



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

## **School voor Mobiliteitswetenschappen**

master in de mobiliteitswetenschappen

### **Masterthesis**

**Methodologie inzake het deelnemen aan of organiseren van diverse verkeersveiligheids-call-to-actions in Vlaanderen**

**Fien Beirinckx**

**Kristien Drooghmans**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

### **PROMOTOR :**

Prof. dr. Davy JANSSENS

### **BEGELEIDER :**

De heer Jozef JANSSEN

**2022**  
**2023**



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

[www.uhasselt.be](http://www.uhasselt.be)

Universiteit Hasselt

Campus Hasselt:

Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt

Campus Diepenbeek:

Agoralaan Gebouw D | 3590 Diepenbeek



# **School voor Mobiliteitswetenschappen**

master in de mobiliteitswetenschappen

## ***Masterthesis***

***Methodologie inzake het deelnemen aan of organiseren van diverse verkeersveiligheids-call-to-actions in Vlaanderen***

**Fien Beirinckx**

**Kristien Drooghmans**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

## **PROMOTOR :**

Prof. dr. Davy JANSSENS

## **BEGELEIDER :**

De heer Jozef JANSSEN



## Voorwoord<sup>1</sup>

Dit onderzoek kadert binnen het opleidingsonderdeel 'Masterproef en Studio' in het tweede masterjaar Mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt. Het is de bedoeling dat de studenten op een zelfstandige en zelfsturende manier kennis kunnen opbouwen, problemen vaststellen en vervolgens oplossen. Het eerste deel van het onderzoek, namelijk Studio, gaat dieper in op de ontbrekende kennis over het onderwerp 'bereidheid tot deelname of organisatie van call-to-actions in Vlaanderen'. Het tweede deel, namelijk Masterproef, spitst zich toe op het ontwikkelen van een methodologie/ draaiboek voor burgerinitiatieven. Er wordt verwacht dat de studenten de vaardigheden bezitten om wetenschappelijke onderzoeksmethoden toe te passen in het vakgebied van de mobiliteitswetenschappen, maar ook de maatschappij in zijn geheel.

Tijdens de periode van 26 september 2022 tot en met 22 mei 2023 werden wij begeleid door onze promotor prof. dr. Davy Janssens en mentor Jos Janssen. Op regelmatige tijdstippen waren er terugkoppelingsmomenten voorzien met beide begeleiders.

Wij willen hun dan ook bedanken om ons tijdens deze momenten te ondersteunen in deze masterproef. Ook willen we alle geïnterviewden en deelnemers aan de call-to-actions bedanken voor hun tijd, werk en enthousiasme.

Tot slot bedank ik (Kristien) graag mijn moeder en vriend die iedere dag opnieuw naar mijn ervaringen hebben moeten luisteren en mijn vader die ook enorm trots op mij zou zijn geweest. Uiteraard bedank ik ook graag mijn medestudent Fien voor het harde werk en de steeds enthousiaste samenwerking.

Als laatste wil ik (Fien) graag mijn ouders bedanken die steeds achter mij staan. Ik wil hun bedanken voor hun steun, interesse, hulp en luisterend oor. Daarnaast wil ik ook graag Kristien bedanken met wie ik deze masterproef geschreven heb omdat ze steeds klaar stond om te helpen en voor de vlotte samenwerking.

Veel leesplezier!

Fien en Kristien

*Doorheen het rapport is er bij ieder hoofdstuk de naam van de student ingevoegd die het hoofdstuk heeft uitgeschreven.*

---

<sup>1</sup> Kristien



## Samenvatting<sup>2</sup>

Deze masterproef doet onderzoek naar de **methodologie** inzake het deelnemen aan of organiseren van **verkeersveiligheids-call-to-actions** in **Vlaanderen**. Een call-to-action is een actieve deelname aan een (eigen) initiatief dat verkeersveiligheid ten goede komt. Op dit moment is er weinig geweten over call-to-actions in Vlaanderen. Daarnaast is de verkeersveiligheid de laatste jaren achteruitgegaan.

Het **doel** van dit onderzoek is om meer te weten te komen over call-to-actions in Vlaanderen en hoe deze georganiseerd worden. Bijkomend is het doel om een methodologie te ontwikkelen om call-to-actions te organiseren.

Er werden verschillende onderzoeksmethoden gebruikt. Als eerste werd een **literatuurstudie** uitgevoerd om meer te weten te komen over call-to-actions, hoe deze georganiseerd worden en het belang voor de verkeersveiligheid. Als tweede werden **interviews** uitgevoerd met verschillende stakeholders. Deze stakeholders zijn personen die nog niet hebben deelgenomen aan call-to-actions rond verkeersveiligheid, personen die wel al hebben deelgenomen aan call-to-actions, personen die zelf al call-to-actions hebben georganiseerd en organisaties die zelf call-to-actions aanbieden of burgers hierbij helpen. Als voorlaatste werden er twee **call-to-actions georganiseerd** namelijk een voorleesactie en een verkeersveiligheidsactie rond aandachtspunten. Als laatste werd er **deelgenomen** als vrijwilliger aan een **call-to-action** namelijk de fietslessen voor volwassenen in Herentals.

In **Vlaanderen** worden verschillende **call-to-actions** georganiseerd zowel door burgers als door organisaties. Enkele voorbeelden zijn fietslessen, acties rond parkeren en snelheid, het organiseren van opfriscursussen en workshops, enzovoort.

De belangrijkste bevindingen uit de interviews worden hier kort aangehaald. Er kwamen verschillende factoren in de interviews naar voren. De eerste factor is tijd. **Tijd** heeft een belangrijke invloed om wel of niet deel te nemen aan call-to-actions. Mensen die fulltime werken zijn minder geneigd deel te nemen dan mensen met meer tijd zoals gepensioneerden. Verder zijn de call-to-actions waar mensen het liefst aan willen deelnemen gelinkt aan **kinderen** of aan de **interesse** van de persoon zelf. De **spin in het web** kwam meermaals naar voren waarmee bedoeld wordt dat de mensen die een call-to-action organiseren vaak ook het aanspreekpunt zijn en zorgen voor de communicatie tussen verschillende stakeholders. **Connectie** is ook een belangrijke factor. Veel deelnemers en vrijwilligers van call-to-actions kennen elkaar. Als mensen nog vrijwilligers zoeken gaan ze ook vaak ten reden bij kennissen, vrienden en familie. Als er toch geen vrijwilligers gevonden worden, kan er ook ten rade worden gegaan bij organisaties zoals OKRA en de KWB. Dit zijn bijvoorbeeld organisaties die helpen bij het fietsexamen. De mensen die call-to-actions organiseren of hieraan deelnemen zijn

---

<sup>2</sup> Fien

vaak sociaal actief en maatschappelijk betrokken. Bijvoorbeeld de verkeersouders zitten vaak ook in de ouderraad van de school. De respondenten van de interviews geven ook aan dat het belangrijk is om zelf initiatief te nemen om call-to-actions op te zetten. Als niemand actie onderneemt gaat er ook niets veranderen. Als laatste kan er **online** heel wat **inspiratie** gevonden worden en komen veel vrijwilligers **creatief** uit de hoek. De VSV heeft bijvoorbeeld heel wat actiepakketten voor vrijwilligers. Deze laten de nodige ruimte om de call-to-actions aan te passen aan de beschikbare middelen en tijd. Veel verkeersouders gaan dan ook creatief aan de slag met deze pakketten.

Bij het **organiseren van de call-to-actions** werd geleerd dat het niet makkelijk is om een call-to-action te organiseren wanneer er geen **connectie** is. Bij beide call-to-actions werden scholen gecontacteerd maar de meeste scholen woude niet deelnemen. Bij de verkeersouders lukt dit vaak wel omdat zij de connectie met de school wel hebben. De **voorleesactie** kon wel vrij makkelijk opgezet worden. Deze call-to-action vraagt niet veel van de school en de vrijwilliger. De voorleesactie werd uitgevoerd door een grootouder. Hij vond de call-to-action nuttig en leuk om te doen. De **call-to-action rond aandachtspunten** liep minder vlot. Hierbij duurde het lang voordat een school gevonden werd die de informatiefolder wou verspreiden. Deze oproep leverde geen deelnemers op. Het contacteren van potentiële deelnemers via email en een facebookoproep leverde uiteindelijk zeven deelnemers op. Twee hebben de call-to-action niet uitgevoerd, twee hebben de call-to-action niet juist uitgevoerd en drie hebben de call-to-action goed uitgevoerd.

Als laatste was het **deelnemen** aan een **call-to-action** zeer waardevol. Hierbij kon er van dichtbij onderzocht worden wat er van de vrijwilligers verwacht wordt en hoe een call-to-action georganiseerd kan worden. Opnieuw kwam de **connectie** naar voren. Twee vrijwilligers zijn bijvoorbeeld familie van een van de organisatoren van de call-to-action. Daarnaast zijn er tijdens het verloop van de call-to-action nog twee vrijwilligers bijgekomen die vrienden zijn van een vrijwilliger. Verder is dit een call-to-action waarbij veel gevraagd wordt van de vrijwilligers. De call-to-action vindt namelijk plaats op woensdagnamiddag gedurende vijftien weken.

De literatuurstudie, de interviews en het organiseren van/deelnemen aan call-to-actions leiden tot de essentie van de masterproef, namelijk het opstellen van een **methodologie** voor het organiseren van call-to-actions. De methodologie is uitgewerkt in §14. Deze methodologie werd onderverdeeld in vijf fasen. De eerste fase is de voorbereiding. Deze bepaald het verloop van de call-to-action en is dus van groot belang. Er zijn uitgewerkte call-to-actions beschikbaar waarbij de voorbereiding beperkt is. De actiepakketten van de VSV zijn hier een voorbeeld van. Na de voorbereiding volgt de uitvoering van de call-to-action zoals bepaald in de voorbereiding. Daarna volgt de evaluatie. Het is belangrijk om een call-to-action te evalueren zodat nagegaan kan worden of het doel bereikt is en of er verbeterpunten zijn. Verder is er de communicatie van de resultaten naar de

doelgroep en andere stakeholders. Zo wordt de aandacht opnieuw gevestigd op de call-to-action. De laatste fase is de opvolging. Deze stap moet enkel uitgevoerd worden indien nodig. Sensibiliserende call-to-actions zijn een voorbeeld van call-to-actions waarbij opvolging nodig is omdat deze slechts een tijdelijke impact hebben. Om de methodologie concreet te maken werden er zes voorbeelden uitgewerkt. De zes voorbeelden die uitgewerkt zijn, zijn de Schoolpoortquiz, Parkeerdruk, opfriscursus verkeersregels, een snelheidsactie, de voorleesactie en de verkeersveiligheidsactie rond aandachtspunten.



Figuur 1: Samenvatting draaiboek voor verkeersveiligheidsacties op burgerinitiatief





# Inhoudsopgave

Voorwoord .....	1
Samenvatting .....	3
Inhoudsopgave .....	7
Figuren- en tabellenlijst.....	13
Lijst met afkortingen.....	15
Inleiding .....	17
1 Probleemstelling .....	21
1.1 Cijfers verkeersveiligheid Vlaanderen .....	21
1.2 Vrijwilligerswerk.....	23
1.3 Aanleiding tot call-to-actions.....	23
2 Onderzoeksdoelstellingen.....	25
3 Onderzoeksvragen .....	27
Deel 'Studio' .....	29
4 Onderzoeksmethodiek .....	29
4.1 Afbakening onderzoeksgebied .....	29
4.2 Onderzoeksmethoden .....	29
4.2.1 Literatuurstudie.....	29
4.2.2 Enquête & interviews.....	30
5 Data-analyse .....	33
5.1 Dataverzameling .....	33
5.1.1 Enquête .....	33
5.1.2 Interviews .....	34
5.2 Opstellen enquêtes.....	35
5.3 Verwerking/ analyse van de data .....	37
6 Literatuur.....	39
6.1 Verkeersveiligheid en vrijwilligers .....	39
6.2 Gemeenschapsparticipatie .....	40
6.3 Barrières bij gemeenschapsparticipatie .....	41
6.4 Belang van verkeersveiligheid op lokaal, regionaal en nationaal niveau ..	43
6.5 Methodologie.....	45
6.5.1 Sternetwerk.....	45
6.5.2 Frankrijk .....	46
7 Onderzoeksresultaten en analyse .....	47

7.1 Call-to-actions in Vlaanderen.....	47
7.2 Call-to-actions in het buitenland .....	49
7.3 Bereidheid tot deelname aan call-to-actions.....	50
7.3.1 Respondenten .....	50
7.3.2 Bereidheid tot deelname .....	51
7.3.3 Geslacht, leeftijd, diploma, werksituatie, kinderen, vrijwilligers en het al georganiseerd hebben van een call-to-action .....	53
7.3.4 Deelname verleden .....	54
7.3.5 Resultaten .....	54
7.3.6 Verkeersveiligheid.....	55
7.4 Omstandigheden.....	55
7.4.1 Tijdsduur.....	55
7.4.2 Tijdspanne.....	55
7.4.3 Aantal personen .....	56
7.4.4 Uitnodiging .....	56
7.4.5 Doelgroepen .....	56
7.4.6 Niveau .....	56
7.4.7 Vergoeding .....	56
7.4.8 Thema's .....	57
7.4.9 Deelnemen vs. organiseren .....	57
7.5 Call-to-actions waarvoor mensen zich willen inzetten .....	58
7.5.1 Geslacht.....	61
7.5.2 Leeftijd .....	61
7.5.3 Diploma .....	61
7.5.4 Werksituatie .....	61
7.5.5 Kinderen .....	62
7.5.6 Vrijwilliger .....	62
7.5.7 Verkeersveiligheid.....	62
7.5.8 Deelname verleden .....	62
7.5.9 Georganiseerd verleden .....	63
7.5.10 Resultaten .....	63
7.5.11 Indicatoren .....	63
8 Conclusie .....	65
Deel 'Masterproef' .....	67
9 Onderzoeksmethode .....	67
9.1 Afbakening onderzoeksgebied .....	67

9.2 Onderzoeksmethoden .....	67
9.2.1 Literatuurstudie .....	67
9.2.2 Interviews .....	68
9.2.3 Uitvoeren van/deelnemen aan call-to-actions .....	69
10 Onderzoeksproces.....	75
11 Dataverzameling en -analyse .....	79
11.1 Interviews .....	79
11.2 Call-to-actions .....	79
12 Literatuur .....	81
12.1 Call-to-actions .....	81
12.2 Vrijwilligerswerk.....	81
12.2.1 Belang.....	81
12.2.2 België .....	82
12.2.3 Factoren .....	83
12.2.4 Barrières .....	84
12.2.5 Potentiële vrijwilligers .....	84
12.3 Verkeersveiligheid .....	85
12.4 Methodologie .....	87
12.4.1 Burgerparticipatie .....	87
12.4.2 Voorbeeld Brake: Gids voor gemeenschapscampagnes .....	88
12.5 Voorbeelden van call-to-actions rond verkeersveiligheid op het internet	90
12.5.1 Vlaanderen (België).....	90
12.5.2 Nederland.....	92
13 Onderzoeksresultaten en -analyse 'Masterproef' (Samen) .....	93
13.1 Interviews .....	93
13.1.1 Wel deelgenomen in het verleden .....	93
13.1.2 Niet deelgenomen in het verleden.....	93
13.1.3 Gemachtigd opzichters.....	94
13.1.4 Verkeersouders.....	96
13.1.5 Verenigingen bv OKRA en de KWB .....	100
13.1.6 Poolen.....	102
13.1.7 Verkeersvrijwilligers .....	106
13.1.8 Organisator verkeersveiligheidsacties Aalst .....	107
13.1.9 Mobiel 21.....	108
13.1.10 VSV (actiepakketten + workshops).....	111
13.1.11 Samenvattende tabel .....	114

