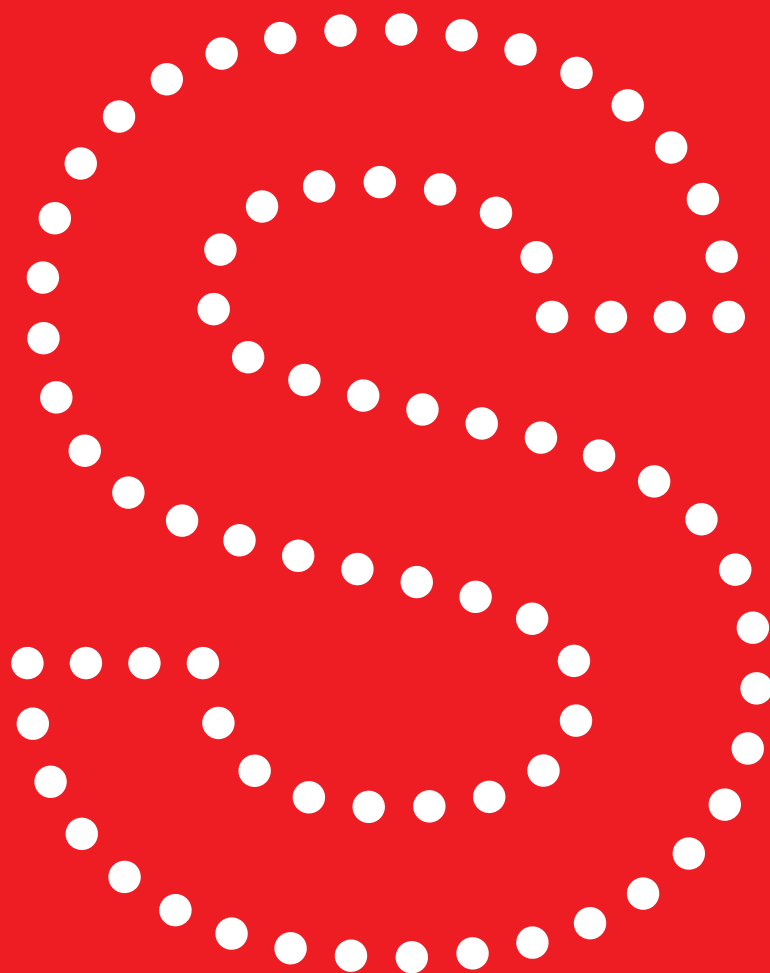


rues Scolaires



Schoolstraten



**Hier
ademt
men...**

**Ici
on
respire...**



BENCHMARKING

1. Fiches per school of case

2. Conclusies

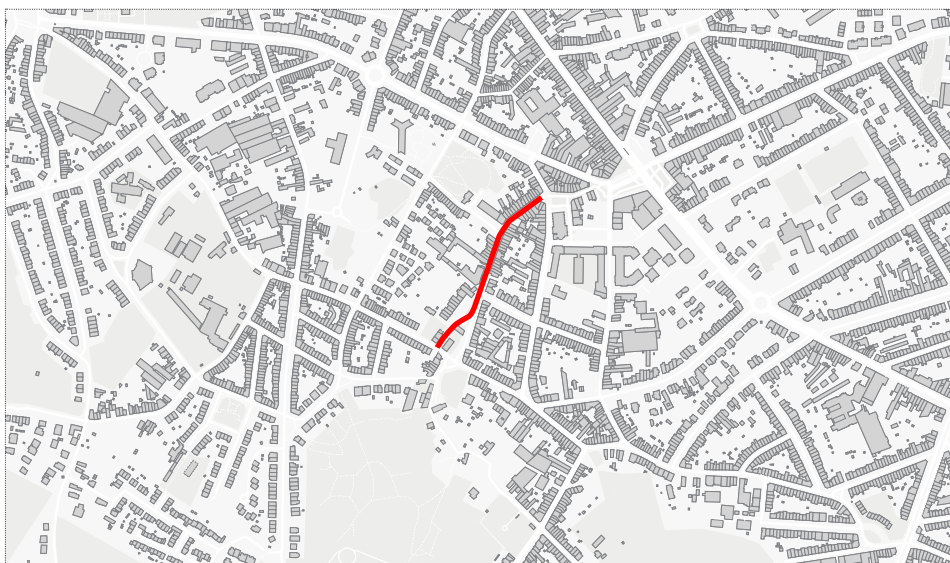
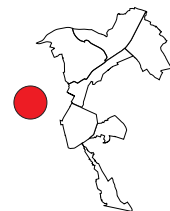
- 2.1. positief**
- 2.2. negatief**
- 2.3. aanbevelingen en aandachtspunten**
- 2.4. interessante inzichten**

3. Pocketbenchmark

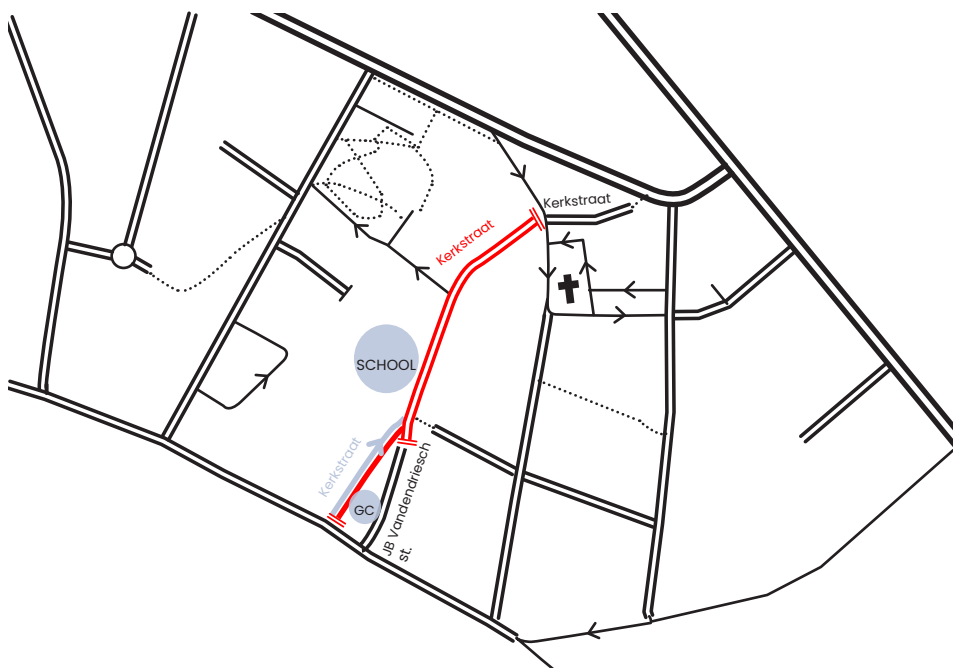
1. Fiches per school of case

1

Kerkstraat Sint-Agatha-Berchem



Situering



Circulatie

- -
 -
 -
- Éénrichtingstraat
 Tweerichtingstraat
 Fiets- of wandelpad
 SCHOOL
 GC
 Schoolstraat
 Speelstraat
 Fietsstraat
 Afsluiting
 Uitrit garage
 Gemeenschapscentrum

School

Sint-Jozef- en Sint Albertusschool : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

Testfase in het eerste trimester schooljaar 2019 – 2020. De schoolstraat is definitief ingevoerd vanaf december 2019.

Verkeerssituatie

Algemeen is het een rustige straat met weinig doorgaand verkeer, enkel bij het openen en sluiten van de school is er overlast.

In principe moet de straat enkel aan beide toegangen van de Kerkstraat worden afgesloten. In de praktijk worden ook aan alle kruispunten hekken geplaatst en wordt het correct gebruik van de éénrichtingstraat bewaakt.

Organisatie

Fysieke afsluitingen: De afsluiting gebeurt door het plaatsen van dranghekken. De verkeersborden die op de dranghekken zijn vastgemaakt vallen er regelmatig af en moeten opnieuw worden bevestigd. De gemeente plant baren te plaatsen die door de klaarover kunnen worden bediend.

Betrokken personen: De hekken worden 's ochtends door leerkrachten en 's avonds door ouders (vrijwillig) klaargezet. De leerkrachten die de ochtendshift doen, zijn daardoor te laat op school, want de hekken staan tot 8u30, wanneer ook de school begint. Niet iedereen respecteert zijn shift, soms worden de hekken niet geplaatst en zie je dat andere ouders van de gelegenheid gebruik maken om de straat binnen te rijden. Het schema wordt beheerd door de directie van de school, maar er zijn weinig wijzigingen. Één overlegmoment volstond. Als iemand zijn shift niet kan invullen, verwittigt hij/zij de directie.

Evaluatie

Verder is regelmatig een optreden van de politie noodzakelijk om de schoolstraat af te dwingen.

Algemeen wordt de schoolstraat als zeer positief geëvalueerd. Het nodigt uit tot extra activiteiten. (Halloween straat, intrede van de Sint, gepland fietsparcours...) Als het druk is kan je rustig, en zonder stress wachten tot je kind binnen is. Voordien was dit zeer gevaarlijk.

Het bemannen van de hekken door de ouders is geen goede oplossing: niet duurzaam op lange termijn én de ouders hebben geen bevoegdheid. Je merkt ook dat er soms agressie is t.o.v. de ouders die de hekken bemannen. De parkeerplaatsen in de buurt zijn overbevroegd. In de ochtend wachten sommige ouders met hun wagen aan de hekken en rijden binnen wanneer de straat weer opengaat. Hierdoor zijn hun kinderen structureel te laat op school. Aangezien de schoolstraat uit rijden niet verboden is, komen sommige ouders 's avonds vroeger toe om in de schoolstraat te wachten tot ze hun kind kunnen ophalen. Hier zou een aanpassing in het reglement moeten komen. Idealiter heeft de klaarover bevoegdheid om de baren te bedienen en gaan de baren op slot wanneer ze de straat afsluiten. Ook een camera aan de J.B. Vandendriesschestraat kan helpen het correct gebruik van de éénrichtingstraat af te dwingen.

