruggekoppeld naar de theorie, kan er worden geconcludeerd dat Shared Space en Duurzaam Veilig meer behelzen dat het integreren van stromen of het scheiden van stromen. Het toepassen van Shared Space geschiedt via een specifieke aanpak, waarbij maatwerk centraal staat. Duurzaam Veilig richt zich meer op algemeen bekende veiligheidsproblemen in het verkeer die via een generieke aanpak opgelost worden. Daarnaast wordt Shared Space vooral toegepast op verblijfsruimten, terwijl bij Duurzaam Veilig de nadruk ligt op de verkeersruimten. Ook kunnen beide visies prima samengaan, hierbij wordt het beste van beide visies met elkaar gecombineerd.

Een duidelijke scheiding tussen beide concepten is in de praktijk niet altijd goed zichtbaar. In een Shared Space ingerichte ruimte komen soms elementen uit Duurzaam Veilig naar voren, zoals verkeersborden. Tegengesteld wordt het Duurzaam Veilig principe in de praktijk ook wel eens gebruikt voor het inrichten van een verblijfsgebied. Bij het inrichten van verkeersruimten en verblijfsruimten zou men niet alleen gebruik moeten maken van één van beide inrichtingsprincipes, maar moet er specifiek naar de unieke situatie gekeken worden. Vervolgens kan men een ontwerp maken die het meest geschikt is voor die specifieke situatie, daarbij kan men gebruik maken van elementen uit de beide inrichtingsprincipes.

5.2 Zelfstandige mobiliteit

Het tweede deel van vraag gaat in op de vraag of de verhoogde verkeersveiligheid uiteindelijk leidt tot een grotere zelfstandige mobiliteit van kinderen. Dit is door middel van een enquête onderzocht op twee basisscholen in Vroomshoop. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten uit deze enquête besproken. Daaruit is gebleken dat er een positief verband bestaat tussen verkeersveiligheid en de zelfstandige mobiliteit van kinderen, dus als de verkeersveiligheid in de schoolomgeving of op de schoolroute verbeterd, zal het aantal kinderen dat zelfstandig naar school gaat stijgen. Echter, er moet wel voorzichtig worden omgegaan met deze conclusie. De enquêtes hadden namelijk een laag aantal respondenten en had betrekking op maar twee scholen.

In het geval dat de verkeersveiligheid in de omgeving van de Willibrordusschool of de Kennedyschool toeneemt, zal de zelfstandige mobiliteit van kinderen stijgen met respectievelijk 6,4% en 15,7%. Indien de verkeersveiligheid toeneemt op de schoolroute, zal de zelfstandige mobiliteit onder kinderen van de Willibrordusschool stijgen met 19,1%. In het geval van de Kennedyschool bedraagt dit percentage +9,4%.

In het geval van de Kennedyschool betekent dit dat de verkeersveiligheid in de schoolomgeving meer invloed heeft op de zelfstandige mobiliteit dan de verkeersveiligheid op schoolroutes. De resultaten van de Willibrordusschool laten iets anders zien: daar heeft de verkeersveiligheid op de schoolroute meer invloed op de zelfstandige mobiliteit van kinderen dan de verkeersveiligheid in de schoolomgeving.

Wanneer deze bevindingen worden teruggekoppeld aan het conceptueel model, kan geconcludeerd worden dat ook uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersveiligheid van invloed is op de zelfstandige mobiliteit onder kinderen. Toch zal dit niet de grootste factor zijn die bijdraagt aan de mate van zelfstandige mobiliteit van kinderen. Zoals blijkt uit het theoretisch kader zijn er andere factoren die hierin een grote rol spelen. Gemakzucht van ouders heeft naar mijn inzien een grote negatieve invloed op de zelfstandige mobiliteit van kinderen. In de samenleving van tegenwoordig is het geen uitzondering meer dat beide ouders werken. We leven in een snelle, drukke maatschappij waarbij er veel van beide ouders wordt gevraagd. Om tegenwoordig rond te kunnen komen is het bijna noodzakelijk dat beide ouders werken. Ouders hebben daardoor vaak geen tijd om hun kinderen op de fiets of lopend naar school te brengen, en gaan even snel met de auto. Vaak maken ze er een combinatie van en vervolgen hun weg naar hun werk.

Ook heeft denk ik de leeftijd van kinderen een groot effect op de zelfstandige mobiliteit van kinderen. Ouders vinden hun kinderen tegenwoordig vaak te jong om alleen naar school te gaan. Misschien is het kind wel in staat om zich alleen naar school te verplaatsen, maar vertrouwen de ouders dat het kind niet toe. Ouders zijn soms erg beschermend tegenover hun kind en laten ze daarom niet zelfstandig deelnemen aan het verkeer.

5.3 Aanbevelingen

In deze paragraaf zullen er aanbevelingen worden gedaan voor verder onderzoek. In dit onderzoek is in kaart gebracht welke ruimtelijke maatregelen er worden genomen ter bevordering van verkeersveiligheid. Echter, er is in dit onderzoek niet gekeken naar de effecten van deze maatregelen. Vervolgonderzoek zou zich kunnen richten op de effecten hiervan. Beïnvloeden ze de verkeersveiligheid op een positieve manier? Of leiden de maatregelen tot negatieve effecten? Dit zijn vragen die gesteld kunnen worden in vervolgonderzoek. Er kan hiernaar worden gekeken vanuit twee perspectieven. Zo kan er gekeken worden welke gevolgen de ruimtelijke maatregelen hebben voor de objectieve veiligheid of voor de subjectieve veiligheid. Bij objectieve veiligheid kan er gekeken worden wat er gebeurt met het aantal incidenten. Als er wordt gekozen voor onderzoek naar subjectieve veiligheid kan er gekeken worden of mensen zich veiliger voelen in het verkeer.

Ook kan worden gekeken welke ruimtelijke maatregelen leiden tot een hogere zelfstandige mobiliteit onder kinderen. Er kan hierbij bijvoorbeeld aan ouders en/of kinderen worden gevraagd bij welke ruimtelijke maatregelen het kind zelfstandig naar school zal gaan. Dit kan gevraagd worden aan de hand van verschillende ontwerpen die aan de ouders en/of kinderen worden voorgelegd en waarbij zij hun voorkeur uit moeten spreken.

5.4 Reflectie

Tot slot zal er gereflecteerd worden op dit onderzoek en het bijbehorende proces. Er zullen hierbij twee dingen worden aangestipt die in de toekomst anders aangepakt zullen worden. Ten eerste zullen de cases op een meer zorgvuldige manier geselecteerd worden. In dit onderzoek zijn de cases vooral geselecteerd op pragmatische gronden. Hierbij speelden nabijheid en gemak een grote rol. Een ander selectie criterium was dat er een zichtbare verkeersproblematiek

heerste in de schoolomgeving en/of op de schoolroute. Er is hierbij gekeken naar signalen die de basisscholen hebben afgegeven via hun nieuwsbrief en schoolkrant. Achteraf bleek dat de verkeersproblematiek niet bij alle basisscholen ook echt daadwerkelijk grote problemen opleverden. In het geval er in de toekomst opnieuw cases moeten worden geselecteerd bij een onderzoek, zullen deze zorgvuldiger worden geselecteerd. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren door beter vooronderzoek te verrichten.

Het tweede kritiekpunt richt zich op de beantwoording van de eerste deelvraag. Er is hierbij gekeken welke ruimtelijke maatregelen er worden beschreven in literatuur, beleidsdocumenten en andere relevante documenten. Echter, de documenten die voor het beantwoorden van deze deelvraag zijn gebruikt, zijn te willekeurig gekozen. Er is hier tijdens het onderzoek niet goed over nagedacht en er is niet op een systematische wijze gezocht naar relevante documenten. Als er zich in de toekomst een soortgelijke situatie voordoet, zal er op systematische wijze gezocht worden naar de relevantie documenten. Op deze manier kan er een inventarisatie worden gemaakt van alle documenten en kan worden beargumenteerd welke relevant zijn voor het onderzoek en welke niet.

Literatuurlijst

- Aalbers, F.A., Aarts, L.T., Andriessse, H.C., Duvergé, R.F., Hendriks, G.A.C.M., Houtenbos, M., Koolen, P.D., Lurvink, L.M.M., Methorst, R., Nota, S., Ooms, J.W., Peters, L.W.H. & Vester, A.A.J. (2011) *Duurzaam Veilig en Shared Space: een vergelijking*. Ede: CROW
- Boarnet, M.G., Day, K., Anderson, C., McMillan, T. & Alfonzo, M (2005): California's Safe Routes to School Program: Impacts on Walking, Bicycling, and Pedestrian Safety, *Journal of the American Planning Association*, 71:3, 301-317.
- Collins, D.C.A., & Kearns, R.A., (2001). The safe journeys of an enterprising school: negotiating landscapes of opportunity and risk. *Health & Place* 7, 293-306.
- De Haan, P. & Nota, S. (2012) *Shared Space 2.0* Geraadpleegd op 24-10-2012 via <http://www.verkeerskunde.nl/internetartikelen> Den Haag: Verkeerskunde
- Fietsberaad. (2003). Lopen, fietsen of met de auto naar de basisschool. *Fietsverkeer*, 1-4.
- Fietsberaad. (2003). Reisgedrag van kinderen naar de basisschool. *Fietsverkeer*, 4-6.
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography*, 377-384.
- Godthelp, H. & Wesemann, P. (2010) Traffic safety in Cambodia: separation and integration of traffic modes, Foundation Road safety for all, The Netherlands
- Hamilton-Baillie, B. (2008) Shared Space: reconciling people, places and traffic. *Built Environment*, 3:2, 161-181.
- Hillman, M. (2006). Children's rights and adults' wrong. *Children's Geographies*, (4)1, 61-67.
- Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer (2005) *De goede 30-km/h-wijk maak je samen! Een sobere inrichting voorbij...*Ede: Crow.
- Kaparias, I., Bell M., Miri A., Chan C., Mount B. (2012). Analysing the perceptions of pedestrians and drivers to Shared Space. *Transportation Research Record Part F* 15, 297-310.
- Karsten, L., Kuipers, E., Reubsaet, H. (2001). *Van de straat? De relatie jeugd en openbare ruimte verkend*. Assen: Van Gorcum.
- Kosma, M. (2012) Traffic safety and Shared Space in the urban environment: The case of the Municipality of Kalamaria. Geraadpleegd op datum 09/01/2013 via <http://irs.ub.rug.nl/dbi/50cf1bffb202> Groningen, Rijksuniversiteit Groningen.
- Lang, D. & Colliins, B. & Kearns, B. (2011). Understanding modal choice for the trip to school. *Journal of Transport Geography*, 19, 509-514.