13.1.12 Discussie.....	118
13.2 Call-to-actions .....	120
13.2.1 Fietslessen .....	120
13.2.2 Voorleesactie.....	122
13.2.3 Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten .....	123
14 Draaiboek (methodologie) .....	129
14.1 Stappenplan .....	129
14.2 Voorbeelden .....	142
14.2.1 Voorbeeld 1: Schoolpoortquiz (schoolomgeving, eenvoudig doel) ..	143
14.2.2 Voorbeeld 2: Parkeerdruk (schoolomgeving, gevorderd doel) .....	149
14.2.3 Voorbeeld 3: Opfriscursus verkeersregels (overige actie, eenvoudig doel).....	157
14.2.4 Voorbeeld 4: Snelheidsactie (overige actie, gevorderd doel).....	161
14.2.5 Voorbeeld 5: Voorleesactie .....	167
14.2.6 Voorbeeld 6: Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten .....	171
15 Praktische aanbevelingen en toekomstig onderzoek.....	181
16 Conclusie.....	183
17 Referentielijst.....	185
18 Bijlagen.....	193
18.1 Tabel steden en gemeenten .....	193
18.2 Enquête .....	195
18.3 Slides voorbeelden enquête.....	208
18.3.1 Fietstraining .....	208
18.3.2 Sociale media .....	208
18.3.3 Fietsexamen.....	208
18.3.4 Parkeerdruk .....	209
18.3.5 Route2School .....	209
18.3.6 Speurtocht.....	209
18.3.7 Gemachtigd opzichter .....	210
18.3.8 Straatvinken .....	210
18.4 Samenvatting interview met VVN .....	211
18.5 Samenvatting interview met VSV .....	215
18.6 Tabellen leeftijden x bereidheid deelname voorbeelden.....	219
18.7 Informatiefolder verkeersveiligheidsactie inzake aandachtspunten .....	220
18.8 Inschrijfformulier actie inzake aandachtspunten .....	221
18.9 Handleiding verkeersveiligheidsactie.....	223

18.10	Enquête nabevraging verkeersveiligheidsactie aandachtspunten .....	232
18.11	Verslag fietslessen .....	235
18.11.1	Verslag kennismakings- en opleidingsdag fietslessen Herentals 08/03/2023 .....	235
18.11.2	Verslag fietsles 22/03/2023 .....	238
18.11.3	Verslag fietsles 05/04/2023 .....	239
18.11.4	Verslag fietsles 12/04/2023 .....	240
18.11.5	Verslag fietsles 19/04/2023 .....	241
18.11.6	Verslag fietsles 26/04/2023 .....	242
18.11.7	Verslag fietsles 11/05/2023 .....	243
18.11.8	Verslag fietsles 17/05/2023 .....	244
18.11.9	Verslag fietsles 31/05/2023 .....	245
18.11.10	Verslag fietsles 07/06/2023.....	246
18.12	Samenvatting interviews.....	247
18.12.1	Enquête, niet deelgenomen verleden (26/02/2023).....	247
18.12.2	Enquête, niet deelgenomen verleden (03/03/2023).....	247
18.12.3	Gemachtigd opzichter, verkeersplatform Ruppelstreek (06/03/2023) .....	248
18.12.4	Gemachtigd opzichter, KWB (07/03/2023).....	249
18.12.5	Medewerker VSV (08/03/2023).....	249
18.12.6	Verkeersouder (13/03/2023).....	251
18.12.7	OKRA (20/03/2023).....	254
18.12.8	Fietspool Heusden-Zolder (22/03/2023).....	255
18.12.9	Verkeersouder (23/03/2023).....	256
18.12.10	Verkeersvrijwilligers (03/04/2023) .....	257
18.12.11	Organisator verkeersveiligheidsacties Aalst (06/04/2023) .....	258
18.12.12	Enquête, deelgenomen in het verleden (03/03/2023) .....	259
18.12.13	Enquête, niet deelgenomen in het verleden (10/03/2023) .....	260
18.12.14	Enquête, niet deelgenomen in het verleden (06/03/2023) .....	260
18.12.15	Verkeersouder en lid verkeersadviesraad Tremelo (24/03/2023) .....	261
18.12.16	Medewerker VSV (18/04/2023).....	262
18.12.17	Medewerker Mobiel 21 (19/04/2023) .....	263
18.12.18	Medewerker Stad Herentals: Gelijke kansen en Preventie - Fietslessen Herentals (10/05/2023) .....	265
18.13	Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten.....	267



## Figuren- en tabellenlijst

Figuur 1: Samenvatting draaiboek voor verkeersveiligheidsacties op burgerinitiatief.....	5
Figuur 2: Aantal letselongevallen naar conflicttype in Vlaanderen.....	21
Figuur 3: Aantal verkeersdoden naar conflicttype in Vlaanderen.....	22
Figuur 4: Onderzoeksgebied volgens populatie, subpopulatie en aselecte steekproef.....	29
Figuur 5: Formule om steekproefgrootte te schatten.....	31
Figuur 6: Classificatie van de huidige call-to-actions in binnen- en buitenland (deel 1).....	35
Figuur 7: Classificatie van de huidige call-to-actions in binnen- en buitenland (deel 2).....	36
Figuur 8: Voorbeelden van de betrokkenheid van lokale, regionale en nationale overheden binnen verkeersveiligheid.....	44
Figuur 9: Mate van bereidheid tot deelname aan een call-to-action.....	52
Figuur 10: Motivatie om deel te nemen aan een call-to-action.....	52
Figuur 11: Verband tussen de mate van bereidheid tot deelname aan een call-to-action met verschillende variabelen.....	53
Figuur 12: Bereidheid tot deelnemen aan een call-to-action indien de respondent in het verleden al heeft deelgenomen aan een call-to-action rond verkeersveiligheid.....	54
Figuur 13: Bereidheid tot deelname aan een call-to-action in correlatie met de interesse in de resultaten van een call-to-action rond verkeersveiligheid.....	54
Figuur 14: Bereidheid tot deelname aan een call-to-action (tijdsduur vs. tijdspanne).....	55
Figuur 15: Bereidheid tot deelname vs. organiseren.....	58
Figuur 16: Redenen waarom respondenten niet willen deelnemen aan een call-to-action (8 voorbeelden).....	60
Figuur 17: Redenen waarom respondenten willen deelnemen aan een call-to-action (8 voorbeelden).....	60
Figuur 18: Onderzoeksgebied Vlaanderen.....	67
Figuur 19: Beslissingsboom participatietraject.....	88
Figuur 20: Visuele weergave gids voor gemeenschapscampagnes.....	90
Figuur 21: Visualisatie stappenplan Mobiel 21 rond poolen.....	105
Figuur 22: Aandachtspunten gezin 1.....	125
Figuur 23: Aandachtspunten gezin 2.....	126
Figuur 24: Aandachtspunten gezin 3.....	126
Figuur 25: Aandachtspunten gezin 4.....	127
Figuur 26: Aandachtspunten gezin 4.....	127
Figuur 27: Draaiboek verkeersveiligheidsacties op burgerinitiatief.....	130
Figuur 28: Voorbeelden van verkeersveiligheidsproblemen/thema's.....	131
Figuur 29: Voorbeelden van mogelijke doelgroepen.....	133
Figuur 30: Contact opnemen met school/ouderraad/team verkeer.....	134
Figuur 31: Keuze verkeersveiligheidsactie.....	135
Figuur 32: Locatie waar het verkeersveiligheidsprobleem/thema zich voordoet.....	136
Figuur 33: Informatie die bij de aankondiging van een actie best meegegeven wordt.....	138



Figuur 34: Vrijwilligers zoeken indien nodig. ....	138
Figuur 35: Voorbeeldoproep vrijwilligers actie Parkeerdruk.....	139
Figuur 36: voorbeelden gesorteerd naar doelgroep en doel. ....	142
Figuur 37: Tijdschema Schoolpoortquiz.....	145
Figuur 38: Stappenplan Schoolpoortquiz. ....	148
Figuur 39: Tijdschema Parkeerdruk .....	152
Figuur 40: Stappenplan Parkeerdruk. ....	156
Figuur 41: Tijdschema opfriscursus verkeersregels. ....	158
Figuur 42: Stappenplan opfriscursus verkeersregels.....	160
Figuur 43: tijdschema snelheidsactie. ....	162
Figuur 44: voorbeeld snelheidsdisplay .....	162
Figuur 45: Voorbeeld poster snelheidsactie.....	163
Figuur 46: Voorbeeld kleurplaat zone 30 .....	163
Figuur 47: Stappenplan snelheidsactie. ....	166
Figuur 48: Tijdschema voorleesactie.....	168
Figuur 49: Stappenplan voorleesactie. ....	170
Figuur 50: Tijdschema aandachtspuntenactie.....	173
Figuur 51: Oproep deelnemers verkeersveiligheidsactie aandachtspunten.....	175
Figuur 52: Voorbeeldkaart van de aangeduide aandachtspunten van ouder en kind .....	177
Figuur 53: Stappenplan verkeersveiligheidsactie aandachtspunten. ....	179
Tabel 1: Vergelijking enquête en interview .....	30
Tabel 2: Aantal respondenten volgens leeftijd .....	51
Tabel 3: Voorbeelden van call-to-actions met het aantal antwoorden .....	59
Tabel 4: Afnemen interviews.....	69
Tabel 5: Samenvattende tabel interviews. ....	114
Tabel 6: Deelnemers verkeersveiligheidsactie aandachtspunten. ....	124
Tabel 7: Samenvatting resultaten verkeersveiligheidsactie aandachtspunten..	124
Tabel 8: SMART-doelstelling.....	132
Tabel 9: Voorbeelden SMART-doelstellingen.....	133
Tabel 10: Steekproef steden en gemeenten in Vlaanderen. ....	193
Tabel 11: Leeftijd x bereidheid tot deelname aan Fietsexamen .....	219
Tabel 12: Leeftijd x bereidheid tot deelname aan R2S .....	219
Tabel 13: Leeftijd x bereidheid tot deelname aan Speurtocht.....	219

## **Lijst met afkortingen**

MIA: Mobiliteit Innovatief Aanpakken

VSV: Vlaamse Stichting Verkeerskunde

VVN: Veilig Verkeer Nederland

DSR: La Délégation à la Sécurité routière

IDSR : intervenants Départementaux de Sécurité Routière

DVR: Deutscher Verkehrssicherheitsrat

B2S: Bike2School

IOK: de Intercommunale van de Ontwikkeling van de Kempen

GECORO: de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening

KWB: Kristelijke WerknemersBeweging

R2S: Route2School



## Inleiding<sup>3</sup>

Het onderwerp van deze masterproef omvat de **methodologie** die gehanteerd moet worden om diverse **call-to-actions** te realiseren. De methodologie wordt gepresenteerd in §14. Vanwege de doortrekking van het onderwerp van het opleidingsonderdeel 'Studio', het onderzoeken van de bereidheid tot deelname of organisatie van verkeersveiligheids-call-to-actions in Vlaanderen, is het rapport van 'Studio' geïntegreerd in dit rapport.

Een call-to-action wordt in dit onderzoek omschreven als een actieve deelname aan een (eigen) initiatief dat de verkeersveiligheid ten goede komt. Dit onderwerp kadert in het **MIA-project** (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) van de Vlaamse Overheid. Het MIA-project wil de huidige complexe procedures die de aanpak en realisatie van kleine infrastructurele werken of quick wins bemoeilijken, verbeteren. Hierbij stelt de Vlaamse overheid eenvoud, versnelde output, inspraak en een bottom-up benadering voorop (Digitaal Vlaanderen, 2022b).

Een deelproject van het MIA-project is het **burgerparticipatieplatform "Citizens4Safety"**. Dit is een platform waarbij burgers en overheden samenwerken met als doel de verkeersveiligheid in gemeenten te verbeteren. Het is een meldingsplatform waar burgers een melding kunnen maken van gevaarlijke situaties en knelpunten die ze ervaren. Overheden kunnen op hun beurt feedback geven op de meldingen van burgers. Hierbij kunnen ze bijvoorbeeld advies geven aan de burgers over hoe ze het beste kunnen omgaan met een situatie of ze kunnen een (toekomstige) oplossing beschrijven (Citizens4Safety, 2022). Overheden hebben vaak de middelen en de tijd niet om elke melding meteen op te lossen. Daarom zouden ze de burgers een verkeersveiligheids-call-to-action kunnen aanbevelen die de burgers zelf kunnen uitvoeren. Zo kunnen burgers op de korte termijn zelf actie ondernemen om de situatie te verbeteren.

Een ander meldingsplatform in Vlaanderen is het **"meldpunt wegen"**. Hier kan iedereen online of telefonisch een melding maken over de staat van de infrastructuur, straatmeubilair, bermen, wegenwerken, openbare verlichting, verkeersborden, signalisatie, enzovoort. Voor zeer gevaarlijke situaties is er een noodnummer. Het is belangrijk dat de melder genoeg informatie verzameld over de situatie zoals de plaats van de situatie. Het meldpunt wegen stuurt de melding onmiddellijk door naar de juiste wegbeheerder die de melding verder afhandelt (Digitaal Vlaanderen, 2022a).

"Citizens4Safety" en het "meldpunt wegen" zijn enkel meldingsplatformen. Burgers kunnen een melding maken maar kunnen zelf geen verdere actie ondernemen. Hier speelt dit onderzoek op in. Met call-to-actions kunnen burgers wel **zelf actie ondernemen** om onder andere de verkeersveiligheid te verhogen. Er zijn verschillende belangengroepen in Vlaanderen die zich inzetten voor het verhogen van de verkeersveiligheid in Vlaanderen zoals de verkeersouders van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) of de organisatoren van de Strapdag.

---

<sup>3</sup> Fien

Verkeersouders zijn vrijwilligers die zich inzetten voor de verkeersveiligheid in schoolomgevingen (VSV, 2022b). De Strapdag moedigt leerlingen aan om te voet of met de fiets naar school te komen en de auto thuis te laten. Het wordt jaarlijks georganiseerd op vrijdag tijdens de week van de mobiliteit (Octopusplan, 2022).

Daarnaast is het **verbeteren** van de **verkeersveiligheid** niet enkel de **verantwoordelijkheid** van gemeenten en van overheden. Alle weggebruikers zijn zelf ook voor een groot deel verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid door het gedrag dat ze vertonen in het verkeer. Burgers kunnen dus zelf de verkeersveiligheid verhogen door onder andere hun gedrag aan te passen (McAndrews, 2013). Zoals eerder reeds vermeld kunnen burgers ook de verkeersveiligheid verhogen door call-to-actions uit te voeren.

Tijdens het eerste opleidingsonderdeel 'Studio' werd onderzocht of er in Vlaanderen een draagvlak is voor het deelnemen aan call-to-actions. Dit bleek het geval. Deze studie, het opleidingsonderdeel 'Masterproef', gaat dieper in op de **methodologie** die gebruikt kan worden voor het organiseren van call-to-actions. Er kan dan wel een draagvlak zijn maar burgers moeten ook weten hoe ze deze call-to-actions kunnen organiseren of hoe ze eraan kunnen deelnemen. In Nederland is er bijvoorbeeld **Veilig Verkeer Nederland** (VVN) die op hun website verschillende acties heeft weergegeven waarmee iedereen aan de slag kan gaan om de verkeersveiligheid te verhogen. In Vlaanderen is er op dit moment nog geen organisatie die dit organiseert. De VSV komt in de buurt met hun website waarop ze een aantal actiepakketten hebben voor verkeersouders maar dit is enkel voor schoolomgevingen en is dus beperkt in omvang.

Hier wordt alle informatie rond call-to-actions in Vlaanderen en hoe deze het best georganiseerd kunnen worden gebundeld. Op dit moment is er weinig geweten over call-to-actions in **Vlaanderen**. Daar wil deze studie op inspelen. Daarnaast wordt er gekeken wie call-to-actions organiseert en wie eraan deelneemt. Is dit een specifieke doelgroep en kan er een methodologie ontwikkeld worden die als **leidraad** kan dienen voor het organiseren van call-to-actions. Deze informatie is relevant voor **burgers** die zelf een call-to-actions willen organiseren of die hier aan willen en deelnemen. Deze studie wil een leidraad bieden voor deze doelgroep zodat meer burgers zelf actie gaan ondernemen. Daarnaast is het relevant voor **gemeenten** en **overheden** die hun burgers kunnen aanmoedigen om zelf actie te ondernemen en hun de juiste informatie kunnen verstrekken.

Er worden drie onderzoeksmethoden gebruikt. Ten eerste een literatuurstudie. Ten tweede interviews met verschillende stakeholders zoals respondenten die al aan call-to-actions hebben deelgenomen of die call-to-actions georganiseerd hebben en organisaties die stakeholders helpen bij het organiseren van call-to-actions zoals de VSV en Mobiel 21. Er werden 18 interviews afgenomen. Ten derde door zelf **call-to-actions te organiseren** of eraan deel te nemen. Er werden twee call-to-actions georganiseerd. Daarnaast werd er deelgenomen als vrijwilliger aan de fietslessen voor volwassenen in Herentals.

## Leeswijzer

Hoofdstuk §0 omvat de probleemstelling. Hierbij wordt er ingezoomd op de verkeersveiligheid in Vlaanderen, vrijwilligerswerk en de aanleiding tot call-to-actions. De probleemstelling wordt gevolgd door de onderzoeksdoelstellingen, hoofdstuk §2, en de onderzoeksvragen, hoofdstuk §3, die hierop gebaseerd zijn.