Schoolstraat

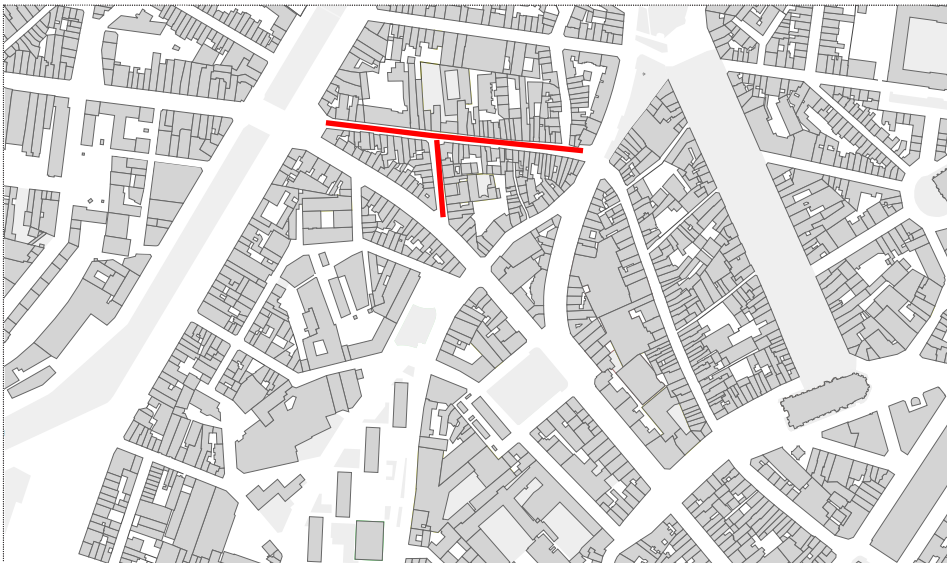
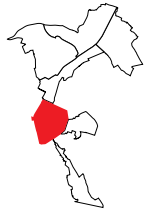


Afsluiting

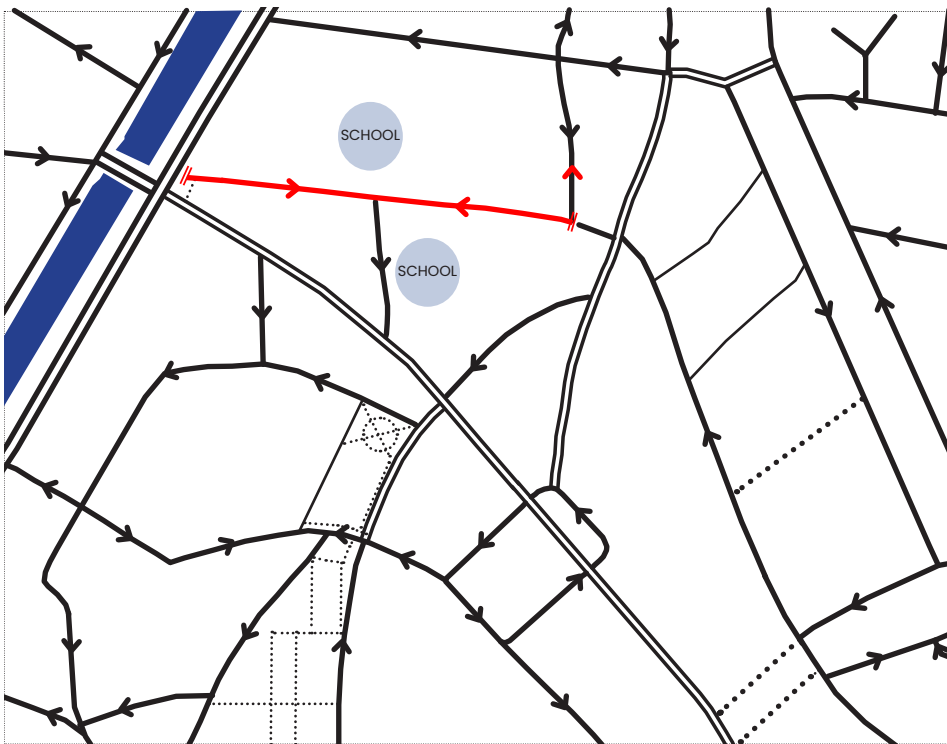


2

Vlaamse Steenweg Brussel Centrum



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat |  | Kanaal |

School

Maria-Boodschap : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

Testfase juni 2019 gedurende 3 weken.

Verkeerssituatie

De straat is geen transitas er zijn veel woningen en enkele handelaars. Het autoverkeer bestaat voornamelijk uit auto's die parkeerplaats zoeken of de grote assen vermijden om de verkeerslichten te vermijden. Er komen weinig kinderen met de auto naar school. De enkeling parkeren wel vlak voor de schoolpoort en veroorzaken daardoor hinder en ergernis bij de ouders en kinderen die te voet of per fiets komen.

Schoolstraat



Organisatie

Er werd door een ouder een excel opgemaakt die online aanpasbaar en consulteerbaar was. De ouders van zowel La Clé als MABO hebben het werk verdeeld. Er werden enkele shifts door de directie van MABO gedaan. Doordat de schooluren niet gelijk zijn voor La Clé en voor MABO en er twee straten moesten worden afgesloten dienden er 8 shifts per dag worden ingevuld.

Evaluatie

De test werd positief beoordeeld op vlak van comfort en verkeersveiligheid. De kinderen waren heel tevreden en er heerste een heel fijne en rustige sfeer. De buurtbewoners waren zeer begripvol. Er hebben zich slechts enkele minder fijne voorvallen voorgedaan.

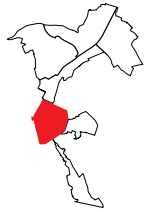
De organisatie door ouders wordt niet als een duurzame oplossing beschouwd. Bovendien hebben sommige ouders problemen met autoriteit ondervonden. Wie zijn de ouders om andere ouders de toegang tot de straat te ontzeggen.

Afsluiting

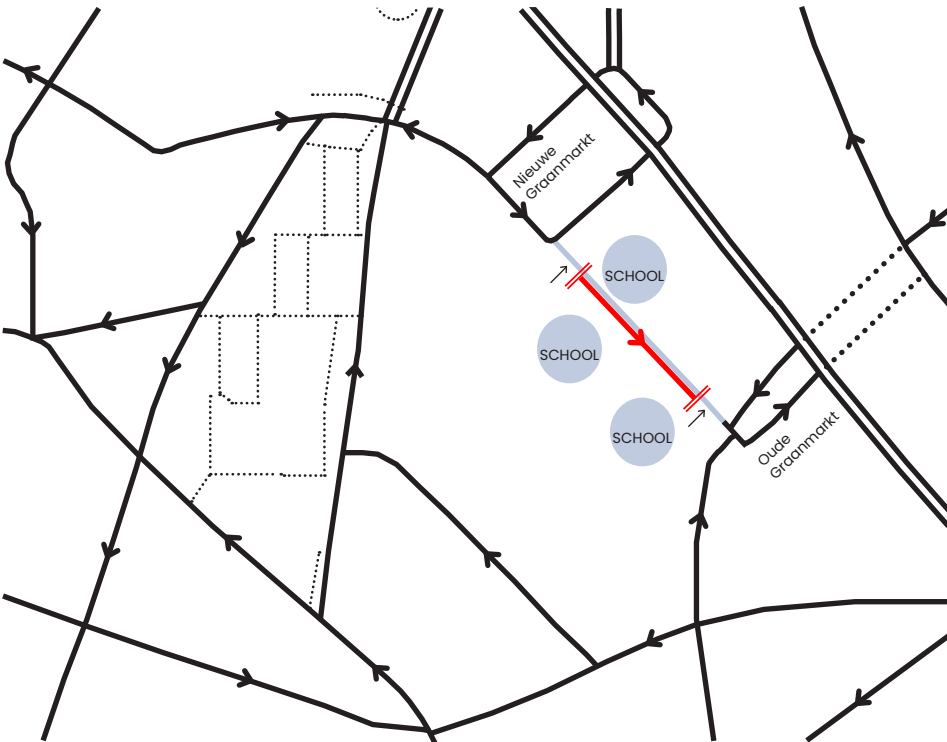


3









Moutstraat Brussel Centrum



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat | | |

Scholen

De Kleurdoos : NL / Basisschool , Imelda : NL / Basisschool,
Maria Boodschap : NL / Middelbaar, K.A Brussel : NL / Middelbaar

Situatie vóór de schoolstraat



Schoolstraat



Afsluiting



Verkeerssituatie

De Moutstraat is een eenrichtingsstraat die de Nieuwe met de Oude Graanmarkt verbindt en 3 scholen en meerdere centra voor vrijetijdsbesteding herbergt.

In 2007 was de Moutstraat echter een onaantrekkelijk straatje. Het transitverkeer en het laden en lossen brachten gebruikskonflicten teweeg: de kinderen en jongeren (ongeveer 800 personen) die dagelijks van deze publieke ruimte gebruik maakten om naar school te gaan, werden in gevaar gebracht door de continue circulatie van auto's en het parkeren.

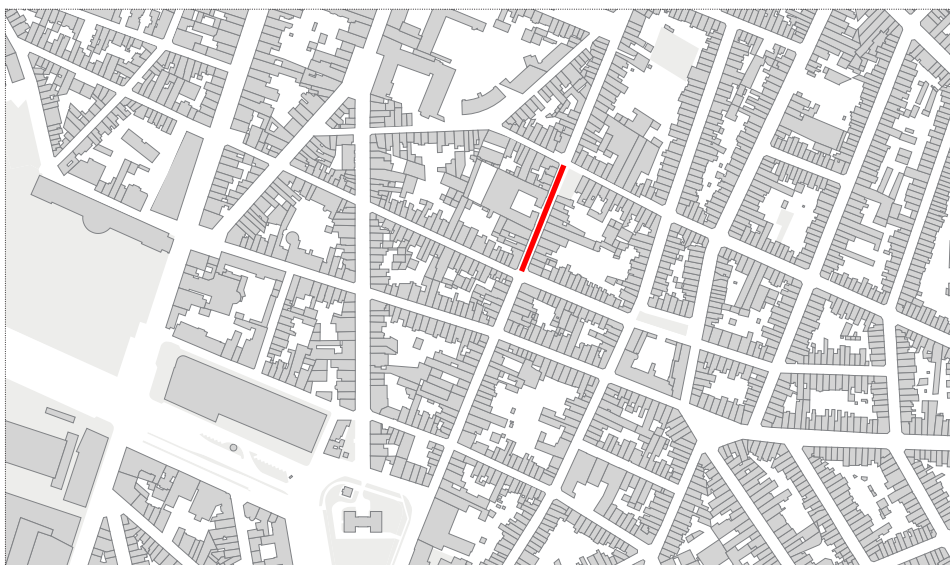
In 2015 werd de Moutstraat omgevormd tot een straat met weinig verkeer die voorrang aan voetgangers geeft: de voetpaden werden breder, de maximumsnelheid voor het verkeer werd herleid tot 20 km/u en een deel van de parkeerplaatsen werden afgeschaft.

Daarna werd de straat overdag verkeersvrij, met een onderbreking van het verkeer tussen 7.30 u en 17.30 u en werd gevaloriseerd door de aanplanting van bomen en de installatie van banken, die aangepast zijn aan het gebruik.

Vandaag vormen bloembakken een verkeersfilter langs één zijde.

4

Grensstraat Sint-Joost-ten-Node



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat | | |

School

Sint-Joost-Aan-Zee : NL / Basisschool

Schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

Proefperiode: van 20 juni 2018 in testfase, sinds maart 2019

Verkeerssituatie

definitief.

De straat is een éénrichtingsstraat, eenvoudig af te sluiten door een hek aan de voorkant. Het is een straat die eerder voor lokaal vervoer is, al is het wel een zijstraat van één van de meest notoire en filegevoelige wegen van Sint Joost, de Tiberghienstraat.

De achterzijde wordt momenteel niet afgesloten, al zou dat soms wel beter zijn, gezien sommige ouders achteruit de straat alsnog inrijden om hun kinderen af te zetten.

Betrokken personen:

Organisatie

Er staan twee gemeenschapswachten bij een nadarhek, dat ze elke morgen op straat zetten. Op het hek hangt een bache met de uitleg van wat een schoolstraat is, en de uren. Naar mijn aanvoelen kan die communicatie nog helderder en korter (je krijgt het nooit allemaal gelezen in één oogopslag). Het is erg goed dat er mensen bij het hek staan, zij kunnen ook uitleg geven. Onze schoolstraat is er s'ochtends en s'avonds, maar niet op woensdagmiddag.

Fysieke afsluitingen :

Op dit moment d.m.v. een hek. Er zou sprake zijn van een verdwijnpaaltje bij de definitieve heraanleg van de schoolstraat, maar de gemeenschapswachters zouden ook wel blijven.

