

Interventiestudie schoolomgeving: impact van schoolstraat

Deelrapport 7: Welbevinden en perceptie

VLAAMS INSTITUUT VOOR TECHNOLOGISCH ONDERZOEK,

PROVINCIAAL INSTITUUT VOOR HYGIENE EN

VLAAMS INSTITUUT GEZOND LEVEN

PARTNERS IN DE PARTNERORGANISATIE MILIEUGEZONDHEIDSZORG VAN HET AGENTSCHAP ZORG EN
GEZONDHEID

COLOFON

Interventiestudie schoolomgeving: impact van schoolstraat,
deelrapport 7: Welbevinden en perceptie

Dit rapport is een realisatie van het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO), het Provinciaal Instituut voor Hygiëne (PIH) en het Vlaams Instituut Gezond Leven, partners in de Partnerorganisatie Milieugezondheidszorg van Agentschap Zorg en Gezondheid.

www.vito.be, <https://www.provincieantwerpen.be/aanbod/dlm/pih/onderzoek.html>,
<http://www.gezondleven.be/> en www.zorg-en-gezondheid.be

Bronverwijzing: Pieter Debognies, Greet De Ridder, Karen Van de Vel (2020), Interventiestudie schoolomgeving: impact van schoolstraat, deelrapport 7 – perceptie en welbevinden.

© 2020

Met steun van de Vlaamse overheid.

SAMENVATTING

Tijdens de voor- en nameting vulden kinderen elke ochtend een scorekaart in waarin ze voor verschillende thema's een score gaven. In totaal was er een voor- en nameting bij 755 kinderen uit 3 scholen. Het merendeel van de kinderen scoorde zonder schoolstraat de veiligheid onderweg positief (68%), de hinder van lawaai matig (54%), de leukheid van de straat van de school goed (71%) en de leukheid onderweg goed (59%). De verandering in hun antwoorden in de nameting ten opzichte van de voormeting was overal positief. Een groter aandeel kinderen scoorden de veiligheid onderweg (+9%), de lawaaierigheid (+14%) en de leukheid in de straat van de school (+12%) positiever in de nameting ten opzichte van de voormeting; voor leukheid onderweg was de verandering beperkt (+4%). Van de kinderen die op fysiek actieve wijze naar school komen, is er een groter aandeel dat positiever scoort op veiligheid (+12%) en lawaaierigheid (+14%) door invoering van de schoolstraat in vergelijking met de totale groep. Kinderen die **stappen of trappen** halen dus **meer voordeel** uit de schoolstraat op vlak van **leefbaarheid** van de schoolomgeving.

Tijdens de voor- en nameting vulden de ouders en het schoolteam een enquête in waarin het transportgedrag naar school werd bevraagd.

Bijna alle ouders scoorden de straat **kindvriendelijker** door het inrichten van de schoolstraat (82%); 77% kwam er ook **liever** dan wanneer er nog geen schoolstraat ingevoerd was. Ook ervoeren 64% van de ouders **minder stress** in de straat van de school, 64% **minder ergernis door uitlaatgassen**, en 48% **minder ergernis door verkeerslawaai**. Daarnaast vond een grote meerderheid van de ouders (77%) dat het **algemeen verkeersveiligheidsgevoel** toenam door het invoeren van de schoolstraat. De schoolstraat had dus een **duidelijke positieve impact op het welbevinden**.

Bij de ouders van kinderen die **stappen of trappen**, vond zelfs bijna iedereen dat de algemene veiligheid toenam (95%), terwijl slechts iets meer dan de helft van de autorijders dat vond (59%). Ook vond meer dan één derde van de ouders van stappers en trappers in de nameting dat de school makkelijker **bereikbaar** werd, slechts 2% duidde aan dat de school moeilijker bereikbaar werd en de overigen scoorden de bereikbaarheid gelijk. We kunnen hieruit opnieuw afleiden dat **stappers en trappers meer voordeel** halen uit de schoolstraat, aangezien ze als zwakke weggebruikers veel sterker geconfronteerd worden met onveilige verkeerssituaties.

De **veiligheid** onderweg **voor voetgangers** vonden 56% van de ouders verbeterd, al vonden iets minder ouders van stappers dat (44%). Dit lagere percentage onder stappers is te verklaren door het feit dat de schoolstraat maar een klein stukje van het traject is dat kinderen afleggen, terwijl de rest van hun thuis-schooltraject even (on)veilig is gebleven. Als verklaring voor de verbeterde veiligheid van stappers wordt vaker de verminderde hinder door foutgeparkeerde auto's in de straat van de school opgegeven (77%), dan verminderde hinder door verkeer (64%). Vermoedelijk staan auto's bij start en einde van de schooltijd vaak op het voetpad geparkeerd om kinderen af te zetten of op te halen, wat hinderlijk en onveilig is voor wandelende kinderen.

De **veiligheid** onderweg **voor fietsers** vond 64% van de respondenten verbeterd. Bij ouders van fietsers was dit aandeel gelijkaardig (60%). Als verklaring voor de verbeterde veiligheid van fietsers wordt vaker de verminderde hinder door verkeer opgegeven (90%), dan de verminderde hinder door foutgeparkeerde auto's (79%). Fietsers delen dan ook de rijbaan met auto's, want er was geen fietspad aanwezig bij de gemeten schoolstraten.

De **veiligheid** onderweg **voor auto's** verbeterde of verslechterde niet significant tussen voor- en nameting (31% vond het veiliger, 33% vond het minder veilig bereikbaar, 36% vond het even veilig bereikbaar). Ook over de **bereikbaarheid** van de school waren autobestuurders verdeeld (24% scoorde de school moeilijker bereikbaar met schoolstraat, 14% makkelijker bereikbaar). Voor een deel van de autobestuurders vergrootte de **tijdsdruk** 's ochtends wel (40%) maar de meerderheid ervaaarde geen verschil in tijdsdruk (55%). Dat kan te maken hebben met het zoeken naar een geschikte parkeerplek om de kinderen te laten uitstappen, met extra tijd die nodig is om het kind al wandelend naar school te begeleiden vanaf de parkeerplek, of omdat ouders kinderen vroeger op school afzetten, net voor de afsluitperiode van de schoolstraat.

Ook al is de verandering van passieve naar actieve vervoerswijze bij lagereschoolkinderen slechts beperkt na 3 weken, toch had 33% van de ouders de indruk dat er na het invoeren van de schoolstraat meer kinderen te voet of met de fiets naar school kwamen. Wandelende en fietsende kinderen vallen vermoedelijk meer op in een schoolstraat tijdens de afsluitperiode.

Ze worden meer zichtbaar door de afwezigheid van auto's en er is ook een groter deel van de kinderen die het laatste stuk van het traject te voet doet. Deze verandering in de **gepercipieerde sociale norm** door de schoolstraat kan een belangrijke determinant zijn om op langere termijn het gedrag van schoolgebruikers te veranderen naar meer actieve verplaatsing naar school. Dit suggereert dat er nog een groeimarge mogelijk is om meer ouders te voet of met de fiets naar school te laten komen.

De helft meer ouders (46%) staat positief tegenover de schoolstraat tijdens de nameting in vergelijking met de voormeting. Het is dus heel goed dat schoolstraten **starten als proefprojecten**; wanneer de schoolstraat positief bevonden wordt bij het uittesten, **vergroot het draagvlak** om de schoolstraat definitief te maken. Dit maakt dat in totaal 3 op 4 ouders gewonnen zijn voor het **definitief maken van het proefproject** van de schoolstraat tijdens de nameting. Kijken we enkel naar de ouders van stappers en trappers, dan zijn bijna alle ouders gewonnen voor het concept (95%). Ook de meerderheid van ouders die hun kind met de auto brengen staat positief ten opzichte van een definitieve schoolstraat (59%). Een kleine minderheid van de autobestuurders staat negatief ten opzichte van het definitief invoeren van de schoolstraat (18%).