- Lee, C. & Vernez Moudon, A. (2008): Neighbourhood design and physical activity, *Building Research & Information*, 36:5, 395-411.
- Lutz, S. & Foorthuis, W. (2010) *Shared Space: het concept en zijn toepassing*. Leeuwarden: Kenniscentrum Shared Space.
- Meire, J. & Vleugels, L. sd. Onderzoek betreffende de vervoersautonomie van kinderen. Onderzoekscentrum Kind & Samenleving.
- Moody, S. & Melia, S. (2011) *Shared Space: Implications of recent research for transport policy*. University of the West of England, Bristol
- Nielsen, G. (2006) 'Integration or segregation – recommendations of the principles of urban road network design for the sustainable city' Association for European Transport and contributors.
- Nielsen, G. (2007) *Traffic integration or segregation for the sustainable city – A review of current debate and literature, The attractive city*, Swedish Road Administration
- Norošis, M.J. (2006) *SPSS 14.0 Guide to Data Analysis*. Upper Sadddle River: Prentice Hall inc.
- O'Leary, Z. (2010) *The Essential Guide to doing your Research Project*. London: Sage.
- Ortúzar, J. de D. & Willumsen, L.G. (1995) *Modelling Transport*. 2nd edition. Chichester: John Wiley & Sons Ltd.
- Øvstedal, L., (2002). Not yet ... Public transport users?, Summary from the report 'Enna Ikke ... Kollektivtrifikant', Copenhagen.
- Rudner, J., (2012). Public knowing of risk and children's independent mobility. *Progress in Planning* 78, 1-53.
- Sorensen, M. & Mosslemi, M., 2009. *Subjective and objective safety: the effect of road safety measures on subjective safety among vulnerable road users*, Oslo: Norwegian Centre for Transport Research.
- Thomas, G., (2011) *How to do your Case Study?* London: Sage.
- Victoria Transport Policy Institute (2011) 'Traffic safety strategies' Online TDM Encyclopedia. Geraadpleegd op 10 /01/2013 via <http://www.vtpi.org/tdm/tdm86.htm>.
- Wee, van, B. & Annema, J.A. (2009) *Verkeer en Vervoer in Hoofdlijnen*. 2^e druk. Bussum: Coutinho

Bijlagen

Bijlage 1 – vragen voor diepte-interviews

Welke functie vervult de geïnterviewde binnen VVN/gemeente/als verkeersouder?

Op welke manieren draagt VVN/ gemeente Twenterand/verkeersouder bij aan verkeerveiligheid bij basisscholen?

In hoeverre wordt er aandacht besteed aan een verkeersveilige schoolomgeving en verkeersveilige schoolroutes?

Welke ruimtelijke maatregelen worden er genomen om de verkeersveiligheid rondom basisscholen te verbeteren?

Op welke verschillende manieren wordt volgens u een verkeersveilige schoolomgeving gecreëerd? En op welke manier verkeersveilige schoolroutes?

In hoeverre wordt een verkeersveilige schoolomgeving en schoolroute gecreëerd door ingrepen in de ruimtelijke omgeving? (in vergelijking met andere maatregelen, zoals fietslessen etc.)

Heeft u organisatie meegewerkt aan ruimtelijke maatregelen in de schoolomgeving en langs de schoolroutes? Wat hielden deze ingrepen in?

Wanneer hebben deze ruimtelijke ingrepen plaatsgevonden?

Hebben deze ruimtelijke ingrepen geleid tot meer verkeersveiligheid in de schoolomgeving en meer verkeersveilige schoolroutes? Is daar onderzoek naar gedaan?

Op welke manier zijn de ruimtelijke ingrepen ontstaan? (eigen initiatief, door hogere hand opgelegd, meer betrokken actoren etc.)

Op welke manier kunnen volgens u ruimtelijke ingrepen in een schoolomgeving leiden tot een grotere verkeersveiligheid? En op welke manier voor schoolroutes?

Zijn er (meer) ruimtelijke ingrepen in de schoolomgeving of schoolroute mogelijk die bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid? Waarom is er voor deze maatregelen gekozen? Wat waren de alternatieven? En voor de toekomst?

Denkt u dat een verkeersveilige schoolomgeving uiteindelijk bijdraagt aan een grotere zelfstandige mobiliteit onder kinderen? Dus dat meer kinderen zelfstandig (lopend of fietsend) naar school gaan, zonder begeleiding. Was dit ook een achterliggend doel van deze maatregelen? Geldt dit ook voor verkeersveilige schoolroutes?

Bijlage 2 – Interview 1

Geïnterviewde: Henk Abbink,
Functie: bestuurslid Veilig Verkeer Nederland, afdeling Twenterand
Datum: maandag 26 november 2012

Allereerst ben ik benieuwd op welke manieren VVN bijdraagt aan verkeersveiligheid bij basisscholen. Zou u mij daar meer over kunnen vertellen?

Nou, VVN afdeling Twenterand bestaat uit 7 bestuursleden. Daarnaast zijn er nog wel diverse leden, maar daar hebben we in principe geen contact mee. Dat komt door de structuur en de opbouw van de vereniging. De bestuursleden maken elk jaar een werkplan, daar zitten allerlei dingen in qua educatie. Wij doen dat niet helemaal alleen. We kunnen terugvallen op het steunpunt Oost, daar zijn de beroepskrachten van Veilig Verkeer Nederland, hier in Overijssel. En een aantal andere instellingen die wij nodig zijn die voor aanmeldingen van personen die met een project mee willen doen, en dat soort dingen. Financieel zijn we afhankelijk van de gemeente Twenterand en Regio Twente. De regio Twente betaalt 75% en de gemeente 25%. Wij zitten behoorlijk ruim in ons jasje, qua geld.

Alleen ons probleem is dat we geen capaciteit genoeg hebben van mensen die het uit kunnen voeren. We mogen veel meer doen dan dat we kunnen. Dat betekent dat we een aantal dingen hebben voor de 65-plussers, zoals scootmobielkeuzes, rijbewijs op herhaling en dat soort dingen. En daarnaast doen we heel veel voor de scholen. In eerste instantie zijn wij verantwoordelijk voor de verkeersouders, Fenje Nevenzel is voorzitter van die club. Die komen een keer in de 8 weken bij elkaar om allerlei problemen te bespreken bij de scholen. Daar zit een vertegenwoordiger van de politie bij en een vertegenwoordiger van de gemeente bij, dat is Jan Rijkeboer. En dat draait nu al een jaar of tien, en daar behalen we hele goede resultaten mee.

Wij hebben richting de gemeente eigenlijk alleen een adviserende stem. Wij mogen ook plannen inzien die de gemeente voorbereid en daar ons commentaar opgeven. Maar of ons advies altijd overgenomen wordt, dat is een tweede. Daarnaast is het op dit moment met crisis, de gemeente heeft niet veel geld.

Wat scholen betreft, de verkeersbrigadiers vallen eigenlijk helemaal buiten de boot. Die horen niet bij ons, maar wij hebben daar toch wel een beetje de zorg over. Daarnaast hebben we diverse projecten bij de scholen. Streetwise, dat is een project van de ANWB. Dan wordt er een parcours op het schoolplein uitgezet, waar de kinderen met auto's en fietsjes kunnen rondrijden. Daarnaast het verkeersexamen, zowel theorie als praktijk. Daarnaast besteden we aandacht aan de dode hoek, het verhaal met de vrachtwagen. En we hebben sinds vorig jaar een project waarbij wordt geleerd hoe je veilig om moet gaan met opvallend landbouwverkeer. De afkorting daarvan is VOMOL. Er wordt dan een loonwerker ingehuurd met de allergrootste tractoren. Daar wordt een halve dag aan besteed zodat alle kinderen van groep 7 en 8 les krijgen hoe om te gaan met die grote voertuigen. En ook voor die bestuurders is het leerzaam, want dat is een groot probleem. Je mag op een tractor rijden als je 16 jaar bent, je hebt geen rijbewijs nodig. Ze krijgen wel een kleine opleiding, maar die jongens rijden soms echt hard. En zelf, toen we het vorig jaar voor het eerst gingen doen in Vroomshoop samen met Wardernier, had ik nog nooit zulke grote tractors gezien. Normaal zie je ze niet zo vaak op de weg, want ze rijden vaak achteraf, in het veld.

Daarnaast is er ongeveer elke 10 jaar een onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid bij en rondom de scholen. Daar kwam een heel verhaal uit. En een aantal kleine dingen zijn eigenlijk allemaal opgelost, zoals beplanting die veel te hoog was in verband met het uitzicht en dat soort dingen.

