



## VERKEERSVEILIGHEID EN SCHOLEN

NOVEMBER 2024

### Rekenkamer Vijfheerenlanden

Rob Paulussen

Voorzitter

Leden:

Lies van Aelst

Collin Hoogeveen

Rob Paulussen

Contactpersoon onderzoek:

Collin Hoogeveen

## Inhoud

1.	Inleiding .....	2
2.	Doel.....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
3.	Onderzoeksvragen .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
4.	Plan van aanpak .....	3

## 1. Inleiding

Ongelukken in het verkeer zijn van alle tijden en dat zal zo blijven. Hetzelfde geldt voor de ophef en verontwaardiging die het met zich meebrengt, denk aan recente discussies naar aanleiding van ongelukken met fatbikes. De gemeente is, naast andere overheden, er mede voor verantwoordelijk om verkeersstromen zo veilig mogelijk te doen verlopen. Juist waar het scholen betreft mag er een extra inspanning worden verwacht, vanwege de kwetsbare groepen (jeugd, jongeren) waar het omgaat. Maar vooral vanwege de piekstromen die er (met name 's ochtends) op weg naar scholen te zien zijn. Juist dan is het van belang dat de gemeente langs de routes van en naar school en in de directe omgeving van scholen de verkeerssituatie zo veilig als mogelijk maakt. De gemeente kan hierop op verschillende manieren invloed uitoefenen. We noemen (zonder hierin volledig te willen zijn):

- Infrastructuur: inrichting van wegen, ruimte voor fietsers;
- Waarschuwborden nabij scholen;
- Verkeershandhaving (boa's e.d.);
- Onderwijs en voorlichting over veilig verkeersgebruik stimuleren/faciliteren;
- Etc.

## 2. Doel

Niet alleen gemeenten hebben een verantwoordelijkheid. Natuurlijk ook de ouders en deels ook de jeugd zelf zijn hierin een partij. En daarnaast is er ook nog de provincie als verantwoordelijke overheid. Met het voorgenomen onderzoek hebben we als doel om een beschrijving te maken van de mate waarin het verkeersbeleid doeltreffend is met betrekking tot de verkeerssituatie rondom scholen.

## 3. Onderzoeksvragen

We gaan vanzelfsprekend kijken naar het beleid omtrent verkeersveiligheid in brede zin. Is er beleid, hoedanig is dit beleid 'levend' en wordt dit ook uitgevoerd zoals bedoeld, hoeveel aandacht is er specifiek voor scholen in dit beleid. Belangrijk is vervolgens om de praktijk van verkeersveiligheid in kaart te brengen. Het onderzoek is vooral praktijkgericht. De nadruk ligt op hoe verkeersveiligheid er in werkelijkheid uitziet. In dit rekenkameronderzoek besteden we ook aandacht aan het beleid, maar daarop ligt nu eens niet de focus. We kijken hoe verkeersveiligheid in de praktijk wordt ervaren en hoe veilige of juist onveilige verkeerssituaties eruitzien (door dit te gaan observeren).

We zullen ook, waar mogelijk, onderzoeksresultaten en gegevens uit andere gemeenten/landelijke onderzoeken als benchmark gebruiken om te kijken waar de gemeente staat.

### *Deelvragen*

1. In hoeverre heeft de gemeente Vijfheerenlanden beleid dat is gericht op bevorderen van de verkeersveiligheid specifiek met betrekking tot scholen en hun omgeving? Zoja: in hoeverre is dit beleid effectief te noemen?
2. Waar staat de gemeente (bij voorkeur ook in vergelijking met andere gemeenten) als het gaat om de mate van verkeersveiligheid in de praktijk?
3. Waar in de gemeente is sprake van hotspots (gevaarlijke plekken en/of grote verkeersstromen) t.a.v. verkeersveiligheid voor schoolgaande jeugd en jongeren? Hoe staat het met de verkeersveiligheid op deze plekken?
4. Welke infrastructurele en andere maatregelen trof de gemeente ten aanzien van veiligheid rondom scholen en hoe worden deze maatregelen ervaren door jeugd/jongeren, ouders en scholen?
5. Welke investeringen doet de gemeente op het vlak van preventie verkeersveiligheid?

### 4. Plan van aanpak

#### **NB: Afhankelijk van het verloop van het onderzoek, zijn er bijstellingen in het plan van aanpak mogelijk**

#### *Onderdeel gemeentelijk beleid*

We spreken met beleidsambtenaren over het beleid op het vlak van verkeersveiligheid in brede zin en ten aanzien van scholen in het bijzonder. Ook onderzoeken we welke (formeel) documenten er zijn ten aanzien van het beleid en welke maatregelen hierin worden benoemd.