Evaluatie

Buurtbewoners : Er was in het begin oppositie van één buurtbewoner die een bedrijf in sanitair heeft, en dus met leveringen zit. Dat is uitgeklaard.

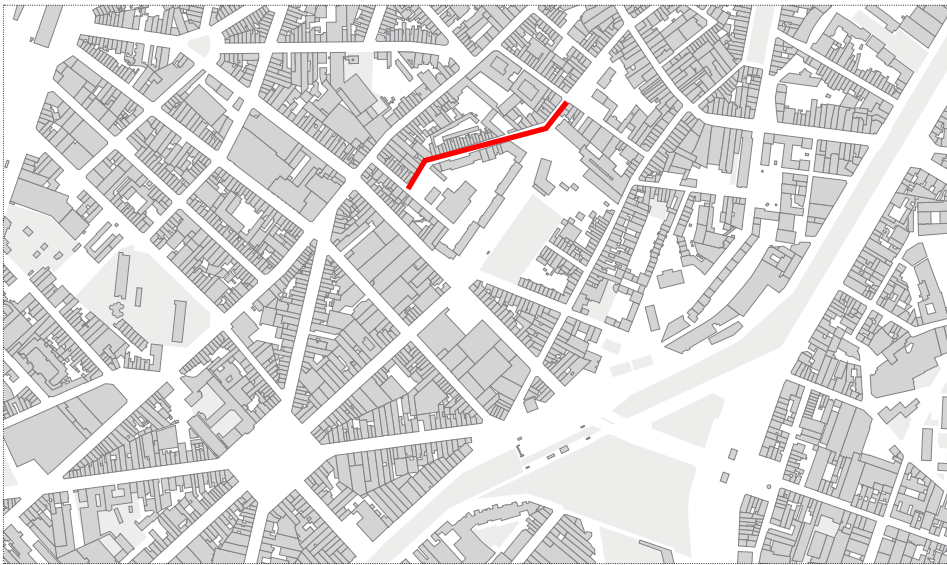
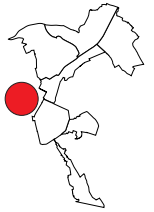
Ouders : Daarnaast was er commotie bij een 5-tal ouders die met de auto komen, dat zij nergens meer kunnen parkeren en hun kinderen 'uit de auto moeten duwen'. Er is de vraag gesteld aan de gemeente naar een kiss en ride, dit zou de veiligste oplossing zijn, maar jammer genoeg is daar niet op ingegaan. Nu parkeren de ouders die hun kind afzetten ofwel op het voetpad aan de achterkant van de schoolstraat - wat ook verre van ideaal is, het is een voetpad, ofwel stationeren ze even voor het nadarhek.

Communicatie/draagvlak creëren :

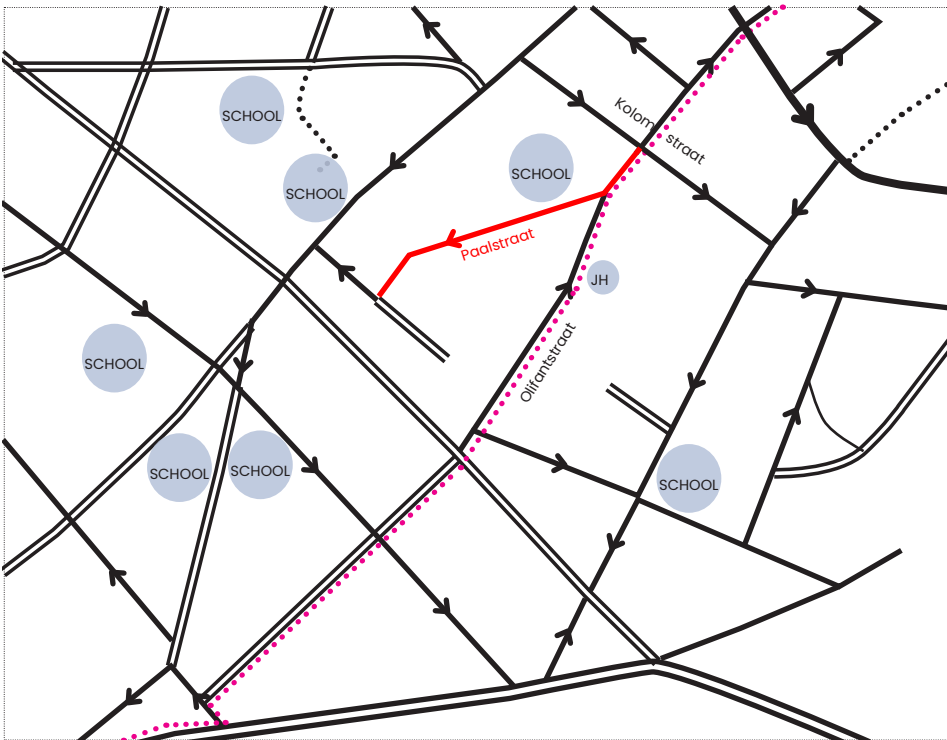
Op voorhand werd de luchtkwaliteit gemeten op en rond de school, door een heel lokaal systeem van 'aircasting', die resultaten werden ook meegenomen in de evaluatie van de nood aan een schoolstraat. De metingen werden getoond etc., er werd op gewerkt rond school. (Dit project is echter gestopt nu.)

5










Paalstraat Molenbeek



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|--------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Busroute |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat |  | Jeugdherberg |

School

De Klimpaal : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



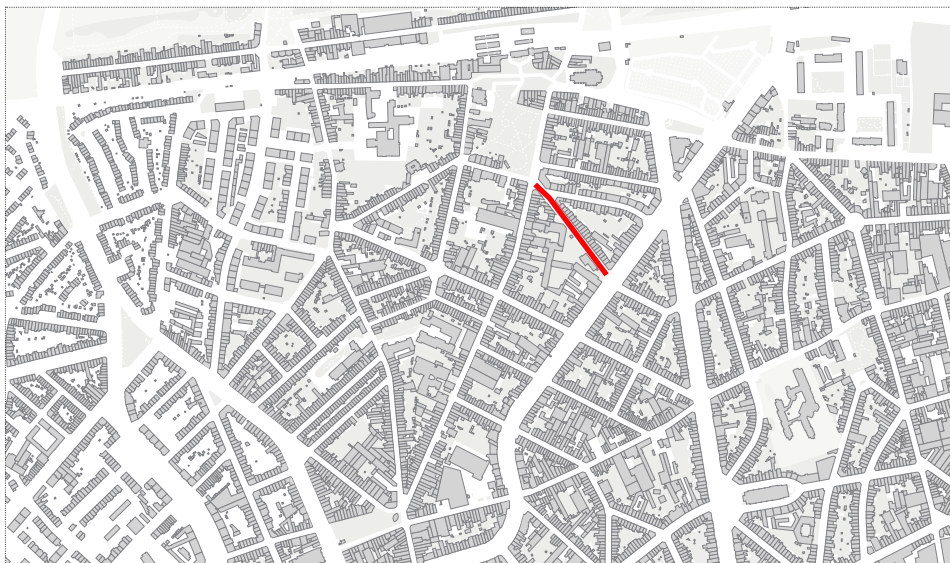
Geen schoolstraat aangevraagd

Voor de Klimpaal hebben we geen schoolstraat gevraagd, de Paalstraat is een weg met lokale bediening met weinig verkeer, de logistieke organisatie van een schoolstraat weegt niet op tegen de winst die gehaald kan worden op het vlak van luchtkwaliteit of verkeersveiligheid.

De gemeente heeft een aantal maanden geleden wel anti-parkeerpaaltjes geplaatst, waardoor het illegaal parkeren is afgenomen. Er zou ook een stukje van de Olifantstraat opnieuw worden aangelegd (tussen de jeugdherberg en de Kolomstraat) naar aanleiding van een verzoek van de STIB die klaagt over de slechte doorstroming voor de bussen. De gemeente heeft aan de school gevraagd om input te leveren, waarvoor we 2 weken geleden een workshop hebben georganiseerd met een aantal ouders. We hebben ons niet ingehouden ;-) en ondermeer een voor voetgangers drempelvrije heraanleg gevraagd van de kruising Paalstraat - Olifantenstraat, meer groen en zitbanken, ... we zullen zien wat er van komt!

6

Verbeyststraat Jette



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat | | |

School

Sint-Pieterscollege : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



Schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

Sinds 23 september 2019. Na 3 maanden werd de SS geëvalueerd met alle scholen op de site en werd beslist om ermee verder te gaan. De schoolstraat is nu dus definitief.

Verkeerssituatie

Aangezien de Verbeyststraat een éénrichtingsstraat is, dient ze maar aan één kant afgesloten te worden. De straat wordt dus enkel afgesloten met 4 nadarhekken ter hoogte van de Leon Theodorstraat.

Organisatie

Gebeurt dit 's ochtends en 's avonds? Voorlopig enkel 's morgens (van 8 uur tot 8.50 uur). Er wordt momenteel wel nagedacht om de straat ook na schooltijd af te sluiten.
> Is er menselijke inbreng nodig? En zo ja wie staat daarvoor in? Ja, de nadarhekken worden 'bemand' door personeel van de 4 scholen op de site en studenten van de secundaire nederlandse school.

Welke fysieke hulpmiddelen worden ingezet? 4 nadarhekken, in de nabije toekomst zou er wel een oplossing komen met slagbomen/paaltjes zodat er geen mensen meer hoeven te staan.

Hoe gebeurt de taakverdeling en hoe wordt dit praktisch georganiseerd? Elke dag is een andere school verantwoordelijk voor de bemanning aan de hekken.

Welke rol neemt de school op? Plaatsen + bemannen van de nadarhekken.

Wat is de inbreng van de leerkrachten? Het is steeds dezelfde persoon die aan de schoolstraat staat voor onze school, de andere scholen werken met een beurtrol.

Worden er mensen betaald om deze taak uit te voeren?

Neen. Zoja, hoeveel en onder welk statuut?

Nemen buurtbewoners deel aan de afzetting? Neen

Wordt de politie ingezet? Neen, enkele de eerste week na de invoering.

Wordt de stadswacht ingezet? Ja, zij komen regelmatig langs om te kijken of alles vlot verloopt.

Evaluatie

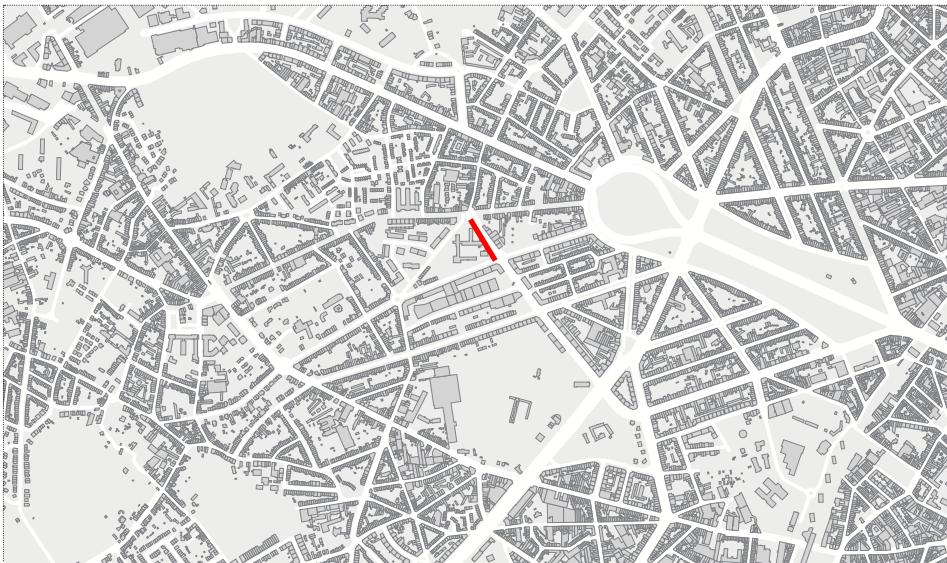
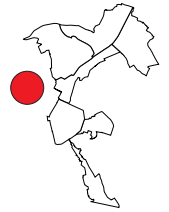
De schoolstraat is zeker een succes. We horen weinig of geen negatieve ervaringen. De straat is veel rustiger en aangenamer tijdens de ochtendspits. Ook de luchtkwaliteit is aanzienlijk verbeterd.