Maar het grootste probleem bij de meeste scholen is het halen en brengen van de kinderen. En dat halen en brengen gebeurt meestal met een auto. Er is niet genoeg plek voor al die auto's dus die worden her en der langs de weg geparkeerd. Kinderen hebben geen goed uitzicht meer. Een van de beste oplossingen is dat de plek waar de kinderen moeten wachten eigenlijk op het schoolplein is en niet op straat of op de stoep. Een goed voorbeeld daarvan is de school hier aan de Schoolstraat. Daar hebben ze de situatie veranderd. Het hek langs de straat is op een bepaald stuk helemaal teruggedrukt op het schoolplein zodat in dat stuk de kinderen en de ouders kunnen wachten tot ze opgehaald worden.

Daarnaast wordt bij heel veel scholen een parkeerverbod ingesteld over een lengte van 30 à 40 meter. Door deze maatregel kunnen aan de kant van de school geen auto's worden geparkeerd. Dat is vaak een simpele oplossing.

Weet u ook specifieke maatregelen te noemen die in Vroomshoop toegepast zijn? Voor de basisscholen die ik geselecteerd heb? Dit zijn de Willibrordusschool, de Oranjeschool en de Kennedyschool.

Nee, in Vroomshoop ben ik eigenlijk niet goed bekend. Maar bij de meeste scholen speelt hetzelfde, het halen en brengen van de kinderen. Dat is meestal het grootste probleem.

Maar VVN houdt zich wel bezig met de inrichting rondom basisscholen, welke ruimtelijke maatregelen heeft u meegemaakt? Zijn er bijvoorbeeld nog andere dingen naast de beplanting en het verplaatsen van het hek die u net noemde?

Nou, we hadden ook een school waar veel problemen waren, dat was aan de Buitenlandweg in Vriezenveen. Daar is bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer ingesteld. Zodat niet al het verkeer langs elkaar reed. Ook is een parkeerverbod ingesteld, zodat ze maar aan een kant kan parkeren. En dat eenrichtingsverkeer had het voordeel al dat je maar één stroom verkeer hebt.

In hoofdzaak willen de meeste scholen graag een parkeerverbod hebben. Nouja, sommige scholen willen dat misschien niet hebben, maar de verkeersouders wel. En naar mijn mening is de beste oplossing de schoolkinderen van de straat afhalen en verplaatsen naar het schoolplein, dus in feite het verplaatsen van de hekken. En daar een soort opstelruimte maken. Maar voor het moment dat de kinderen worden gebracht is er nog wel een probleem. Ze moeten wel eerst achter die hekken komen. Je zal altijd een moment hebben dat ze gevaar lopen. 100% veilig krijg je het natuurlijk nooit. Voor een deel los je dat op met een parkeerverbod aan de kant van de school, zodat je daar goed uitzicht kan houden. Alleen het probleem is dat het vaak smalle wegen betreft. Aan één kant kan je parkeren, maar dat betekent dat die auto's al 300 meter langs die weg staan. De ouders vinden de afstand van de school naar de auto te ver om te lopen. Op gevaarlijke plekken worden verkeersbrigadiers ingezet. Dat vind ik een goede oplossing. Sommige scholen willen bijvoorbeeld graag een oversteekplaats komen met verkeerslichten. Dan weet je van te voren dat het te duur is. Ze hebben hier afgelopen jaar aan de Koningsweg wel een verkeersinstallatie ingezet. Maar het probleem is dat die verkeerslichten niet goed afgesteld kunnen worden. Er zit daar een gymzaal en als er een hele schoolklas over moet steken, moet er genoeg tijd voor zijn. De verkeerslichten zijn daarop ingesteld. Maar op het moment dat er 1 of 2 kinderen oversteken, vinden automobilisten het wachten te lang duren. Er ontstond dus het probleem dat veel auto's

door het rode licht reden. Plus, en dat is iets van de laatste tien jaar, bij alle nieuwe dingen die handhaving nodig hebben, gebeurt dat vaak niet. Want de politie heeft daar geen tijd voor. Dat is ook een van de redenen dat er in de werkgroep verkeer soms dingen aan de orde komen waarbij de politie van te voren al zegt dat ze er geen tijd voor handhaving. En als je een maatregel neemt, moet je handhaven. En anders kun je het beter niet doen.

Zijn die ruimtelijke ingrepen allemaal vanuit VVN ontstaan?

Nou, beide eigenlijk wel, zowel vanuit VVN en de gemeente. Twee leden van ons bestuur hebben zitting in de werkgroep verkeer van de gemeente. De werkgroep verkeer bestaat uit 2 à 3 ambtenaren van de gemeente, de wethouder, er zit iemand van de politie bij en dus twee mensen van ons. Alle problemen die bij de gemeente binnenkomen worden daar besproken. Als wij problemen opmerken dan nemen onze mensen dat mee naar de werkgroep. En zo zijn wij in overleg met de gemeente. En dat zorgt voor een redelijk goed resultaat. En je moet toch ergens een ingang hebben. Verkeersveiligheid valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente, dus de gemeente moet het uitvoeren, maar wij kunnen oplossingen aandragen of problemen melden.

We hebben net vooral gehad over de omgeving rondom de scholen, wordt er ook nog gekeken naar de verkeerveiligheid op de schoolroutes?

Niet voor de basisscholen, wel voor de middelbare scholen. Daar is een project voor. De kinderen bekijken zelf de schoolroutes en leggen de route vast op video. Dat wordt dan besproken en ze kunnen zelf met ideeën komen. En dat is onder andere een project dat in ons werkplan staat.

Denkt u dat het nodig is om ook naar de schoolroutes van basisscholen te kijken?

Nou, de kinderen zijn eigenlijk te klein om daar iets zinvols over te zeggen. Maar dat loopt dan eigenlijk wel weer via de verkeersouders, zij kunnen problemen aandragen.

Wat ik in de literatuur heb gelezen is dat het belangrijk is dat kinderen zelfstandig (lopend of fietsend) naar school gaan, voor hun beweging en ontwikkeling. Dit gebeurt in de praktijk vaak niet...

Ik heb zelf het idee, dat hier in Vriezenveen, niet veel kinderen zelfstandig naar school gaan. Ik denk dat 90% van de kinderen onder begeleiding van een ouder gehaald en gebracht worden.

En ligt dat volgens u aan de verkeerveiligheid of heeft dat ook te maken met andere factoren?

Dat is gewoon de instelling van de mensen, volgens mij. Dat ze hun kinderen nog niet groot genoeg vinden om zelfstandig naar school te laten gaan. Maar het ene kind is zelfstandiger dan het andere, en het hangt ook van de omstandigheden af: of beide ouders werken en of ze mogelijkheden hebben om hun kinderen te brengen en te halen.

Wilt u verder nog iets kwijt over ruimtelijke maatregelen die bijdragen aan een hogere verkeerveiligheid?

Nou, problemen met de verkeerveiligheid bij de scholen spelen in elke plaats, en elke plaats bedenkt weer iets nieuws. Of een fabrikant komt met nieuwe dingen. Er zijn leveranciers die van die mooie gekleurde palen hebben die ze bij de scholen plaatsen. Ik zie af en toe foto's waarvan ik denk dat het zou kunnen helpen. Maar dat hangt ook van de situatie

af. Op een grote doorgaande weg met veel verkeer werkt zo iets beter dan in een klein straatje waar je ook nog andere toeters en bellen kunt neerzetten.

Een ander voorbeeld zijn komgrenzen. Twintig jaar geleden begon men met niet alleen de bordjes van 50 km/uur, maar ook verticale elementen te plaatsen. Omdat deze beter opvallen dan een bordje. De verticale elementen die probeert men dan op een andere manier te maken en ook bij de scholen te plaatsen, zodat bijvoorbeeld een ingang van een school beter opvalt.

Wat bedoelt u precies met verticale elementen?

Nou, dat zijn bijvoorbeeld paaltjes van verschillende lengtes die bij elkaar zet bij het bord 50 km/uur met een schuine plank erop. Zo vraag je meer aandacht voor het punt: hier 50 km/uur.

En ook op weglakken bijvoorbeeld?

Ja, je kan ook wat op het wegvak schilderen. Of strepen aanbrengen. Bij wat bredere wegen worden ook vaak bredere strepen op weg gezet om de 5 of 10 meter en die worden steeds breder. Dat zijn extra attentiepunten.

Wilt u verder nog iets kwijt?

Qua educatie wil ik nog wel iets kwijt. Kinderen wegwijs maken met het verkeer doen we onder andere met het programma Street Wise van de ANWB. En daarnaast heb je de verkeersles, maar daar doen ze niet zo gek veel aan. Daar hebben de leerkrachten niet zoveel zin aan. De ene school doet het wel meer dan de andere.

Bijlage 3 – Interview 2

Geïnterviewde: Jan Rijkeboer
Functie: Beleidsmedewerker gemeente Twenterand
Datum: maandag 26 november 2012

Misschien is het handig om een paar dingen over mezelf te vertellen. Ik zit dus op de afdeling beleid en wij hebben bij de afdeling beleid gelukkig ook verkeer onder beleid geschakeld. Omdat verkeer natuurlijk al heel gauw allerlei dwarsverbanden heeft met de samenleving, met de omgeving. Dus dat was een hele bewuste keuze: verkeer valt onder beleid, en ruimtelijke zaken valt rechtstreeks onder beleid. Eigenlijk is dat een aparte cluster. En mijn functie, ik zit niet echt op een keiharde beleidsfunctie, maar ik zit op het kruispunt van twee dingen: ik zit halverwege beleid en halverwege uitvoering. Dus ik moet weten wat het beleid is, hoe het geformuleerd is, maar ik moet ook weten wat er uitvoeringstechnisch haalbaar is. En wat niet handig is. Mensen vanuit het beleid komen naar mij toe en vragen: Jan, is dat technisch haalbaar? Mensen vanuit de uitvoering vragen aan mij of iets past binnen het beleid. Het is echt een superleuke baan.