Vervolgens is het opleidingsonderdeel 'Studio' toegevoegd. Het rapport van het opleidingsonderdeel 'Studio' is hier bijgevoegd om de lezer de mogelijkheid te geven om dit deel te lezen. Het dient als achtergrondinformatie omdat het opleidingsonderdeel 'Masterproef' hierop verder bouwt.

Aansluitend volgt het opleidingsonderdeel 'Masterproef'. Hoofdstuk §9 beschrijft hierbij de methodologie waar als eerste het onderzoeksgebied wordt afgebakend. Als tweede worden de onderzoeksmethoden beschreven. Deze zijn het uitvoeren van een literatuurstudie, het afnemen van interviews en het organiseren van en deelnemen aan call-to-actions.

Na de methodologie wordt het onderzoeksproces aangehaald in hoofdstuk §10 waarbij de moeilijkheden die gedurende het onderzoek naar voren kwamen beschreven worden.

Hoofdstuk §11 gaat dieper in op de dataverzameling en analyse en dit zowel voor de interviews als voor de call-to-actions.

Vervolgens komt de literatuurstudie aan bod in hoofdstuk §12 waarbij er vijf grote thema's zijn: call-to-actions, vrijwilligerswerk, verkeersveiligheid, methodologie en voorbeelden van call-to-actions in Vlaanderen en Nederland.

Na de literatuurstudie worden de onderzoeksresultaten gepresenteerd in hoofdstuk §13. Hier wordt opnieuw het onderscheid gemaakt tussen de interviews en de call-to-actions.

Hoofdstuk §14 zoomt in op de **methodologie** en is de essentie van de masterproef. Alle gebruikte methoden en resultaten komen samen in dit hoofdstuk. Hierbij wordt een draaiboek aangereikt voor het organiseren van call-to-actions en worden zes verschillende voorbeelden uitgewerkt.

In hoofdstuk §15 worden er praktische aanbevelingen en de nood voor toekomstig onderzoek gegeven.

Als laatste wordt er afgesloten met de conclusie in hoofdstuk §16.



## 1 Probleemstelling<sup>4</sup>

De verkeersveiligheid in Vlaanderen is in negatieve zin geëvolueerd van 2018 naar 2019. De verantwoordelijkheid voor de **achteruitgang** van de **verkeersveiligheid** ligt bij verschillende stakeholders, waaronder de wegbeheerder die kwaliteitsvolle en veilige infrastructuur moet aanbieden aan weggebruikers, maar ook bij de weggebruikers zelf die een verkeersveilig gedrag moeten vertonen. Andere betrokken stakeholders zijn lokale besturen, politiezones, bedrijven, scholen, verenigingen, enzovoort.

### 1.1 Cijfers verkeersveiligheid Vlaanderen

Op Figuur 2 zijn het aantal **letselgevallen** naar conflicttype opgesteld. Hieruit blijkt dat het grootste aandeel letselgevallen gelegen is bij ongevallen met personenwagens. Conflicttypes tussen personenwagens en fietsers zijn het meest voorkomend, maar ook tussen personenwagens onderling (Vlaamse Overheid, 2021).

	Personen-wagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Motorfiets	Bromfiets	Fiets	Voetganger	Autobus	Andere/ onbekend	Eenzijdig
Personenwagen	4.493	945	635	838	1.336	4.924	1.267	122	273	2.219
Lichte vrachtwagen		77	107	80	143	508	128	11	20	189
Vrachtwagen			80	37	46	178	42	6	19	84
Motorfiets				20	7	63	28	7	27	311
Bromfiets					31	325	100	9	51	308
Fiets						880	407	66	232	942
Voetganger							0	72	108	0
Autobus								2	5	15
Andere/onbekend									34	49

ROOD: ZEER HOOG AANDEEL (>10%); GEEL: HOOG AANDEEL (5-10%); BLAUW: BOVENGEMIDDELD AANDEEL (2,5-5%)  
BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK/ INFOGRAFE: AFDELING BELEID

Figuur 2: Aantal letselgevallen naar conflicttype in Vlaanderen.

De cijfers inzake het aantal **verkeersdoden** toont een gelijkaardige uitkomst (zie Figuur 3). De meest voorkomende ongevallen zijn eenzijdige ongevallen van personenwagens. Personenwagens onderling hebben het tweede grootste aandeel in het aantal ongevallen. En tot slot plaatsen ongevallen tussen personenwagens en de zachte weggebruikers zich op de derde en vierde plaats, waarbij de zachte weggebruikers de slachtoffers zijn (Vlaamse Overheid, 2021).

<sup>4</sup> Kristien



		VERVOERSWIJZE TEGENPARTIJ								
		Voetganger	Fiets	Motorfiets	Personenwagen	Lichte vrachtwagen	Vrachtwagen	Autobus	Andere	Eenzijdig
VERVOERSWIJZE SLACHTOFFER	Voetganger				28	4	7	2	4	
	Fiets	1	5	2	25	5	11	3	2	18
	Bromfiets				7					8
	Motorfiets				11	2	3		2	17
	Personenwagen				29	5	21	1		71
	Lichte vrachtwagen				2		5			1
	Vrachtwagen					1	3			2
	Autobus				1					2
	Andere				3					

BRON: FOD ECONOMIE AD STATISTIEK / INFOGRAFE: AFDELING BELEID

Figuur 3: Aantal verkeersdoden naar conflicttype in Vlaanderen.

Er zijn drie grote **ongevalsoorzaken** die leiden tot een groot aantal verkeersslachtoffers, namelijk afleiding, rijden onder invloed (van alcohol, drugs en/of medicatie) en overdreven of onaangepaste snelheid (Vlaamse Overheid, 2021).

Het **Verkeersveiligheidsplan** Vlaanderen 2021-2025 haalt nieuwe ontwikkelingen aan die een invloed hebben op de verkeersveiligheid. Het aandeel fietsverplaatsingen is de laatste jaren enorm gestegen, nieuwe vervoersmodi veranderen het wegbeeld en zorgen voor complexe vraagstukken, het ontwerp perspectief verandert vanwege de vergrijzing, en e-commerce en technologische innovaties creëren nieuwe uitdagingen (Vlaamse Overheid, 2021).

Er worden negen prioritaire **aandachtspunten** opgesomd in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, namelijk ongevallen met voetgangers, fietsers, gemotoriseerd verkeer, onervaren weggebruikers, senioren en (lichte) vrachtwagens, maar ook de drie grote oorzaken, namelijk snelheid, rijden onder invloed en afleiding. Deze prioriteiten leiden tot een kwalitatieve ongevalspreventie. Binnen die ongevalspreventie zijn onder andere kwalitatieve educatie en permanente/doeltreffende sensibilisering, engagement van verschillende stakeholders en het subjectieve (on)veiligheidsgevoel belangrijk. Binnen deze drie elementen kunnen burgers een rol spelen.

## 1.2 Vrijwilligerswerk

De studie van Pettigrew, Jongenelis, Jackson & Newton (2019) haalt aan dat het uitoefenen van **vrijwilligerswerk** een vak is dat dalende percentages kent in het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Australië. Deze dalende evolutie komt met name voor bij de doelgroep ouderen. De studie gaat uit van een toename in informeel vrijwilligerswerk in vergelijking met formeel vrijwilligerswerk. Dit is desondanks niet significant onderzocht. De studie geeft verder aan dat het van belang is om een beter begrip te creëren rond de factoren om vrijwilligerswerk juist wel of niet uit te voeren, zodat er onderbouwde programma's en beleid kan worden opgesteld om de participatie van gepensioneerden te bevorderen.

In §12.2.2 en 12.2.3 wordt beschreven welk profiel de meeste mensen hebben om juist wel of niet vrijwilligerswerk te doen.

## 1.3 Aanleiding tot call-to-actions

Soms voelen burgers zich **machteloos** en heeft men nood aan het invullen van bepaalde behoeften. **Vrijwilligerswerk**, zoals bijvoorbeeld het uitvoeren van de taken als verkeersouders, kan bijdragen aan de persoonlijke ontwikkeling van de persoon, maar omvatten ook een vitale rol binnen de samenleving (Koning Boudewijnstichting, 2020) (zie §12.2.1). **Verkeersveiligheid** kan niet alleen van één partij komen, dus het is noodzakelijk om mensen te laten inzien dat het **de taak** is **van iedereen**. Als men spreekt over verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen, is het vanzelfsprekend dat niet enkel de school kan bijdragen aan een optimalisering van de verkeersveiligheid, maar dat het ook de taak is van ouders, familie, de kinderen zelf, personeel, alle weggebruikers, burens, kortom iedereen, om hierin bij te springen.

Momenteel zijn er **geen gegevens beschikbaar** over de bereidheid voor de deelname aan diverse call-to-actions bij verschillende stakeholders. Deze onwetendheid vormt de rode draad binnen het

Deel 'Studio' en specificeert zich meer bepaald over het gebied **Vlaanderen**.

Er zijn verschillende mogelijke acties die burgers zelf organiseren of waarvoor burgers zich vrijwillig opgeven, de zogeheten call-to-actions. Via **initiatieven**, zoals Citizens4Safety, kunnen burgers al een grote of kleine steen bijdragen aan verkeersveiligheid in hun omgeving. Vaak kunnen **niet alle meldingen tegelijk opgelost** worden en vraagt het **tijd** om meldingen een kans te geven binnen verkeersgerelateerde beleidsplannen.

Binnen het uitvoeren van call-to-actions, zoals bijvoorbeeld het uitvoeren van de taken als verkeersouder, zijn er op dit moment enkel via de **VSV actiepakketten** te verkrijgen voor acties zoals Parkeerdruk, zone 30, fietscontrole, op uitstap met de fiets en de Schoolpoortquiz (zie §13.1.4.1). Binnen deze pakketten zit een **voorbeeldhandleiding** die onder andere verkeersouders kunnen gebruiken om zelf een actie op poten te zetten. Verder zitten er bijvoorbeeld posters en/of **andere tools** in zodat de verkeersouders geen extra materiaal meer moeten verzamelen.

Andere acties van de VSV, met vrijwilligers van de VSV zelf, worden enkel uitgevoerd op geselecteerde plaatsen en tijdstippen (zoals bijvoorbeeld bij bepaalde scholen tijdens de verkeersweek in september). Er zijn verder nog oneindig veel mogelijke call-to-actions om uit te voeren vanuit de burger zelf, maar **concrete handleidingen** zijn (vaak) **ontbrekend**.

**Mobiel 21** biedt binnen Vlaanderen ook **begeleiding** aan voor individuen die graag een guerrilla-actie, fiets- en/of voetpoolactie en/of fietslessen willen opstellen in hun omgeving (zie §12.5.1.2 en §13.1.9). Een guerrilla-actie is bedoeld om in een korte tijd veel aandacht te trekken op een bepaald (actueel- onderwerp om het beleid te stimuleren een verandering te ondergaan. In §13.1.9.1 zijn voorbeelden gegeven inzake het mobiliteitonderwerp.

Ook in het buitenland worden call-to-actions uitgevoerd, zowel individueel, in samenwerking met verenigingen of onder begeleiding van VVN.

Het budget speelt hierbij een belangrijke rol. **Overheden** kunnen namelijk niet altijd acties uitvoeren wegens **gebrek aan tijd en/of middelen**. Het is aldus belangrijk om een netwerk te creëren van vrijwilligers, op verschillende locaties, waarvan de omgeving de positieve effecten van call-to-actions kan ervaren.

Verder zijn er nog geen studies gedaan naar hoe elke call-to-action het best kan uitgevoerd worden, welke stappen doorlopen moeten worden, welk materiaal het best aanwezig is, hoeveel personen nodig zijn, etc. Dit moet verder onderzocht worden.

## 2 Onderzoeksdoelstellingen<sup>5</sup>

### Praktijkdoelstellingen:

- Informatie rond call-to-actions in Vlaanderen bundelen.
- Methodologie uitwerken voor het organiseren van call-to-actions.

### Beleidsdoelstellingen:

- Verkeersveiligheid in Vlaanderen verhogen.
- Burgers betrekken bij het verhogen van de verkeersveiligheid.

Het doel van het opleidingsonderdeel 'Studio' was om te achterhalen of er een **draagvlak** is voor het **deelnemen** aan diverse call-to-actions voor verschillende stakeholders in gemeenten in Vlaanderen. Het doel van het opleidingsonderdeel 'Masterproef' sluit hierop aan. Het **doel** is namelijk in de eerste plaats om meer te weten te komen over call-to-actions in Vlaanderen en hoe deze georganiseerd worden. Als tweede is het doel om een methodologie uit te werken om deze vorm van burgerparticipatie te organiseren. Op dit moment zijn er nog geen gegevens beschikbaar voor Vlaanderen. Er worden veel call-to-actions georganiseerd in Vlaanderen maar dit allemaal door verschillende individuen, organisaties en partijen. Dit onderzoek wil de **informatie rond call-to-actions bundelen en een methodologie uitwerken** zodat burgers makkelijker zelf deze call-to-actions kunnen organiseren of eraan deelnemen.

Als laatste is het beleidsdoel om de **verkeersveiligheid in Vlaanderen te verhogen** en **burgers** hierbij te **betrekken**. Beide zijn namelijk van maatschappelijk belang. Het MIA-project kadert in het "**Verkeersveiligheidsplan** Vlaanderen 2021-2025" (Vlaamse Overheid, 2021) waarbij Vlaanderen streeft naar nul verkeersdoden tegen 2050. Dit onderzoek draagt bij aan verschillende doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan namelijk doelstelling twee "kwalitatieve educatie en permanente, doeltreffende **sensibilisering**" omdat call-to-actions helpen met het sensibiliseren van burgers. Een voorbeeld van een call-to-action die hierbij aansluit is de 'opfrissing van de verkeersregels' georganiseerd door OKRA. Daarnaast is er doelstelling vier "**engagement**: sterke partnerships met de verkeersveiligheidspartners en de actieve medewerking van alle weggebruikers". Voor het uitvoeren van de call-to-actions is er medewerking nodig van alle weggebruikers. Het doel van de call-to-actions is dat burgers en weggebruikers meehelpten aan een verkeersveiliger Vlaanderen. Als laatste is er doelstelling negen "subjectief (on)veiligheidsgevoel". Bij **subjectieve verkeersonveiligheid** zijn mensen bezorgd over de verkeersonveiligheid voor zichzelf en/of anderen. Bij de call-to-actions worden middelen aangereikt zodat mensen zelf iets kunnen doen om de verkeersveiligheid te verhogen en hun onveiligheidsgevoel te verlagen. Burgers kunnen waardevol zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

---

<sup>5</sup> Fien

Dit onderzoek draagt bij aan het verzamelen van gegevens rond call-to-actions in Vlaanderen en het organiseren ervan. De resultaten zijn relevant voor de **burgers**. Zij krijgen via call-to-actions de kans om zelf een steentje bij te dragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en moeten niet machteloos toekijken. Daarnaast zijn de resultaten relevant voor het **MIA-project**. Ze zijn namelijk een aanvulling op het deelproject rond burgerparticipatie. Als laatste zijn de resultaten relevant voor **overheden**, vanwege de beperkte tijd en middelen die ze hebben.

### 3 Onderzoeksvragen<sup>6</sup>

Er zijn twee hoofdonderzoeksvragen. De eerste hoofdonderzoeksvraag werd beantwoord tijdens het opleidingsonderdeel 'Studio'. De tweede hoofdonderzoeksvraag werd onderzocht tijdens het opleidingsonderdeel 'Masterproef'. De antwoorden op de onderzoeksvragen van Studio zijn te vinden in §8 en de antwoorden van de Masterproef in §16.

---

*Wat is de mate van bereidheid tot het uitvoeren van call-to-actions in diverse steden/gemeenten bij verschillende stakeholders in Vlaanderen? (Studio)*

---

- ❖ Welke call-to-actions worden er momenteel uitgevoerd in Vlaanderen?
- ❖ Zijn er acties uit het buitenland die als voorbeeld gebruikt kunnen worden in Vlaanderen?
- ❖ Wat is het draagvlak van verschillende stakeholders om bij te dragen aan call-to-actions in verschillende steden/gemeenten?
- ❖ Voor welke call-to-actions willen mensen zich inzetten? Wat zijn hierbij de belangrijkste factoren voor call-to-actions waarvoor mensen zich willen inzetten?
- ❖ Onder welke omstandigheden (bv. beloningen) zijn mensen bereid deel te nemen aan call-to-actions?