De eerste weken was er wel wat onbegrip bij sommige automobilisten (vooral van werklui die in de straten rondom moesten zijn of leveranciers en pakjesdiensten).

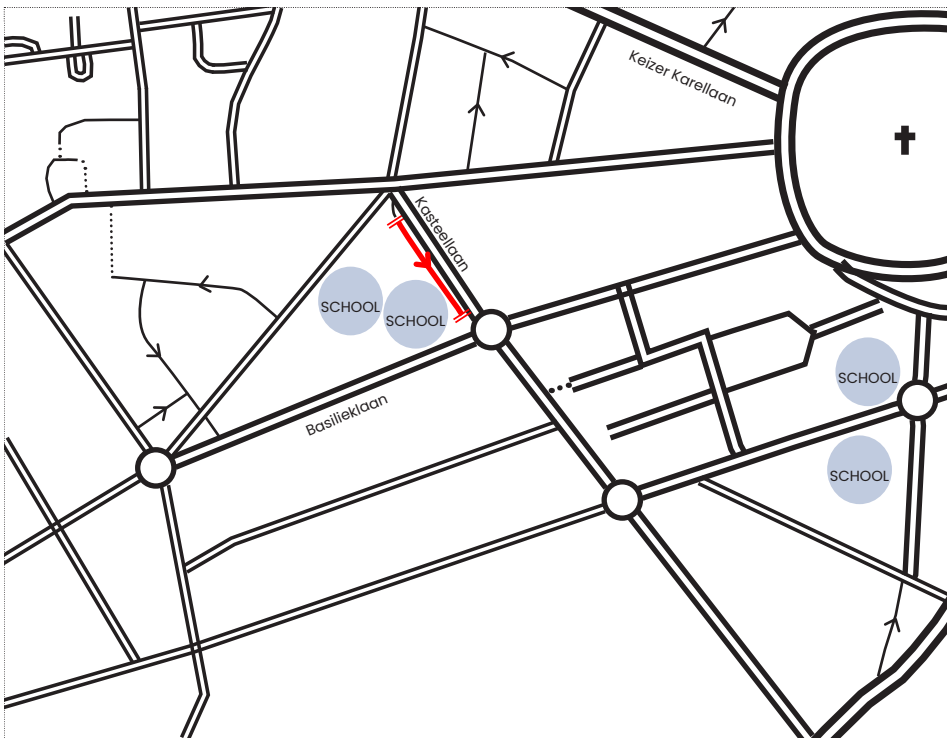
Het vraagt wel een groot engagement van de scholen om elke dag te hekken te bemannen, we hopen dus dat er snel een definitieve oplossing komt met slagbomen.

7

Kasteellaan (ventweg) Koekelberg



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat | | |

School

Unesco : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



Schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

Schoolstraat momenteel enkel in voormiddag.
We hebben getest van 29/04 tot 30/06/2019. Evaluatie van test was heel positief. Maar gemeente wou niet overgaan tot definitieve goedkeuring en ook niet tot uitbreiding naar namiddag.

Gemeente besliste om test in september (2019) te laten verder lopen, opnieuw enkel voormiddag.

Momenteel proberen we een definitieve afsluiting van de straat te bekomen, voetgangerszone.

Update september 2020: Op dit moment is er geen schoolstraat.

Niet moeilijk, want is ventweg van Kasteellaan. Verkeer op

Verkeerssituatie

Kasteellaan wordt niet onderbroken.

Redelijk wat doorgaand verkeer, drukke as.

Organisatie

Enige schoolstraat tot hier toe op gewestweg.

15 officiële parkeerplaatsen

Afsluiten gebeurt enkel 's ochtends, uit de evaluatie bleek groot draagvlak om het ook 's avonds te doen, maar de gemeente ging niet overstag.

Van in het begin heeft de gemeente gemeenschapswachten voorzien voor het afsluiten van de straat. Zij staan er elke ochtend, met 2. Eerste weken waren ook ouders aanwezig voor observaties en in het kader van de evaluatie eind juni, nadien niet meer.

Nadarhek, zowel bovenaan als onderaan. Is éénrichting, maar als er onderaan geen nadarhek staat, rijden sommige ouders achteruit de schoolstraat in.

School/directie/leerkrachten nemen geen rol op.

Politie komt af en toe langs, ook omdat er een groot probleem is met ouders die hun auto foutief parkeren op de brandweer-noodzones net voor de ingang.

We hopen te komen tot een definitieve afsluiting van de ventweg tot voetgangerszone. Hoe is nog niet duidelijk.

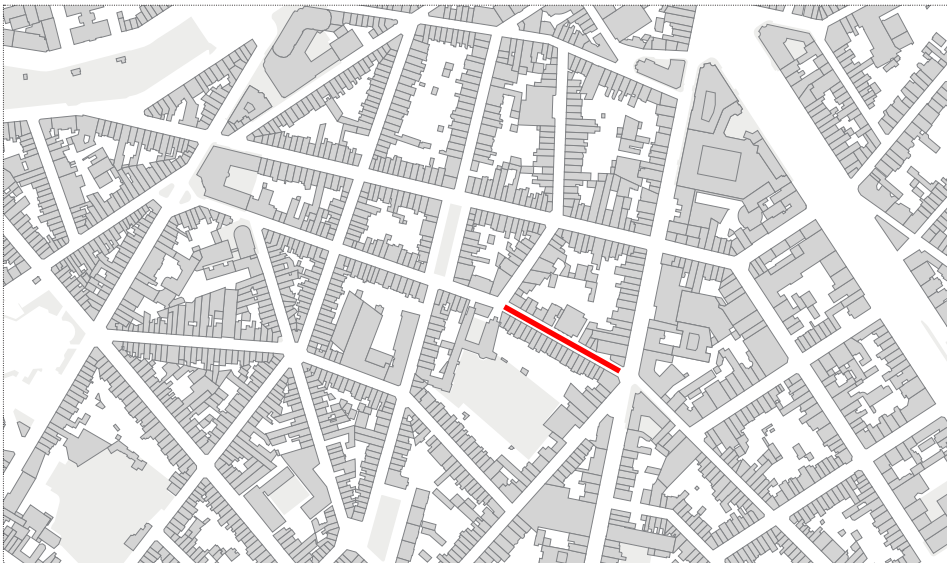
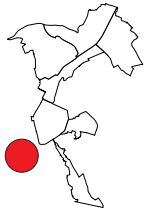
Evaluatie

Evaluatie in juni 2019 was zeer positief, zie resultaten in bijlage.

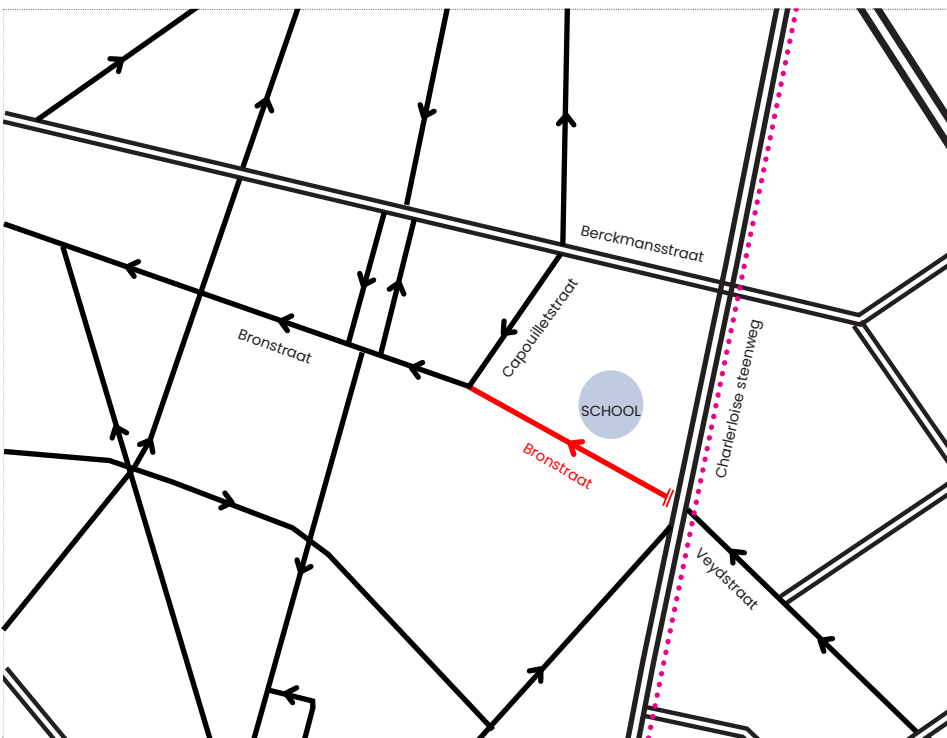
Op termijn lijkt ons een definitieve afsluiting hier beter dan een schoolstraat: dan komt er de hele dag door een buffer aan de ingang/naast de speelplaats, kan de openbare ruimte anders benut worden en is er geen beheer meer nodig voor het openen/sluiten van de straat.











Bronstraat Sint Gillis



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat |  | Tramsporen |

School

De Bron : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



Schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

September 2019 t.e.m. Kerstmis. Nadien definitief (dankzij positieve evaluatie)

Verkeerssituatie

De Bronstraat is een eenrichtingsstraat die vertrekt bovenaan de Charleroise steenweg. Ook het verkeer uit de Veydstraat kan de bronstraat binnenrijden. Het is een druk kruispunt: fietsers, trams, auto's en voetgangers delen te weinig plek. De straat wordt bovenaan afgesloten. Auto's kunnen via de Berckmansstraat en de Capouilletstraat hun kinderen toch in de Bronstraat afzetten, maar niet meer tot aan de schoolpoort.

Organisatie

Testperiode: Nadar bemand door 1 gemeenschapswacht + 1/2 ouders 's morgens 8u30-8u50 en van 15u30-15u50

Verkeersbord vastgemaakt aan de nadar

Permanent: Lichter hek bemand door 1 gemeenschapswacht + 1/2 ouders 's morgens 8u30-8u50 en bemand door 2 gemeenschapswachten middags 15u3-15u50

Verkeersbord regulier geplaatst

Er is een enquête gemaakt door goodplanet. Er waren ook enkele verontruste ouders (vooral verkeersveiligheid was een topic) die een petitie hebben opgemaakt, maar de gemeente heeft met goede argumenten de initiatiefnemers proberen gerust te stellen.

Evaluatie

Wat kan er beter?