Wat misschien ook handig is om te weten is dat ik de contactpersoon ben naar scholen toe. En ik zit ook in de verkeersoverleggroep. Daar zitten de verkeersouders van alle scholen in. De voorzitter van die groep is de voorzitter van VVN, en er zitten ook mensen bij van de politie. En dan past het verhaal weer heel mooi in elkaar dat we elkaar netjes op de hoogte houden. En dat is hartstikke belangrijk. Het is een soort platform waarin meningen gedeeld worden, problemen aangekaart worden, ook met scholen. En vanuit dat platform kwam jaren geleden, in 2009 al, het verzoek naar de gemeente toe om meer te gaan kijken naar de verkeersveiligheid rondom scholen. Want in die vergaderingen riep iedereen altijd wat: mijn school heeft dit probleem, mijn school heeft dat probleem. Iedereen riep maar wat. Uiteindelijk hebben wij als gemeente gezegd: we gaan een enquête houden onder de scholen. Niet onder de verkeersouders zelf maar onder de scholen. En daar hebben we vragen in gesteld zoals: wat vinden jullie van de verkeersveiligheid van en naar school? Hoeveel kinderen werden er met mooi weer met de auto gebracht? Hoeveel kinderen worden er met slecht weer met de auto gebracht? Hoeveel kinderen gaan er met mooi weer op de fiets naar school? En met slecht weer? Dat hebben we dus helemaal uitgewerkt in een enquête, en ook alle uitslagen gerubriceerd en aan het eind van de enquête hebben we ook gevraagd: noem wat fysieke maatregelen: kruisingen die u onveilig vindt, of onvoldoende parkeerruimte etc. En dat is allemaal samengevoegd in dit document. Die mag je meenemen.

U heeft dus al verteld wat u positie is binnen de gemeente Twenterand en hoe u samenwerkt met VVN en de politie. Dan wil ik graag gelijk inzoomen op de bassischolen die voor dit onderzoek zijn geselecteerd: de Willibrordusschool, de Kennedyschool en de Oranjeschool. Kunt u vertellen over de problematiek die daar heerst?

De Willibrordusschool, de meeste problemen die ik daarover hoor hebben te maken met parkeren en de veiligheid op de Nieuwstraat. Dus kort gezegd parkeren en de veiligheid op de Nieuwstraat. Die twee problemen komen er elke keer weer uit. En dat blijkt ook tijdens de vergaderingen van de overleggroep van de verkeersouders, daar komen iedere keer deze twee punten in naar voren.

En is daar iets aan gedaan?

Nog niet, maar wij zoeken altijd, en dat is weer het aardige van de plek waar ik zit, wij zoeken altijd naar combinaties. Stel dat wij een bepaalde klus gaan doen dan houden we steeds in het achterhoofd: zit daar een school in de buurt, zit daar een algemeen toegankelijk gebouw, een bibliotheek of een bejaardentehuis, vul maar in.

De Nieuwstraat komt in aanmerking voor reconstructie. Wij weten dat de Willibrordusschool dichtbij de Nieuwstraat zit. Dus is het heel logisch dat wij voordat we beginnen met die reconstructie in overleg gaan met die Willibrordusschool. Wat zijn jullie plannen? Wat zijn jullie ideeën? Tegen welke problemen lopen jullie aan? Misschien kunnen we dan dingen combineren. De Nieuwstraat wordt helemaal aangepakt, de klinkers gaan eruit, asfalt komt er weer in. En we zijn ook voornemens om er zeg maar een zijtakje aan te maken, die een verbinding vormt naar de Willibrordusschool. En die is er al wel, maar om die wat meer op te waarderen, met parkeerplaatsen rondom, er ook een soort route er in aan te brengen, een soort kiss and ride strook, en zo combineren we werk met werk. Want dat is voor de gemeente het goedkoopst. En zo proberen we dat te doen. Daarom zit ik ook in die werkgroep. Wij proberen in de loop van de jaren, want iedere school moet niet direct denken van ik ben binnen 1 jaar of 2 jaar aan de beurt, wij proberen eigenlijk iedere school elke keer een stapje vooruit te helpen. De ene keer is die school aan de beurt, de andere keer die school. Het is maar net hoe de werken vallen. Dit is dus een heel mooi praktijkvoorbeeld van de Willibrordusschool.

De Kennedyschool, daar is al iets gedaan. Het schoolplein is anders ingericht door de school zelf. Ze hebben een andere uitgang van het schoolplein gerealiseerd. Die uitgang komt nu uit op een meer verkeersluw weggetje, waar ouders zich makkelijk op kunnen stellen met de fiets. Met halen en brengen. Er zit ook een parkeerplaats naast, dus daar kunnen de ouders hun auto neerzetten. Op die manier ben je van de Julianastraat af, die loopt voor de school langs. En wij hebben gezegd dat is eigenlijk niet wenselijk, en de school ook. En zo in overleg, hebben we gezegd, kan de toegang naar het schoolplein op een andere plek. Dit werd ook nog gecombineerd met een stopverbod op de Julianastraat. Dat is dan de rol van de gemeente. Die moet een verkeersbesluit nemen, die moet het stopverbod instellen. En zo worden ouders min of meer gedwongen om niet aan de voorkant van de school hun kinderen in en uit te laten stappen, maar aan de zijkant van de school, in het verkeersluwe gebiedje. Dat is een aardig voorbeeld van wat we daar hebben kunnen doen.

Alleen de school is al oud, de omgeving is ingericht volgens de inzichten van destijds. Dus ja, veel kun je daar fysiek niet halen. Dat was daar de oplossing. Het was dus roeien met de riemen die je hebt. En daar lopen we sowieso als gemeente tegenop, de ruimte is beperkt.

Klopt, bij nieuwe locaties kun je het inrichting zoals je zelf wil, kijk maar naar de Wemelanden, daar heeft de basisschool een Kiss and Ride inrichting.

Ja, dat is echt super. De Kiss and Ride strook is daar perfect voor elkaar, er zijn ruim voldoende parkeergelegenheden, in Den Ham is er nu trouwens ook een brede school met Kiss and Ride strook. Ook parkeren. Dat zijn steeds die hot items. Kiss and ride strook kom je steeds tegen, en parkeren. En graag kinderen laten in en uit stappen buiten de 50 km/uur wegen. Dus niet op en langs 50 km/uur wegen, maar alleen graag binnen 30 km/uur zones. Want daar is het wat rustiger, er is minder verkeer. Het verkeer is daar ook gewend aan het uitwisselen van bewegingen: fietsers en auto's krielen daar door elkaar heen. Dus dat ben je wel gewend. Dus we hebben het liefste die uitwisselingen in een 30 km/uur zone.

En bij de Oranjeschool?

Dat is een verhaal apart. Heel frappant dat je die nu juist gepakt hebt. Met die nieuwe wijk erachter. Want er is een nieuwe wijk in aanbouw achter die school. En die school heeft herhaaldelijk gevraagd: geef ons een maar een doorsteekje aan de achterkant van de school, de sloot over. Ga daar maar een weggetje aanleggen, en leg er maar parkeerplaatsen aan. En dan kunnen de ouders mooi aan de achterkant van de school hun kinderen afzetten, ook in een 30 km/uur zone. Maar het probleem is, die grond is niet van ons. En dat is één. Ten tweede rust er een bestemmingsplan op. En dat bestemmingsplan kun je niet zomaar wijzigen. Dat is algemeen bindend, dat geldt 10 jaar. Dus wij hebben voortdurend tegen de school gezegd, het spijt ons zeer, maar wij kunnen daar op korte termijn niets aan doen. Je moet roeien met de riemen die je hebt, en toen hebben wij dus het volgende gezegd.

Wij kunnen niet veel met de huidige situatie, de school ligt aan een kanaal en kan bereikt worden via een smalle weg. Maar wat we wel kunnen doen is de oversteek voor de kinderen verbeteren, bij de Tonnendijkbrug. Zodat kinderen gemakkelijker gehaald en gebracht kunnen worden, dus lopend of met de fiets. Zodat de drukte met de auto's pal voor de school afneemt.

En wat we ook gezegd hebben, is school, zet nu in jullie schoolkrantje een verplicht eenrichtingverkeer, naar de ouders toe. Zeg tegen de ouders, je moet deze route volgen. Dus van de Puntbrug, zoals wij het noemen, vanaf de Puntbrugzijde de straat inrijden, en aan de verkeersveilige zijde, de rechterzijde, de kinderen uit laten stappen. En dan weer door naar de Tonnendijkbrug. Dat stond in de schoolkrant, eerst stond het er eerst verkeerd in, namelijk in de tegenovergestelde richting. Oke, foutje van de directie. Maar goed, maar ook daar zitten we weer met fysieke beperkingen. Want het is een oude school, het straatje voor de school is heel smal. We hebben wel hier en daar wat parkeerhavens aangebracht. Het is ook een 30 km/uur zone.

Dat geldt trouwens ook voor de Kennedyschool en de Willibrordusschool. Nee, de Willibrordusschool ligt deels aan een 50 km/uur weg. Maar ja, daar kun je niet zoveel. En mensen blijven maar hameren op dit punt. Maar op dit moment heeft de wethouder ook gezegd: *“Dan moeten jullie de raadsleden maar gaan benaderen, ik zie geen oplossing.”* En kom maar met een zak geld over de brug dan want ik zie geen oplossing. Dus dat is een impasse eigenlijk tussen de Oranjeschool en de gemeente. Dat wil niet, daar komen we niet uit.