---

*Welke methodologie moet er gehanteerd worden om verschillende call-to-actions te realiseren in diverse steden in Vlaanderen? (Masterproef)*

---

- ❖ Welke stakeholders zijn nodig om specifieke call-to-actions te realiseren?
- ❖ Welke proces moet doorlopen worden om tot een succesvolle call-to-action te komen?
- ❖ Wat (materialen, kanalen, tijdschema, enzovoort) is er nodig om een call-to-action uit te voeren?
- ❖ Welke achterliggende redenen beschrijven deelnemers om wel of niet deel te nemen aan een call-to-action?

---

<sup>6</sup> Kristien



## Deel 'Studio'<sup>7</sup>

Het opleidingsonderdeel 'Masterproef' bouwt verder op het opleidingsonderdeel 'Studio'. Bijgevolg wordt eerst het deel van studio weergegeven.

## 4 Onderzoeksmethodiek

### 4.1 Afbakening onderzoeksgebied



Figuur 4: Onderzoeksbied volgens populatie, subpopulatie en aselechte steekproef

De enquêtes (en interviews) zullen geselecteerd en verdeeld worden over verschillende steden en gemeenten in **Vlaanderen** (Vlaanderen Fietsland, 2022). Het studiegebied wordt, zoals weergegeven op Figuur 4, verder opgedeeld in de vijf provincies (subpopulaties): Limburg, Vlaamse-Brabant, Antwerpen, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen. Binnen iedere provincie wordt een steekproef genomen voor de enquête. Per provincie werden tien gemeenten geselecteerd. Nadat er niet genoeg respons was, werd er besloten om extra gemeenten te selecteren en de steekproef uit te breiden. Er werden opnieuw per provincie tien gemeenten geselecteerd. Deze methode definieert zich als een **proportionele gestratificeerde steekproef**. De steden en gemeenten die **random** gekozen zijn, worden weergegeven in Tabel 10. in §18.1. De enquêtes werden verspreid in Facebookgroepen van de gemeenten. Daarnaast zijn de enquêtes verspreid in de Facebookgroepen van **Verkeersouders** en twee **vrijwilligersgroepen** namelijk "Vrijwilligers (Gezocht & Aangeboden)" en "Vrijwilligers", op **LinkedIn** en via de **mail** van de UHasselt aan alle Nederlandstalige studenten.

### 4.2 Onderzoeksmethoden

#### 4.2.1 Literatuurstudie

Hoewel volgens actieonderzoek de **literatuurstudie** pas op het einde wordt uitgevoerd, wordt de literatuur toch eerst kort bekeken om genoeg achtergrondinformatie te hebben om de data te verzamelen. De literatuurstudie zal voornamelijk gaan over call-to-actions en methoden om aan burgerparticipatie te doen. Daarnaast worden de eerste twee deelonderzoeksvragen "Welke call-to-actions worden er momenteel uitgevoerd in Vlaanderen?" en "Zijn er acties uit het

<sup>7</sup> Beide studenten, geschreven tijdens het opleidingsonderdeel 'Studio'



buitenland die als voorbeeld gebruikt kunnen worden in Vlaanderen?” deels beantwoord aan de hand van opzoekwerk op het internet en in de literatuur. De uitgebreide literatuurstudie voor het onderbouwen van de resultaten wordt in het tweede semester uitgevoerd.

#### 4.2.2 Enquête & interviews

De dataverzamelingmethoden zijn enquêtes en interviews. Een **enquête** is een gestructureerd en gestandaardiseerd interview waarbij de vragen vooraf vastliggen. Enquêtes zijn relatief snel en gemakkelijk te beheren maar ze laten geen interactie of verduidelijking toe. **Interviews** laten wel interactie toe en hebben de mogelijkheid om diepgaand door te vragen (Gill, Stewart, Treasure, & Chadwick, 2008). Interviews duren langer dan enquêtes en ook de verwerking ervan duurt langer. Met enquêtes kunnen meer mensen bereikt worden in dezelfde tijdsperiode dan met interviews. De eigenschappen van beide onderzoeksmethoden zijn weergegeven in Tabel 1. In de tabel wordt de letter v gebruikt voor een positieve aanwezigheid van de eigenschap en de letter x voor een negatieve aanwezigheid. Het aantal letters duidt op een hoge of lage aanwezigheid van de eigenschap bij de enquête en het interview. Er worden semigestructureerde interviews afgenomen. Bij gestructureerde interviews ligt het interviewprotocol helemaal vast waarbij er niet afgeweken wordt van de (volgorde van de) vragen. Dit laat geen flexibiliteit toe. Bij open interviews is er meestal enkel een onderwerp of startvraag. In dit onderzoek wordt er voor een semigestructureerd interviewprotocol gekozen. De grote lijnen van het interview ligt hierbij vast maar het laat ruimte om te reageren op de antwoorden van de respondent en dieper in te gaan op wat deze zegt en tegelijkertijd is er een houvast voor de interviewer.

Tabel 1: Vergelijking enquête en interview

Eigenschappen	Enquête	Interview
Gestructureerd	v v v	x x
Gestandaardiseerd	v v v	x x
Flexibiliteit (doorvragen)	x x	v v v
Empathie (emoties ervaren)	x x x	v v v
Praktische data-analyse	v v v	x x
Lage duurtijd uitvoering	v x	x x x
Lage duurtijd analyse	v	x x x
Interactie	x x x	v v v
Vaardigheid onderzoeker	v x	v v v
<b>Totaal v's</b>	12	12

Er wordt gekozen voor een **combinatie van enquêtes met interviews**. In de eerste plaats worden er enquêtes uitgevoerd om te peilen of er een draagvlak is voor deelname aan diverse call-to-actions, voor welke call-to-actions mensen meer gemotiveerd zijn en hoe dat call-to-actions georganiseerd moet worden in

Vlaanderen. De enquêtes moeten een algemeen beeld geven van het draagvlak en hoe de call-to-actions georganiseerd moeten worden. Daarna worden interviews gedaan om meer diepgaande informatie te vergaren wat met enquêtes niet mogelijk is. Er worden minder interviews afgenomen dan dat er enquêtes worden gedaan omdat het praktisch niet mogelijk is om er evenveel te doen. Interviews nemen meer tijd in beslag maar leveren ook diepgaandere informatie op waardoor het niet nodig is om er evenveel af te nemen. Door de combinatie van beide wordt het beste van beide werelden gecombineerd en worden de nadelen van beide technieken weggewerkt. Voor het uitvoeren van de interviews en enquêtes wordt er eerst een piloottest gedaan om te kijken of de vragen duidelijk en goed te begrijpen zijn. Op basis van de **piloottest** worden de vragen aangepast.

### **Steekproefgrootte**

Er wordt gemikt op een totaal van **385 enquêtes**. Het aantal enquêtes is bepaald met de formule (Figuur 5) die de steekproefgrootte berekent op basis van de populatiegrootte van Vlaanderen. In de formule is  $z$  de  $z$ -score (1,96),  $p$  is de standaardafwijking (0,5),  $e$  de foutenmarge (5% = 0,05) en  $N$  de populatieomvang van Vlaanderen op 1 januari 2022 (6 698 876) (Belgische Federale Overheidsdiensten, 2017).

$$\text{Steekproefgrootte} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left( \frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N} \right)}$$

*Figuur 5: Formule om steekproefgrootte te schatten*

### **Stakeholders**

De **stakeholders** om deel te nemen aan de enquêtes en interviews worden op verschillende manieren geselecteerd. Een eerste groep waarbij de enquêtes en interviews worden afgenomen zijn de **burgers**. Een deelgroep die wordt bevraagd zijn de **vrijwilligers** die zich inzetten voor de verkeersveiligheid zoals de verkeersouders van VSV. Bij deze groep is er mogelijk een groter draagvlak voor de deelname aan call-to-actions omdat zij zich al inzetten voor de verkeersveiligheid. Bij beide groepen worden ook interviews afgenomen. De enquêtes kunnen via **mail** en **Facebook** verstuurd worden. Op Facebook heeft zo goed als elke gemeente een facebookgroep "Ge zijt van ... als". Er bestaan ook andere facebookgroepen zoals een facebookgroep van de verkeersouders.

De interviews werden uitgevoerd met **VVN** en de **VSV**. Dit zijn twee organisaties die veel kennis hebben rond call-to-actions en het uitvoeren ervan. VVN is een organisatie in Nederland die mensen en organisaties wil helpen om zelf een bijdrage te leveren in het verkeer en zo het verkeer veiliger te maken. Zij hebben

op hun website bijvoorbeeld verschillende call-to-actions met een handleiding staan die burgers en organisaties kunnen uitvoeren (VVN, 2023). De Vlaamse tegenhanger van VVN is een beetje de VSV. De VSV streeft naar nul verkeersdoden en probeert ervoor te zorgen dat burgers zich veilig gedragen in het verkeer. Dit doen ze onder andere door educatie en sensibilisering van alle weggebruikers (VSV, 2023). Beide organisaties zijn ideaal om meer te weten te komen over call-to-actions en zijn een goede eerste stap om informatie te verzamelen voor onder andere de enquête op te stellen.

## 5 Data-analyse

### 5.1 Dataverzameling

#### 5.1.1 Enquête

De enquête wordt opgesteld via het survey programma **Qualtrics**, aangeboden door de Universiteit Hasselt. Bij het versturen van de enquêtes wordt een korte uitleg gegeven in de mails en Facebookberichten over de inhoud, het doel en de duur voor het afleggen van de enquête. De volledige enquête is terug te vinden in de bijlage.

De **introductie** van de enquête zelf omvat de volgende informatie:

- ❖ Informatie over de onderzoekers van de studie (vermelden UHasselt)
- ❖ Doel en relevantie van het onderzoek
- ❖ Algemene instructies over het invullen van de enquête
- ❖ Geschatte duur voor het afleggen van de enquête
- ❖ Vermelden het afleggen van de enquête vrijwillig gebeurt
- ❖ De anonimiteit van de respondenten wordt bewaard
- ❖ Bedanken voor deelname aan de enquête
- ❖ Aanduiden dat ze de enquête willen afleggen
- ❖ Inclusie criterium: inwoner in de provincie Limburg, Antwerpen, Vlaams-Brabant, Oost-Vlaanderen of West-Vlaanderen

Na de introductie worden er **algemene gegevens** gevraagd zoals de demografische gegevens:

- ❖ Geslacht (man/vrouw/andere)
- ❖ Postcode
- ❖ Leeftijd (leeftijdscategorieën)
- ❖ Student/werkende/werklozen/gepensioneerden/andere

Om de enquête langzaam op te bouwen gaat de enquête verder in op **inleidende vragen** met thema's over hoe belangrijk men verkeersveiligheid vindt, of men al van de term call-to-actions heeft gehoord en of men al vrijwilligerswerk met betrekking tot verkeersveiligheid uitvoert. Er wordt ook een definitie gegeven aan de term "call-to-actions" zodat het voor de respondenten duidelijk is waarover de hele enquête gaat.

De **kern van de enquête** zal zich richten tot vragen over de bereidheid van de respondenten tot het deelnemen aan call-to-actions. Vragen over stimulansen tot het uitvoeren van vrijwilligerswerk, zoals een beloning in materiële of monetaire waarden zijn optioneel. Verder gaat de enquête dieper in op hoe call-to-actions volgens de respondenten georganiseerd moeten worden en als de onderzoekers een call-to-action uitvoeren of men eraan zou deelnemen. De enquête eindigt met vragen over aan welke call-to-actions men zou willen deelnemen, voorgesteld door middel van een voorbeeld van ieder soort call-to-action (zie slides in §18.3) en een open vraag over eventuele aanbevelingen voor het onderzoek.

In de kern van de enquête wordt een **onderscheid** gemaakt tussen het **deelnemen** aan call-to-actions en het **organiseren** van call-to-actions. Het organiseren van een call-to-action is bijvoorbeeld de buurt samenbrengen en een spreker uitnodigen voor een opfriscursus rond de verkeersregels. Het deelnemen aan een call-to-action is deelnemen aan deze opfriscursus. Een ander voorbeeld is het organiseren van een buurtenquête. Het organiseren van een buurtenquête houdt in de organisator de actie op poten zetten door zelf enquêtes te verzamelen. Het deelnemen aan een call-to-action is het invullen van de enquête. Het organiseren van een call-to-actions is meer werk en vraagt een grotere inspanning.

Om de enquête af te ronden wordt de vraag gesteld of de mensen willen deelnemen aan een **interview** en mogen de respondenten een email-adres ingeven. Deze gegevens kunnen verder meegenomen worden voor de onderzoekers voor het afleggen van de interviews, indien men graag verduidelijking wil van de afgelegde enquêtes.

De enquête wordt opgesteld met voornamelijk **gesloten vragen** en de interviews met **open vragen**. Bij vragen naar aanbevelingen of andere persoonlijke vragen kunnen er in de enquêtes ook open vragen gesteld worden.

De enquête werd verspreid in de **periode** van 12/12/2022 tot en met 26/12/2022. In eerste instantie was er geen duidelijke doelgroep voor de respondenten afgebakend. Na het afnemen van de enquête bleek dat **studenten** niet de juiste doelgroep zijn. Zij kunnen namelijk minder bijdragen aan lokale call-to-actions. Daarnaast zitten zij door de week vaak op kot. Het onderzoeksgebied van dit onderzoek zijn call-to-actions in gemeenten. Studenten die op kot zitten, zijn door de week niet in hun thuisgemeenten. Daarom is uiteindelijk besloten om de doelgroep 'studenten' te verwijderen uit de data-analyse.

### 5.1.2 Interviews

De interviews hebben een **semi-gestructureerde vorm**, wat betekent dat er op voorhand een vragenlijst wordt opgesteld dat als hulpmiddel kan dienen tijdens het gesprek. De onderzoekers bereiden zich voor op de houdingen die een interviewer best kan hanteren (zoals actief luisteren) en oefenen hierop.

Het interview wordt afgelegd door de onderzoekers. Aan het begin van een interview wordt er uitgelegd wat het doel van het onderzoek is en wordt er een **informed consent** gevraagd aan de geïnterviewde. Hierbij moet de geïnterviewde toestemming geven aan de onderzoekers voor het opnemen van het gesprek. De interviews kunnen zowel persoonlijk als online plaatsvinden. Persoonlijke gesprekken krijgen de voorkeur.

Het interview met VVN vond **online** plaats op 21/11/2022 om 9u. Het interview duurde ongeveer 2u. Het interview met de VSV vond wederom online plaats op 22/12/2022 om 10u. Dit interview duurde ongeveer één uur. De samenvattingen van beide interviews zijn uitgeschreven in §0 en 18.5.

## 5.2 Opstellen enquêtes

Om de enquêtes te kunnen opstellen is het noodzakelijk om te weten welke call-to-actions momenteel bestaan, zowel in het binnen- als buitenland. Iedere call-to-action kan geclassificeerd worden volgens een aantal criteria. Deze criteria kunnen **motieven** zijn voor mensen om juist wel of juist niet deel te nemen aan call-to-actions. Figuur 6 en Figuur 7 tonen de tabel die is opgesteld in Excel om de call-to-actions te classificeren volgens de volgende **criteria**: de tijdsduur van de call-to-action, de voorbereidingstijd om de call-to-action te organiseren, de initiatiefnemer/ uitvoerder/ doelgroep, hoeveel mensen er nodig zijn om de call-to-action te organiseren, het niveau en het thema van de call-to-action. Er zijn voor de opgelijste acties zeven thema's gedefinieerd, namelijk cursus/workshop, sociale media, examen, actie, opdracht/spel, functie en onderzoek. De voornaamste call-to-actions worden in §7 verder beschreven.

