



## 1. Referentie

Referentie	Dreesen, A. & Princen, P. (2005). <i>Zone 30 als remedie voor onveiligheid in schoolomgevingen. Steunpuntnota</i> . Onuitgegeven onderzoeksrapport, Provinciale Hogeschool Limburg, UHasselt, Vrije Universiteit Brussel, Vito & Steunpunt Verkeersveiligheid (Diepenbeek).
Taal	Nederlands
ISBN - ISSN	/
Publicatievorm	Onderzoeksrapport

## 2. Abstract

Iedere schoolomgeving moet vanaf 1 september 2005 afgebakend worden als een zone 30. In deze Steunpuntnota wordt gepoogd om de nieuwe wetgeving te bekijken tegen de achtergrond van de bestaande kennis omtrent de objectieve verkeersonveiligheid in Vlaamse schoolomgevingen en de effecten op de verkeersveiligheid van de invoering van de zone 30 in Vlaanderen en Europa. Deze nota bestaat uit vier delen. In een eerste deel wordt een beeld opgebouwd van de onveiligheid van schoolomgevingen in Vlaanderen. Vervolgens wordt in dit deel ingegaan op wat er nodig is om de verkeersonveiligheid in schoolomgevingen te kunnen bepalen. Aan de hand van een casestudy wordt getracht de onveiligheid in limburgse schoolomgevingen vast te stellen. In een tweede deel wordt een overzicht geboden van de literatuur die het effect van het invoeren van een zone 30 op verkeersveiligheid beschrijft. Zowel effecten in Vlaanderen als in het buitenland worden beschreven. In deel drie wordt ingegaan op de determinanten van de verkeersonveiligheid in schoolomgevingen. En tot slotte zullen in het vierde deel aanbevelingen worden gedaan voor verder onderzoek.

## 3. Trefwoorden

Thema('s)	Mobiliteit
Trefwoord(en)	Algemene cijfers, verkeersonveiligheid

## 4. Onderzoeker

Opdrachtgever	/
Onderzoeker(s)	An Dreesen & Peter Princen  Steunpunt Verkeersveiligheid Onderzoekslijn 2: Infrastructuur en ruimte Agoralaan Gebouw D 3590 Diepenbeek Tel: 01/126.87.05 Fax: 01/126.87.00 <a href="mailto:info@steunpuntverkeersveiligheid.be">info@steunpuntverkeersveiligheid.be</a> <a href="http://www.steunpuntverkeersveiligheid.be">www.steunpuntverkeersveiligheid.be</a>

## 5. Onderzoeksvraag

Onderzoeksvraag	Wat wordt er bedoeld met het begrip schoolomgevingen in relevante wetten en regels? Hoe onveilig zijn de schoolomgevingen in Vlaanderen?
-----------------	---

	<p>Hoe gaan kinderen naar school?</p> <p>Hoe groot is het risico op ongevallen en hoe ernstig zijn de ongevallen waarbij kinderen betrokken zijn?</p> <p>Op welk tijdstip komen de meeste ongevallen met kinderen voor?</p> <p>Is de verkeersonveiligheid in de directe omgeving van de schoolpoort opvallend hoger dan elders?</p> <p>Hoe groot is de kennis met betrekking tot de effecten van de zone 30 in ons omringende landen?</p> <p>Wat zijn de effecten op de verkeersonveiligheid van de invoering van de zone 30 in Vlaanderen en Europa?</p> <p>Wat zijn de determinanten die de verkeersonveiligheid in een schoolomgeving kunnen bepalen?</p>
Hypothesen	<p>Het aandeel ongevallen in de schoolomgevingen tijdens de schoolspits liggen significant hoger dan gemiddeld.</p> <p>Een lagere snelheid zorgt voor een vermindering van de ernst van de ongevallen in een omgeving met intensieve menging van verschillende soorten weggebruikers.</p>

## 6. Methode

Onderzoeksmethode	Literatuurstudie, waarbij zowel literatuur uit België als uit omringende landen wordt gebruikt. Verder wordt er gebruik gemaakt van een casestudy van Limburgse scholen.
Onderzochte groep	Van de 336 scholen in Limburg, werden 187 scholen geselecteerd die binnen een straal van 250 meter van een gewestweg liggen. Van de 8674 ongevallen in Limburg in 1998-2000 gebeurden 923 ongevallen op de gewestweg binnen de 250 meter van de geselecteerde schoolomgeving.
Bereik	Lokaal (Limburg) Regionaal (Vlaanderen) Internationaal (België, Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Verenigd Koninkrijk, Schotland & Denemarken)