Nadarhek op wieltjes

Schoolstraat langer gesloten + Stiptheid

Meer steun van de gemeente

Minder parkeerplaatsen in de Bronstraat

Een duidelijker bord / Meer communicatie

Kiss&Ride voorzien

Fietspad in de straat aanleggen

STOP: auto's rijden achterwaarts in de schoolstraat

School en ouders

Het is /was niet altijd duidelijk Wanneer de «schoolstraat» begon . Men moet wel opletten dat het geen speelstraat wordt dus de kinderen moeten op het voetpad blijven.

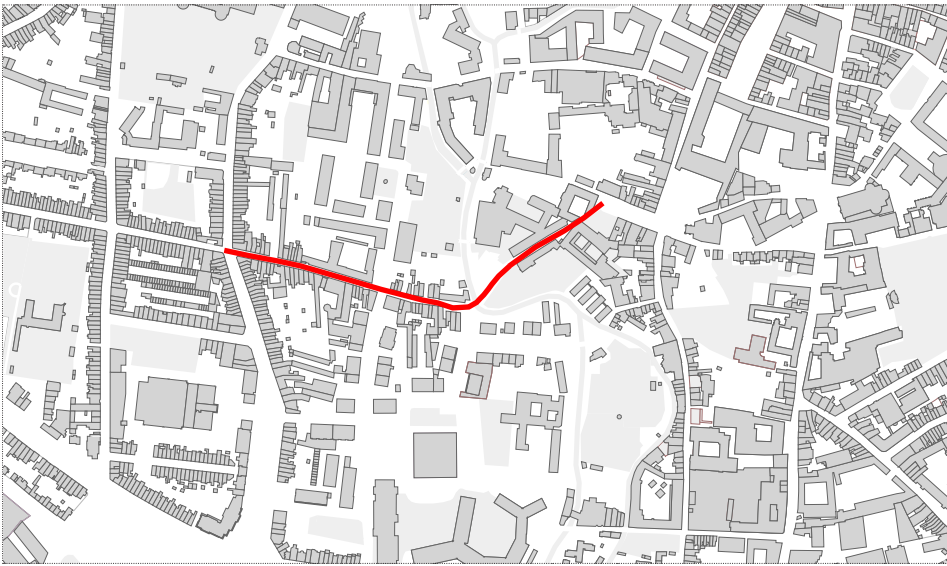
Fietsen en geparkeerde auto's kunnen steeds rijden. Het is echt een meerwaarde, voor veiligheid en zeker tegen vervuiling (en geluid).

Buurtbewoners

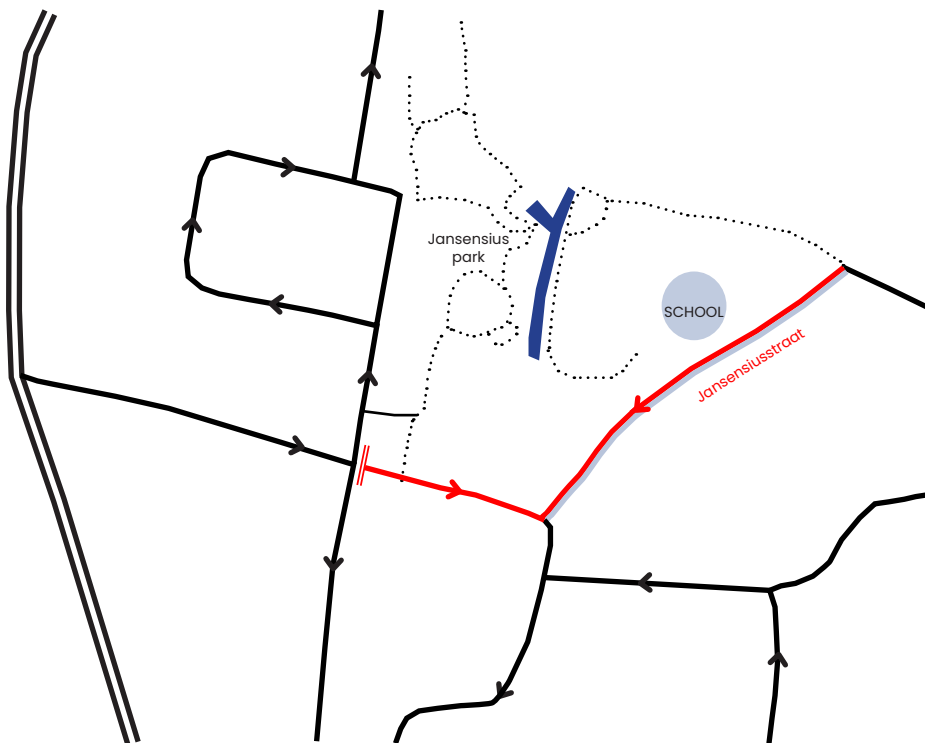
Moelijkheden om naar huis te geraken met det auto vanwege geblokkeerde ingang door levering camion en door schoolstraat. De ouders komen eerder en later en parkeren op dezelfde wijze in de straat maar gewoon voordat de straat gesloten wordt of nadat de straat weer open is. Kwestie van het probleem even verleggen dus. Buurtbewoners klagen over gebrek aan tijdige communicatie of overleg.



Janseniusstraat Leuven Centrum



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|--|--------------|--|---------------|
| | Éénrichtingstraat | | Schoolstraat | | Afsluiting |
| | Tweerichtingstraat | | Speelstraat | | Uitrit garage |
| | Fiets- of wandelpad | | Fietsstraat | | Dijle |

Scholen

Paridaens College : NL / Basisschool

Eerste Schoolstraat uit Octopusplan



Interview met Wouter Florizone

De kinderen van Wouter Florizone liepen 5 jaar geleden school in de Paridaensschool in Leuven. Hij was verkeersouder in de school. Professioneel is hij actief bij 'Transport & Mobility Leuven'.

Beschrijving Transport & Mobility Leuven NV (TML): TML voert beleidsondersteunend onderzoek uit. De missie is de samenleving vooruit te helpen door wetenschappelijk onderbouwde analyses aan te bieden. Daarbij sterk steunend op kwantitatief onderzoek: rekenmodellen, statistische analyses, simulaties, prognoses.

De werkdomeinen zijn verkeer, personen- en goederenvervoer en de daarmee samenhangende

Waaruit bestaat het schoolstratenproject van Paridaens?

economische impact en milieuproblemen.

In de school was een klein maar sterk en competente verkeerswerkgroep actief. Dat bestond uit deskundige ouders (een verkeersexpert en een ouder actief bij De Lijn) en twee zeer geëngageerde meesters.

De school is gelegen in het historisch centrum van Leuven bestaande uit kleine smalle straten. Het publiek is zeer divers. Een deel van de kinderen komt te voet of met de fiets maar een ander deel die buiten de stad wonen kwam steevast met de wagen. Deze laatste hadden liefst op de speelplaats geparkeerd mocht het kunnen. Dit leidde tot spanningen en conflict.

In eerste instantie werd de wijkagent gevraagd om de handhaving te doen maar dat bleek geen duurzame oplossing. De wijkagent kon er niet dagelijks zijn en als hij er niet was liep de hele verkeerssituatie verder in het honderd. De mobiliteitswerkgroep besloot actie te ondernemen en een schoolstraat te implementeren. Daarbij werd het

octopustraject onder de loep genomen. De werkgroep kwam snel tot de conclusie dat sleuren met nadarhekken en het permanent bewaken van het hek geen duurzame oplossing zou bieden. De werkgroep ontwikkelde daarom een uittrekbare telescopisch afsluiting die weggevoerd wordt in het octopusstraat meubilair.

Na overleg met het stadsbestuur en de mobiliteitsambtenaar van de stad Leuven, heeft de stad razendsnel gereageerd. Het politiereglement werd aangepast en enkele rijrichtingen werden aangepast. Op een minimum van tijd was de schoolstraat geregeld. Ook de samenwerking met de voetgangersbeweging die het 'Octopusplan' introduceerde verliep vlot. Het heeft weliswaar wat tijd gekost want er werd eerst een prototype gemaakt en het prototype werd vervolgens getest. Intussen werd de buurt geïnformeerd. Hierbij werden de kinderen van de school ingeschakeld. Zij gingen deur aan deur om de burens te informeren dat er een schoolstraat zou komen en waarom. Deze methode is bijzonder efficiënt gebleken. De nood en de motivatie waarom een schoolstraat nodig was werden namelijk op die manier

Organisatie

zeer direct en helder. De school heeft een belangrijke rol gespeeld in de bewustmaking van ouders en kinderen. Er werd ook een nulmeting uitgevoerd waarbij alle kinderen op school werd gevraagd op welk manier men naar school kwam.

De leerkrachten trekken de paal in en uit 's ochtends en 's avonds. Er is geen permanente bewaking van de paal. Er is een werfcharter van kracht die het verbiedt aan vrachtwagens om net voor en net na de school in de schoolstraten te circuleren.

Evaluatie

Ook de rondes van de vuilniswagens zijn daarop afgestemd. De hulpdiensten kunnen steeds door want de paal is induwbaar.

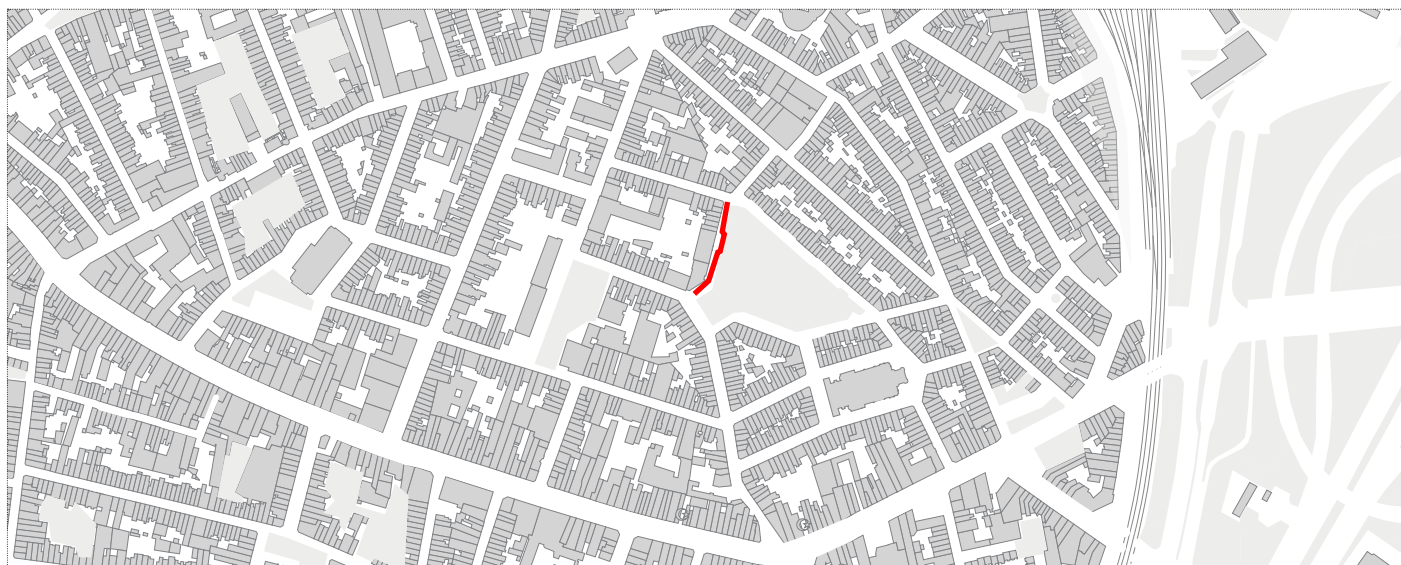
Het was oorspronkelijk de idee om een kiss and ride parking te organiseren. Deze parkeermogelijkheid werd echter nooit voorzien en is ook geen noodzaak gebleken.