INHOUDSTAFEL

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	8
HOOFDSTUK 2 METHODOLOGIE	8
2.1 PERCEPTIE EN WELBEVINDEN KINDEREN – SCOREKAARTEN	8
2.2 ONLINE VRAGENLIJST MET BETREKKING TOT DE PERCEPTIES EN HET MOBILITEITSGEDRAG VAN DE LAGERESCHOOLKINDEREN.....	9
2.2.1 <i>Afname van de online vragenlijst</i>	9
2.2.2 <i>Respons en steekproef</i>	10
2.2.3 <i>Analyse van de data</i>	10
HOOFDSTUK 3 RESULTATEN.....	11
3.1 WELBEVINDEN EN KINDEREN – SCOREKAARTEN	11
3.1.1 <i>Onderweg naar school: score veiligheid</i>	13
3.1.2 <i>Schoolstraat: score lawaai</i>	13
3.1.3 <i>Onderweg naar school: score “leukheid”</i>	14
3.1.4 <i>Schoolstraat: score “leukheid”</i>	14
3.2 WELBEVINDEN EN PERCEPTIE – DIGITALE VRAGENLIJST	15
3.2.1 <i>Verkeersveiligheid</i>	15
3.2.2 <i>Bereikbaarheid van de school</i>	21
3.2.3 <i>Tijdsdruk om tijdig op school te geraken</i>	21
3.2.4 <i>Kindvriendelijkheid van de schoolstraat</i>	22
3.2.5 <i>Sfeer in de schoolstraat</i>	23
3.2.6 <i>Stress in de schoolstraat</i>	24
3.2.7 <i>Ergernis door uitlaatgassen en lawaai</i>	24
3.2.8 <i>Sociale norm</i>	25
3.2.9 <i>Mening over de schoolstraat</i>	26
HOOFDSTUK 4 BESPREKING	28
4.1.1 <i>Veiligheid</i>	28
4.1.2 <i>Bereikbaarheid</i>	29
4.1.3 <i>Tijdsdruk om tijdig op school te geraken</i>	29
4.1.4 <i>Kindvriendelijkheid en sfeer</i>	29
4.1.5 <i>Hinder door uitlaatgassen en lawaai</i>	29
4.1.6 <i>(Gepercipieerde) sociale norm</i>	30
4.1.7 <i>Samenvattend</i>	30
4.1.8 <i>Determinanten van gedragsverandering?</i>	30

LIJST VAN TABELLEN

Tabel 1 Overzicht van de procentuele verdeling over de verschillende scores voor de 4 vragen over perceptie en welbevinden.	12
Tabel 2 Resultaten voor vraag: In welke mate heeft de schoolstraat ervoor gezorgd dat de schoolkinderen veiliger of minder veilig naar school kunnen gaan? (Ouders/leerlingen)	16
Tabel 3 Resultaten voor vraag: In welke mate heeft de schoolstraat ervoor gezorgd dat de leerlingen veiliger of minder veilig naar school kunnen gaan? (Leerkrachten)	16
Tabel 4 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig te voet te bereiken. (Ouders/leerlingen).....	16
Tabel 5 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig te voet te bereiken. (Schoolteam)	17
Tabel 6 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Ouders/leerlingen).....	17
Tabel 7 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Schoolteam)	17
Tabel 8 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Ouders/Leerlingen)	18
Tabel 9 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Schoolteam)	18
Tabel 10 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig met de fiets te bereiken. (Ouders/leerlingen).....	19
Tabel 11 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig met de fiets te bereiken. (Schoolteam).....	19
Tabel 12 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Ouders/leerlingen).....	19
Tabel 13 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Schoolteam)	20
Tabel 14 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Ouders/Leerlingen)	20
Tabel 15 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Schoolteam)	20
Tabel 16 Resultaten voor vraag: In welke mate geraak je door de schoolstraat gemakkelijker of moeilijker op school. (Ouders/leerlingen)	21
Tabel 17 Resultaten voor vraag: In welke mate geraak je door de schoolstraat gemakkelijker of moeilijker op school. (Schoolteam)	21
Tabel 18 Resultaten voor vraag: In welke mate ervaar je door de schoolstraat een grotere of kleinere tijdsdruk om 's morgens en/of 's avonds op school te geraken? (Ouders/leerlingen)	22
Tabel 19 Resultaten voor vraag: In welke mate ervaar je door de schoolstraat een grotere of kleinere tijdsdruk om 's morgens en/of 's avonds op school te geraken? (Schoolteam).....	22
Tabel 20 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school kindvriendelijk. (Ouders/leerlingen)	22
Tabel 21 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school kindvriendelijk. (Schoolteam)	23
Tabel 22 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je graag kwam. (Ouders/leerlingen)	23

Tabel 23 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je graag kwam. (Schoolteam).....	23
Tabel 24 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je veel stress ervaarde. (Ouders/Leerlingen).....	24
Tabel 25 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je veel stress ervaarde. (Schoolteam)	24
Tabel 26 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken geërgerd aan uitlaatgassen van auto's, vrachtwagens, bussen en ander verkeer in de straat van de lagere school. (Ouders/leerlingen)	24
Tabel 27 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken geërgerd aan uitlaatgassen van auto's, vrachtwagens, bussen en ander verkeer in de straat van de lagere school. (Schoolteam).....	25
Tabel 28 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken gehinderd aan geluid van wegverkeer in de straat van de lagere school. (Ouders/leerlingen).....	25
Tabel 29 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken gehinderd aan geluid van wegverkeer in de straat van de lagere school. (schoolteam)	25
Tabel 30 Resultaten voor vraag: In de buurt waar je woont is het de gewoonte dat lagere schoolkinderen naar school wandelen of fietsen(Ouders/leerlingen)	26
Tabel 31 Resultaten voor vraag: Hoe sta je tegenover de start van de schoolstraat? (Ouders/leerlingen).....	26
Tabel 32 Resultaten voor vraag: Hoe sta je tegenover de start van de schoolstraat? (Schoolteam)...	26
Tabel 33 Resultaten voor vraag: De schoolstraat is eerst een proefproject. Hoe sta je ertegenover indien de schoolstraat na deze proefperiode definitief zou worden ingevoerd? (Ouders/leerlingen)	27
Tabel 34 Resultaten voor vraag: De schoolstraat is eerst een proefproject. Hoe sta je ertegenover indien de schoolstraat na deze proefperiode definitief zou worden ingevoerd? (Schoolteam).....	27
Tabel 35 Steekproef van ouders (van schoolkinderen) en schoolteam waarop de analyses werden uitgevoerd.....	Error! Bookmark not defined.

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Dit hoofdstuk gaat dieper in op welke invloed de invoer van een schoolstraat heeft op de percepties van ouders en het schoolteam met betrekking tot een reeks factoren (veiligheid, bereikbaarheid, enz.), waarvan we vermoeden dat ze gerelateerd zijn aan mobiliteitsgedrag. Om hierop een antwoord te kunnen bieden werd er in vijf scholen in Vlaanderen een mobiliteitsinterventie opgezet, waarbij er gedurende drie weken een tijdelijke schoolstraat werd ingevoerd. Zowel vóór de invoer van de schoolstraat als (in sommige scholen) na de invoer ervan werden lagereschoolkinderen en hun ouders en het schoolteam bevraagd met betrekking tot hun transportgewoonten (van en naar school), hun percepties over de transportgewoonten (van en naar school) van klasgenoten of collega's, hun percepties rond veiligheid van het traject naar school en de straat van de school, percepties rond de leefbaarheid van de straat van de school en hun mening over de schoolstraat. Hiervoor werden drie verschillende methodes gebruikt:

1. Een bevraging via scorekaarten bij alle kinderen uit de school
2. Een online vragenlijst voor de ouders van alle kinderen van de school
3. Een online vragenlijst voor het schoolteam (= personeel) van de school

Bij de start van de interventie wordt er verwacht dat de interventie positieve effecten kan teweegbrengen met betrekking tot het verbeteren van de leefbaarheid van de schoolomgeving (minder verkeersdruk, -lawaai, veiligere schoolomgeving) en zo een gunstige impact kan hebben op gezondheid van de schoolgaande kinderen.

HOOFDSTUK 2 METHODOLOGIE

2.1 PERCEPTIE EN WELBEVINDEN KINDEREN – SCOREKAARTEN

Per klas werden scorekaarten voorzien voor elk kind: één voor elke dag van de voor- en nametingsweek. De scorekaarten peilen naar de ervaring van het traject huis-school op die dag. Op de scorekaart werd een score gegeven op volgende vragen:

- ▼ Hoe veilig vond je het onderweg naar school?
- ▼ Hoeveel lawaai was er in de straat van de school?
- ▼ Hoe leuk vond je het onderweg naar school?
- ▼ Hoe leuk vond je de straat van de school?

De kinderen konden voor elke vraag één van vijf emoticons selecteren die overeenkomen met “zeer positief”, “positief”, “neutraal”, “negatief”, “zeer negatief”. Elke leerling duidde bij het binnenkomen in de klas voor de vier vragen een score aan die volgens hem/haar toepasselijk was voor die ochtend. De scorekaarten zijn anoniem; enkel het klasnummer wordt bevraagd.

De scorekaarten werden per weekdag en per klas verzameld door de leerkracht. Er werd een vergelijking gemaakt van de voor- en nameting om verandering in perceptie en welbevinden op groepsniveau te analyseren. Doordat de scorekaarten per klas werden verzameld, is het mogelijk om de veranderingen binnen een klas, leerjaar of graad te analyseren.

Omwille van het van kracht gaan van de coronamaatregelen op 13/03/2020, konden in twee scholen geen scorekaarten ingevuld worden tijdens de periode met schoolstraat.

In 3 scholen werden scorekaarten ingevuld gedurende een schoolweek in de periode zonder schoolstraat evenals in de periode met schoolstraat. Hieronder worden de resultaten van deze drie scholen samengenomen. In de analyse werden enkel klassen meegenomen die zowel tijdens de voor- en nameting dagelijks de scorekaarten invulden. Dit geeft een totaal van 755 leerlingen.