Organisatie	Land	Actie	Tijdsduur	Vorbereidingstijd	Initiatiefnemer	Uitvoerder	Doelgroep	Hoeveel mensen heb je nodig	Niveau	Thema
VVN	Nederland	Schatkistspeurtocht	1 uur	1 uur	Leerkracht/Ouder	Leerkracht/Ouder	Kinderen	Per groep max 8 kinderen + per groepje 2 begeleiders	Algemeen	Opdracht/spel
VVN	Nederland	Snelheidsmeting	1 uur	1 uur	Iedereen	Doelgroep zelf	Kinderen, Buurtbewoners	Alleen of met meerdere	Buurt	Onderzoek
VVN	Nederland	Fotospeurtocht	1 uur	1 uur	Leerkracht/Ouder	Juf/Ouder	Kinderen	Per groep max 8 kinderen + per groepje 2 begeleiders	Buurt, schoolomgeving	Opdracht/spel
VVN	Nederland	Codespeurtocht	1 uur	1 uur	Leerkracht/Ouder	Leerkracht/Ouder	Kinderen	Per groep max 8 kinderen + per groepje 2 begeleiders	Buurt	Opdracht/spel
VVN	Nederland	Stickeractie	1 uur	1 uur	Iedereen	Doelgroep zelf	Kinderen, Buurtbewoners	Alleen of met meerdere	Buurt, algemeen	Actie
VVN	Nederland	Socialmedia-actie 'Onze scholen zijn weer begonnen'	30 min	Geen	School	Doelgroep zelf	Kinderen, Buurtbewoners, Automobilisten	Zelfstandig maar je kan je vrienden en familie vragen om mee te doen	Schoolomgeving	Sociale media
VVN	Nederland	Buurtenquête	4 uur	4 uur	Buurtbewoner	Doelgroep zelf	Buurtbewoners	Alleen of met meerdere	Buurt	Onderzoek
VVN	Nederland	Verkeersvoorlichting	2 uur	2 uur	Burger	Verkeersvoorlichter VVN	50-plussers, Automobilisten, Fietsers, Ouders, Bedrijven	Zelf samen met regionale VVN of in vereniging organiseren	Algemeen	Cursus
VVN	Nederland	Fietslichtactie AAN in het donker	3 uur	1 uur	Iedereen	Iedereen	Fietsers	Samenwerking met school, sportvereniging of werkgever. Voldoende vrijwilligers nodig	Algemeen	Actie
VVN	Nederland	Voorleesactie Sproet	1 uur	1 uur	Leerkracht/Ouder	Leerkracht/Ouder	Kinderen, Ouder, Basisscholen, Bedrijven	Alleen of met andere volwassenen	Algemeen	Opdracht/spel
VVN	Nederland	Opriscursus auto	6 uur	4 uur	Iedereen	Rijinstructeur VVN	50-plussers, Automobilisten	Organisatie kan je alleen doen (VVN zorgt voor trainer en inhoud), gemeente of ouderenorganisatie kunnen helpen	Algemeen	Cursus

Figuur 6: Classificatie van de huidige call-to-actions in binnen- en buitenland (deel 1)

VVN	Nederland	Veilige schoolomgeving	4 uur	2 uur	Leerkracht/Ouder	Leerkracht/Ouder	Kinderen	Samenwerking met school	Schoolomgeving	Onderzoek, actie
VVN	Nederland	Praktisch Verkeersexamen	24 uur	8 uur	Leerkracht/Ouder	Ouder	Kinderen	Per groep van 30 kinderen: twee mensen nodig bij de start + acht tot tien mensen voor de controleposten	Algemeen, schoolomgeving	Examen
VVN	Nederland	Opfrischallenge	30 min	Geen	Iedereen	Iedereen	50-plussers, Fietsers, Automobilisten	Alleen opstarten + groep die het leuk vindt	Algemeen	Sociale media
VVN	Nederland	OKI-kaartenactie	1 uur	30 min	Ouder	Ouder	Kinderen	Volwassen begeleider per groep 4-6 kinderen	Algemeen	Actie, functie
VVN	Nederland	Fietswielspellen	1 uur	30 min	Iedereen	Iedereen	Kinderen, Fietsers	Min groep 12 deelnemers. Per groep 12 kinderen: 2 begeleiders	Algemeen	Oprichting/spel
VVN	Nederland	Wheelie Pop	1 uur	30 min	Leerkracht/Ouder	Kinderen	Kinderen	Alleen, per twee of in groep	Algemeen	Oprichting/spel
VVN	Nederland	Het nieuwe fietsen	4 uur	4 uur	Iedereen	Fietscoach VVN	50-plussers, Fietsers	Samen werken met anderen zoals gemeente of ouderenorganisatie	Algemeen	Cursus/workshop
VVN	Nederland	Parkeeractie met kinderen	1 uur	30 min	Leerkracht/Ouder	Leerkracht/Ouder	Kinderen, Buurtbewoners, Automobilisten	Meerdere personen	Buurt	Actie, functie
VVN	Nederland	Remwegdemonstratie	/	/	Iedereen	VVN specialist	Automobilisten, 50-plussers, Buurtbewoners	Meerdere personen	Algemeen	Cursus, training
VVN	Nederland	Verkeersborden ontwerpen	1 uur	5 min	Leerkracht/Ouder	Leerkracht/Ouder	Kinderen	Alleen of met meerdere	Buurt	Actie
VVN	Nederland	Verkeersintensiteitsmeting	1 uur	Geen	Iedereen	Iedereen	Buurtbewoners	Alleen of met meerdere	Buurt	Onderzoek
VVN	Nederland	Koerier kleurplaat	1 uur	5 min	Leerkracht/Ouder	Leerkracht/Ouder	Kinderen	Alleen of met meerdere	Buurt	Actie, functie
VVN	Nederland	opfriscursus scootmobiel	2 uur	Geen	Iedereen	VVN specialist	Scootmobielrijders	Groep	Algemeen	Cursus
VVN	Nederland	Verkeersouder	/	/	(Groot)ouder	(Groot)ouder	Ouders	Alleen	Schoolomgeving	Functie
Ringland Academie, UAntwerpen en HIVA	België	Straatvinken	1u	Geen	Straatvinken	Iedereen	Iedereen	Alleen of met meerdere	Buurt, algemeen	Onderzoek
Fietsersbond	België	Fietsbus	30 min	Geen	Ouder	Vrijwilligers	Kinderen	Minstens 1 volwassene begeleider per groep	Schoolomgeving	Actie, functie
Brake	UK	Brake verkeersveiligheid postkaart	+2 werkdagen	+ 5 min	Iedereen	Iedereen	Ouder, 50-plussers	Zelf uitprinten en opsturen	Schoolomgeving, buurt	Alle thema's
Brake	UK	Brake verkeerslichten koekjes recept	+ 30 min	+ 60 min	Ouder	Iedereen	Kinderen, ouder	Zelf naar winkel gaan, bakken en uitdelen	Schoolomgeving, buurt	Alle thema's
Brake	UK	Brake kleurplaten verkeersveiligheid	+ 30 min	+ 2 min	Iedereen	Kinderen	Kinderen, ouder, leerkrachten	Zelf uitprinten	Schoolomgeving, buurt	Alle thema's
Brake	UK	Brake spellen invulblad verkeersveiligheid	+ 30 min	+ 2 min	Iedereen	Kinderen	Kinderen, ouder, leerkrachten	Zelf uitprinten en kind begeleiden	Schoolomgeving, buurt	Alle thema's
VSV	België	Fietscontroles	+4 uren	+5 uren?	Iedereen	Ouder/ leerkracht	Kinderen	Enkele personen	Schoolomgeving	Actie
VSV	België	Grote Voetgangersexamen	+2 uren	+ 1 uur	Leerkracht	Kinderen/ ouder	Kinderen	Enkele personen	Algemeen	Examen
VSV	België	Grote Fietsexamen	+2 uren	+ 1 uur	Leerkracht	Kinderen/ ouder	Kinderen	Enkele personen	Algemeen	Examen

Figuur 7: Classificatie van de huidige call-to-actions in binnen- en buitenland (deel 2)

### 5.3 Verwerking/ analyse van de data

Na het verspreiden van de **enquêtes** worden de resultaten geanalyseerd in het statistisch programma SPSS, aangeboden door de Universiteit Hasselt. Het programma analyseert de gegevens verkregen uit Qualtrics met behulp van beschrijvende statistiek en de resultaten kunnen vervolgens via tabellen en grafieken voorgesteld worden. Vergelijkingen kunnen gemaakt worden aan de hand van kruistabellen. Significante verbanden kunnen via het programma aangetoond worden aan de hand van de chi kwadraattoets. Fouten kunnen mede gefilterd worden.

De **interviews** worden uitgeschreven in **Word** (transcriptie). De emoties die de respondenten ervaren zijn ook belangrijk in het ontleden van de interviews. Het onderzoek spitst zich toe op de bereidheid van mensen om deel te nemen aan call-to-actions. Binnen interviews kunnen achterliggende redenen/gedachten/emoties bevraagd worden die eventueel niet in de enquêtes naar voren kwamen.

Na de analyse van de enquête- en interviewdata kan er getracht worden te antwoorden op de **onderzoeksvragen** en leidt tot het **zelf organiseren** van call-to-actions in het tweede semester.





## 6 Literatuur

Dit hoofdstuk bespreekt de eerste resultaten van de verkenning van de wetenschappelijke literatuur. De term call-to-action wordt niet gebruikt in wetenschappelijke literatuur rond verkeersveiligheid daarom werd er naar andere termen gezocht zoals vrijwilligers en gemeenschapsparticipatie. Als eerste wordt de link tussen verkeersveiligheid en vrijwilligers besproken. Vervolgens wordt gemeenschapsparticipatie en barrières bij gemeenschapsparticipatie aangehaald. Verder wordt het belang van verkeersveiligheid op lokaal, regionaal en nationaal niveau weergegeven. Als laatste werd er gezocht naar literatuur over hoe call-to-actions georganiseerd kunnen worden. In detail gaat het over het sternetwerk en het voorbeeld van Frankrijk.

### 6.1 Verkeersveiligheid en vrijwilligers

Het **Rode Kruis** (The International Red Cross and Red Crescent Movement (IFRC)) heeft in 2009 een "call to action" gepubliceerd voor **verkeersveiligheid**. Deze "call to action" kwam er naar aanleiding van de verkeersveiligheids crisis die dagelijks aan 3000 mensen het leven kostte. Vandaag zijn dat er **3500** (WHO, 2022). Dit komt overeen met een totaal van 1,3 miljoen mensen die sterven per jaar wereldwijd aan verkeersongevallen en 50 miljoen mensen die gewond raken. Hoewel er de laatste jaren steeds meer aandacht is voor verkeersveiligheid gaan de cijfers er niet op vooruit. **Verwondingen** door verkeersongevallen waren een groot maar genegeerd probleem over heel de wereld. De nood om het **gedrag van weggebruikers te veranderen** is de grootste uitdaging van verkeersveiligheid. Het gedrag moet veranderd worden zodat de wegen geen gebied zijn van potentieel geweld maar wel een gedeelde openbare ruimte worden (International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, 2009).

Het Rode kruis zet zich in voor de verkeersveiligheid op verschillende manieren. Ze creëren **bewustwording** bij jongeren en het brede publiek, geven **cursussen** in eerste hulp en **mobiliseren** besluitvormers. Een van de prioriteiten van het Rode Kruis is dan ook om een **cultuur** van risicovermindering en preventie **op te bouwen**. Wereldwijd pleit het Rode Kruis dan ook voor aanwenden van eenvoudige oplossingen zoals het bewustmaken van het publiek over de belangrijkste risicofactoren en op de gemeenschap gebaseerde activiteiten voor risicovermindering om de sociale en economische gevolgen te voorkomen of aanzienlijk te verminderen. De belangrijkste **verkeersveiligheidsactiviteiten** van de nationale afdelingen zijn verkeersveiligheid bovenaan op de politieke agenda van de regeringen zetten, een interne verkeersveiligheids cultuur creëren voor hun personeel en vrijwilligers, bewustmakingscampagnes uitvoeren over veilig weggebruik, verkeersveiligheidseducatie voor studenten en veilige routes naar school stimuleren en EHBO-cursussen verzorgen voor nieuwe en professionele chauffeurs en het grote publiek. Naast eerste-hulp-activiteiten is ongeveer een derde van de nationale verenigingen van het Rode Kruis actief betrokken bij preventieactiviteiten op het gebied van verkeersveiligheid (International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, 2009).

Het Rode Kruis geeft in hun call-to-action ook praktische aanbevelingen voor Rode Kruisvrijwilligers. Vrijwilligers kunnen leden van de gemeenschap helpen de verkeersveiligheid te verbeteren door te praten met jongeren op scholen over de **tien verkeersveiligheidstoezeggingen** die het Rode Kruis heeft opgesteld en door leden van de gemeenschap aan te moedigen om deze verkeersveiligheidstoezeggingen in acht te nemen. Ze kunnen ook helpen door zelf het goede voorbeeld te geven als ze op de weg rijden en door verkeersveiligheid in hun programma's te integreren. Een andere aanbeveling is om EHBO-trainingen te geven aan personen die de meeste kans hebben om als eerste op een ongevalsplek te komen, zoals beroepschauffeurs en politieagenten. Daarnaast spelen lokale autoriteiten een belangrijke rol. **Vrijwilligers kunnen samenwerken met deze autoriteiten om bewustmakingscampagnes te organiseren**, hun aanmoedigen om de veiligheidsmaatregelen op gevaarlijke locaties te verbeteren en veilige oversteekplaatsen in te voeren en hun stimuleren om verkeersveiligheidswetten te handhaven (International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, 2009).

## 6.2 Gemeenschapsparticipatie

Onderzoek heeft aangetoond dat **voetgangerscompetentie bij kinderen** het best wordt aangeleerd door **praktische trainingsmethoden**, waarbij kinderen **begeleide** ervaring krijgen met het oplossen van verkeersproblemen in realistische verkeerssituaties. Dit neemt echter zeer **veel tijd** in beslag en is **arbeidsintensief**. Thomson & Whelan (1997) lossen dit op door gemeenschapsparticipatie toe te passen. Hierbij verzorgen **lokale vrijwilligers** de trainingen in samenwerking met projectmedewerkers en de scholen. Het onderzoek toont aan dat vrijwilligers echt wel hun **meerwaarde** hebben. Vrijwilligers zorgen ervoor dat het contact tussen de gemeenschap en de school verbetert. Daarnaast wordt de gemeenschap rechtstreeks betrokken bij het zoeken naar oplossingen van haar eigen problemen in de buurt dan dat 'experts' van buitenaf ingehuurd worden, wat helpt om het moreel in de gemeenschap als geheel te verhogen. Bij de call-to-actions wordt er ook gerekend op vrijwilligers voor het uitvoeren ervan. In dit onderzoek wordt goed beschreven hoe men de vrijwilligers kiest, welke training ze krijgen en welke voordelen er zijn.

De vrijwilligers werden **gerekruteerd** via lokale scholen, maatschappelijke organisaties en mond-tot-mondreclame en waren allemaal ouders van leerlingen. De vrijwilligers, meer dan honderd in totaal, werden opgeleid door een training van een halve dag. Tijdens deze training verwierven ze de nodige vaardigheden door het observeren van goede onderwijspraktijken en het lesgeven onder begeleiding van projectmedewerkers. De vrijwilligers trinden niet hun eigen kinderen (Thomson & Whelan, 1997).

Vervolgens vond de training van de kinderen plaats onder begeleiding van de vrijwilligers. Op voorhand werden **drie vaardigheden** gekozen die de kinderen moesten aanleren. Alle drie de vaardigheden gingen erop vooruit in vergelijking met een controlegroep. Het oordeel en gedrag van de getrainde kinderen was

aanzienlijk verbeterd na de training. Twee maanden na het einde van training was de verbetering nog steeds zichtbaar. De training leverde dus voordelen op de lange termijn op (Thomson & Whelan, 1997).

De **effectiviteit van de vrijwilligers** kon in tegenstelling tot de vaardigheden van de kinderen niet individueel getest worden. De effectiviteit kon wel in groep onderzocht worden. Uit het onderzoek bleek dat de resultaten die de vrijwilligers als groep behaalden vergelijkbaar zijn met die van hooggekwalificeerd personeel in eerdere onderzoeken. De vrijwilligers werden geselecteerd op basis de interesse in het welzijn van kinderen en niet op basis van 'kwalificatie'. Door de goede voorbereiding is het gelukt om de kinderen voetgangerscompetentie aan te leren. Vrijwilligers uit achtergestelde gemeenschappen kunnen dus een centrale rol kunnen spelen in de verkeersveiligheid als ze goed voorbereid worden (Thomson & Whelan, 1997).

### 6.3 Barrières bij gemeenschapsparticipatie

Er zijn wel een aantal barrières bij gemeenschapsparticipatie zoals gebrek aan tijd en gebrek aan leiderschap. Howat et al. (2001) hebben tien barrières voor het deelnemen aan gemeenschapsparticipatie van verkeersveiligheidsactiviteiten geïdentificeerd en hebben hierbij strategieën opgesteld om deze barrières te overkomen. Dit is belangrijk omdat de verkeersveiligheid kan toenemen met een **minimale participatie**. Daarnaast draagt het verbeteren van de verkeersveiligheid bij aan de algemene aanpak om de veiligheid in de gemeenschap te verbeteren. Initiatieven op het gebied van verkeersveiligheid hebben een grotere kans op slagen wanneer de gemeenschap voelt dat ze een rol speelt bij het bepalen van de agenda en het meewerken aan oplossingen.