De evaluatie is zeer positief. Het project was op voorhand zeer gedragen door een meerderheid van de ouders.

Het aantal tegenstanders is na invoering bovendien flink geslonken. Vele ouders beseften na de invoering dat er meer voor dan nadelen zijn bij een schoolstraat.

Na 1 jaar bleken er 15% meer kinderen te voet of met de fiets te komen. Na jaar 2 bedroeg dit reeds 20%. Deze stijging is in de volgende jaar ongeveer constant gebleven.

Een voorafgaande vrees dat het verkeer in de flankerende straten zou toenemen is ongegrond gebleken. De wijzigende modalsplit in het voordeel van voetgangers en fietsverkeer hebben dit opgevangen.



Situering



Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat | | |

School

De Kleine Wereldburger : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

Sinds april 2019 werd een definitieve schoolstraat ingericht.

Verkeerssituatie

Het is een rustige straat gelegen aan een park. Er is weinig doorgaand verkeer. Vóór het invoeren van de schoolstraat werden kinderen met de auto voor de deur afgezet. Op donderdag komt de vuilniswagen vaak net op het ochtendmoment in de straat, die moet dan door het hek gelaten worden. Verder heeft de groendienst ook nog toegang tot de straat. Er bevindt zich ook een ondergrondse parking bij een naburig appartementsblok. De inrit wordt enkel sporadisch gebruikt.

Fysieke afsluitingen :

Organisatie

Er is een hek aanwezig waarop een verkeersbord gemonteerd zit. Hierop staat meer informatie met de uren van de schoolstraat. Het hek zit met een cijferslot vast aan een paal in het begin van de éénrichtingstraat.

Betrokken personen:

Ouders bemannen het hek via een doodlesysteem. Wanneer niemand er is, neemt de verantwoordelijke logistiek van de school die taak over. Er zitten wel gaten in het systeem. Soms is er eens niemand die het hek zet, dat is geen veilige situatie. Maar de organisatie verbetert, de school doet oproep om de doodle in te vullen en zet een werkracht in

Evaluatie

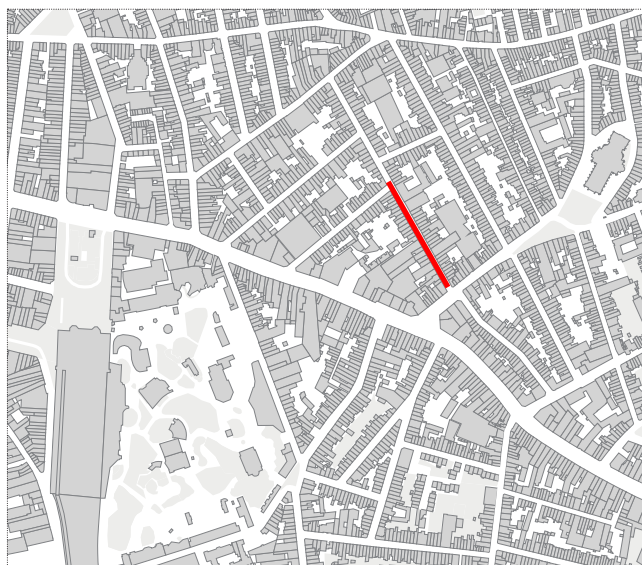
wanneer ouders het laten afweten. Er ligt altijd een fluovestje en stopbordje op het secretariaat. Behalve de ouders of de school is er geen inzet uit andere hoek.

De schoolstraat is redelijk succesvol, de ouders zijn tevreden. Er is een aangename interactie met iedereen. Ik had het sociaal aspect onderschat. Iedereen zegt elkaar goedemorgen wanneer je op post staat.

Voor zover ik weet, zijn er geen klachten. De valkuil is dat het een redelijk 'vrij' systeem is. Er zitten af en toe gaten in maar gezien de redelijk veilige situatie in onze straat, is dit niet problematisch.



Constitutiestraat Antwerpen Centrum



Situering



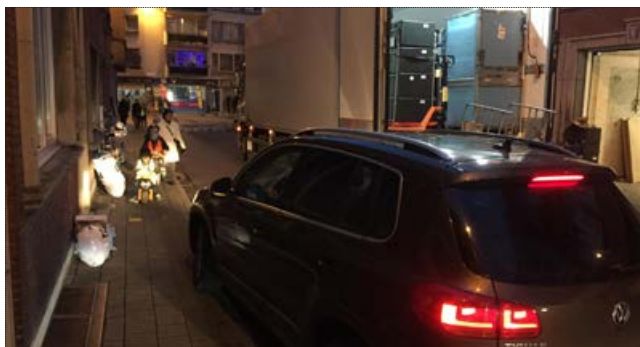
Circulatie

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--------------|---|---------------|
|  | Éénrichtingstraat |  | Schoolstraat |  | Afsluiting |
|  | Tweerichtingstraat |  | Speelstraat |  | Uitrit garage |
|  | Fiets- of wandelpad |  | Fietsstraat | | |

School

De Evenaar : NL / Basisschool

Situatie vóór de schoolstraat



Schoolstraat



Testfase tot definitieve schoolstraat

Sinds november 2019 werd een definitieve schoolstraat ingericht.

Verkeerssituatie

Op spitsmomenten is dit een redelijk drukke straat. De straat moet op één plaats afgesloten worden aangezien het een éénrichtingstraat is. Er is veel plaatselijk verkeer en er zijn

Organisatie

grote parkeergarages aanwezig.

Fysieke afsluitingen :

Er is een hek op wieltjes dat geleverd werd door de stad.

Betrokken personen:

Er is een weekschema waarbij tien ouders vrijwillig elk één ochtend of één avond per week het hek plaatsen. Zij blijven ter plaatse gedurende een half uur.

De school steunt het initiatief maar alles wordt gedragen door de ouders. De communicatie verloopt via whatsapp. Er

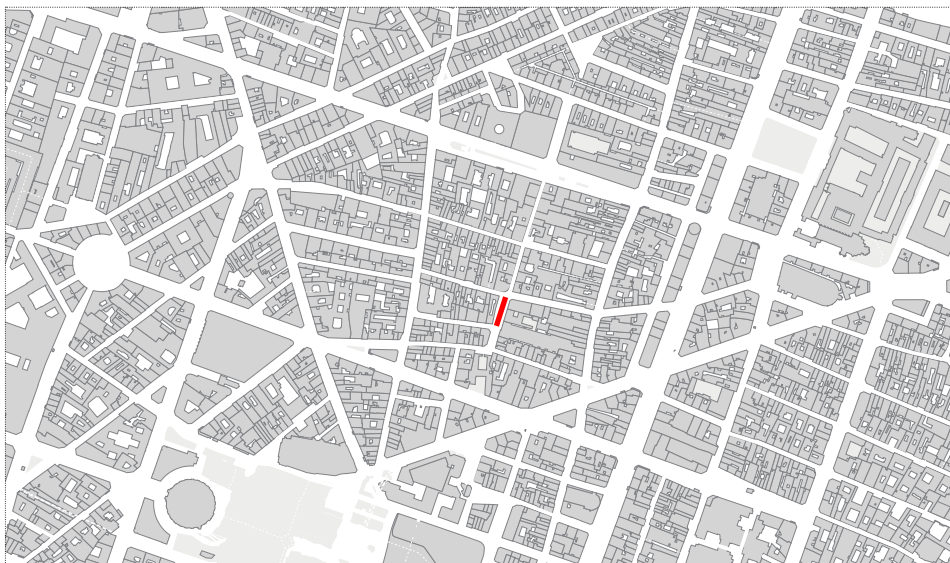
Evaluatie

is ook een 'reserve ouder whatsapp' groep wanneer iemand uitzonderlijk zijn/haar shift niet kan bemannen.

Algemeen is er tevredenheid over het resultaat. Er zijn geen tegenstanders. Wel zijn er af en toe onbegripvolle, macho chauffeurs. Deze roepen het luidst, maar zijn gelukkig in de minderheid. De meeste reacties, ook van autobestuurders zijn begripvol en positief.

We stellen vast dat alles staat of valt met een bevlogen team van ouders. Als je een startgroep hebt van een 10-tal ouders kan je eraan beginnen. Eens de schoolstraat een feit is en het resultaat zichtbaar, dienen andere ouders (en bij ons nu ook een buurtbewoner die niets met de school te maken heeft) zich aan om te helpen.

Op lange termijn is een schoolstraat niet de ultieme oplossing. Er moet minder autoverkeer in de stad zijn waardoor dit soort initiatieven overbodig worden.



Situering



Circulatie

- -
 -
- | | | | |
|---|---|--|--|
| <p>→ Éénrichtingstraat</p> <p>⇄ Tweerichtingstraat</p> <p>..... Fiets- of wandelpad</p> | <p>— Schoolstraat</p> <p>— Spielstraat</p> <p>— Fietsstraat</p> | <p>— Afsluiting</p> <p>→ Uitrit garage</p> | |
|---|---|--|--|

Schoolstraat



Verkeerssituatie

De straat is gelegen in het hart van Parijs (2e arrondissement). Het is een doorgang tussen de levendige wijken Sentier en Les Halles. De omgeving bestaat uit éénrichtingsstraten enkel bedoeld voor lokaal verkeer. De straat werd permanent afgesloten voor gemotoriseerd

Organisatie

verkeer. De inrichting als voetgangersstraat is permanent. De doorgang wordt afgesloten voor het verkeer door middel van kettingen.