2.2 ONLINE VRAGENLIJST MET BETREKKING TOT DE PERCEPTIES EN HET MOBILITEITSGEDRAG VAN DE LAGERESCHOOLKINDEREN

2.2.1 Afname van de online vragenlijst

De doelgroep voor de bevraging van het mobiliteitsgedrag zijn de ouders van alle kinderen van de lagere scholen (1^{ste} t.e.m. 6^{de} leerjaar) en het schoolteam. Ouders en het schoolteam ontvingen twee keer een uitnodiging om een online vragenlijst anoniem in te vullen. De voormetingsvragenlijst kon ingevuld worden van twee weken tot de week voor de start van de schoolstraat. De nametingsvragenlijst werd uitgestuurd op het einde van de nametingsweek (laatste of voorlaatste schooldag) en diende ten laatste een week later ingevuld te zijn. In de voormeting werd gepeild naar mobiliteitsgedrag en percepties over een reeks factoren (omtrent mobiliteit, veiligheid, tijdsdruk, sociale cohesie, de schoolstraat, enz.), waarvan we vermoeden dat ze gerelateerd zijn aan mobiliteitsgedrag. In de nameting werden dezelfde items bevraagd, en werd bovendien gepeild naar veranderingen van deze parameters. Verder werden er ook enkele kenmerken geregistreerd, waarvan eveneens werd vermoeden dat ze een invloed hebben op het mobiliteitsgedrag (bv. afstand van de woning tot de school, auto- en/of fietsbezit in het gezin, enz.). Om mogelijke observer bias te documenteren werden er tot slot een aantal basiskarakteristieken van de respondenten bevraagd, zoals bijvoorbeeld opleiding en leeftijd.

We tonen hieronder de resultaten van twee scholen omdat slechts in twee scholen de vragenlijsten zowel in de voor- als nameting werden ingevuld. Eén school liet na om de vragenlijsten tijdens de nameting te bezorgen aan ouders/schoolteam. De overige scholen sloten vroegtijdig wegens van kracht gaan van coronamaatregelen op 13/03/2020: in één school hiervan werd de nameting alsnog afgenomen maar waren er bijna geen respondenten. Hierdoor kan er enkel op basis van de data van twee scholen een valide uitspraak worden gedaan over verschillen in antwoordpatronen voor en na de invoer van de schoolstraat.

De vragenlijsten voor de voor- en nameting werden anoniem afgenomen, maar gekoppeld in de analyse via de generatie van een code (6 tekens) door de respondenten zelf. De code werd gegenereerd via hun antwoord op 3 vragen (eerste twee letters van de voornaam van moeder van invuller, de eigen straatnaam en de laatste twee cijfers van het eigen geboortjaar). Dit laat ons toe om de vragenlijsten van de voor- en nameting gepaard, maar ook anoniem te verwerken. Gezinnen waarvan er meerdere kinderen naar de school gaan, vulden de vragenlijsten slechts éénmaal in voor het oudste lagereschoolkind uit het gezin.

2.2.2 Respons en steekproef

Slechts in twee van de vijf scholen werd de online vragenlijst van zowel voor- en nameting ingevuld zoals voorzien. In totaal bestond de populatie uit 487 gezinnen¹ en 64 personeelsleden van de school. In de twee scholen vulden 193 ouders de voormeting vragenlijst volledig (= alle vragen) in en 120 de nameting vragenlijst. Slechts 39 van deze ouders vulden zowel de voor- als nameting volledig in. Bij het schoolteam vulden 28 personeelsleden de voormeting en 21 personeelsleden de nameting volledig in. Veel personeelsleden die de voormeting invulden, deden dit echter niet voor de nameting. De nameting werd dus ook ingevuld door een aanzienlijk aantal personeelsleden die niet deelnamen aan de voormeting. In totaal vulden slechts 8 personeelsleden zowel de voor en nameting volledig in en beperkt de analyse voor het schoolteam zich dus tot een zeer kleine steekproef. De populatie en steekproef worden weergegeven in tabel 2.

Op basis van de populatie gezinnen bekomen we een responspercentage van 8% voor de ouders van lagereschoolkinderen die zowel de voor- als nameting volledig invulden. Bij de personeelsleden die voor- en nameting volledig invulden, bedraagt het responspercentage 12%.

Voor de interpretatie van de data is het belangrijk om in het achterhoofd te houden dat de cijfers afkomstig zijn van een deel van de populatie van ouders van lagereschoolkinderen en het schoolteam uit de twee scholen. Om met 95% zekerheid uitspraken te doen over de gehele populatie, dienden 205 ouders van lagereschoolkinderen en 55 personeelsleden zowel de voor- als nameting volledig in te vullen. Gezien de kleine populatie van het schoolteam, moesten deze theoretisch dus bijna allemaal beide bevestigingen invullen. Deze respons werd niet gehaald, waardoor de foutenmarge voor de steekproef van ouders van lagereschoolkinderen 15% en voor de steekproef van het schoolteam 33% bedraagt. Concreet wil dit zeggen dat we rond elk percentagepunt een interval trekken door de percentagepunten van de overeenkomstige foutenmarge af te trekken en op te tellen. Op deze manier kan er met 95% betrouwbaarheid gesteld worden dat het percentage van de ouders van de lagereschoolkinderen en het schoolteam binnen het berekende interval ligt. Door de hoge foutenpercentages hebben we ervoor geopteerd om de resultaten van beide steekproeven enkel beschrijvend te bespreken. Deze resultaten en de bespreking ervan hebben dus enkel betrekking op de mensen in de steekproef zelf en mogen niet veralgemeend worden naar populatieniveau.

2.2.3 Analyse van de data

De analyse van de vragenlijst gebeurde op geaggregeerd niveau, d.w.z. door de data als één steekproef te analyseren i.p.v. afzonderlijk voor elke school. Hiervoor werd gekozen uit pragmatische overwegingen, aangezien de respons per school sterk varieerde en in sommige scholen te laag was om statistisch significante uitspraken over te doen. Het nadeel van deze keuze is dat er geen onderlinge vergelijkingen tussen de scholen mogelijk zijn en dat ook bepalende unieke kenmerken van de scholen, hun buurt en leerlingen uitgevlakt worden.

Voor elke vraag uit de voor- en nametingsvragenlijst werden de absolute en relatieve/procentuele frequenties van de antwoordmogelijkheden berekend. Aangezien we de antwoorden op identieke vragen uit de voor- en nameting konden koppelen voor elke respondent, konden we ook nagaan in welke mate deze antwoorden verschilden na invoer van de schoolstraat t.o.v. voor de invoering ervan.

¹ Aangezien de vragenlijst enkel gericht is naar de ouder én het oudste lagere schoolkind werd de representativiteit berekend op het aantal gezinnen in de school. Indien we dit hadden berekend op basis van het aantal kinderen, dan had dat een vertekend beeld gegeven gezien het feit dat er van bepaalde gezinnen meerdere kinderen op de school zitten.

Hiervoor maakten we gebruik van de Wilcoxon signed-rank test, waarbij we vanaf een significantiegrens kleiner dan 0,05 konden besluiten dat een antwoord op een vraag met 95% zekerheid significant verschilde tussen de voor- en nameting. Bij de resultaten wordt hiernaar verwezen door te vermelden dat unieke antwoordpatronen vergeleken werden. Op basis van die vergelijking kan vastgesteld worden of ouders een vraag of stelling positiever, negatiever of neutraal/identiek beantwoorden na invoer van de schoolstraat in vergelijking met ervoor. Bijvoorbeeld een ouder die voor de invoer van de schoolstraat niet akkoord is dat de straat van de school veilig is voor kinderen te voet en na de invoer ervan dit wel vindt, beantwoordt een vraag dus positiever. Daaruit afleidend ervaart deze ouder de straat van de school na invoer van de schoolstraat als veiliger voor kinderen te voet.

Ook werd er nagegaan in welke mate er antwoorden op de perceptievragen significant verschillen op basis van bepaalde andere bevraagde kenmerken, zoals bijvoorbeeld transportgedrag naar school. Dit werd onderzocht door beide categorische variabelen onder te brengen in een kruistabel en vervolgens een Chi-kwadraat of Fishers Exact test (bij kleine celgroottes) uit te voeren. Hiervoor werden vragen bestaande uit 5 categorische antwoordcategorieën soms opgesplitst naar 3 antwoordmogelijkheden (bv. door de antwoordopties helemaal (niet) akkoord en eerder (niet) akkoord samen te nemen als “akkoord” en “niet akkoord”).

Bij de Chi-kwadraat of Fishers Exact test werd een significantiegrens (p) kleiner dan 0,05 gehanteerd, waardoor we met 95% zekerheid konden stellen dat er een significant verband was tussen beide variabelen (gekruste vragen). Enkel significante verbanden worden in dit hoofdstuk besproken.

Sommige vragen over de invloed van de schoolstraat werden enkel in de nametingsvragenlijst gesteld. Voor deze vragen wordt de frequentietabel met de beschrijvende resultaten weergegeven.

HOOFDSTUK 3 RESULTATEN

3.1 WELBEVINDEN EN KINDEREN – SCOREKAARTEN

Tabel 1 geeft een overzicht van de procentuele verdeling van scores over 5 categorieën. De resultaten worden gegeven voor alle kinderen samen (totaal), alsook voor alle kinderen die op een fysiek actieve manier (te voet, met fiets, skateboard of step) naar school kwamen. Per score geven we telkens de resultaten voor de periode zonder schoolstraat en voor de periode met schoolstraat.