## 7. Resultaten

Verkeersonveiligheid voor kinderen	Het blijkt dat als kinderen zich verplaatsen, ze zich meestal verplaatsen om naar school te gaan. Iets meer dan de helft van schoolgaande kinderen gaan te voet of met de fiets naar school. Kinderen uit het middelbaar nemen daarbij vaker de fiets dan kinderen uit het lager onderwijs. Als men echter het totale verplaatsingsgedrag van de kinderen bekijkt blijken ze het meest vaak als passagier in de auto zitten. Het gemiddelde aantal afgelegde kilometer om naar school te gaan, is klein. Kinderen worden meer dan gemiddeld slachtoffer bij ongevallen. Bij voetgangers, maar nog meer bij fietsers, valt het relatief hoge aantal slachtoffers op in de leeftijd van 0-19 jaar. Ook blijken deze kinderen vaker dan gemiddeld gedood of ernstig getroffen te worden bij een ongeval. Vooral de jongste voetgangers hebben een hoog risico op een ernstig of fataal ongeval. Dit omdat ze door hun kleine gestalte gemakkelijker onder de aanrijdende auto terechtkomen. Kinderen en jongeren jonger dan 18 zijn dus een kwetsbare groep. Het risico op een ongeval voor schoolgaande kinderen is opvallend hoger dan voor andere groepen. Fietsende en te voet gaande kinderen raken vooral tijdens de schoolspits betrokken in ongevallen.
Verkeersonveiligheid van schoolomgevingen	Er werd besloten dat zonder nieuwe gegevensverzameling het op dit moment niet mogelijk is om een correct en volledig beeld te krijgen van de verkeersonveiligheid in schoolomgevingen van Vlaanderen. Om hier echter toch enigzins een idee van te krijgen, werd een casestudy uitgevoerd op scholen in Limburg. De hypothese die stelt dat het aandeel ongevallen in de schoolomgevingen significant hoger is dan gemiddeld tijdens de schoolspits, wordt door de onderzochte Limburgse scholen niet bevestigd.
Kennis van het effect van zone 30	Voor Vlaanderen kan men besluiten dat het aantal studies naar het effect van de invoering van een zone 30 op het aantal ongevallen, beperkt is. Beschikbare cijfers van studies van planmatig ingevoerde zones 30 stellen meestal een daling van het aantal ongevallen vast. Er werden geen studies gevonden die het effect schatten van de punctuele zone 30-aanpak, of van het verschil tussen vaste en dynamische oplossingen. Buitenlandse cijfers geven aan dat in het algemeen een duidelijk positief effect op verkeersonveiligheid gevonden wordt na het invoeren van een zone 30. De reductie in het aantal ongevallen

	varieert tussen 10 en 40%. Bij deze studies handelt het meestal over relatief grote gebieden die aangepast werden.
Determinanten	Determinanten die men kan onderscheiden bij het bepalen van de verkeersveiligheid in een schoolomgeving, zijn de snelheidslimiet, de werkelijke snelheid, het snelheidsverschil, de infrastructuur en de kennis en het gedrag van de weggebruikers. Het is uit de literatuur niet duidelijk welke impact de verschillende determinanten hebben op de verkeersveiligheid in een complexe situatie als de schoolomgeving.
Aandachtspunten	Deze Steunpuntnota levert zes aandachtspunten op bij de invoer van zone 30 in schoolomgevingen in Vlaanderen. Ten eerste moet er werk worden gemaakt van een correctere en vollediger gegevensverzameling. Ten tweede is verder onderzoek naar het gedrag van weggebruikers in een schoolomgeving en het effect van de invoering van een zone 30 in een schoolomgeving aangewezen. Verder strekt het tot aanbeveling om de infrastructuur en de organisatie van het verkeer in deze zone overeenkomstig het Ministerieel rondschrijven aan te leggen. Ten vierde wordt de keuze voor het invoeren van een variabele of vaste zone 30 niet vastgelegd in de wet. Dit omdat men om een juiste keuze te maken, rekening moet houden met de omgeving en met het te verwachten effect. Ten vijfde moet er nagegaan worden of een bepaling van een minimumlengte van de zone 30 nodig is voor er een effect is op het gedrag van de wegbestuurder. En tot slot moet men per locatie nagaan of een gebiedsgerichte aanpak mogelijk is, waarbij men zich moet baseren op de ruimtelijke structuur van de omgeving.

### 8. Publicaties op basis van hetzelfde onderzoek