Ondanks de voordelen van participatie zijn er veel barrières die de waarschijnlijkheid of het potentieel van deelname van de gemeenschap kunnen beperken. In dit onderzoek wordt een onderscheid gemaakt tussen tien barrières. De barrières worden onderverdeeld in twee overkoepelende groepen namelijk personeels- en planningskwesties (Howat et al., 2001).

Personeelskwesties:

- Vermindering van sociaal kapitaal
- Gebrek aan tijd
- Gebrek aan leiderschap
- Gebrek aan relevante vaardigheden en kennis

Planningskwesties:

- Aanhankelijkheid aan één benadering of proces
- Top-down of bottom-up planning
- Ongepaste programmafocus
- Ongepaste programma-evaluatie
- Gebrek aan fondsen en middelen
- Gebrek aan duurzaamheid

De eerste categorie zijn **personeelskwesties**. Hier zijn vier barrières bij ingedeeld. De eerste barrière hierbij is een **vermindering van sociaal kapitaal**. Dit is een wereldwijde trend die te wijten is aan verschillende redenen zoals de dominantie van economisch rationalisme. Hier is geen simpele oplossing voor. Sociaal kapitaal kan worden versterkt door activiteiten die samenwerking en vertrouwen opbouwen. Deze activiteiten moeten gestimuleerd worden (Howat et al., 2001).

De tweede barrière is **gebrek aan tijd** van leden van de gemeenschap. Veel gemeenschapsprojecten mislukken hierdoor. Programma's moeten daarom regelmatig concrete vooruitgang laten zien, zodat mensen het gevoel hebben dat hun tijd niet wordt verspild (Howat et al., 2001).

De derde barrière is **gebrek aan leiderschap**. Het kan een van de belangrijkste barrières zijn voor het ontwikkelen en implementeren van preventie-interventies in een gemeenschap. Hierdoor is het essentieel om invloedrijke mensen in een projectcommissie te hebben. Deze zorgen ervoor dat het project niet vroegtijdig in verval geraakt (Howat et al., 2001).

De vierde barrière is **gebrek aan relevante vaardigheden en kennis** van leden van de gemeenschap. Dit kan opgelost worden door professionele begeleiders die leden van de gemeenschap vaardigheden aan leren door nauw met hun samen te werken en hen training te geven (Howat et al., 2001).

De tweede categorie van barrières zijn **planningskwesties**. Hier zijn er zes barrières met als eerste **aanhankelijkheid aan één benadering of proces**. Geen enkel 'model' of benadering wordt aangeraden als het enige 'proces' voor het opstellen van programma's en het werven van participatie van de gemeenschap. Er zijn namelijk verschillende variaties voor de realisatie van dergelijke projecten. De beste resultaten worden waarschijnlijk behaald door respect te hebben voor verschillende benaderingen en de aanpassing van de meest geschikte componenten (Howat et al., 2001).

De tweede barrière is **top-down of bottom-up planning**. Beide zijn extremen. De beste oplossing ligt tussenin waarbij in eerste instantie een proces voor gemeenschapsorganisatie wordt gebruikt. Naarmate het programma vooruitgaat is er meer nadruk op een benadering van gemeenschapsontwikkeling. Hierbij is er in de eerste plaats een degelijke planning die uitgevoerd wordt door professionals met een relevante opleiding. Daarnaast is het mogelijk om de gemeenschap te betrekken bij het project wat zorgt voor een stijgende kans op deelname als het project vordert (Howat et al., 2001).

De derde barrière is **ongepaste programmafocus**. Aan de ene kant bestaat de kans dat prioritaire problemen niet geselecteerd worden doordat sommige leden van de gemeenschap denken dat andere problemen belangrijker zijn. Hierdoor kunnen de beschikbare middelen besteed worden aan de relatief minder belangrijke problemen. Aan de andere kant kunnen er ook te veel problemen

geselecteerd worden. Dit zorgt ervoor dat de focus te breed ligt (Howat et al., 2001).

**Ongepaste programma-evaluatie** is de vierde barrière. Dit wordt vaak als kritiek gegeven bij gemeenschapsparticipatie. Een ongepaste evaluatie kan de duurzaamheid van het project in gevaar brengen doordat er een invloed is op de verantwoordelijkheid voor de middelen. Om dit op te lossen kunnen externe experts ingehuurd worden die de evaluatie uitvoeren (Howat et al., 2001).

De voorlaatste barrière is het **gebrek aan fondsen en middelen**. Projecten moeten vaak steunen op beperkte lokale financiën en vrijwilligerswerk. Als deze fondsen en middelen op zijn, wordt er vaak meer tijd gestoken in het zoeken van nieuwe fondsen en middelen waardoor er minder tijd gestoken kan worden in het project zelf. Dit kan opgelost worden door aan te tonen dat het programma effectief is. Wanneer is aangetoond dat een programma effectief is, is de kans groter dat staats- en federale overheidsinstanties de fondsen versterken (Howat et al., 2001).

**Gebrek aan duurzaamheid** is de laatste barrière. Instanties kunnen verwachten dat de gemeenschap de activiteiten voortzetten nadat de financiering gebruikt is. Het is echter essentieel dat er een passend leiderschap en ondersteuning van toegewijde en bekwame leden van de gemeenschap zijn. Deze vaardigheden kunnen tijdens het project ontwikkeld worden (Howat et al., 2001).

#### 6.4 Belang van verkeersveiligheid op lokaal, regionaal en nationaal niveau

Het rapport van de Europese Unie (2010) vertelt waarom lokale, regionale en nationale overheden, maar ook de Europese Unie zelf, zo'n belangrijke rol spelen bij verkeersveiligheidsmanagement. Er wordt rekening gehouden met de drie E's, namelijk Enforcement, Engineering en Encouragement. Figuur 8 beschrijft de rol van iedere instelling bij infrastructurele kwesties, controle en versterking, educatie, campagnes, diensten bij noodgevallen en statistieken en data-analyse (European Union, 2010).

Table 1. Examples for the involvement of LRAs in road safety management

Type of action	Institutions – geographic/administrative dimension			
	Local	Regional	National	EU
<b>Infrastructure (road design)</b>	E.g. home zones – participatory planning and local acceptance is crucial for speed breakers or cyclist infrastructure	Safe design of intersections for secondary roads (e.g. roundabouts) or Support schemes for local action according to coherent ranking of black spots	E.g. legislation (norms) for road engineering or road safety audits on highways or Safety in tunnels or Standards for road markings and signs	E.g. similar standards for road safety audits; or Supporting the harmonisation of protection levels, installation and maintenance standards for road restraint systems (safety barriers)
<b>Control and enforcement</b>	Crucial role of police at local and regional level		Enforcement standards	Harmonisation of enforcement standards
<b>Education</b>	Support of RSE for children by local police and municipalities	Regional preventive actions for adolescents together with regional schools	Curricula for RSE in primary and secondary schools	Support to projects and networks on exchange of good practice
<b>Campaigns</b>	Local action days on bike safety	Campaigns in regional/national media (e.g. at start of school season)		Financial incentives for campaigns and support exchange on successful examples (e.g. Bob)
<b>Emergency and post-injury services</b>	E.g. voluntary fire brigades organised at local level in many countries	E.g. emergency services organised at regional level	Financing of emergency services through health insurance systems	Setting standards or supporting development of cross-border catchment areas for emergency services
<b>Statistics and data analysis</b>	Collection of accident data	Training of local police officers in order to safeguard common standards or Black spot mapping	Data collection and summary for policy-makers; setting standards	Harmonisation of standards for data collection and interpretation; link to global networks

Source: own considerations

Figuur 8: Voorbeelden van de betrokkenheid van lokale, regionale en nationale overheden binnen verkeersveiligheid

Bij **lokale overheden/instellingen** spelen bijvoorbeeld de politie en gemeenschappen een cruciale rol in de ondersteuning van de verkeersveiligheidseducatie. Actiedagen inzake fietsveiligheid dragen dan bijvoorbeeld bij tot de campagnes op lokaal niveau. Op **regionaal niveau** zijn preventieacties voor volwassenen, in samenwerking met regionale scholen, een type actie binnen het thema 'educatie'. Op **nationaal niveau** worden eerder de verkeersveiligheidscurricula aangepast voor lagere en secundaire scholen. De Europese Unie legt eerder de focus op het (financieel) steunen van projecten of campagnes met een goede of succesvolle bijdrage. De verkeersveiligheidseducatie en de campagnes dragen ertoe bij dat kinderen en volwassenen de verkeersregels begrijpen, trainen en toepassen en dat het risicobewustzijn verhoogd wordt. Het gepromote resultaat is vervolgens een lange termijn verkeersveiligheidseducatie voor ieder individu (European Union, 2010).

Het rapport legt de nadruk op de lokale en regionale overheden. **Verkeersveiligheidseducatie** zou bijvoorbeeld in de lagere school (en kleuterschool), op lokaal niveau, moeten starten en zou uiteindelijk moeten verder

gaan naar de secundaire scholen, op regionaal niveau. **Objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid gebeuren** vaak op wegen met een lokale of regionale functie. Deze redenen maken het belangrijk om ook op deze niveaus aan verkeersveiligheid te werken (European Union, 2010).

Er zijn verschillende **uitdagingen**, zoals de financiële voorzieningen, de verschillende levels binnen een overheid, het publieke draagvlak, de technische kennis van een innovatieve aanpak en de kennis van de lokale overheid zelf (European Union, 2010).

## 6.5 Methodologie

### 6.5.1 Sternetwerk

De Donder en collega's (2014) hebben onderzoek gedaan naar hoe ouderen kunnen participeren in een onderzoek naar het ontwikkelen van een op bewijs gebaseerd leeftijdsvriendelijk beleid. Ouderen werden hierbij gedurende heel het onderzoek betrokken. De onderzoekers rolden een **sternetwerk** uit waarbij ouderen zelf de vragenlijsten afnemen bij leeftijdsgenoten. Ouderen zijn hier niet alleen de onderzoeksdoelgroep, maar worden ook gezien als medeontwikkelaars van het onderzoek. In elke gemeente werden een aantal ouderen gezocht die vrijwilliger wouden zijn. Deze vrijwilligers namen de vragenlijst af bij leeftijdsgenoten. Hierdoor ontstaat er een sternetwerk. Dit sternetwerk is mogelijks een manier om de call-to-actions in Vlaanderen te organiseren. Dit moet verder onderzocht worden.

De onderzoekers kozen voor een sternetwerk omdat er een aantal **methodologische uitdagingen** waren waar ze mee te maken kregen. Een eerste uitdaging was dat lokale autoriteiten weinig financiële middelen ter beschikking hebben. Er moest een methode ontwikkelt worden die een hoge wetenschappelijke waarde had maar die niet te duur was. Daarnaast moest de methode in verschillende gemeenten gebruikt kunnen worden omdat het onderzoek in heel Vlaanderen plaatsvond. Het sternetwerk bleek de beste methodologie te zijn om het onderzoek uit te voeren (De Donder et al., 2014).

Er zijn een aantal **beperkingen**. Het onderzoek was sterk afhankelijk van politiek engagement omdat het in gemeenten werd uitgevoerd. Als leden van bijvoorbeeld de seniorenraad geïnteresseerd waren om deel te nemen aan het project maar de beleidsmaker niet dan kwam het project meestal niet tot stand. Daarnaast was het moeilijk om ouderen met een andere nationaliteit te betrekken omdat zij vaak een andere taal spreken dan de vrijwilligers. De vragenlijst werd wel vertaald in meerdere talen maar toch was de responsgraad beduidend lager bij deze groep (De Donder et al., 2014).

Naast de beperkingen zijn er ook een heel aantal **sterktes**. Een eerste sterkte is de voortdurende samenwerking tussen de verschillende partners. Het is sternetwerk is tot stand gekomen door de samenwerking met de provincie, lokale autoriteiten en lokale seniorenorganisaties. Alle partijen stemmen hun activiteiten op elkaar af. Een tweede sterkte is het grote aantal vrijwilligers dat in elke



gemeente deelnam. Dit komt door het waarderen van persoonlijke contact, het voorzien van profielfuncties voor de vrijwilligers zodat het duidelijk is welke vrijwilligers met welke capaciteiten gezocht worden en het betrekken van de lokale media. Als laatste kregen alle partners verschillende trainingen doorheen het onderzoek (De Donder et al., 2014).

### 6.5.2 Frankrijk

In Frankrijk is er de **verkeersveiligheidsdelegatie** (La Délégation à la Sécurité routière - DSR). Deze organisatie handelt naar het gedrag van weggebruikers om hen verantwoordelijk te maken. Dit doen ze door het opstellen en uitvoeren van een verkeersveiligheidsbeleid met als doel het aantal verkeersongevallen te verminderen. Ze hebben verschillende taken zoals de coördinatie van het verkeersveiligheidsbeleid op nationaal en lokaal niveau, communicatie en informatie over verkeersveiligheid, verkeerseducatie en geautomatiseerde controle en bestraffing van verkeersovertredingen. De uitvoering steunt de DSR op 200 agenten (Sécurité routière, 2022a).

Naast de verkeersveiligheidsdelegatie zijn er de **actoren op het gebied van openbare verkeersveiligheid**. Hieronder vallen onder andere de minister-president, het ministerie van binnenlandse zaken en het ministerie van justitie. Onder elk van deze actoren zijn er verschillende comités of (advies)raden. Een voorbeeld is de nationale Raad voor de Verkeersveiligheid. Deze raad doet voorstellen aan de regering over verkeersveiligheid. Het brengt alle partners rond verkeersveiligheid samen en wordt bijgestaan door een comité van deskundigen (Sécurité routière, 2022c).

Als laatste zijn er de **lokale actoren**. De afdeling verkeersveiligheid leidt het netwerk van lokale actoren in elk departement van Frankrijk. Bovenaan staat de **projectleider** verkeersveiligheid. Dit is de stafchef die het verkeersveiligheidsbeleid ter plaatse leidt en coördineert. Hieronder staat de **verkeersveiligheidscoördinator** die dagelijks instaat voor de uitvoering van het lokaal vastgestelde verkeersveiligheidsbeleid. Helemaal onderaan zijn er de "**intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)**". Dit zijn vrijwilligers die informatie verspreiden en bijdragen aan de ontwikkeling, animatie en het beheer van bewustmakingsacties op het gebied van verkeersveiligheid (Sécurité routière, 2022b).

## 7 Onderzoeksresultaten en analyse

De onderzoeksresultaten bieden antwoorden op de onderzoeksvragen. Na het uitvoeren van een literatuuronderzoek zijn er verschillende call-to-actions in zowel Vlaanderen als het buitenland gevonden en uitgeschreven. Deze call-to-actions zijn ook terug te vinden in Figuur 6 en Figuur 7. De resultaten van de enquête tonen de antwoorden op de vraag wat de bereidheid is van de Vlamingen om deel te nemen aan call-to-actions of call-to-actions uit voeren. Verschillende variabelen/omstandigheden zijn in rekening gebracht, zoals de socio-demografische variabelen (geslacht, leeftijd, diploma, werksituatie, enzovoort). Tot slot zijn er acht voorbeelden van call-to-actions voorgesteld aan de respondenten van de enquête. De bereidheid tot het deelnemen aan deze acties wordt mede hierin verwerkt.

### 7.1 Call-to-actions in Vlaanderen

In Vlaanderen zijn er verschillende bestaande acties, cursussen, examens, workshops, etc. die georganiseerd kunnen worden door burgers. Hieronder worden volgende call-to-actions besproken:

- Verkeersouders
- Grote voetgangers/fietsexamen
- Schoolpoortquiz
- Schooluitstappen
- Gemachtigd opzichter
- Fietsbus
- Straatvinken

Een eerste voorbeeld is dat ouders van schoolkinderen zich vrijwillig kunnen opgeven als **'verkeersouder'**. De website van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) somt de verschillende activiteiten, nodige materialen en tips op. Verkeersouders kunnen een **verkeerswerkgroep** samenstellen met verschillende stakeholders, zoals ouders, leerkrachten en directie, om verkeersacties te organiseren. De verkeersacties zijn uiteenlopend. Helm Op Fluo Top en fietscontroles zijn hier goede voorbeelden van. **Fietscontroles** worden vaak georganiseerd in het begin van het schooljaar. Extra opties zoals het geven van verkeerslessen inzake fietsen of gratis pakketten van de fietscontroles kunnen aangevraagd worden (VSV, 2022a).