Tabel 1 Overzicht van de procentuele verdeling over de verschillende scores voor de 4 vragen over perceptie en welbevinden.

		Zeer positief			Positief			neutraal			Negatief			Zeer negatief		
		Zonder	Met	Vershil	Zonder	Met	Vershil	Zonder	Met	Vershil	Zonder	Met	Vershil	Zonder	Met	Vershil
Onderweg naar school – veiligheid	Totaal	38,2	47,3	+9,1	29,7	29,3	-0,4	21,2	15,6	-5,6	6,2	3,8	-2,4	4,7	4,0	-0,7
	Fysiek actief	33,1	45,5	+12,4	26,7	30,4	+3,7	27,2	16,3	-10,9	7,6	4,2	-3,4	5,4	3,6	-1,8
Schoolstraat – lawaaierigheid	Totaal	27,6	40,0	+12,4	26,0	28,0	+2,0	27,9	20,0	-7,9	10,2	5,7	-4,6	8,3	6,3	-2,0
	Fysiek actief	24,2	38,1	+13,9	24,5	28,7	+4,2	30,2	22,5	-7,6	13,9	5,3	-8,6	7,1	5,3	-1,8
Onderweg naar school – leukheid	Totaal	43,0	48,5	+5,4	28,3	26,6	-1,7	20,2	17,4	-2,7	4,3	3,0	-1,3	4,2	4,4	0,3
	Fysiek actief	43,6	48,0	+4,3	27,1	27,1	+0,1	20,9	18,0	-3,0	3,9	2,9	-0,9	4,5	4,0	-0,5
Schoolstraat – leukheid	Totaal	35,4	46,0	+10,6	23,9	25,2	+1,3	28,1	17,1	-11,0	6,4	5,2	-1,2	6,2	6,5	+0,3
	Fysiek actief	34,2	44,3	+10,2	23,5	28,4	+4,9	29,6	16,6	-12,9	7,2	4,5	-2,7	5,5	6,1	+0,6

De resultaten worden getoond voor de periode zonder en met schoolstraat, alsook het verschil. De resultaten worden getoond voor de volledige schoolpopulatie (totaal) alsook voor de kinderen die op een fysiek actieve manier (te voet, met fiets, skateboard of step) naar school komen (fysiek). De percentages zijn gebaseerd op resultaten van drie scholen.

3.1.1 Onderweg naar school: score veiligheid

Op de vraag “Hoe veilig vond je het onderweg naar school?” gaven 68 % van de kinderen een score van zeer positief of positief tijdens de voormeting; dit nam toe tot 77 % van de kinderen tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde voor een toename van de beste veiligheidsscore (“absoluut positief”): deze score nam toe met 9 %, de score “positief” bleef ongeveer gelijk. Een relatief grote groep van 21 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 16 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 11 % naar 8 %.

In de subgroep van kinderen die op een fysiek actieve manier (te voet, met fiets, skateboard of step) naar school kwamen, gaf tijdens de voormeting 60 % een score van zeer positief of positief, dit aantal nam toe tot 76 % tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde voor een toename van de beste veiligheidsscore (“absoluut positief”): bij de fysiek actieve kinderen nam deze score toe met 12 %, de score “positief” kende een toename van 4 %. Een relatief grote groep van 27 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 16 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 13 % naar 8%.

Door het invoeren van de schoolstraat is er een toename van de tevredenheid over de veiligheid tijdens het huis-schoolverkeer. Tijdens de voormeting schatten de kinderen die op fysiek actieve manier naar school kwamen, de veiligheid onderweg minder positief in, in vergelijking met alle kinderen. In de nameting zijn de resultaten van de fysiek actieve deelgroep en het totaal nagenoeg gelijk. Deze bevinding toont aan dat het invoeren van een schoolstraat, het laatste deel van het huis-school-traject, het gevoel van veiligheid over het hele huis-school-traject verhoogt.

We vergeleken de aantallen tijdens de voor- en nameting met een chi-kwadraat toets. Dit geeft een p-waarde van 0,001 hetgeen betekent dat er een statistisch significant verandering is in de veiligheidsscore tussen de situatie zonder en met schoolstraat. Ook in de scores van de leerlingen die op fysiek actieve manier naar school komen is er een statistisch significante verandering ($p < 0,001$) tussen de situatie zonder en met schoolstraat.

3.1.2 Schoolstraat: score lawaai

Op de vraag “Hoeveel lawaai was er in de straat van de school?” gaven 54 % van de kinderen een score van zeer positief of positief tijdens de voormeting, dit nam toe tot 68 % van de kinderen tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde voor een toename van de beste score voor lawaai (“absoluut positief”): deze score nam toe met 12 %, de score “positief” kende een toename van 2 %. Een relatief grote groep van 28 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 20 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 18 % naar 12 %.

In de subgroep van kinderen die op een fysiek actieve manier (te voet, met fiets, skateboard of step) naar school kwamen, gaf tijdens de voormeting 49 % een score van zeer positief of positief, dit nam toe tot 67 % tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde voor een toename van de beste score voor lawaai (“absoluut positief”): bij de fysiek actieve kinderen nam deze score toe met 14 %, de score “positief” kende een toename van 4 %. Een relatief grote groep van 30 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 23 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 21 % naar 11 %.

Door het invoeren van de schoolstraat is er een toename van de tevredenheid over het geluidsklimaat in de straat van de school.

Tijdens de voormeting schatten de kinderen die op fysiek actieve manier naar school kwamen, de lawaaierigheid van de straat van de school minder positief in, in vergelijking met alle kinderen. In de nameting zijn de resultaten van de fysiek actieve deelgroep en het totaal nagenoeg gelijk. Er is dus een toename van de tevredenheid over het geluidsklimaat van de straat van de school, waarbij de kinderen die op een fysiek actieve manier naar school kwamen, een grotere verbetering merkten.

We vergeleken de aantallen tijdens de voor- en nameting met een chi-kwadraat toets. Dit geeft een p-waarde kleiner dan 0,001 hetgeen betekent dat er een statistisch significant verandering is tussen de situatie zonder en met schoolstraat. Ook in de scores van de leerlingen die op fysiek actieve manier naar school komen is er een statistisch significante verandering ($p < 0,001$) tussen de situatie zonder en met schoolstraat.

3.1.3 Onderweg naar school: score “leukheid”

Op de vraag “Hoe leuk vond je het onderweg naar school?” gaven 71 % van de kinderen een score van zeer positief of positief tijdens de voormeting, dit nam licht toe tot 75 % van de kinderen tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde voor een toename van de beste score (“absoluut positief”): deze score nam toe met 5 %, de score “positief” kende een afname van 2 %. Een relatief grote groep van 20 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 18 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 8 % naar 7 %.

In de subgroep van kinderen die op een fysiek actieve manier (te voet, met fiets, skateboard of step) naar school kwamen, gaf tijdens de voormeting 71 % een score van zeer positief of positief, dit aantal nam licht toe tot 75 % tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde voor een toename van de beste score (“absoluut positief”): bij de fysiek actieve kinderen nam deze score toe met 4 %, de score “positief” bleef ongeveer gelijk. Een relatief grote groep van 21 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 18 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 8 % naar 7 %.

Door het invoeren van de schoolstraat is er een beperkte toename van de tevredenheid over het leuk-zijn van het huis-school-traject. De resultaten voor de subgroep van fysiek actieve kinderen zijn vergelijkbaar met deze van de totale groep.

We vergeleken de aantallen tijdens de voor- en nameting met een chi-kwadraat toets. Dit geeft een p-waarde van 0,19 hetgeen betekent dat er geen statistisch significant verandering is tussen de situatie zonder en met schoolstraat. Ook in de scores van de leerlingen die op fysiek actieve manier naar school kwamen is er geen statistisch significante verandering ($p = 0,76$) tussen de situatie zonder en met schoolstraat.

3.1.4 Schoolstraat: score “leukheid”

Op de vraag “Hoe leuk vond je de straat van de school?” gaven 59 % van de kinderen een score van zeer positief of positief tijdens de voormeting, dit nam licht toe tot 71 % van de kinderen tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde een toename van de beste score (“absoluut positief”): deze score nam toe met 11 %, de score “positief” bleef ongeveer gelijk. Een relatief grote groep van 28 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 17 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 13 % naar 12 %.

In de subgroep van kinderen die op een fysiek actieve manier (te voet, met fiets, skateboard of step) naar school kwamen, gaf tijdens de voormeting 58 % een score van zeer positief of positief, dit aantal nam licht toe tot 73 % tijdens de nameting. De invoering van de schoolstraat zorgde voor een toename van de beste score ("absoluut positief"): bij de fysiek actieve kinderen nam deze score toe met 10 %, de score "positief" nam toe met 5 %. Een relatief grote groep van 30 % antwoordde neutraal tijdens de voormeting, deze groep nam af tot 17 % tijdens de nameting. Bij de kinderen die een negatieve of zeer negatieve score gaven, zien we een afname van 13 % naar 11 %.