En op de lange termijn? Is er dan iets mogelijk?

Nouja, wij hebben gezegd tegen de Oranjeschool, zodra dat bestemmingsplan aan de orde komt, dat er echt gebouwd gaat worden, of dat er misschien ooit een wijziging in dat bestemmingsplan komt. Dan zullen we zeker de Oranjeschool niet vergeten.

Dat is dan ook het minste wat je kan doen toch?

Ja, maar dat wordt dan niet altijd geaccepteerd. Mensen willen dat niet horen als antwoord. Ze zeggen gewoon, er moet nu, en dat zal nu gebeuren, we hebben nu een probleem, en dat moet en dat zal. En dat gaat niet.

Ze snappen dus niet dat dat bestemmingsplan vast ligt?

Nee, dat willen ze niet horen en kunnen ze niet horen. Ze denken: wat maakt dat nou uit: even een paadje over een sloot heen, en dan maak je daar een weggetje zo. Zo simpel wordt er dan gedacht, maar zo simpel is het niet.

Zijn er ook nog andere ruimtelijke maatregelen die u bent tegengekomen bij andere basisscholen? Welke komen vaak voor?

Nou, wat wij nogal vaak doen is het instellen van een parkeerverbod, of het instellen van een stopverbod. Wat ik net zei, een Kiss and Ride strook, dat is er ook een. Het aanleggen van parkeerplaatsen. Wat ook kan in het uiterste geval is eenrichtingsverkeer instellen. En wat ook nog wel een gebeurt, ondanks dat een school in een 30 km/uur zone ligt, is het aanbrengen van drempels, of van plateaus om de snelheid omlaag te brengen. En een heel enkele keer doen we ook een beroep op de school zelf om te zeggen: jullie hebben het plein nu wel zodanig ingericht, maar overweeg eens de ingang aan de andere kant, want daar ligt bijvoorbeeld een grasstrook, of een grote parkeerplaats. Sluit de ene uitgang af, en zet hem aan de andere kant bijvoorbeeld. Dat zijn de meest gangbare dingen.

En het herinrichting van kruispunten?

Ja, wat ik net zei gaat over direct rondom de school. En de routes van en naar de school, dan kom je inderdaad tegen het herinrichten van kruispunten of van wegvakken. En ook dat doen wij heel pragmatisch. Wanneer en bijvoorbeeld een bepaalde klus aan de orde is, dan denken we na of er een schoolroute loopt. Laten we meteen die kruising even aanpakken, of een vrij liggend fietspad aanleggen of rekening houden met een verkeerslichtinstallatie die vervangen moet worden, en dan speciaal rekening houden met het feit dat er veel fietsers langskomen omdat er een school in de buurt zit. En op die manier proberen we dat aan te pakken. Maar we gaan niet enkel en alleen omdat een school het vraagt of enkel en alleen omdat een school daar problemen mee heeft, ga je een punt oplossen. Je probeert het voor een zo breed mogelijke doelgroep aan te pakken. En aan de wensen te beantwoorden. Daar komt het eigenlijk op neer.

Dus het initiatief om ruimtelijke maatregelen ligt meestal bij de gemeente? Dus niet zozeer dat scholen bij jullie aankloppen van zou dit geen mogelijkheid zijn?

Ja, dat gebeurt wel. Maar een school roept dat meer in algemene zin. Zo tijdens een vergadering wordt een keer wat geroepen, dat een school ergens mee zit. En in die enquête komen trouwens ook knelpunten voor. Mijn collega en ik weten precies wat er speelt: rondom de scholen, de routes van en naar de scholen, dat zit er gewoon in. En wanneer en een klus is vragen we ons automatisch af of er een school in de buurt is. We hebben een standaard riedeltje. Wanneer we bijvoorbeeld een wegvak gaan vervangen, dan vragen we ons altijd standaard af: moet het asfalt worden of moeten het klinkers worden? Is het een 30 km/uur zone, dan worden het klinkers, is het een 50 km/uur zone, dan wordt het asfalt. Zijn de lichtmasten nog goed? Moeten die worden vervangen ja of nee? Is de riolering nog goed? Zit er een school in de buurt? We gaan eigenlijk in ons hoofd een heel riedeltje langs. En uiteindelijk rolt er dan een plan uit.

Dus je zou kunnen zeggen dat niet zozeer verkeersveiligheid rondom scholen centraal staat als een doelstelling, maar dat die doelstelling worden meegenomen binnen andere ontwikkelingen?

Klopt, het is geen centraal punt inderdaad. Denkt u dat verkeersveiliger schoolomgevingen en –routes uiteindelijk ook leiden tot andere vervoerswijzen? Ja, dat is een hele goede. Dat is natuurlijk wel het wensbeeld. Maar wij hebben te maken met een agrarische gemeente. Waarbij een deel van de kinderen komt wel uit de buurt van de school, maar ook een deel komt uit het buitengebied. En ook al leg je nog zulke mooie voorzieningen aan, ouders brengen toch liever hun kind vanuit het buitengebied met de auto naar school. Men volgt geijkte routes. En of dat nou echt veel zoden aan de dijk zet. Ik vraag het me af. Bovendien is het ook heel moeilijk meetbaar. Eigenlijk zou je het zo moeten doen: voordat je een reconstructie doet van een kruising of een wegvak, zou je moeten vragen aan de school, hoeveel kinderen worden er gebracht en gehaald met de auto, en desnoods bij moeders of vaders op de fiets, en wat is dan het geval na de

reconstructie van de kruising. En die evaluatie doen wij nooit. En dat is dus een punt dat in de discussie blijft hangen. En dat is vaak bij verkeersmaatregelen. De evaluatie, daar schort het nogal eens aan. Dus die verandering is moeilijk meetbaar.

Denkt u dat er door een hogere verkeersveiligheid kinderen eerder fietsend en/of lopend naar school zullen gaan?

Dat wordt een lastige, om die link aan te tonen tussen. Want dat wordt ook vaak als argument gebruikt, door ouders: ik breng mijn kind naar school omdat het zo onveilig is, maar waardoor wordt die onveiligheid veroorzaakt? Door de ouders zelf. En dat patroon moet je proberen te doorbreken.

Welke maatregel ik zelf tegenkwam in de literatuur is om, een plek aan te wijzen in de buurt van de school, waar alle mensen met de auto moeten komen. Zet daar alle kinderen uit, en laat ze het laatste stuk naar de school lopen. En bij de Puntbrug in de buurt van de Oranjeschool heb je natuurlijk nog die parkeerplaats, stel nou dat je daar alle auto's laat komen, en de kinderen het laatste stuk laat lopen.

Dat zou best kunnen. Maar waar je dan tegen aanloopt...Ik ben nog een voorbeeld. In de buurt daarvan, de Oranjestraat, zit een doorsteekje naar die wijk. En daar zit iets van 250 meter tussen. Maar wat ouders dan zeggen is: *"We laten ons kind niet 250 meter lopen. Dat is een eind!"* Maar er zit een hele woonwijk achter, met ik weet niet hoeveel straten, waar het verkeer zich makkelijk kan verdelen, het kan alle kanten op. Dan zeggen wij als gemeente ook wel eens: er ligt hier al een paadje, maak daar dan gebruik van. En loop dan daarlangs, over het trottoir heen naar de school. Maar dat willen ze niet, want dat is veel te ver lopen.

Maar ik denk dan, dat is juist goed voor die kinderen, dat ze bewegen. Het is toch weer een stukje lopen. Het moet gewoon onderdeel worden van de dagelijkse systeem. Je loopt dagelijks dat stukje naar school, en zo zit het in je systeem. Dat kan het verschil maken.

Maar dat krijg je niet voor elkaar. Mensen zijn tegenwoordig heel makkelijk uitgevallen, en de gemeente moet alles maar oplossen.

Wat jij net bedoelde, die parkeerplaats, die ligt hier. Dat is precies hetzelfde als het voorbeeld dat ik net noemde: mensen willen het niet. Men wil het liefst de auto in de school parkeren, heel cru gezegd, de kindertjes uit laten stappen en dan weer doorrijden. Men is te beroerd om een eindje te lopen. Dat is de houding die menig ouder nu heeft. En ik moet eerlijk zeggen, het heeft ook met de maatschappij te maken. Want het leven is tegenwoordig zo schrikbarend duur, pa en ma moeten allebei werken. Moeders brengt dan vaak de kinderen naar school, druk druk druk. Zij racet door met de auto, gauw de kinderen afzetten en weer door. Dat is het ook wel. De huidige maatschappij werkt niet mee, wat dat betreft zou je kunnen denken, met het nieuwe werken, thuis werken bijvoorbeeld, het flexibele werktijden, daar kun je ook heel veel winst halen. Als je toch bij een school winst wil halen, probeer het dan op die manier. Een flexibele werkgever, misschien kun je ook aan scholen vragen: begin op verschillende tijden. Dus laat de groepen 1, 2 en 3 laten op een bepaald tijdstip beginnen, en de groepen 4, 5 en 6 op een ander tijdstip. Ga maar met verschillende tijden werken. En dan roepen ouders weer dat dat onhandig is. Want ze hebben bijvoorbeeld een kind van 4 en van 9. En die gaan allebei naar school. En ja, dan krijg je daar weer trammelant mee. Je blijft bezig.

Nog even voor de duidelijkheid: u denkt dus dat een meer verkeersveilige schoolomgeving en routes niet echt zal bijdragen aan een hogere zelfstandige mobiliteit van kinderen?