Evaluatie

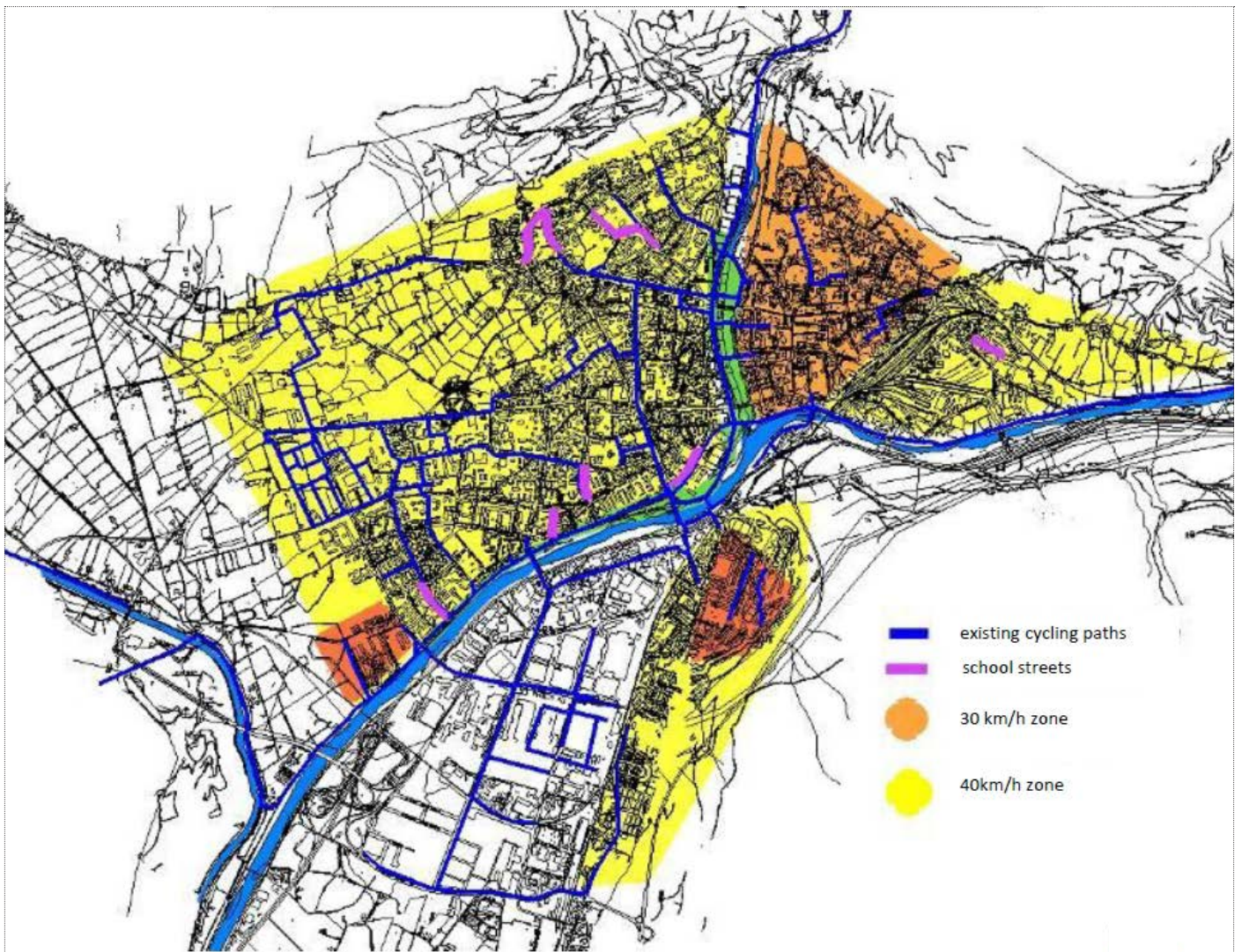
De middenzone is open. De randen zijn ingevuld met banken, bomen en plantenbakken.

De straat wordt intensief gebruikt. Er is plaats om te voetballen, spelen en tegelijk zijn er rustplekken met banken en schaduw onder de bomen.

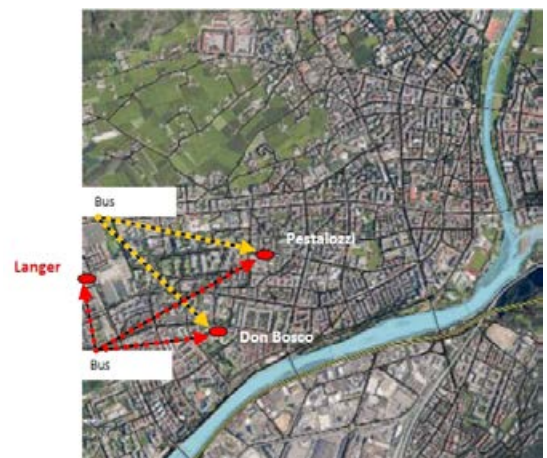


Afsluiting





Situering Schoolstraten



Pedibus systeem: begeleid naar school wandelen

Activiteiten:



01 Tijdelijke inrichtingen



02 Mobiliteit Deelpunten



03 Inrichting schoolstraten

Project Metamorphosis

Dit project heeft als doel het transformeren van wijken op een kindvriendelijke manier om de levenskwaliteit voor alle burgers te verhogen. Het vindt plaats in zeven steden in Europa waaronder Bolzano.

Organisatie

In Bolzano werden 7 schoolstraten geïnstalleerd. Er werden activiteiten georganiseerd zoals gedeelde mobiliteitspunten waar men bakfietsen kon ontlend, tijdelijke ingrepen met bomen, en het tijdelijk afsluiten van straten.

Er werd ook in een goede basis infrastructuur geïnvesteerd, in het fiets- en voetpaden netwerk, specifieke signalisatie rond scholen en kruispunten met prioriteit voor fietsers.

Evaluatie

Naast deze zichtbare ingrepen in de straat werden ook systemen opgezet om kinderen veilig naar school te vervoeren.

Er werd veel geïnvesteerd in het systeem van oversteekhulpen aan de schoolpoorten:

Opvallend is het 'Pedibus' concept. Hierbij worden kinderen in groep opgehaald van deur tot deur en begeleid te voet tot aan hun school.

Ook worden kinderen begeleid in de bussen (Casanova en Firmian)

In de schoolstraten werd verkeer geweerd gedurende een kwartier bij start en einde van de schooldag.

Voordelen:

Minder gemotoriseerd verkeer

Verhoogde veiligheid

Schonere lucht

Meer onafhankelijkheid in vervoer en ontwikkeling van competenties bij kinderen

Sociale aspect (meer sociaal contact)

Eventuele moeilijkheden:

Klachten door bestuurders van motorvoertuigen

Noodzaak van een goede overkoepelende organisatie (administratie van de oversteekhulpen, politie en scholen...)

14

School-Straten Hoogstraten



Vorrang aan carpoolers/shuttlers



Workshops



Een straat voor mensen



Bewegwijzering op maat van de fiets



Oversteekplaats Klein-Seminarie



Auto als gast in de schoolomgeving

Project School-Straten

School-Straten zet in de eerste plaats in op de beleving van de kinderen. Zij voeren interviews op school, enquêtes voor selectie klassen, de inzet van go-pro's door kinderen.

Bij acht scholen wordt de straat ook in een testfase ingericht als schoolstraat. Vervolgens wordt het ontwerp van de schoolstraat bijgestuurd.

Kinderen willen vooral fietsen of stappen naar school, maar veel ouders kiezen voor de auto. Veel ouders willen wel fietsen of stappen, maar doen dit niet omwille van verschillende redenen (tijd, praktisch, comfort, veiligheid,...).

De auto neemt zoveel plaats in, zodat stappers, trappers en gebruikers van het openbaar vervoer zich niet veilig en efficiënt in het verkeer kunnen bewegen.

Evaluatie / Oplossing

Deken Sendenstraat:

Autoluwe straat met parkeerbod tot en met ingang school aan beide kanten
 Achteraan de straat aan twee kanten parkeren op de bermen in rijrichting
 Fietsuggestiestroken van uitgang school tot kruispunt burg. Van Aperenstraat
 Fietsers en voetgangers krijgen voorrang (ook bij verlaten school), maar parkeren moet mogelijk blijven

Gravin Elisabethlaan:

'Autostraat' met parking op busstroken
 Bussen weg uit de laan, deze rijden door Karel Boomstraat (KB is een drukke straat, ook voor fietsers)

Burg. Van Aperenstraat:

Voetpad langs twee kanten

Terbeeksestraat:

Ingericht als fietstraat

Algemeen:

30' gratis opvang na school in plaats van 15' zodat verkeer gespreid wordt



Inzetten op de spitsuren



Schoolstraat wordt éénrichtingstraat



Kinderparticipatie



Slagboom



Octopus paal



Straatmarkering



Kiss&Ride en fietsexamen signalisatie



Hekken



Sensibilisering

Octopusplan

De vzw Voetgangersbeweging, erkend door de Vlaamse overheid, is verantwoordelijk voor het Octopusplan. De campagne is gestart in 2005 na het invoeren van de zone 30 door de overheid. Het doel van de campagne is streven naar een veilige schoolomgeving en duurzaam woon-schoolverkeer.

Waaruit bestaat het Octopusplan?

Het Octopusplan bestaat uit vijf luiken: de campagnes, begeleiding, educatie, lidmaatschap en omgeving.

Organisatie

Gemeentes en scholen kunnen lid worden van het Octopusplan door middel van lidgeld te betalen. Door als gemeente lid te worden, neemt zij automatisch de lidmaatschapsbijdrage van alle scholen op het grondgebied over. De scholen kunnen zelfstandig werken aan verkeersveiligheid en krijgen hierbij advies en begeleiding van de vzw. Ze krijgen een materialenkit om deel te nemen aan campagnes en acties en de gemeente krijgt een zichtpakket met een overzicht van wat de scholen ontvangen.

Hiernaast kunnen scholen ook educatie krijgen. Zo worden er bijvoorbeeld praktijksessies op de scholen georganiseerd door het vzw.

Met behulp van subsidies van de gemeente en de Vlaamse Overheid, kan de schoolomgeving ingericht worden met straatmeubilair. Hierdoor wordt er voor sensibilisatie gezorgd voor de weggebruikers en zorgt het voor meer zichtbaarheid van de schoolpoort. De octopus accentpaal wordt gebruikt om aan te geven dat de weggebruikers alert moeten zijn omdat ze zich in een schoolomgeving bevinden, maar ze hebben ook een sensibiliserende functie.

Naast de Octopuspaal wordt ook ander straatmeubilair gebruikt om aan te tonen waar de schoolomgeving begint en het gemotoriseerd verkeer buiten te houden. Hekken, paaltjes en zitbanken zorgen bijvoorbeeld voor tegengaan van wildparkeren en de schoolomgeving visueel af te bakenen.

Routeborden en wegmarkeringen proberen de mensen te informeren en sensibiliseren en om voor een vaste of tijdelijke periode een route aan te duiden. Zo hebben heel wat scholen voor de schoolpoort een Kiss and Ride zone die bij de aanvang en einde van de schooldag kan gebruikt worden om op veilige afstand van de kinderen te blijven.

Ook kan er door middel van een Octopusbareel een

volledige straat tijdelijk worden afgesloten. Deze octopusstraat zorgt voor een autoluwe en schoolomgeving. De eerste Octopusstraat was aan de Paridaens school in Leuven.

In 2018, riep het Octopusplan de Octopusgemeenten op om het charter 'Schoolomgeving 2.0' te ondertekenen. De doelstelling hiervan is om tegen 2030 schoolomgevingen meer aandacht te geven voor veiligheid en duurzame verplaatsing, maar ook vergroening, beweging en participatie.

Evaluatie

Heel veel scholen en gemeenten zijn ingeschreven bij het Octopusplan. Ook zijn er heel veel schoolomgevingen geïnstalleerd met straatmeubilair en borden. Schoolomgevingen zonder een Octopuspaal zijn in het heden eerder een uitzondering. Hierdoor kan gezegd worden dat het Octopusplan positief ontvangen wordt bij de meerderheid van de bevolking. Onderdeel van dit plan was ook de Octopusstraat bij het Paridaens in Leuven. Ook dit project werd zeer positief ontvangen.

Inzichten

Er is bij volwassenen vraag naar een duidelijker parkeerbeleid en ruimte voor parkeren.

Er zijn grote parkings op <300m afstand, maar ze lijken voor de volwassenen te veraf om hun (klein-) kind de route te laten wandelen.

Hoe kunnen we het comfortgevoel van de auto kopiëren naar de fietsers en stappers?

Hoe kunnen we de fietsers, stappers en gebruikers van het openbaar vervoer koning maken in de schoolomgeving?

Hoe kunnen we de parkings in de buurt dichterbij doen voelen en aantrekkelijker maken?

Uitdagingen

Hoe kunnen we de auto die sowieso rijdt, maximaal benutten?

Hoe kunnen we het dichtbij parkeren reserveren voor de mensen die het echt nodig hebben? Hoe kunnen we de auto die kinderen van meerdere gezinnen vervoert, meer voordeel geven?