Door het invoeren van de schoolstraat is er een toename van de tevredenheid over het leuk-zijn van de schoolstraat. De resultaten voor de subgroep van fysiek actieve kinderen zijn vergelijkbaar met deze van de totale groep.

We vergeleken de aantallen tijdens de voor- en nameting met een chi-kwadraat toets. Dit geeft een p -waarde $< 0,001$ hetgeen betekent dat er een statistisch significant verandering is tussen de situatie zonder en met schoolstraat. Ook in de scores van de leerlingen die op fysiek actieve manier naar school kwamen is er een statistisch significante verandering ($p < 0,001$) tussen de situatie zonder en met schoolstraat.

3.2 WELBEVINDEN EN PERCEPTIE – DIGITALE VRAGENLIJST

Voor het weergeven van de resultaten maken we een opsplitsing tussen de resultaten van de ouders van leerlingen en de resultaten van het schoolteam. Omdat er echter maar een zeer beperkt aantal personeelsleden van de scholen de vragenlijst voor de voor-en nameting hebben ingevuld, worden de resultaten vaak in aantallen besproken en niet in percentages. We focussen dan ook graag op de resultaten van de ouders van leerlingen omdat daar de meest significante verschillen op te merken zijn.

3.2.1 Verkeersveiligheid

Een eerste reeks percepties die zowel voor als na het invoeren van de schoolstraat werden bevraagd handelen over de mate waarin het thuis-schooltraject en de straat van de school als veilig worden gepercipieerd door de ouders van de lagereschoolkinderen.

3.2.1.1 Algemeen

Een ruime meerderheid van de ouders (77%) vindt dat de invoer van de schoolstraat ervoor gezorgd heeft dat kinderen veiliger naar school kunnen gaan. Ook de meeste personeelsleden delen deze mening. Er blijkt wel een significant verschil te zijn op basis van transportmiddel met betrekking tot hoe ouders de invloed van de schoolstraat op het veilig naar school gaan van hun kind(eren). Ouders van kinderen die niet met de auto naar school gaan geven quasi unaniem (95%) aan dat hun kinderen veiliger naar school kunnen door de invloed van de schoolstraat. Anderzijds ervaart 59% van de ouders die hun kind met de auto naar school brengen dat de schoolstraat ervoor zorgt dat kinderen veiliger naar school kunnen gaan. Meer dan één op drie ouders die hun kind met de auto naar school brengen ervaart de invloed van de schoolstraat op de veiligheid eerder als neutraal.

Tabel 2 Resultaten voor vraag: In welke mate heeft de schoolstraat ervoor gezorgd dat de schoolkinderen veiliger of minder veilig naar school kunnen gaan? (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode met schoolstraat	
	Aantal	%
veel minder veilig	1	3
minder veilig	1	3
neutraal	7	18
veiliger	16	41
veel veiliger	14	36
Totaal aantal respondenten: 39		

Tabel 3 Resultaten voor vraag: In welke mate heeft de schoolstraat ervoor gezorgd dat de leerlingen veiliger of minder veilig naar school kunnen gaan? (Leerkrachten)

Antwoord	Periode met schoolstraat	
	Aantal	%
veel minder veilig	0	0
minder veilig	0	0
neutraal	2	25
veiliger	6	75
veel veiliger	0	0
Totaal aantal respondenten: 8		

3.2.1.2 Te voet

We stellen een significant verschil ($p = 0,001$) vast in de mate waarin ouders van lagereschoolkinderen de school veilig te voet bereikbaar vinden voor en na de invoer van de schoolstraat. Op basis van de frequentietabellen bij deze vraag, stellen we vast dat de school als veiliger te voet bereikbaar wordt gezien na de invoer van de schoolstraat. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen stellen we vast dat iets meer dan de helft (56%) van de ouders de school veiliger te voet bereikbaar vindt na invoering van de schoolstraat. Bij de ouders wiens kind te voet naar school gaat ligt dit percentage evenwel iets lager, namelijk 44% die na de invoer van de schoolstraat wandelen naar school voor hun kind als veiliger ervaart. Eén op drie ouders (33%) vindt dat school na de invoering van de schoolstraat te voet even (on)veilig bereikbaar is als ervoor. Het verschil in de mate waarop het schoolteam de school voor en na de invoer van de schoolstraat veilig te voet bereikbaar vinden is niet significant.

Tabel 4 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig te voet te bereiken. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Totaal periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	9	23	2	5
eerder niet akkoord	4	10	3	8
soms niet/soms wel akkoord	11	28	8	20
eerder akkoord	12	31	12	31
helemaal akkoord	3	8	14	36
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 5 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig te voet te bereiken. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Totaal periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	1	12	0	5
eerder niet akkoord	0	0	0	8
soms niet/soms wel akkoord	1	12	1	12
eerder akkoord	2	25	4	50
helemaal akkoord	4	50	3	37
Totaal aantal respondenten: 8				

Daarnaast stellen we vast dat door de invoer van de schoolstraat en de fors lagere verkeersdruk in de schoolstraat tijdens de afsluitperiode ervan, wandelen in de straat van de school significant minder onveilig ($p < 0,001$) wordt beschouwd. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen blijkt dat na invoering van de schoolstraat een meerderheid (64%) van de ouders vindt dat wandelen in de straat van de lagere school minder gevaarlijk wordt gemaakt door het verkeer t.o.v. voor de invoering van de schoolstraat. Een minderheid (28%) van de ouders vindt dat wandelen in de straat van de lagere school even (on)veilig bereikbaar is te voet met dan zonder schoolstraat. Ook het schoolteam vinden wandelen in de straat van de lagere school veiliger na de invoer van de schoolstraat.

Tabel 6 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Ouders/leerlingen).

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	3	8	23	59
eerder niet akkoord	18	46	11	28
soms niet/soms wel akkoord	4	10	3	8
eerder akkoord	10	26	0	0
helemaal akkoord	4	10	2	5
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 7 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	0	0	5	62
eerder niet akkoord	2	25	2	25
soms niet/soms wel akkoord	4	50	0	0
eerder akkoord	2	25	1	12
helemaal akkoord	0	0	0	0
Totaal aantal respondenten: 8				

Tot slot wordt na de invoer van de schoolstraat wandelen in de straat van de school ook als significant minder gevaarlijk ($p < 0.001$) door verkeerd geparkeerde voertuigen beschouwd. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen stellen we vast dat een ruime meerderheid (77%) van de ouders vindt dat wandelen in de straat van de lagere school minder gevaarlijk wordt gemaakt door verkeerd geparkeerde voertuigen na invoering van de schoolstraat t.o.v. voor de invoering ervan. Het schoolteam deelt deze mening. 13% van de ouders vindt dat wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk is door verkeerd geparkeerde voertuigen na de invoering van de schoolstraat.

Tabel 8 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Ouders/Leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	4	10	24	61
eerder niet akkoord	10	26	11	28
soms niet/soms wel akkoord	10	26	3	8
eerder akkoord	4	10	0	0
helemaal akkoord	11	28	1	3
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 9 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was wandelen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	0	0	5	62
eerder niet akkoord	2	25	2	25
soms niet/soms wel akkoord	3	37	1	12
eerder akkoord	3	37	0	0
helemaal akkoord	0	0	0	0
Totaal aantal respondenten: 8				

3.2.1.3 Fietsen

We stellen een significant verschil ($p = 0.001$) vast in de mate waarin ouders van lagereschoolkinderen de school veilig met de fiets bereikbaar vinden voor en na de invoer van de schoolstraat. Op basis van de frequentietabellen bij deze vraag, stellen we vast dat de school als veiliger met de fiets bereikbaar wordt gezien na de invoer van de schoolstraat. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen stellen we vast dat een meerderheid (64%) van de ouders de school veiliger met de fiets bereikbaar vindt na invoering van de schoolstraat. Van de ouders wiens kind naar school fiets of met de fiets naar school wordt gebracht, ervaart 60% de school als veiliger met de fiets bereikbaar na invoering van de schoolstraat. Een minderheid (23%) van de ouders vindt dat school na de invoering van de schoolstraat te voet even (on)veilig bereikbaar is als ervoor. Het verschil in de mate waarop het schoolteam de school voor en na de invoer van de schoolstraat veilig te voet bereikbaar vindt is niet significant.

Tabel 10 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig met de fiets te bereiken. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	8	20	1	2
eerder niet akkoord	7	18	5	13
soms niet/soms wel akkoord	15	39	12	31
eerder akkoord	7	18	14	36
helemaal akkoord	2	5	7	18
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 11 Resultaten voor vraag: De lagere school was afgelopen week veilig met de fiets te bereiken. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	1	12	0	0
eerder niet akkoord	2	25	0	0
soms niet/soms wel akkoord	1	12	2	25
eerder akkoord	2	25	3	37
helemaal akkoord	2	25	3	37
Totaal aantal respondenten: 8				

Daarnaast stellen we vast dat door de invoer van de schoolstraat en de fors lagere verkeersdruk in de straat van de school, fietsen in de straat van de school significant minder onveilig ($p = 0,000$) wordt beschouwd. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen blijkt dat na invoering van de schoolstraat quasi alle (90%) ouders en alle personeelsleden vinden dat fietsen in de straat van de lagere school minder gevaarlijk wordt gemaakt door het verkeer t.o.v. voor de invoering van de schoolstraat.