Verkeersouders kunnen ook scholen stimuleren om verkeersexamen af te nemen, zoals het **Grote Voetgangersexamen** en het **Grote Fietsexamen**. De vrijwilligers kunnen vervolgens helpen met taken, zoals het aftellen van het startsein, de controlepost bemannen, wegwijzers ophangen, enzovoort. De VSV biedt verder voetgangers- en fietstrainingen aan verkeersouders zodat leerlingen veilig leren wandelen en fietsen in de schoolomgevingen. Deze gegeven lessen zijn arbeids- en tijdsintensief voor leerkrachten om uit te voeren (VSV, 2022a).

Bij de VSV is het mogelijk om gratis pakketten aan te vragen, waarbinnen materialen aangeboden worden om acties te voeren in de schoolomgevingen. Dit

gaat om pakketten met thema's, zoals Parkeerdruk (veroorzaakt door ouders zelf), theorie over de zone 30 en de welbekende Schoolpoortquiz. De **Schoolpoortquiz** biedt ouders een opfrissing van de verkeerskennis bij schoolomgevingen (VSV, 2022a).

**Schooluitstappen** kunnen mede georganiseerd worden door verkeersouders. De ouders kunnen de leerkrachten bijstaan in de leerlingen toewijzen op de verkeersregels, verkeersborden en wegmarkeringen. De VSV biedt hierbij het pakket 'Op Uitstap met de Fiets' aan (VSV, 2022a).

De meest bekende actie die uitgevoerd wordt door verkeersouders is het begeleiden van kinderen bij het oversteken aan de schoolpoort. Ouders kunnen een opleiding volgen om een geschikte **gemachtigd opzichter** te zijn. Tot slot biedt de VSV **infiches** aan met thema's, zoals 'veilig in de auto', 'duurzame mobiliteit' en 'parkeren en parkeerdruk', die interessant kunnen zijn voor de verkeersouders. Met de bijgeschoolde kennis kunnen zij andere ouders informeren over verkeersuitdagingen (VSV, 2022a).

Naast de acties van de VSV zijn er nog verschillende andere call-to-actions die in Vlaanderen uitgevoerd worden. Een eerste voorbeeld is de "**fietsbus**" in Lendeledede. Dit is hetzelfde concept als een schoolbus maar dan met de fiets in plaats van met de bus. Leerlingen worden in groep met de fiets onder begeleiding van een volwassene naar school gebracht. Er is een route opgesteld waarbij zo veel mogelijk leerlingen opgehaald kunnen worden. Ouders moeten hun kinderen inschrijven als ze meewillen met de "fietsbus" zodat de route en het aantal vrijwilligers bepaald kan worden. In Lendeledede zijn er ongeveer 30 vrijwilligers die zich inzetten voor dit project. Deze vrijwilligers bestaan uit mensen die op vaste dagen meefietsen als begeleider, en andere die zich als reserve hebben opgegeven voor als een vaste vrijwilliger niet kan. Dit alles wordt geregeld via een Whatsappgroep waar alle vrijwilligers inzitten. Het project is wel opgestart in samenwerking met de school. Eerst heeft er een enquête plaatsgevonden om te peilen naar de interesse bij de ouders. Uit deze enquête zijn twee routes gekomen. Zowel de school als de gemeente hebben een belangrijke rol gespeeld in het promoten van de "fietsbus" en het zoeken van vrijwilligers. De "fietsbus" is een succes (Fietsersbond, 2021).

Een call-to-action met een kortere duur is **Straatvinken**. Straatvinken is een jaarlijks telmoment van het verkeer. Deelnemers tellen op een donderdag in mei gedurende één uur al het verkeer dat in hun straat voorbijkomt. De laatste editie van Straatvinken vond plaats op 19 mei 2022 tussen 17u en 18u. De volgende editie vindt plaats op 18 mei 2023. Deelnemers tellen het verkeer door middel van een papieren formulier of een digitale tool. Wetenschappers onderzoeken de resultaten. Ze kijken of er een modal shift is en of het verkeer duurzamer wordt. De onderzoekers willen liefst zo veel mogelijk deelnemers zodat de gegevens op een zo klein mogelijke schaal verzameld worden. Iedereen kan deelnemen. Na het telmoment worden de deelnemers aangespoord om een leefbaarheidsbevraging in te vullen zodat de onderzoekers weten hoe de straat beleefd wordt en eventueel

uitspraken kunnen doen over de link met het verkeer dat door een straat rijdt (Straatvinken, 2022).

## 7.2 Call-to-actions in het buitenland

Niet alleen in Vlaanderen worden call-to-actions rond verkeersveiligheid georganiseerd, maar ook in het buitenland zijn verschillende voorbeelden terug te vinden. De voorbeelden die hier besproken worden, zijn:

- VVN (Nederland)
- Brake (Engeland)
- Trainingsprogramma "Kinderen en Verkeer" (Duitsland)
- ISDR (Frankrijk)
- Walking School Bus (Nieuw-Zeeland)

Zoals eerder vermeld is er in Nederland de **VVN**. VVN is een maatschappelijke organisatie die de verkeersveiligheid in Nederland probeert te verbeteren. Hun overtuiging is dat iedereen een verkeersdeelnemer is en kan bijdragen aan een veiliger verkeer. Hun doel is ervoor zorgen dat mensen zich hier bewust van zijn. Ze doen dit door educatieve programma's en campagnes te ontwikkelen. Op hun website hebben ze aantal **(buurt)acties** staan die iedereen kan uitvoeren in zijn of haar buurt om verkeersveiligheid te benadrukken (VVN, 2022b). Op hun website zijn verschillende acties weergegeven voor verschillende doelgroepen. Mogelijke doelgroepen zijn 50-plussers, automobilisten, basisscholen, bedrijven, buurtbewoners, fietsers, kinderen en ouders. Voorbeelden van acties zijn een schatkistspeurtocht, het uitvoeren van een snelheidsmeting, een stickeractie en een opfriscursus auto (VVN, 2022a).

In Engeland bestaat de organisatie **Brake**. De organisatie voorziet voornamelijk verkeersveiligheidscampagnes en een aantal creatieve call-to-actions die ouders kunnen doen om hun kinderen, maar ook andere ouders, meer bewust te maken over verkeersveiligheid. De vier huidige call-to-actions zijn het opsturen van postkaarten, kleurplaten, invulbladen met spellen en een koekjesrecept en dat allemaal gelinkt aan verkeersveiligheid (BRON).

Duitsland heeft een uniek programma in Europa namelijk het **trainingsprogramma "Kinderen en Verkeer"** georganiseerd door de "Deutscher Verkehrssicherheitsrat" (DVR). Het programma is bedoeld voor ouders omdat zij het dichtste bij hun kind staan en het meeste tijd met hun kind doorbrengen. Dit programma bestaat uit gratis evenementen in kleuterscholen waarbij experts de ouders informeren over hoe kinderen moeten worden voorbereid op het gebruik van de weg. De experts informeren de ouders door praktijk- en kindgericht advies te geven en suggesties te doen voor alle verkeerssituaties. Er bestaat sinds kort ook een **digitale toepassing** om kinderen bewust te maken van de veiligheid in het wegverkeer. Kinderen kunnen met een muisklik afzonderlijke scènes vergroten en de bijhorende achtergrondinformatie oproepen. Er zijn zowel foto's en filmpjes als handige tips, verdere informatie en links naar brochures (Federal Ministry for Digital and Transport, 2022).

In Frankrijk zijn er, zoals eerder vermeld, de **IDSR**. Voor elke acties krijgen ze een opdrachtbrief en ze krijgen een opleiding bij hun indiensttreding (Préfet des Pyrénées-Orientales, 2022). Een voorbeeld van mogelijke actie is het organiseren van een **workshop** onder begeleiding van deze vrijwilligers. Tijdens deze workshop kunnen alle verkeersveiligheidsthema's aan bod komen zoals alcohol, verdovende middelen, snelheid, fietsen, de wegcode, enzovoort. De workshops kunnen georganiseerd worden voor alle doelgroepen gaande van kinderen, ouderen tot studenten en medewerkers van bedrijven. De interventies van de vrijwilligers zijn gratis. Er wordt wel gevraagd om de vrijwilliger lunch aan te beiden als de actie een hele dag duurt. Benodigd materiaal zoals een alcoholkoffer of een blaasbril worden gratis uitgeleend en meegebracht door de vrijwilliger met een leencontract voor gemeenten of een waarborgcheque voor verenigingen (Préfet de la Loire-Atlantique, 2022).

Als laatste voorbeeld is er in Nieuw-Zeeland de "**Walking School Bus**", letterlijke vertaald de "wandele schoolbus". Een "wandele schoolbus" is een schoolbus waarbij de kinderen wandelen in plaats van met een echte bus worden gebracht. Met de "wandele schoolbus" worden kinderen niet alleen opgehaald op bepaalde haltes langs een vaste route naar school maar onderweg leren ze meer over verkeersveiligheid en hoe zich te gedragen in het verkeer. De aanbeveling is één volwassen begeleider per groep van ongeveer acht kinderen. De kinderen kunnen extra gemotiveerd worden door een beloning toe te voegen. Bijvoorbeeld het toekennen van badges als ze 50 keer meegewandeld hebben, enzovoort. Daarnaast kunnen oudere kinderen gemotiveerd worden om mee te wandelen door hun verantwoordelijkheden te geven. Zij kunnen de volwassenen helpen. Dit project steunt op vrijwilligers die de "wandele schoolbussen" begeleiden naar school. Dit concept kan ook toegepast worden op fietsers. Dit wordt de "**fietsbus**" genoemd. De "fietsbus" bestaat ook in Vlaanderen zoals hierboven al is weergegeven. De "wandele schoolbus" heeft een grote omvang in Nieuw-Zeeland. Er zijn namelijk meer dan honderd scholen die een "wandele schoolbus" hebben (Auckland Transport, 2022). In Vlaanderen bestaat dit concept ook maar onder de naam "**wandelpool**" bijvoorbeeld in Deerlijk (Netwerk Duurzame Mobiliteit, 2022). Hierboven worden enkele voorbeelden aangehaald. Deze lijst van voorbeelden is niet exhaustief, er bestaan nog veel meer acties. Deze voorbeelden worden enkel aangehaald om een beeld te vormen van welke mogelijke acties er bestaan.

## 7.3 Bereidheid tot deelname aan call-to-actions

### 7.3.1 Respondenten

In het totaal zijn er **282 enquêtes** ingevuld, waarvan 130 enquêtes gedeeltelijk zijn ingevuld. Er namen meer **vrouwen** deel aan de enquête, namelijk 60%, dan mannen (40%). Respondenten met een **leeftijd** van 18-25 jaar vormden de grootste groep binnen de enquête (met 42%), gevolgd door de leeftijdscategorie 46-65 jaar (met 30%) en 26-45 jaar (met 21%). Dit staat weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Aantal respondenten volgens leeftijd

Leeftijd	Aantal
<18 jaar	1,6%
18-25 jaar	42%
26-45 jaar	21%
46-65 jaar	30%
>65 jaar	6%
Totaal	100%

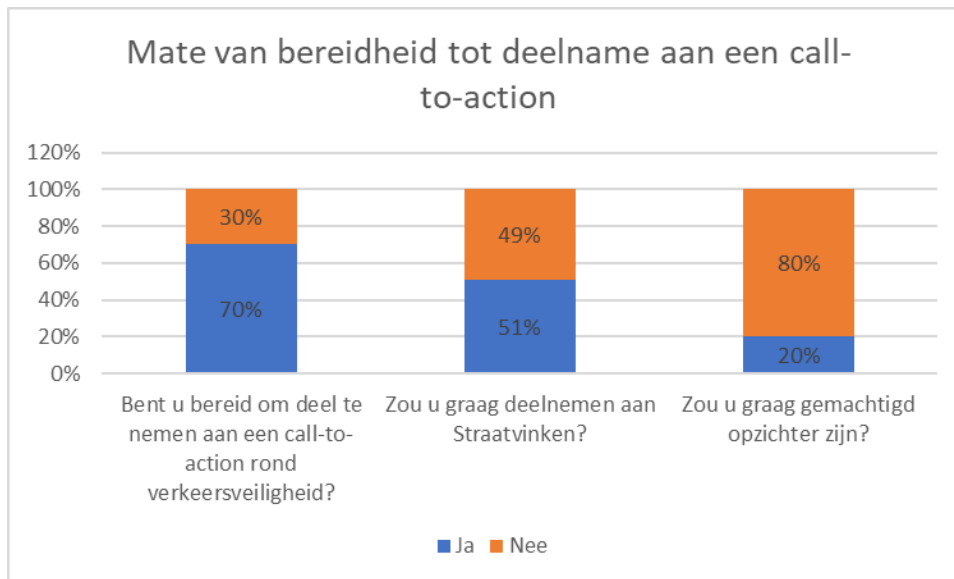
Als er gekeken wordt naar het **hoogst behaalde diploma** vormen de respondenten de grootste groep met het middelbare schooldiploma, namelijk 36%, gevolgd door het professionele bachelordiploma (met 28%) en het masterdiploma (met 22%). In combinatie met de **werksituatie** zit het grootste deel van de respondenten momenteel in een vast dienstverband (51%).

Ongeveer de helft van de respondenten heeft **kinderen**. 57% van degene die geen kinderen hebben, willen kinderen in de toekomst en 24% weet het nog niet.

34% van de respondenten geeft aan **vrijwilliger** te zijn.

### 7.3.2 Bereidheid tot deelname

**70%** van de respondenten geven aan dat ze **bereid** zijn om **deel te nemen** aan een call-to-action rond verkeersveiligheid. Op het einde van de enquête werden een aantal call-to-actions gegeven en werd er gevraagd aan de respondenten of ze hieraan zouden willen deelnemen. Bij deze **voorbeelden van call-to-actions** bleek dat slechts **51% of minder** van de respondenten bereid was om deel te nemen aan de verschillende call-to-actions. Er is dus een verschil tussen de bereidheid tot deelname aan een call-to-action en de bereidheid tot deelname aan specifieke call-to-actions. Figuur 9 geeft de algemene mate van bereidheid tot deelname aan een call-to-action (links), de mate van bereidheid tot deelname aan Straatvinken (midden) en de mate van bereidheid om gemachtigd opzichter te zijn (rechts).



Figuur 9: Mate van bereidheid tot deelname aan een call-to-action.

De grootste **motivatie** om deel te nemen aan een call-to-action is dat de (klein) kinderen van de respondenten zich veilig in het verkeer kunnen verplaatsen (29%), gevolgd door het interessant/belangrijk vinden van verkeersveiligheid (26%) en zodat de buurt van de respondenten verkeersveilig is (23%). De percentages zijn weergegeven op Figuur 10.



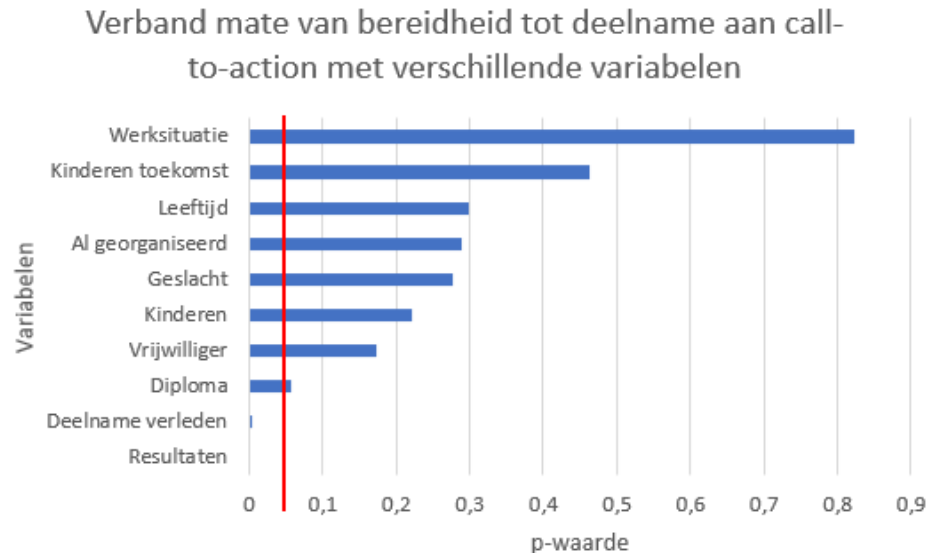
Figuur 10: Motivatie om deel te nemen aan een call-to-action

Verder werden een aantal **stellingen** gegeven waarbij de respondenten moesten aangeven of ze (niet) akkoord waren. De meerderheid van de respondenten vinden dat de Vlaamse Overheid, de gemeenten en onderzoeksinstituten zich moeten bezighouden met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bijkomend vindt de meerderheid dat ze zelf ook hun steentje kunnen bijdragen hieraan. Bij de vraag of vrijwilligers zich moeten bezighouden met het verbeteren van de verkeersveiligheid antwoorde de meerderheid neutraal.