Ik vraag het me af. Want wat ik net al zei, de maatschappij werkt niet mee. En voor de moeders, die vaak een parttime baan hebben, is het vaak vliegen en stressen. De hele maatschappij zit van stress aan elkaar. En ja, ik denk dat je dat patroon niet zomaar doorbreekt. Ik ben er bang voor. En de enige wens die je dan haalt, is de verkeersveiligheid in algemene zin. Het is natuurlijk niet zo dat je die investering helemaal voor niets doet.

Verder, heeft u nog dingen die u kwijt wilt?

Ik kan het zo niet zeggen. Ik moet wel zeggen dat ik erg snel praat.

Dan wil ik u bedanken voor uw tijd en dit interview.

Bijlage 4 – Interview 3

Geïnterviewde: John Beumer (+ zijn partner, haar toevoegingen zijn blauw gekleurd)
Functie: verkeersouder bij de Willibrordusschool te Vroomshoop.
Datum: woensdag 28 november 2012

Wat doen de verkeersouders precies voor de Willibrordusschool?

Niet veel. Nee. Ik ga naar vergaderingen toe, waar ook Jan Rijkeboer bij zit. Ik ben een keer niet geweest, toen is Juf Carmen heen geweest, zij is de directrice. Zij heeft het probleem over parkeren en verkeer aangekaart, daar was over het algemeen niet veel over te doen. Ze konden daar niets mee, want het is heel krap, de straat is heel nauw. Ze zeiden dat we moesten proberen de kinderen meer op de fiets te laten komen. Maar nu is de Willibrordusschool een katholieke school, en de kinderen komen ook van buitenaf. Er komen kinderen uit Sibculo hierheen om naar de katholieke school te gaan. En op zich, ze komen ook van Wardernier, helemaal vanaf de Tonnendijk hiernaartoe.

Er worden dus veel kinderen moet de auto gebracht. Wat doen jullie specifiek op school? Zijn er bepaalde projecten waar jullie mee bezig zijn?

Ja, er dan wordt vaak door leerkrachten gedaan. De kinderen krijgen verkeersles. Wat moet je doen in het verkeer?

Wie zijn er allemaal bij de vergaderingen aanwezig?

Alle scholen vanuit de omgeving, en ik ben de enige van de Willibrordusschool. Jullie hebben geen verkeerscommissie op school? Nee, helemaal niet.

Je hebt een verkeersouder, er is wel een leerkracht van school die de verkeersleerkracht is. In feite ben je dan de verkeerscommissie samen met de leerkracht. En dan moet je naar de vergaderingen toe. En daar kunnen dingen aangekaart worden, wat leeft. En dat is van heel Twenterand toch?

Ja.

En wat leeft er op dit moment vooral? In het verkeer?

Auto's zijn echt een probleem. Er zijn te veel auto's, er is te weinig parkeerruimte. En ze parkeren wel bij de Nieuwstraat, maar daar is te weinig parkeerruimte. Gevolg is dat er wordt geparkeerd voor huizen van mensen, voor de inrit. Dus die zijn er ook niet blij mee. Maar, Jan Rijkeboer wil nog voor de kerstvakantie met de Willibrordusschool gaan praten. En dan proberen we samen een oplossing te zoeken. Of tijdelijk eenrichtingsverkeer invoeren, als school zijnde. Om te zeggen je komt hier aan, en we gaan die kant op.

Dat doen ze bij de Oranjeschool ook.

Ja, maar dat gaat niet helemaal zo meer. Volgens mij is het weer teruggedraaid, want het werkte niet. Want de school ligt halverwege, maar als je aan de Puntbrug bent, met de fiets, dan moeten mensen helemaal omrijden. Mensen zeggen dat het niet werkt.

Toch kan het wel werken, bij ons in Luttenberg werkt het perfect. Het is een ongeschreven regel, maar het werkt daar wel.

Het is ook maar net hoe de mensen zijn. Want ik zie ook kinderen van dichtbij die met de auto worden gebracht. Ga gewoon op de fiets, de kinderen zijn oud genoeg.

Of parkeer iets verder weg dan, en loop een stukje. Want bij de kleuterkant is het ook, de auto's staan aan alle kanten van de weg. Het is lastig met de fiets daar, het is continue met de fiets aan de kant, auto's die krap langs elkaar gaan, kinderen lopen daar het plein af, het is heel gevaarlijk.

Heb je gekeken bij de school?

Ja ik ben er wel eens geweest, maar volgens mij niet bij de kleuterkant waar jullie het over hebben, ik wist niet dat er een kleuterkant is.

Dat is aan de achterkant.

Het is een smal straatje met een bocht, en daar komen alle kleuters het plein op. En aan twee kanten komen auto's aan, die voor het hek hun kinderen uitzetten. Of de auto parkeren langs de weg, waardoor er eigenlijk weinig ruimte overblijft. Er is eigenlijk haast geen parkeerplaats. Ze zetten hem bij mensen voor de deur. Die vrouw daar klaagt ook steen en been. Want als zij 's morgens onverhoopt weg moet, kan ze geen kant op. En dat is echt een punt.

En daar gaan we dus straks ook over met de gemeente in gesprek.

Het heeft onlangs in de nieuwsbrief gestaan, de directrice heeft in de nieuwsbrief een stukje gezet. Wat ook een probleem is, is de Nieuwstraat. Je hebt daar twee kanten die naar een school gaan. Maar als je de Nieuwstraat ingaat, en dan kom je van deze kant, die kant de Nieuwoord op, de andere kant de Willibrordus, je hebt tegemoet komend verkeer dat die kant opgaat of die kant, auto's, fietsers, van deze kant. Er is een zebepad, net na die kruising, maar als fietser of met de auto.... Ik vind dat zo'n ontzettend rot punt. Ik zou zeggen, verkeerscommissie, kaart dat vooral een keer aan.

Ja, daar zijn we mee bezig.

Wat wil de gemeente daar aan gaan doen?

Ze willen de situatie sowieso aanpassen, want ze willen alle rondwegen, de binnenwegen, de 50km wegen, die willen ze allemaal geasfalteerd hebben. Dus dat wordt meer een racebaan, denk ik bij mezelf. Maar daar willen ze wel met een of andere drempel gaan werken. Maar dan zou ik zeggen, maak dat gedeelte dan gewoon als veilige zone.

Of als schoolzones, dat bestaat ook. Maar dan moet je, dat duurt heel lang voordat je dat voor elkaar krijgt? Bij een schoolzone heb je dus een andere gekleurde wegdek, je hebt zoveel meter van te voren zo'n paal met een gekleurde paaltje. Maar goed, dan nog kun je er snel doorheen rijden. Maar het is toch even wat duidelijker.

En voor welk stuk geldt dat specifiek?

De Nieuwstraat.

Jan Rijkeboer vertelde ook dat de Nieuwstraat in aanmerking komt voor herstructurering. Op welke termijn gaat dat gebeuren?

Volgend jaar, sowieso. Maar als we er zo'n veilige zone in aan willen brengen, dan zijn er ook andere scholen die dat willen. Jan Rijkeboer vertelde dat zo'n veilige zone er dus niet komt, omdat andere scholen dat dan ook willen. Maar daar zijn we dus mee bezig, om die dingen te verbeteren, want je hebt van de kleuterkant, daar kun je dus van twee kanten de school bereiken.

Hebben jullie al oplossingen daarvoor bedacht?

Eenrichtingsverkeer is denk ik de enige mogelijkheid, dan kun je er vanaf de Nieuwstraat in, en weer weg rijden.

En denk je dat dat realistisch is?

Dat is realistisch, maar willen mensen dat wel? Mensen moeten zelf veranderen, ze moeten een andere route nemen. Dat zal wel lukken, zo groot is de school ook niet.

En aan de Nieuwstraat parkeren, is dat een oplossing?

Ja, maar mensen willen niet zo ver lopen. Dat is mens eigen. Aan de Nieuwstraat ook, dan heb je dat zebrapad, en aan de rechterkant heb je de brievenbus, en daar heb je een hele lange rij waar je auto's kan parkeren. Maar de ouders zetten de auto aan de andere kant van de straat, aan die kant is ook parkeergelegenheid, maar die is snel vol. Dan zetten ze hem er gewoon naast op de stoep, half op de stoep, half op de straat, tussen twee inritten in als het kan. En daar parkeren ze de auto. Dus het lopen over het voetpad wordt ook moeilijker.

Als er al een voetpad is, want als je naar de school toeloopt, is er op een gegeven moment geen voetpad meer waar kinderen overheen kunnen lopen, daar moeten ze gewoon over de straat.

Ja, en dat stuk gras wordt door ouders gewoon gebruikt als parkeergelegenheid. En dat is een probleem, want mensen willen zo dicht mogelijk bij de school parkeren.

Wat ze tegenwoordig vaak toepassen zijn zogenaamde kiss and ride systemen. Dat werkt ook heel goed.

Ja, klopt. Bij de school waar ik werk in Luttenberg hebben ze net de hele situatie aangepast. En daar werkt het heel goed.

En moeten jullie zelf met initiatieven komen, of komt de gemeente ook met suggesties?

Nee, we moeten ons eigen probleem aankaarten. Anders blijft het liggen.

Zijn er ook andere mogelijkheden waarmee de verkeersveiligheid kan worden vergroot rondom de Willibrordusschool?

Ik denk weinig...Ik denk dat er weinig dingen meer zijn.

En stel dat er de net genoemde maatregelen plaatsvinden, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer, een schoolzone aanleggen, meer parkeerplaatsen, denkt u dan dat er uiteindelijk meer kinderen met de fiets of lopend naar school zullen gaan?