Tabel 12 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	1	3	18	46
eerder niet akkoord	5	13	17	44
soms niet/soms wel akkoord	8	20	3	8
eerder akkoord	18	46	0	0
helemaal akkoord	7	18	1	2
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 13 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door het verkeer. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	0	0	4	50
eerder niet akkoord	2	25	4	50
soms niet/soms wel akkoord	1	12	0	0
eerder akkoord	2	25	0	0
helemaal akkoord	3	37	0	0
Totaal aantal respondenten: 8				

Tot slot wordt na de invoer van de schoolstraat fietsen in de straat van de school ook als significant minder gevaarlijk ($p < 0.001$) door verkeerd geparkeerde voertuigen beschouwd. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen blijkt dat na invoering van de schoolstraat een ruime meerderheid (79%) van de ouders en alle personeelsleden vinden dat fietsen in de straat van de lagere school minder gevaarlijk wordt gemaakt door verkeerd geparkeerde voertuigen t.o.v. voor de invoering van de schoolstraat. Slechts enkele (8%) ouders vinden dat fietsen in de straat van de lagere school even (on)gevaarlijk is door verkeerd geparkeerde voertuigen na de invoering van de schoolstraat als ervoor.

Tabel 14 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Ouders/Leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Totaal VM	%	Totaal NM	%
helemaal niet akkoord	2	5	22	56
eerder niet akkoord	12	31	13	33
soms niet/soms wel akkoord	8	20	3	8
eerder akkoord	8	20	0	0
helemaal akkoord	9	23	1	3
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 15 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was fietsen in de straat van de lagere school gevaarlijk voor de leerlingen door verkeerd geparkeerde voertuigen. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	0	0	5	62
eerder niet akkoord	3	37	3	37
soms niet/soms wel akkoord	3	37	0	8
eerder akkoord	1	12	0	0
helemaal akkoord	1	12	0	3
Totaal aantal respondenten: 8				

3.2.1.4 Met de auto

Er bleek geen significant verschil tussen de voor- en nameting in de percepties die ouders hadden met betrekking tot het veilig met de auto bereiken van de lagere school.

3.2.2 Bereikbaarheid van de school

Eén op vier ouders geeft aan dat ze door de invoer van de schoolstraat makkelijker op school geraken. Het al dan niet makkelijker op school geraken blijkt significant ($p = 0,023$) samen te hangen met de transportwijze. Zo ervaart 37% van de ouders wiens schoolkind niet met de auto naar school komt de school makkelijker bereikbaar na invoer van de schoolstraat, ten opzichte van slechts 14% van de ouders die hun kind met de auto naar school brengen. Bijna één op vier (24%) ouders die hun kind met de auto naar school brengen ervaren dit als moeilijker na invoer van de schoolstraat. Van de ouders wiens kind niet met de auto naar school komt (te voet, fietsen of openbaar vervoer), ervaart slechts 2% de school slechter bereikbaar na invoer van de schoolstraat. Van het schoolteam blijkt niemand makkelijker op school te geraken na de invoer van de schoolstraat.

Tabel 16 Resultaten voor vraag: In welke mate geraak je door de schoolstraat gemakkelijker of moeilijker op school. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Aantal	%
veel moeilijker	1	3
moeilijker	6	15
neutraal	22	56
gemakkelijker	6	15
veel gemakkelijker	4	10
Totaal aantal respondenten: 39		

Tabel 17 Resultaten voor vraag: In welke mate geraak je door de schoolstraat gemakkelijker of moeilijker op school. (Schoolteam)

Antwoord	Aantal	%
veel moeilijker	0	0
moeilijker	3	37
neutraal	5	62
gemakkelijker	0	0
veel gemakkelijker	0	0
Totaal aantal respondenten: 8		

3.2.3 Tijdsdruk om tijdig op school te geraken

Eén op vier ouders ervaart na de invoer van de schoolstraat een grotere tijdsdruk om op school te geraken, de meerderheid (62%) ervaart echter geen verschil. Wanneer we de antwoorden op basis van de transportwijze naar school bekijken, dan merken we dat 40% van ouders die met auto komen een grotere tijdsdruk ervaren t.o.v. 23% van ouders die niet met de auto komen. De meerderheid van de ouders die hun kind met of niet met de auto naar school brengen, respectievelijk 55% en 71%, ervaart evenwel geen verschil. De personeelsleden lijken eerder wel een grotere tijdsdruk te ervaren om tijdig naar en van school te geraken ten gevolge van de invoer van de schoolstraat.

Tabel 18 Resultaten voor vraag: In welke mate ervaar je door de schoolstraat een grotere of kleinere tijdsdruk om 's morgens en/of 's avonds op school te geraken? (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Aantal	%
veel grotere tijdsdruk	4	10
grotere tijdsdruk	6	15
neutraal	24	62
kleinere tijdsdruk	4	10
veel kleinere tijdsdruk	1	3
Totaal aantal respondenten: 39		

Tabel 19 Resultaten voor vraag: In welke mate ervaar je door de schoolstraat een grotere of kleinere tijdsdruk om 's morgens en/of 's avonds op school te geraken? (Schoolteam)

Antwoord	Aantal	%
veel grotere tijdsdruk	1	12
grotere tijdsdruk	4	50
neutraal	3	37
kleinere tijdsdruk	0	0
veel kleinere tijdsdruk	0	0
Totaal aantal respondenten: 8		

3.2.4 Kindvriendelijkheid van de schoolstraat

Na de invoer van de schoolstraat is de mate waarin ouders de straat van de school als kindvriendelijk beschouwen significant verschillend ($p \leq 0.001$) ten opzichte van voor de invoer ervan. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen tussen de voor- en nameting, blijkt dat een ruime meerderheid (82%) van de ouders de straat van de school kindvriendelijker ervaart na invoering van de schoolstraat t.o.v. voor de invoering ervan. Dit geldt ook voor het schoolteam, al blijkt het verschil ten opzichte van de voormeting wel niet significant.

Tabel 20 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school kindvriendelijk. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	6	15	0	0
eerder niet akkoord	11	28	1	3
soms niet/soms wel akkoord	12	31	3	8
eerder akkoord	9	23	13	33
helemaal akkoord	1	3	22	56
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 21 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school kindvriendelijk. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	1	12	0	0
eerder niet akkoord	3	37	0	3
soms niet/soms wel akkoord	2	25	1	12
eerder akkoord	2	25	3	37
helemaal akkoord	0	0	4	50
Totaal aantal respondenten: 8				

3.2.5 Sfeer in de schoolstraat

Na de invoer van de schoolstraat is de mate waarin ouders graag komen in de straat van de lagere school significant verschillend ($p < 0.001$) ten opzichte van voor de invoer ervan. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen blijkt dat na invoering van de schoolstraat een ruime meerderheid (77%) van de ouders liever in de straat van de school komt dan ervoor. Dit geldt ook voor het schoolteam, al blijkt het verschil ten opzichte van de voormeting wel niet significant.

Tabel 22 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je graag kwam. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	4	10	0	0
eerder niet akkoord	13	33	1	2
soms niet/soms wel akkoord	10	26	7	18
eerder akkoord	7	18	10	26
helemaal akkoord	5	13	21	54
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 23 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je graag kwam. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	0	0	0	0
eerder niet akkoord	2	25	1	12
soms niet/soms wel akkoord	3	37	1	12
eerder akkoord	2	25	2	25
helemaal akkoord	1	12	4	50
Totaal aantal respondenten: 8				

3.2.6 Stress in de schoolstraat

Waar er voor de invoer van de schoolstraat nog meer dan drie op tien ouders aangeven regelmatig stress te ervaren in de straat van de school, is dit na de invoer ervan bijna niemand meer (1 persoon). Ook de personeelsleden ervaren minder stress in de straat van de school na invoer van de schoolstraat, al blijkt het verschil ten opzichte van de voormeting wel niet significant.

Tabel 24 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je veel stress ervaarde. (Ouders/Leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	5	13	18	46
eerder niet akkoord	11	28	15	38
soms niet/soms wel akkoord	8	21	5	13
eerder akkoord	11	28	0	0
helemaal akkoord	4	10	1	3
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 25 Resultaten voor vraag: In de afgelopen week was de straat van de lagere school een plek waar je veel stress ervaarde. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	2	25	2	25
eerder niet akkoord	2	25	4	50
soms niet/soms wel akkoord	3	37	1	12
eerder akkoord	1	12	1	12
helemaal akkoord	0	0	0	0
Totaal aantal respondenten: 8				

3.2.7 Ergernis door uitlaatgassen en lawaai

Na de invoer van de schoolstraat ervaren ouders significant minder ($p < 0.001$) ergernis door uitlaatgassen in de straat van de lagere school ten opzichte van ervoor. Op basis van de vergelijking van de unieke antwoordpatronen blijkt dat na invoering van de schoolstraat 64% van de ouders minder ergernis door uitlaatgassen ervaart in de straat van de lagere school t.o.v. voor de invoering van de schoolstraat. Hetzelfde geldt voor het schoolteam, al is het verschil ten opzichte van de voormeting bij hen wel niet significant.