#### *Stand van zaken verkeersveiligheid in het algemeen en hotspots in het bijzonder*

Op grond van zowel de hierna te noemen observaties als ook door vergelijkingen te maken met onderzoeken elders gaan we na hoe de verkeerssituatie eruitziet rondom enkele scholen en op enkele hotspots waar de verkeerssituatie relatief risicovol kan zijn voor schoolgaande jeugd en jongeren. Dit relatief risicovolle karakter kan samenhangen met de verkeerssituatie ter plaatse, maar kan ook worden veroorzaakt doordat er simpelweg sprake is van grote verkeersstromen van (meest fietsende) schoolgaande jeugd en jongeren op deze plaatsen. We gaan na welke deze hotspots zijn door te informeren bij ambtenaren binnen de gemeentelijke organisatie en eventueel bij scholen. Dit vullen we eventueel aan met een beknopte online search naar mediaberichten omtrent verkeersveiligheid na waar de belangrijkste plaatsen zijn. We vragen, voor het verkrijgen van enige contextinformatie, bij de gemeente eventueel aanwezige cijfers op, bijvoorbeeld uit het recent uitgevoerde

veiligheidsmonitor onderzoek of eventueel beschikbare cijfermatige informatie omtrent verkeersincidenten.

### *Onderdeel documentstudie*

We bestuderen documenten over verkeersveiligheid op scholen (onderzoekpublicaties, wettelijke randvoorwaarden voor gemeenten e.d.) en documenten waarin we het beleid en de uitvoering ervan terugvinden (beleidsnota's, raadsdocumenten, verslagen op uitvoeringsniveau ambtelijk, etc).

### *Onderdeel observaties*

Een belangrijk onderdeel van het onderzoek bestaat uit observaties die we zullen verrichten bij en in de directe omgeving van een steekproef van scholen voor basisonderwijs, voortgezet middelbaar onderwijs en ook bij middelbaar beroepsonderwijs (ROC-locatie(s)). We zetten de volgende stappen om te kunnen komen tot deze observaties:

#### 1. Quickscan en selectie hotspots (4 telefoongesprekken)

Om erachter te komen wat de hotspots in de gemeente zijn voeren we een belronde uit en gaan zo in gesprek met enkele sleutelfiguren. We denken hierbij primair aan gemeentelijk beleidsambtenaren eventueel aangevuld met schoolpersoneel. Via hen komen we wellicht andere sleutelfiguren op het spoor die hierover informatie kunnen hebben. De online search kan ook input bevatten hiervoor inclusief beoordeling van de situatie aan de hand van kaartmateriaal (Google Maps Streetview).

#### 2. Steekproef scholen

We weten dat jeugd en jongeren uit Vijfheerenlanden naar in totaal 32 PO-scholen in de eigen gemeente gaan. Er is een school voor Speciaal Onderwijs. En tevens zijn er binnen de gemeente 3 VO-scholen. Hoewel 6 op de 10 leerlingen uit Vijfheerenlanden naar 35 VO-scholen gaan buiten de gemeentegrenzen, is de dekkingsgraad wel bijna 50% met de selectie van alle VO-scholen binnen de gemeentegrenzen. Het aantal scholen dat meegenomen kan worden in de steekproef laten we afhangen van de tijd die het kost om de observaties en straatinterviews uit te voeren. We beogen een zo groot mogelijk aantal scholen mee te nemen, maar tenminste:

- Een ROC-school;
- Drie VO-scholen;
- Minstens 11 PO-scholen;

Daarmee komen we op in totaal 15 scholen. Dit vullen we aan met enkele hotspots.

Bij al deze scholen halen we informatie op over de verkeersveiligheid middels telefonische interviews. Vervolgens voeren we observaties uit bij zoveel mogelijk van deze scholen.

De PO-scholen worden voor een deel *random* geselecteerd uit de totale groep van scholen. Ook nemen we de scholen mee, waarvan in de belronde is aangegeven dat aan een van onderstaande voorwaarden is voldaan:

1. School valt op vanwege relatief veel issues ten aanzien van verkeersveiligheid;
2. School valt op vanwege positieve ervaringen met het aanpakken van verkeersveiligheid.

Een school kan dus geselecteerd worden omdat de verkeersveiligheid relatief slecht is of lijkt te zijn. Het kan ook zijn dat de school juist opvalt met gericht beleid om de verkeersveiligheid te bevorderen of dat er relatief infrastructurele maatregelen werden uitgevoerd door de gemeente.