Hoe verder de auto's weg zijn, hoe veiliger het wordt. Hoe minder dicht ze bij de school kunnen komen, dan wordt het stukken beter. Er zit een klein parkeerplaatsje bij, maar die is voor de leerkrachten. Maar je wil niet weten hoe de ouders hun auto daartussen proppen. Want zij zijn met 10 minuten weer weg. Of ze blijven staan praten, en gaan later weg. Ik zou zeggen, of de ouders moeten hun auto parkeren aan de Nieuwstraat, en dan aan de andere kant bij de

kleuters, daar zitten wel een paar parkeerplaatsen bij, maar dat is minimaal. Dat redt je gewoon niet. En ook tegen de meesten zeggen, die dichtbij wonen, ga met de fiets. Waarom niet? Kost ook minder geld.

Hebben er in het verleden al ruimtelijke ingrepen plaatsgevonden? Dat weet ik niet...Ik heb hier niet altijd gewoond, de laatste 16 jaar wel, maar eerder had ik ook niets met de school te maken. En wij brengen onze kinderen, ze fietsen met ons mee, en dan let je er wel op. De afslag, als je op de Nieuwstraat bent, naar de Willibrordus of naar de Nieuwoordschool, dat is gevaarlijk. Naar de Nieuwoordschool is eigenlijk veiliger, want je gaat rechtsaf en je fiets aan de rechterkant. Maar de andere kant op is het gevaarlijk, er zitten allemaal bosjes, en de kinderen zien daar helemaal niets. Wij ook niet, wij luisteren of er wat aan komt.

Zijn dat bosjes van de gemeente?

Nee, die zijn van mensen. En die hebben ze al op een bepaalde hoogte gesnoeid, maar daar kun je niets mee. Kleine kinderen op de fiets zien het gewoon niet. Ze fietsen bijna half op de kruising, en dan komt er nog een auto aan. Dat is een rotpunt. Eerder was de situatie wel anders, toen was dit de Lindelaan, en de Lindelaan had gewoon voorrang. En nu hebben ze er een woonerf, een 30 km zone van gemaakt, er is een drempel aangelegd. En het verkeer in de bocht is nu doorgaand verkeer, en heeft voorrang. En eerst kwam je van rechts. En ze willen natuurlijk meer 30 km zones, maar dat wil niet zeggen dat dat beter is dan het vorige. Dat leer je aldoende. Maar ongelukken zijn er nog niet geweest. Zolang er niets gebeurt, is het veilig.

We hebben het net gehad over de schoolomgevingen, zijn er ook kinderen die van verder komen, en die bepaalde schoolroutes gebruiken. Kijken jullie als verkeersouders ook naar schoolroutes die veel gebruikt worden?

Nee, de kinderen die uit Sibculo en uit Westerhaar komen, die komen op de fiets via de Tonnendijk. Daar is een gescheiden fietspad, en dat is hartstikke veilig.

De ruimtelijke maatregelen die jullie willen gaan nemen, heeft dat als achterliggend doel dat kinderen zelfstandig naar school gaan?

Nee, het gaat puur om verkeersveiligheid. Maar wat je net zegt, ze moeten lopen op straat, en dat is eigenlijk niet goed. De school heeft een eigen stuk gras van de gemeente en als je daar een stoep aanlegt in het verlengde van het zebrapad, met een paar paaltjes ernaast, zodat men niet op de stoep gaan parkeren. Dat vind ik wel een goed idee. Want ook bij de kleuters, aan de achterkant van de school, is ook helemaal geen voetpad. Dat is allemaal straat.

Wat raar, ik dacht dat dat er wel zou zijn.

Ja...Maar ik denk er zelf zo weinig over na. Je gaat naar de vergadering, en dan praten we over een situatie die al jaren loopt, en wat al jaren speelt. En de gemeente kan er niets tegen doen, ze kunnen een keer een bordje plaatsen, en als dat niet helpt halen ze hem weer weg. We hebben een poos geleden, toen kwam er elke keer op donderdag of op de vrijdag kwam de vuilniswagen langs. Precies op het moment dat de kinderen op werden gehaald. Dus dan staat iedereen daar zo, heel smal met allemaal auto's. En de vuilniswagen kon er niet door. En toen hebben we dus naar de gemeente gebeld, met de raag of ze dat niet anders in konden plannen. Niet tijdens de schooluren. En dat is goed gegaan. En het wordt wel veiliger.

Zijn er zelf nog dingen die je aan wil dragen?

Ik zou sowieso bij de kleuterkant gaan kijken, daar speelt echt het grote probleem. Er zit nergens een voetpad, om de hele school niet.

Oke, dat zal ik gaan doen. Bedankt voor dit interview!

Bijlage 5 – Interview 4

Geïnterviewde: Bettine Slotman

Functie: verkeersouder bij de Kennedyschool te Vroomshoop

Datum: donderdag 29 november 2012

Wat doen de verkeersouders precies op de Kennedyschool

Op de Kennedyschool hebben we twee verkeersouder. Het is de bedoeling dat wij de verkeersveiligheid rondom de school en op de routes van en naar school in de gaten houdt. En problemen eventueel aankaart bij de gemeente, zodat er wat aan gedaan kan worden. Daarnaast helpen we bij de verkeersprojecten, de fietscontrole, het verkeersexamen. Dat zijn eigenlijk de belangrijkste dingen.

En met wie werken jullie samen?

We werken samen met de gemeente en de politie. En eigenlijk nog het meest met Veilig Verkeer Nederland (VVN). Zij organiseren namelijk die verkeersprojecten waar ik het net over had.

Ik hoeverre wordt er door jullie aandacht besteed aan de ruimtelijke inrichting rondom de school en op de schoolroutes?

Dat houden we als verkeersouders in de gaten. En als er punten zijn, dan kunnen we direct contact opnemen met de gemeente, met Jan Rijkeboer. Daarnaast kunnen we ook deze punten meenemen naar de vergadering, als er niet zoveel haast bij is. We vergaderen we drie keer per jaar, dacht ik, met de verkeersoverleggroep. Jan Rijkeboer is daar bij, en iemand van de politie. En dan worden zulke punten ook aangegeven. Bij welke school er problemen of knelpunten zijn. En dan hopen we dat er wat aan gedaan wordt. Dat hopen we, want het duurt in eerste instantie altijd heel lang voordat de gemeente wat geregeld heeft. Of er kan helemaal niets aan een probleem gedaan worden omdat er simpelweg geen geld voor is.

En wat speelt er op dit moment? Zijn er problemen met de verkeersveiligheid?

Nou, ik moet zeggen dat we bij de Kennedyschool op dit moment geen problemen meer hebben. Maar er zijn scholen die problemen hebben met parkeren.

Zoals bij de Willibrordusschool...

Ja, en bij de Oranjeschool speelt dat ook. Maar goed, het is ook vaak de mentaliteit van de mensen. Je kan er natuurlijk ook voor kiezen om met de fiets te gaan. De meeste mensen houden van gemak. Of even snel de kinderen met de auto naar school brengen en daarna gelijk door naar het werk. En dat is dan vaak bij scholen het grootste probleem. De verkeersstromen, en dat er niet genoeg plek is waar men kan parkeren. Maar dat hebben we dus bij de Kennedyschool niet, daar is genoeg ruimte om te parkeren. Wij hebben eigenlijk vaker dat er op de route van en naar school bepaalde punten die problemen vormen.

Wat op dit moment speelt...Er zijn nieuwe woningen gebouwd aan de Julianastraat. En die mensen parkeren hun auto langs de straat. Terwijl ze aan de achterkant van die woningen een hele grote parkeerplaats hebben. En als daar veel

auto's staan, en er komen ook nog auto's aanrijden van beide kanten en je moet daar als fietser nog langs, dan is dat onoverzichtelijk. En dan kom je vanaf daar ook nog snel bij het kruispunt met het Lindeflier, waar het ook vaak druk is. Dus dat is een probleem. Maar als het goed is heeft de gemeente voor de tweede keer al een brief gestuurd naar de bewoners van die nieuwe woningen, met daarin het verzoek om hun auto's aan de achterkant van de woningen te parkeren. Als dit niet helpt overweegt de gemeente om een parkeerverbod in te stellen.

Zijn er nog andere punten die problemen opleveren op de schoolroutes?

Sommige kruispunten worden als lastig ervaren. Daarnaast wordt er soms gevraagd of er ergens een zebrapad aangelegd kan worden, zodat kinderen daar veiliger over kunnen steken. Maar goed, wij denken dat het aanleggen van een zebrapad niet zoveel moeite kost voor de gemeente. Maar dat gaat natuurlijk ook niet zomaar. Daarnaast ontstaan er, als er bijvoorbeeld iets verandert in het dorp, weer nieuwe problemen. Er wordt een nieuwe weg aangelegd, er wordt iets nieuws gebouwd, daardoor ontstaan er weer nieuwe situaties die problemen op kunnen leveren. Een voorbeeld is de Hammerweg, dat is er niet beter op geworden. De straat is smaller geworden, en het trottoir voor de winkels breder, maar al het verkeer moet wel door die smalle straat. Het is immers een doorgaande weg. En als je daar fietst, dat is niet prettig. Voor fietsers is het daar niet prettig om te fietsen. Want je het het trottoir, dat loopt schuin af richting het wegdek. Maar als je dicht aan de kant moet fietsen, omdat er auto's langs willen, dan kom je bijna tegen dat schuine aan, en dan val je bijna. Dan denk ik wel eens...Die mensen die dat ontwerpen en bedenken, zouden die wel eens goed nadenken hoe dat gaat werken. Staan ze daar wel bij stil.