Tabel 26 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken geërgerd aan uitlaatgassen van auto's, vrachtwagens, bussen en ander verkeer in de straat van de lagere school. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet geërgerd	15	38	26	67
eerder niet geërgerd	12	31	10	26
tamelijk geërgerd	8	20	2	5
ernstig geërgerd	1	3	1	2
extreem geërgerd	3	8	0	0
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 27 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken geërgerd aan uitlaatgassen van auto's, vrachtwagens, bussen en ander verkeer in de straat van de lagere school. (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet geërgerd	3	37	7	87
eerder niet geërgerd	1	12	1	12
tamelijk geërgerd	2	25	0	0
ernstig geërgerd	2	25	0	0
extreem geërgerd	0	0	0	0
Totaal aantal respondenten: 8				

De mate waarin ouders gehinderd werden door geluid van wegverkeer in de straat van de school verschilt significant tussen de periode zonder en met schoolstraat ($p=0,027$). Na invoering van de schoolstraat blijken 48% van de ouders minder gehinderd te zijn door geluid van wegverkeer t.o.v. voor de invoering van de schoolstraat. 44% ergert er zich evenveel aan als voorheen. Bij het schoolteam stellen we geen significant verschil tussen voor- en nameting vast.

Tabel 28 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken gehinderd aan geluid van wegverkeer in de straat van de lagere school. (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet gehinderd	16	41	28	71
eerder niet gehinderd	18	46	9	23
tamelijk gehinderd	4	10	1	3
ernstig gehinderd	0	0	1	3
extreem gehinderd	1	3	0	0
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 29 Resultaten voor vraag: In welke mate heb je je de afgelopen weken gehinderd aan geluid van wegverkeer in de straat van de lagere school. (schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet gehinderd	4	50	6	70
eerder niet gehinderd	2	25	2	25
tamelijk gehinderd	2	25	0	0
ernstig gehinderd	0	0	0	0
extreem gehinderd	0	0	0	0
Totaal aantal respondenten: 8				

3.2.8 Sociale norm

De perceptie of het een gewoonte is dat kinderen uit de buurt met de auto naar school worden gebracht of te voet/met de fiets gaan wijzigt significant ($p=0,045$ en $p=0,020$) bij ouders tussen de periode zonder en met schoolstraat. Het gaat over één derde van de ouders (33%) die meent dat met schoolstraat er in hun buurt meer met de fiets of te voet naar school wordt gegaan dan ervoor.

De meerderheid van de ouders (57%) ervaart hierbij geen verschil. Uit het hoofdstuk mobiliteit bleek alvast dat ouders die hun kinderen met de auto naar school brachten voor de invoer van de schoolstraat dit nog steeds deden na de invoer ervan.

Tabel 30 Resultaten voor vraag: In de buurt waar je woont is het de gewoonte dat lagere schoolkinderen naar school wandelen of fietsen (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
helemaal niet akkoord	5	13	4	10
eerder niet akkoord	11	28	7	18
soms niet/soms wel akkoord	9	23	12	31
eerder akkoord	11	28	9	23
helemaal akkoord	3	8	7	18
Totaal aantal respondenten: 39				

3.2.9 Mening over de schoolstraat

Na de invoer van de schoolstraat lijkt ook de perceptie over die schoolstraat significant verschillend te zijn t.o.v. de perceptie die ouders hadden voor de invoer ervan. Iets meer dan de helft (56%) van de ouders staat positiever t.o.v. de schoolstraat. De mening over de schoolstraat van quasi alle andere ouders (41%) wijzigde niet door de invoer ervan. Het schoolteam staat na de invoer van de schoolstraat ook iets positiever er tegenover, al is het verschil ten opzichte van de voormeting wel niet significant.

Tabel 31 Resultaten voor vraag: Hoe sta je tegenover de start van de schoolstraat? (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
absoluut negatief	2	5	1	3
negatief	6	15	2	5
soms positief/soms negatief	8	21	6	15
positief	11	28	9	23
absoluut positief	12	31	21	54
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 32 Resultaten voor vraag: Hoe sta je tegenover de start van de schoolstraat? (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
absoluut negatief	0	0	0	0
negatief	1	12	1	12
soms positief/soms negatief	3	37	1	12
positief	2	25	4	50
absoluut positief	2	25	2	25
Totaal aantal respondenten: 8				

Ook de mening van de ouders over de definitieve invoer van de schoolstraat wijzigde significant tussen de meting voor en na de invoer van de schoolstraat. Bijna de helft van de ouders (46%) staat hier na de invoer positiever tegenover. Een minderheid (21%) is negatiever en de overige ouders (33%) staan hier even positief/negatief tegenover als voor de invoer van de schoolstraat.

Quasi alle ouders wiens kind niet met de auto naar school komt (95%) ervaren de start van de schoolstraat als positief. Ook de meerderheid van de ouders die hun kind met de auto naar school brengen (64%), ervaren de schoolstraat als positief; een minderheid (9%) van de ouders die hun kind met de auto naar school brengen ervaart de start van de schoolstraat als negatief.

Hetzelfde patroon stellen we vast als het gaat over de definitieve invoer van de schoolstraat. Quasi alle (95%) ouders wiens kind met de fiets naar school gaat staan hier positief tegenover, ten opzichte van iets meer dan de helft (59%) van de ouders die hun kind met de auto naar school brengen. Bijna één op vijf (18%) ouders die hun kind met de auto naar school brengen staat negatief ten opzichte van de definitieve invoer van de schoolstraat. Het schoolteam staat na de invoer van de schoolstraat ook positiever er tegenover, al is het verschil ten opzichte van de voormeting wel niet significant.

Tabel 33 Resultaten voor vraag: De schoolstraat is eerst een proefproject. Hoe sta je ertegenover indien de schoolstraat na deze proefperiode definitief zou worden ingevoerd? (Ouders/leerlingen)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
absoluut negatief	12	31	3	7
negatief	7	18	2	5
soms positief/soms negatief	11	28	5	13
positief	5	13	9	23
absoluut positief	4	10	20	51
Totaal aantal respondenten: 39				

Tabel 34 Resultaten voor vraag: De schoolstraat is eerst een proefproject. Hoe sta je ertegenover indien de schoolstraat na deze proefperiode definitief zou worden ingevoerd? (Schoolteam)

Antwoord	Periode zonder schoolstraat		Periode met schoolstraat	
	Aantal	%	Aantal	%
absoluut negatief	0	0	0	0
negatief	1	12	0	0
soms positief/soms negatief	4	50	3	37
positief	1	12	4	50
absoluut positief	2	25	1	12
Totaal aantal respondenten: 8				

HOOFDSTUK 4 BESPREKING

Bij het bespreken van de resultaten hebben we geopteerd om een onderscheid te maken tussen de antwoorden van de ouders (via vragenlijst), schoolteam (via vragenlijst) en leerlingen (via scorekaarten). Omdat er echter maar een zeer beperkt aantal personeelsleden zowel de vragenlijst van de voor als de nameting hebben ingevuld en er bij de resultaten weinig tot geen significante verschillen op te merken waren bij het schoolteam, heeft het volgens ons geen meerwaarde om conclusies te trekken uit deze resultaten. In deze bespreking zullen we ons dan ook focussen op de antwoorden van de ouders en de leerlingen. Om diezelfde redenen mogen de resultaten en de bespreking ervan niet veralgemeend worden naar populatieniveau. Het gaat hier louter om de deelnemers van de steekproef.

Hoewel we in het hoofdstuk mobiliteit hebben kunnen vaststellen door middel van de **vragenlijsten** dat er geen significante verandering van transportmiddel was na het invoeren van de schoolstraat, zien we in dit hoofdstuk wel een positieve tendens voor een aantal thema's.

4.1.1 Veiligheid

95% van deze groep ouders wiens kind te voet of met de fiets naar school komt ervaart dat hun kinderen **veiliger** naar school kunnen gaan tegenover 59% van de ouders wiens kind met de auto gebracht wordt. Dit is te verklaren door de hinder die kinderen die te voet of met de fiets komen ervaren. Als zwakke weggebruikers worden zij veel sterker geconfronteerd met onveilige verkeerssituaties.

Zij ervaren dus veel meer voordelen bij het invoeren van een schoolstraat, terwijl voor de groep die met de auto komt, het fietsgedrag nieuwer is en dus mogelijks als onveiliger aanzien wordt. Toch vindt ook de meerderheid van deze groep dat kinderen veiliger naar school kunnen door de invoer van de schoolstraat. Als we verder kijken naar de opsplitsing per transportmiddel zien we enkele verschillen.

In het algemeen denken de meeste ouders van lagereschoolkinderen (64%) dat er door de invoer van de schoolstraat **veiliger te voet naar school gegaan kan worden**. Ouders van kinderen die te voet gaan, schatten dit iets minder positief in dan de algemene tendens. Dit is te verklaren door het feit dat de schoolstraat maar een klein stukje van het traject is dat ze afleggen. De rest van hun thuis-schooltraject is hetzelfde en dus even (on)veilig gebleven.