### 3. Observaties (circa 15 locaties, twee metingen)

Met een team van onderzoekers (de drie leden van de rekenkamer aangevuld met enkele studenten die eerder al werden ingehuurd bij het doen van rekenkameronderzoek) wordt een goede interbeoordelaars-betrouwbaarheid gegarandeerd. We gaan altijd in teams van tenminste 2 personen op pad. We stellen vooraf een checklist op van de zaken waarop wordt gelet in de omgeving van school of hotspot. We gaan nabij de locaties in gesprek (deels in straatinterviews) met de mensen die verkeersveiligheid aan den lijve ondervinden: de kinderen, jeugd en jongeren van de gekozen scholen en met buurtbewoners.

#### *Observaties zowel bij winter- als zomertijd*

We zullen voor een deel van de locaties zowel observaties uitvoeren in de wintertijd (als het vroeg donker is, dus richting de kortste dag eind december) als in de zomertijd (dus nadat de klok weer is verzet eind maart/april).

### 4. Beknopte vragenlijst locaties (circa $n = 12 \times 5$ vragenlijsten = 60)

Op een deel van de plekken (tenminste zes scholen/hotspots) doen we niet alleen observaties, maar nemen we ook 5 vragenlijsten af bij passanten op elke locatie. Dat doen we op een deel van de locaties twee keer om een vergelijking van de zomer- en wintertijdsituatie mogelijk te maken. Het levert in totaal dus een respons van tenminste 60 personen op. In de vragenlijst vragen we naar ervaringen met de verkeersveiligheid, genomen maatregelen en eventuele incidenten.

## 5. Interviews

We voeren interviews uit met enkele sleutelfiguren van scholen (aandachtsfunctionaris verkeer bij voorkeur). Hier vragen we naar het schoolbeleid, samenwerking met de gemeente, verkeersveiligheid, maatregelen, etc.

In de uitvoering van het onderzoek zetten we globaal de volgende stappen. **Afhankelijk van het verloop van het onderzoek zijn hierin bijstellingen gaandeweg mogelijk.**

### 2024 Q4

1. Uitwerken plan van aanpak: concept-vragenlijst, observatie-instructie en scoringslijst, uitvoeren steekproef; en ontwikkelen normenkader
2. Online search mediaberichten
3. Quickscan (=belronde)
4. Documentatie 'verkeersveiligheid' en beleid en uitvoering bestuderen (informatievraag formuleren; verzamelen via griffie, selectie relevant materiaal, etc.)
5. Steekproeftrekking en selectie scholen en hotspots
6. Observaties op 15 locaties:
  - a. Meting 1 (december 2024): observaties uitvoeren op 5 - 10 locaties inclusief het afnemen van korte straatinterviews<sup>1</sup> per locatie
  - b. Nabellen van passanten en telefonische interviews<sup>2</sup>
7. Interviews met enkele sleutelfiguren van scholen (bij voorkeur aandachtsfunctionarissen) met vragen over verkeers(veiligheid)beleid van de school, gemeente, samenwerking met de gemeente

### 2025 Q1:

8. Interviews gemeente (ambtelijk/raadsleden) (n = 2 - 4)
9. Meting 2 (januari/februari 2024): observaties uitvoeren op 5 - 10 locaties inclusief het afnemen van korte straatinterviews per locatie

---

<sup>1</sup> Het gaat onder meer om beoordeling/waardering van veiligheid, maar ook om de ontwikkeling die mensen zien, zoals genomen maatregelen (of het ontbreken ervan), mogelijke verbeteringen en wellicht over de communicatie tussen burgers, scholen en gemeente.

<sup>2</sup> We kunnen de mogelijkheid bieden dat mensen hun telefoonnummer achterlaten en dat ze later worden (na)gebeld om nog enkele vragen te kunnen stellen.

Nabellen van passanten en telefonische interviews

2025 Q1 / Q2:

10. Meting 3 (maart/april 2025) : observaties uitvoeren op 5 - 10 locaties inclusief het afnemen van korte straatinterviews per locatie

Nabellen van passanten en telefonische interviews<sup>3</sup>

Vervolgens gaan we de opgehaalde informatie bij elkaar brengen. Dan volgen de stappen:

11. Analyse

12. Nota van Bevindingen opstellen (rekenkamerbrief: beknopte rapportage)

2025 Q2/Q3:

13. N.v.B. bijstellen; en verwerken technisch wederhoor

14. Bestuurlijke nota met C&A opstellen

15. Schrijven van een populaire vertaling voor kinderen

---

<sup>3</sup> We kunnen de mogelijkheid bieden dat mensen hun telefoonnummer achterlaten en dat ze later worden (na)gebeld om nog enkele vragen te kunnen stellen.