En het blijkt ook dat...Er gaan natuurlijk vrachtwagens langs. Die komen vanaf de Tonnendijk Vroomshoop binnen, en moeten via de Hammerweg Vroomshoop doorkruisen. Maar als er van beide kanten een vrachtwagen komt, dan kunnen ze elkaar niet goed passeren.

De meeste mensen hebben moeite met die nieuwe situaties. En ik hoor geregeld van fietsers dat ze er maar helemaal niet langs gaan, of over de stoep gaan.

Als jullie iets opmerken in de schoolomgeving of op de schoolroute, nemen jullie dan zelf initiatief? Of komt de gemeente zelf met initiatieven om iets aan te pakken?

Als we een bepaald punt aankaarten bij de gemeente, bijvoorbeeld een voorstel hoe we iets aan moeten pakken. Dan reageert de gemeente daar op. Eigenlijk bedenk je het samen. In overleg wordt naar goede oplossingen gezocht. En wat is voor de gemeente een goede oplossing, want zij hebben natuurlijk daar het grootste aandeel in. Zij moeten natuurlijk kijken of iets financieel haalbaar is. En op de vergadering leert iedereen van elkaar. De één zegt: *"zou dat niet zus of zo kunnen?"* Met elkaar lossen we problemen op.

Jan Rijkeboer verteld ook dat hij het leuk en prettig vindt om met de verkeersouders te overleggen, dat we dat willen doen. Er zijn genoeg dorpen en steden waar dat niet gebeurt. De overleggroep bestaat trouwens uit de basisscholen van Den Ham, Vroomshoop en Vriezenveen. Alle verkeersouders van die plaatsen zitten bij elkaar. Dat is een hele grote club als ze er allemaal zijn.

Zijn er in het verleden ruimtelijke ingrepen geweest die uiteindelijk tot een betere verkeersveiligheid hebben geleid? Die goed geslaagd zijn?

Wij hebben in ieder geval bij de Kennedyschool, toen was ik nog geen verkeersouder, de ingang van het schoolplein naar de zijkant verplaatst. Eerst was het zo dat je alleen via de voorkant, vanaf de Julianastraat het schoolplein op kon. Maar ze wilden graag een uitgang aan de zijkant, zodat je op dat weggetje naar de Flierborg toe uitkomt. Dat weggetje is niet

zo druk, en dan kunnen de kinderen over de parkeerplaats, die eigenlijk van de kerk is, zo naar de klaar-overs die bij de Jong en Laan staan. Dat is een maatregel geweest die voor onze school heel prettig is.

En verder schiet me eigenlijk niets te binnen...

Zijn jullie op dit moment nog bezig met het aankaarten van problemen?

Het enige is dat ik eigenlijk namens de Kennedyschool dat punt daar bij die nieuwe woningen heb aangekaart. Omdat er heel veel kinderen langs moeten fietsen. Dat probleem loopt eigenlijk nog. Verder, heb ik eigenlijk niets.

Hoe zou je ervoor kunnen zorgen dat kinderen meer lopend of fietsend naar school zullen gaan?

Ja, ik weet het niet, dat is lastig. Je kan ouders aanspreken, of bij school gaan staan en de ouders iets meegeven. Sommige dingen helpen dan eventjes, dan gaan ze bijvoorbeeld een paar keer met de fiets. Maar als dan het weer een keer slecht is, dan vervallen ze zo weer in hun oude patroon. Maar dat is met zoveel dingen in het verkeer. Daar lopen we iedere keer weer tegenaan. Ook als we weer een overleg hebben, dan komen we er weer achter dat je niet alles kan oplossen. Het is vaak ook de mentaliteit van de mensen. Sommigen stoppen bijvoorbeeld niet eens voor een klaar-over.

Gebeurt dat?

Ja, dat gebeurt wel eens. Dan wordt er een klaar-over van de sokken gereden. Dat doe je gewoon niet. Er zijn altijd mensen waarbij je de mentaliteit niet kan veranderen. En soms is het gemakzucht, even snel de kinderen naar school brengen en dan door naar het werk. Aan de andere kant, zou ik zeggen, je zou ook eerst de kinderen naar school kunnen brengen op de fiets. Dan ga je weer naar huis, en dan pak je de auto, en dan ga je naar het werk. Dan moet je misschien iets eerder weg, maar ja. Sommige dingen blijven altijd lastig.

Denkt u dat verkeersveilige schoolomgevingen en –routes uiteindelijk zullen leiden tot andere vervoerswijzen? Dus dat meer kinderen lopend of fietsend naar school gaan?

Het zal natuurlijk wel wat schelen als de mensen vertrouwen hebben in de veiligheid van de route naar school. Dat ze hun kind veilig naar school kunnen laten fietsen of lopen. Maar bij veel mensen speelt het gemak een grote rol.

Het is ook goed voor een kind om alleen naar school te gaan, voor hun beweging en ontwikkeling.

Inderdaad. Mijn kinderen heb ik al behoorlijk op tijd alleen naar school laten fietsen. Ze moeten toch een keer alleen. Het enige onveilige is dan dat kruispunt. Maar ik heb ook wel eens gezegd dat ze een andere route moesten nemen, zodat ze dat drukke kruispunt kunnen vermijden. Er zijn vaak meerdere routes naar school, en als je bepaalde punten wil vermijden, dan kan dat vaak ook wel.

Er zijn denk ik ook een heleboel ouders die dat eng vinden. Ook al is de route naar de Kennedyschool, vind ik, best wel veilig. Dan durven ze hun kinderen niet goed los te laten, om hun kind alleen te laten gaan. Maar het is inderdaad wel heel goed en belangrijk dat ze zo jong mogelijk deelnemen aan het verkeer.

Klopt het dat er een plan is om een nieuwe school te bouwen, achter de Kennedyschool?

Ja, het is de bedoeling dat hier een brede school komt. Maar goed, dat duurt nog wel even. Dan kunnen ze natuurlijk inspelen op extra parkeren of een Kiss and Ride strook. Voor de jongste kinderen werkt dat misschien niet, omdat de

ouders meestal nog even mee naar binnen gaan. Maar voor de oudere kinderen werkt het wel, want ze kunnen de kinderen laten uitstappen en zo weer verder rijden.

Bij de Willibrordusschool zijn ze daar ook mee bezig. Of ze daar ook een soort Kiss and Ride, nouja. Ze willen dan dat de mensen van de ene kant de straat inrijden en er aan de andere kant weer uit komen, eenrichtingsverkeer.

Er zijn nog veel meer dingen die verbeterd kunnen worden. Maar de gemeente moet vaak sorry zeggen, er is namelijk geen geld. Dus dat is lastig.

Zijn er nog dingen die u kwijt wil?

Als ik het zo hoor heb je het meeste al wel.

Oké, dan wil ik u graag bedanken voor dit interview.

Bijlage 6 – Enquête

Korte enquête over de vervoerswijze van kinderen

Via deze korte enquête wordt geprobeerd antwoord te vinden op de vraag of de vervoerswijze van kinderen zal veranderen indien de verkeersveiligheid rondom basisscholen en op schoolroutes wordt verbeterd. Deze vraag is onderdeel van een onderzoek naar de verkeersveiligheid rondom basisscholen en op schoolroutes.

Let op!: dit kleinschalige onderzoek wordt uitgevoerd door een student Technische Planologie van de Rijksuniversiteit in Groningen. Het doel van het onderzoek is het in kaart brengen van verkeersveiligheid rondom basisscholen, waarin specifiek wordt gekeken naar een paar basisscholen in de gemeente Twenterand. Verwacht daarom niet dat er naar aanleiding van dit onderzoek daadwerkelijk iets wordt gedaan aan de verkeersveiligheid rondom de basisscholen en op schoolroutes door de gemeente, VeiligVerkeerNederland en/of de basisscholen.

1. De leeftijd van mijn kind(eren) is:
2. Op welke manier gaat u kind onder normale omstandigheden naar school?
 - a. Lopend met begeleiding;
 - b. Fietsend met begeleiding;
 - c. Lopend zonder begeleiding; *(ga verder naar vraag 3)*
 - d. Fietsend zonder begeleiding; *(ga verder naar vraag 3)*
 - e. Auto;
 - f. Combinatie van vervoerswijzen, namelijk ...¹
 - g. Anders, namelijk...
3. Wat is de **belangrijkste** reden dat uw kind niet zelfstandig naar school gaat? *(Eén antwoord mogelijk)*
 - a. Verkeersonveiligheid gedurende de schoolroute;
 - b. Verkeersonveiligheid in de schoolomgeving;
 - c. Mijn kind is te jong;
 - d. Ik moet na het wegbrengen gelijk naar mijn werk met de auto;
 - e. Het is te ver om naar school te lopen of te fietsen;
 - f. Anders, namelijk ...
4. Op welke manier zou u uw kind naar school laten gaan als de verkeersveiligheid wordt verbeterd gedurende de schoolroute?
 - a. Lopend met begeleiding;
 - b. Fietsend met begeleiding;
 - c. Lopend zonder begeleiding;
 - d. Fietsend zonder begeleiding;
 - e. Auto;
 - f. Combinatie van vervoerswijzen, namelijk ...¹

¹ Bijvoorbeeld 2 keer per week op de fiets, 3 keer met de auto

- g. Anders, namelijk....
5. Op welke manier zou u uw kind naar school laten gaan als de verkeersveiligheid wordt verbeterd in de schoolomgeving?
- a. Lopend met begeleiding;
 - b. Fietsend met begeleiding;
 - c. Lopend zonder begeleiding;
 - d. Fietsend zonder begeleiding;
 - e. Auto;
 - f. Combinatie van vervoerswijzen, namelijk ... ¹
 - g. Anders, namelijk....

Hartelijk dank voor uw medewerking!