Wat betreft het **onveiligheidsgevoel in de straat van de school** zelf zien we een verschil in perceptie op vlak van redenen voor onveiligheid voor kinderen die te voet gaan ten opzichte van kinderen die met de fiets komen. Algemeen wordt aangegeven dat de schoolstraat voor zowel kinderen die te voet of al fietsend naar school gaan de veiligheid bevordert. Als verklaring voor de verbeterde veiligheid voor de wandelende kinderen wordt vaker de verminderde hinder door foutgeparkeerde auto's gegeven. Deze staan vermoedelijk vaak op het voetpad, bv. ouders die hun schoolkind laten uitstappen, wat hinderlijk en onveilig is voor wandelende kinderen. Door het invoeren van de schoolstraat kunnen auto's niet meer aan de school parkeren en al zeker niet op het voetpad staan. Fietzers verklaren hun toegenomen veiligheidsgevoel in de straat van de school vaker door te wijzen op de lagere verkeersdrukten ten gevolge van het feit dat er geen auto's door de schoolstraat mogen rijden. Zoals auto's maken fietsers gebruik van de rijbaan.

Wat betreft het gevoel van verkeersveiligheid om **met de auto** de school te bereiken, waren er geen significante verschillen op te merken tussen de voor en de nameting.

Bij de analyse van de scorekaarten kende het thema "veiligheid onderweg" de grootste verbetering na het inrichten van de schoolstraat bij de kinderen die op fysiek actieve manier naar school kwamen.

Op schoolniveau nam het aantal kinderen dat een positieve veiligheidsscore (som van categorieën “zeer positief” en “positief”) gaf, toe van 68 % naar 77 %. Voor de kinderen die op fysiek actieve manier naar school kwamen, nam het aandeel toe van 60 % naar 76 %. Deze verbeteringen in de evaluatie van de veiligheid onderweg naar school zijn statistisch significant.

4.1.2 Bereikbaarheid

De **bereikbaarheid** van de school werd volgens 37% van de niet-autogebruikers gemakkelijker. Van de personen die met de auto kwamen vond 24% de school nu minder gemakkelijk bereikbaar. Dat is het logische gevolg van het feit dat ze nu een plekje verder weg van de straat van de school moesten zoeken om hun kind te laten uitstappen.

4.1.3 Tijdsdruk om tijdig op school te geraken

In het algemeen is er bij de ouders geen significant verschil vast te stellen. 62% ervaart het verschil in tijdsdruk als neutraal. 40% van de ouders wiens kind met de auto gebracht wordt, ervaarde meer tijdsdruk na het invoeren van de schoolstraat t.o.v. 23% van de ouders die niet met de auto komen. Dat kan te maken hebben met het zoeken naar een geschikte parkeerplek om de kinderen te laten uitstappen, met extra tijd die nodig is om het kind al wandelend naar school te begeleiden vanaf de parkeerplek, of omdat ouders kinderen vroeger op school afzetten, net voor de afsluitperiode van de schoolstraat. De meerderheid van de ouders die hun kind met of niet met de auto naar school brengen, respectievelijk 55% en 71%, ervaart evenwel geen verschil.

4.1.4 Kindvriendelijkheid en sfeer

Wat **kindvriendelijkheid** betrof, was het een overweldigende 82% van de ouders die de straat van de school als kindvriendelijker ervaarden na de invoer van de schoolstraat. 77% gaf ook aan **liever** in de straat van de school te komen na de invoer van de schoolstraat.

De kinderen evalueerden het thema “leukheid van de schoolstraat” veel positiever na het invoeren van de schoolstraat. Het aantal kinderen dat een positieve score (som van categorieën “zeer positief” en “positief”) gaf, nam toe van 59 % naar 71 %. De cijfers voor de kinderen die op fysiek actieve manier naar school kwamen, zijn zeer gelijkaardig. Deze verbeteringen in de evaluatie van het leuk zijn van de schoolomgeving zijn statistisch significant.

De evaluatie van de “leukheid onderweg” kende een kleine verbetering na het inrichten van de schoolstraat, deze verandering was statistisch niet significant.

4.1.5 Hinder door uitlaatgassen en lawaai

Van de ouders heeft na het invoeren van de schoolstraat 64% zich minder geërgerd aan **uitlaatgassen** en 48% heeft zich minder geërgerd aan **geluidsoverlast** in de straat door verkeersdruk. Dit is het logische gevolg van minder auto's en minder verkeersdruk in de straat van de school door het invoeren van de schoolstraat.

Bij de scorekaarten ingevuld door alle kinderen, behaalt het thema “lawaaierigheid in de schoolstraat” de grootste verbetering na het inrichten van de schoolstraat. Het aantal kinderen dat een positieve score (som van categorieën “zeer positief” en “positief”) gaf, nam toe van 54 % naar 68 %. Voor de kinderen die op fysiek actieve manier naar school kwamen, nam het aandeel toe van 49 % naar 67 %. Deze verbeteringen in de evaluatie van het geluidsklimaat in de schoolomgeving zijn statistisch significant.

4.1.6 (Gepercipieerde) sociale norm

In het hoofdstuk mobiliteit, deel online vragenlijst, blijkt dat er in de keuze voor transportmiddel geen significante verschuiving is geweest van passieve (auto) naar actieve verplaatsing door het invoeren van de schoolstraat. Uit de scorekaarten blijkt dat ongeveer 4 % van de kinderen de overstap naar actief transport heeft gemaakt.

Toch blijkt uit de vragenlijst dat 33% van de ouders de indruk heeft dat er na het invoeren van de schoolstraat meer kinderen met de fiets of te voet naar school kwamen (= **gepercipieerde sociale norm**). Dat kan mogelijk verklaard worden door de zichtbaarheid van actieve verplaatsing die verbeterd is. Omdat je niet meer tot aan de school kan rijden, er minder verkeersdruk is in de straat van de school alsook minder tot geen foutgeparkeerde wagens, zie je aan de school enkel kinderen die zich actief verplaatsen. Ook diegene die toch met de auto gekomen zijn, moeten zich in de straat van de school zelf actief verplaatsen. De perceptie van hoe kinderen zich naar school verplaatst hebben kan hierdoor gekleurd worden.

4.1.7 Samenvattend

Algemeen merken we op dat ouders na het invoeren van de schoolstraat positiever staan tegenover de schoolstraat en tegenover de definitieve invoering ervan. Ouders van leerlingen die reeds met de fiets of te voet naar school kwamen blijken wel vaak positiever ten aanzien van de schoolstraat te staan in vergelijking met ouders wiens kind met de auto naar school komt.

In het algemeen kunnen we concluderen dat **de mening over een definitieve invoering van de schoolstraat** positiever werd voor 46% van de ouders tussen voor- en nameting. Tijdens de nameting stonden dan ook in totaal 74% van de ouders positief tegenover een definitieve invoer van de schoolstraat, en is er dus een groot draagvlak. Het is niet verbazend dat deze percentages hoger liggen (telkens 95%) bij de ouders wiens kind al met de fiets of te voet naar school komt. Negatieve zaken zoals een gevoel van onveiligheid, hinder door uitlaatgassen en geluid zijn verbeterd voor personen die voor actieve verplaatsing kozen. Bereikbaarheid is dan weer moeilijker geworden voor ouders wiens kinderen met de auto gebracht worden. De moeilijkere bereikbaarheid brengt dan weer meer tijdsdruk mee voor de autobestuurders. Algemene thema's zoals sfeer, kindvriendelijkheid en de sociale norm werden zowel door niet autogebruikers als autogebruikers na het invoeren van de schoolstraat eerder als positief ervaren.

4.1.8 Determinanten van gedragsverandering?

De vraag stelt zich of deze positieve percepties na afloop van de schoolstraat wijzen op draagvlak, of zelfs de voorbode kunnen zijn van effectieve gedragsverandering wanneer de schoolstraat langer, of definitief, zou ingevoerd worden. Wanneer uit (bijkomend of ander) onderzoek blijkt dat factoren zoals veiligheidsgevoel, sociale norm en sfeer determinanten zijn van actieve verplaatsing, dan is dat veelbelovend, want deze studie toonde aan dat een schoolstraat een positief effect kan hebben op deze factoren. We weten bijvoorbeeld dat de gepercipieerde sociale norm tijdens de schoolstraat in positieve zin veranderde, wat doorgaans een determinant is van gedragsverandering. Een definitieve schoolstraat, en langer dan 3 weken zodat er meer tijd is voor gedragsverandering, kan mogelijk een impuls tot verandering in transportkeuze geven aan ouders en hun kinderen die met de auto komen. Evenwel zou het kunnen zijn dat andere zaken nodig zijn om ouders die hun kind met de auto brengen, te overtuigen om de switch te maken naar fietsen of te voet komen. Bijkomend (literatuur)onderzoek moet dit aan het licht brengen. Deze studie toont alvast aan dat de schoolstraat een positief effect heeft op een aantal percepties van ouders en hun kinderen, die mogelijk kunnen samenhangen met gedragsverandering op lange termijn.