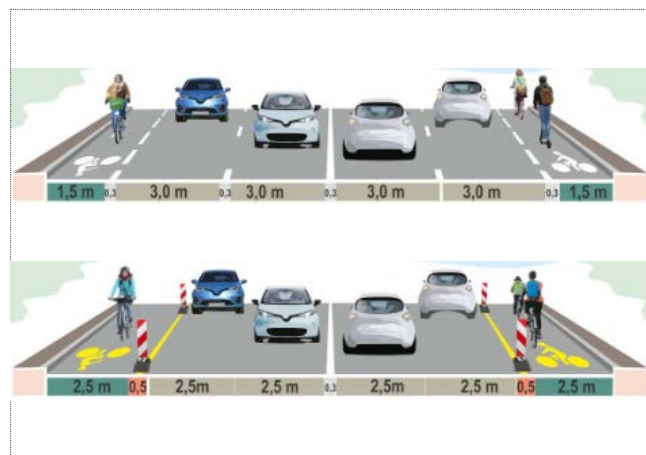
Hoe kunnen we fietsende of stappende kinderen zo efficiënt mogelijk op het schoolterrein zelf leiden?

Antoon de Lalaingestraat:

De enkele richting in de Antoon de Lalaingstraat blijft, met extra ruimte voor fietsers en stappers op de weg. Samen zoeken we nog naar bijkomende veiligheidsmaatregelen voor de hinder van omrijdend autoverkeer op te vangen voor fietsers en stappers.



Verbreden fietspaden (7)



Verbreden fietspaden (schema Cerema) (7)



Parkeerplaatsen vrijmaken (1)



Fietspad Wetstraat



Circulatie aanpassen (schema Cerema) (2)

Mogelijke maatregelen Octopusplan

1. Parkeerplaatsen vrijmaken

Heel wat scholen hebben vlak voor de schoolpoort verschillende parkeerplaatsen of een Kiss and Ride-zone. Zowel bij de start als einde van een schooldag kan deze ruimte aangewend worden voor ouders en leerlingen zodat zij steeds op veilige afstand van elkaar kunnen blijven. Hierdoor komt ook extra ruimte vrij voor fietsparkeren van ouders.

2. Circulatie aanpassen

Door het verkeer te beperken in één richting voor het autoverkeer ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers en meer ruimte om social distancing te bekomen. Laat fietsers wel in twee richtingen rijden.

3. Wegversmallingen

Smalle voetpaden zijn niet evident om de social distancing te waarborgen, zeker niet als ouders bij het begin en einde van de schooldag hun kind(eren) gaan ophalen. Wegversmallingen ter hoogte van de schoolpoort kunnen een oplossing bieden om meer plaats te geven aan stappers, trappers en wachtende ouders.

Vernauw de rijbaan over een bepaalde afstand tot 1 weggedeelte waar één auto tegelijkertijd kan doorrijden. Zorg voor een goede signalisatie en voorrangregeling. Breng op de vrijgekomen ruimte vakken/cirkels om de afstandsregel van 1,5 m te garanderen met tijdelijke markeringsverf of sterke tape

4. Schoolstraat

Bij het begin en einde van de schooldag is de straat gedurende een half uur niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor komt er meer plaats vrij voor fietsers en stappers en worden de mogelijkheden om fysiek afstand te houden aan de schoolpoort groter.

5. Schoolomgeving als woonerf

Ligt de school in een rustige omgeving dan kan een woonerf een oplossing bieden om de social distancing te waarborgen. Voetgangers mogen de volledige breedte van de rijbaan gebruiken. De snelheid van het gemotoriseerd verkeer en fietsers is beperkt tot 20 km/u. Bestuurders mogen de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen.

6. Aanpassen lichtenregeling

Na 15 mei is er nog steeds een beperkte verplaatsingsmogelijkheid. Daardoor is er minder autoverkeer. Hierdoor is het aangewezen om de wachttijden aan verkeerslichten beter in te stellen voor voetgangers

en fietsers namelijk door de groenfase te verlengen.

Voetgangers kunnen gemakkelijker in één keer oversteken. Dit zorgt ervoor dat voetgangers minder moeten wachten op vaak smalle wachtzones of middeneilanden.

7. Verbreden van bestaande voet – en fietspaden

Op die manier is er meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dat zorgt tevens voor een betere doorstroming van de zachte weggebruikers.

8. Inrichten van tijdelijke maatregelen

Op wegen met 2 of meer rijstroken kan een rijstrook in elke richting gebruikt worden voor fiets- en/of voetpad. Ook een parkeerstrook kan tijdelijke dienst doen als fiets en/of voetpad. Zorg steeds voor een goed afbakening van de zachte weggebruikers.

9. Extra maatregelen

Fietsvakken op de grond tekenen, met eenvoudige lijnen zodat steeds de 1,5 m afstandsregel wordt gerespecteerd. Aanduiden van wachtruimtes.

Voetafdrukken op de grond tekenen met daarrond afstandscirkels zodat men gemakkelijk voldoende afstand van elkaar houdt.

Leerlingenstromen geleiden als scholen twee ingangen hebben.

Loopvakken creëren in beide richtingen indien de schoolpoort groot genoeg is met lijnen en richtingspijlen.

10. Maatregelen in de verdere omgeving

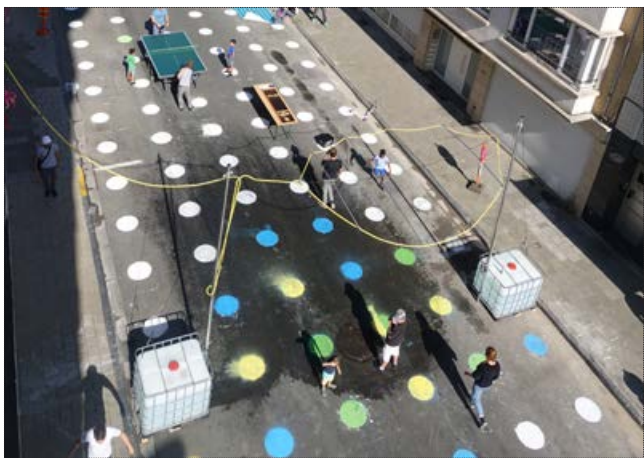
Naast de directe schoolomgeving is het van belang om aandacht te hebben voor de routes naar school. Daar zijn ook heel wat plaatsen waar social distancing niet evident is.

11. Aanvullende en tijdelijke verkeersreglementen

Voor tijdelijke maatregelen is geen aanvullend reglement vereist. Wel een besluit van het college van burgemeester en schepenen, zelfs voor wegen die door AWV beheerd worden, op basis van artikel 130bis van de nieuwe gemeentewet. Een aanvullend reglement is wel noodzakelijk als de maatregel na de COVID 19 -perikelen permanent blijft en indien het een gewestweg is, moet AWV goedkeuring geven.

17

Straat Meubilair Sociale incubator in het midden van de straat



Waterinstallatie - POOL IS COOL



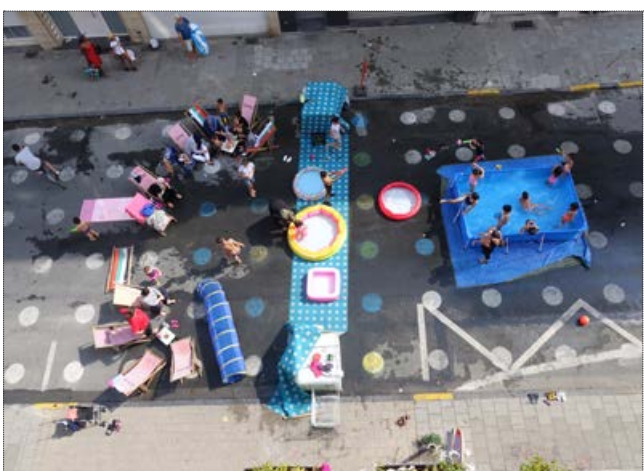
Boomparkje - Buumplanters



Uitbreiding voetpad



Zit- en speelmeubel - Tactical Urbanism



Zwembadjes - ruePicardstraat



Vouwbaar meubilair - Tactical Urbanism



Zitmeubel



Wandelwijzer



Rustplek met bomen

2.2. Conclusies / Conclusions

2.2.1. positieve reacties / réactions positives

N

- Sinds de schoolstraat in voegen is, is er veel meer sociaal contact tussen de ouders.
- De schoolstraat geeft de kinderen meer vrijheid in de publieke ruimte die het nergens anders heeft en maakt de kinderen meer zelfstandig.
- Het sociale aspect is veel groter dan verwacht. Als je op post staat zegt iedereen je goeiemorgen.
- De straat is veel rustiger en aangenamer.
Er zijn weinig tot geen negatieve reacties.
- Alles start met een bevlogen team. Eens de schoolstraat er is en het resultaat zichtbaar is geraken anderen overtuigd en dienen vrijwilligers zich aan. Zelfs een buurtbewoner.
- De luchtkwaliteit is beter.
- Meer kinderen komen te voet of met de fiets naar school. Ouders veranderen hun gewoontes en stellen vast dat het beter is.
- Het is een veel veiligere manier om naar school te gaan.
- Nu er meer mensen met de fiets komen zijn er minder files in onze buurt.
- Door de auto achter te laten, krijgen kinderen en ouders meteen hun dagelijkse portie beweging.
- Er zijn minder auto's en de aanliggende straten worden niet meer belast.
- Er zijn na 2 jaar 20% meer kinderen die te voet of met de fiets komen.
- De kiss and ride zone die werd voorzien, kwam er niet omdat het niet nodig is gebleken.
- Na de invoering slinkt de tegenstand.

E

- Depuis la mise en place de la rue scolaire il y a beaucoup plus d'interactions entre les parents
- La rue scolaire donne un sentiment de liberté dans l'espace public aux enfants qu'ils ne retrouvent pas ailleurs.
- L'aspect social est beaucoup plus important qu'il n'avait été anticipé.
Tout le monde vous salue si vous êtes de service.
- La rue est beaucoup plus calme et agréable. Il n'y a peu ou pas de réactions négatives
- Tout commence avec une équipe motivée. Une fois que la rue scolaire est en place, d'autres bénévoles se présentent, même des habitants du quartier.
- La qualité de l'air est meilleure.
- Plus d'enfants viennent à l'école à pied ou à vélo. Les parents modifient leurs habitudes et apprécient ce changement
- La sécurité routière aux abords des écoles s'est réellement améliorée
- Maintenant que plus de gens viennent à vélo, il y a moins d'embouteillages dans notre quartier.
- En laissant la voiture derrière eux, les enfants et les parents ont immédiatement leur dose quotidienne d'exercice.
- Il y a moins de voitures et les rues adjacentes ne sont pas plus saturées
- 2 ans plus tard, on observe une augmentation de 20% d'enfants qui viennent à vélo ou à pied.
- La zone "kiss and ride" qui était prévue n'a jamais été installée. Elle n'est pas utile.
- Suite à la mise en oeuvre de la rue scolaire, le nombre d'opposants à cette mesure a diminué.



Sociaal / Social

**Verkeersveiligheid /
Sécurité routière**

**Modalsplit – minder auto's /
Modalsplit – moins de voitures**

**Vrijheid zelfstandigheid van kinderen /
Liberté et indépendance des enfants**

**Rust – minder stress /
Tranquillité – moins de stress**

**Luchtkwaliteit /
Qualité de l'air**

**Lichaamsbeweging /
Exercice**