Daarnaast zijn er verschillende **variabelen** bevroegd die een invloed kunnen hebben op de bereidheid tot deelname aan call-to-actions, namelijk geslacht, leeftijd, diploma, werksituatie, kinderen, deelname in het verleden, resultaten, vrijwilliger en verkeersveiligheid. Figuur 11 toont de verschillende variabelen, in combinatie met de gemeten p-waarde. Alle resultaten vóór de rode lijn, oftewel

een p-waarde onder de 0,05; zijn significant en dus gecorreleerd aan de bereidheid tot deelname aan call-to-actions.

### 7.3.3 Geslacht, leeftijd, diploma, werksituatie, kinderen, vrijwilligers en het al georganiseerd hebben van een call-to-action



Figuur 11: Verband tussen de mate van bereidheid tot deelname aan een call-to-action met verschillende variabelen

De variabelen **geslacht**, **leeftijd**, **diploma**, **werksituatie** zijn **niet significant** ( $p = 0,277$ ;  $p = 0,299$ ;  $p = 0,032$  en  $p = 0,823$ ) en hebben bijgevolg geen invloed op de mate van bereidheid voor deelname aan call-to-actions. Bij de vraag of de respondenten **kinderen hebben of kinderen in de toekomst willen** is er ook geen significante correlatie met de bereidheid ( $p = 0,221$  en  $p = 0,464$ ). Als laatste zijn de variabelen **vrijwilliger** ( $p = 0,172$ ) en in **het al georganiseerd hebben van een call-to-action** in het verleden ( $p = 0,290$ ) ook niet significant en hebben bijgevolg geen invloed op de mate van bereidheid voor deelname aan call-to-actions.

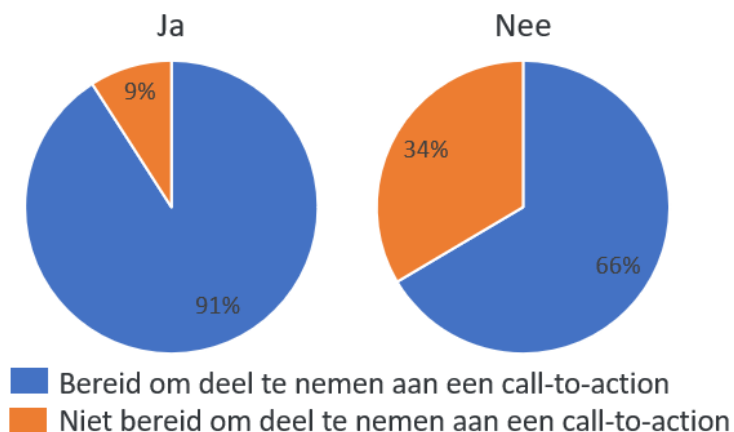
Sommige van deze variabelen zijn verrassend. Bijvoorbeeld de variabele **vrijwilliger**. Vrijwilligers uit de enquête zijn niet sneller bereid om deel te nemen aan een verkeersveiligheidsactie dan niet vrijwilligers. Het gaat hier specifiek over call-to-actions rond verkeersveiligheid. Niet elke vrijwilliger is geïnteresseerd in verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is een specifiek thema. De respondenten die in de enquête hebben aangegeven dat ze vrijwilliger zijn, zijn onder andere vrijwilliger bij sociale organisaties, zorgorganisaties of sportverenigingen. Er was slechts één vrijwilliger van de fietsersbond en één verkeersouder.



### 7.3.4 Deelname verleden

De variabele **deelname in het verleden** is **significant** ( $p = 0,005$ ). Respondenten die in het verleden al eens hebben deelgenomen aan een call-to-action zijn sneller bereid om deel te nemen aan een call-to-action, dit is weergegeven op Figuur 12. 91% van de respondenten die in het verleden al aan een call-to-action hebben deelgenomen, zijn bereid om deel te nemen aan een call-to-action. Dit was 66% bij de respondenten die nog nooit deelgenomen hebben aan een call-to-action.

Heeft u in het verleden aan (een) call-to-action(s) rond verkeersveiligheid deelgenomen?

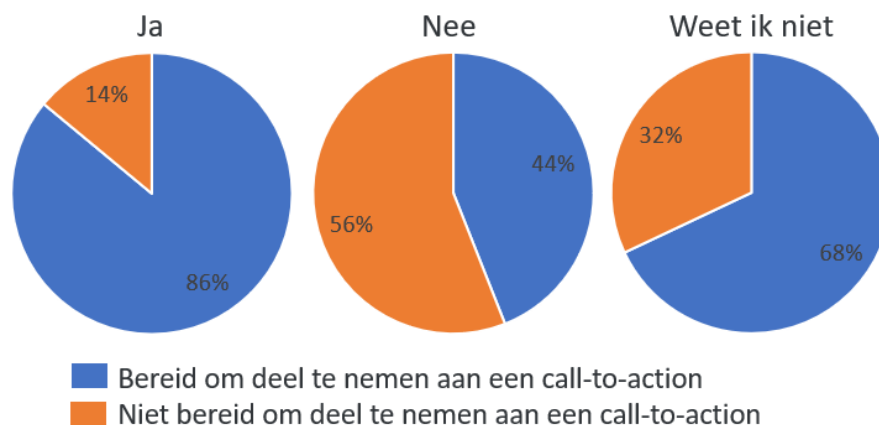


Figuur 12: Bereidheid tot deelnemen aan een call-to-action indien de respondent in het verleden al heeft deelgenomen aan een call-to-action rond verkeersveiligheid

### 7.3.5 Resultaten

Daarnaast zijn respondenten die geïnteresseerd zijn in de **resultaten** van call-to-actions rond verkeersveiligheid sneller bereid om deel te nemen aan een call-to-action ( $p = <0,001$ ), zoals weergegeven op Figuur 13. 86% van de respondenten

Bent u geïnteresseerd in de resultaten van call-to-actions rond verkeersveiligheid?



Figuur 13: Bereidheid tot deelname aan een call-to-action in correlatie met de interesse in de resultaten van een call-to-action rond verkeersveiligheid

die geïnteresseerd zijn in de resultaten zijn bereid om deel te nemen aan een call-to-action. Dit is slechts 44% bij de respondenten die niet geïnteresseerd zijn. Er zijn ook een aantal respondenten die niet weten of ze geïnteresseerd zijn in de resultaten. 68% van deze groep is bereid om deel te nemen aan een call-to-action. Dit kan verklaard worden doordat respondenten die geïnteresseerd zijn in de resultaten een grotere interesse hebben in call-to-actions dan degene die niet geïnteresseerd zijn in de resultaten.

### 7.3.6 Verkeersveiligheid

De variabele **verkeersveiligheid** kan niet meegenomen worden door de lage respons bij degene die verkeersveiligheid niet belangrijk vinden. In elke groep worden vijf waarnemingen (Merkus, 2022) verwacht en dit is niet het geval bij deze variabele. De meeste respondenten vinden verkeersveiligheid heel belangrijk. Er zijn slechts heel weinig respondenten die aangeduid hebben dat ze verkeersveiligheid niet belangrijk vinden.

## 7.4 Omstandigheden

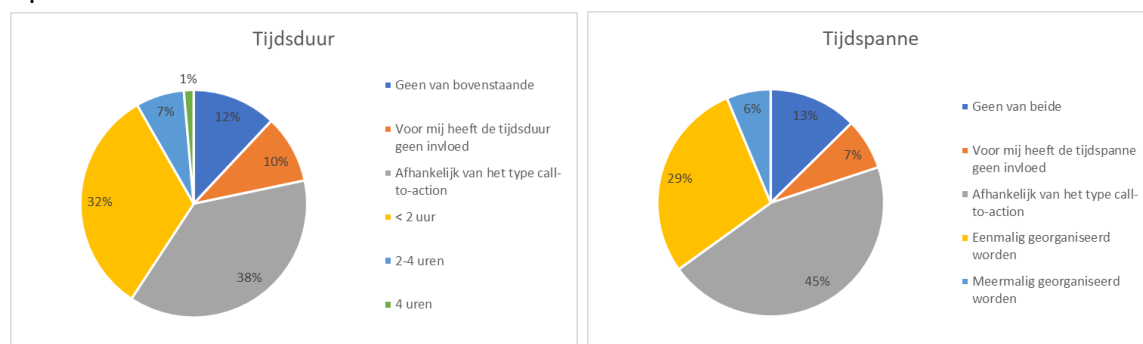
Daarnaast werd er in de enquête gevraagd naar de **omstandigheden** waaronder de respondenten zouden willen deelnemen aan een call-to-action, namelijk de tijdsduur, tijdspanne, het aantal personen, uitnodiging, doelgroepen, niveau, vergoeding en thema's.

### 7.4.1 Tijdsduur

De eerste variabele, onder de omstandigheden, die bevestigd is in de enquête is de **tijdsduur**. Na analyse van de resultaten blijkt dat de meeste respondenten, namelijk 37,5%, vinden dat het belang van de tijdsduur **afhankelijk** is van het **type** call-to-action. Een andere grote groep, namelijk 32% van de respondenten zouden deelnemen aan een call-to-action met een tijdsduur lager dan 2 uren. 10% van de respondenten geeft aan dat de tijdsduur geen invloed heeft tot hun bereidheid tot deelname.

### 7.4.2 Tijdspanne

45% van de respondenten geeft aan dat hun deelname tot een call-to-action, gerelateerd aan de **tijdspanne**, **afhankelijk** is van het **type** call-to-action. 29% geeft aan dat ze eerder bereid zijn deel te nemen aan call-to-actions die eenmalig georganiseerd worden, zoals bijvoorbeeld het fietsexamen (zie §18.3.3) of de opfriscursus voor automobilisten.



Figuur 14: Bereidheid tot deelname aan een call-to-action (tijdsduur vs. tijdspanne)

### 7.4.3 Aantal personen

Bij de vraag of de respondenten het **aantal personen** die deelnemen aan een call-to-action invloed hebben op de deelname, antwoordt meer dan de helft van de respondenten (namelijk 56%) dat het aantal deelnemers **geen invloed** heeft op hun deelname. 10% geeft aan dat ze het liefst aan een call-to-action deelnemen die ze alleen kunnen uitvoeren, zoals bijvoorbeeld Straatvinken, en 16% geeft aan enkel te willen deelnemen aan call-to-actions waar meerdere mensen aan deelnemen, zoals bijvoorbeeld de opfriscursus voor automobilisten.

### 7.4.4 Uitnodiging

2/3 van de respondenten geeft aan sneller te willen deelnemen aan een call-to-action indien ze **uitgenodigd worden door kennissen, vrienden en/of familie**. 10% van de respondenten geeft aan dat ze niet sneller zouden deelnemen en 21% geeft aan dat ze misschien sneller zouden deelnemen. Deze resultaten kunnen gekoppeld worden aan het onderzoek van De Donder en collega's (2014) over het **sternetwerk** dat gecreëerd kan worden, ter invulling van de onderzoeksdoelgroep en de medeontwikkelaars (zie §6.5.1). Het zoeken naar vrijwilligers voor het uitvoeren en deelnemen aan call-to-actions kan op eenzelfde manier in Vlaanderen uitgevoerd worden.

### 7.4.5 Doelgroepen

Verder is de **doelgroep** waarvoor de call-to-action georganiseerd wordt van belang. Hierbij hadden de respondenten de keuze tussen kinderen, automobilisten, ouderen, eigen doelgroep, buurt, onderzoek, openbaar vervoer en trage weggebruikers. De doelgroepen waarvoor respondenten het liefste aan een call-to-action willen deelnemen zijn **kinderen** en **trage weggebruikers**. Beide doelgroepen overlappen deels. Kinderen zijn vaak ook trage weggebruikers. De doelgroepen waarvoor de respondenten het minst graag willen deelnemen aan een call-to-action zijn openbaar vervoer en onderzoek.

### 7.4.6 Niveau

Daarnaast zouden de meeste respondenten (23%) deelnemen aan een call-to-action die de verkeersveiligheid verbetert in heel **Vlaanderen**, in hun **buurt** en/of in een **schoolomgeving**. De meeste respondenten vinden de verschillende niveaus belangrijk. Op de tweede plaats komt het verbeteren van de verkeersveiligheid in hun buurt (22%). Hier spelen verschillende acties van VVN op in. Als derde is de verkeersveiligheid in hun buurt en/of een schoolomgeving van belang (18%).

### 7.4.7 Vergoeding

Vervolgens werd er gevraagd of ze voor het deelnemen aan een call-to-action rond verkeersveiligheid een vergoeding willen ontvangen. De meerderheid van de respondenten (65%) hoeft **geen vergoeding** te ontvangen voor de deelname aan een call-to-action. Een minderheid (26%) wil dat de **kosten** vergoed worden.

#### 7.4.8 Thema's

Als laatste werden er verschillende **thema's** gegeven die de respondenten moesten rangschikken van waaraan ze het liefste zouden deelnemen tot waaraan ze het minst graag zouden deelnemen. De verschillende thema's zijn cursus/workshop, sociale media, examen, actie, opdracht/spel, uitstap, functie en onderzoek. De respondenten zouden het liefst deelnemen aan een **cursus/workshop** of een **actie**. Ze zouden het minst graag deelnemen aan onderzoek of het uitoefenen van een functie zoals gemachtigd opzichter. Dit komt overeen met resultaten van de doelgroep. Onderzoek stond ook bij de doelgroepen onderaan.

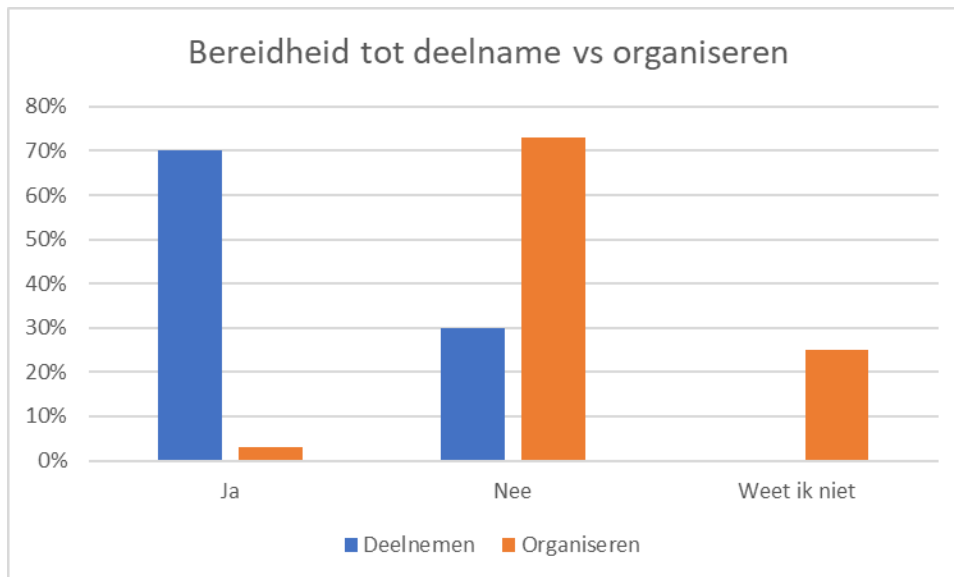
Bij deze vraag werd bijkomend gevraagd **waarom** ze een bepaald thema op de eerste of de laatste plaats hadden gezet. Redenen waarom respondenten het liefst willen deelnemen aan cursus/workshop zijn omdat het eenmalig is, het verkeersreglement en -situaties blijven veranderen en het een effectieve actie is. Bij het thema actie geven respondenten aan onder andere dat het een effectieve actie is, er direct een resultaat is en het weinig tijd in beslag neemt.

Het thema functie neemt veel tijd in beslag, er zijn verplichtingen aan verbonden, het vraagt een dagelijkse inspanning en respondenten zijn bang voor verkeersagressie. De meeste respondenten willen niet deelnemen aan acties rond onderzoek omdat ze hier niet geïnteresseerd in zijn, het is tijdsintensief en er is geen persoonlijk voordeel.

De **tijdsduur** komt zowel bij de redenen terug waarom ze aan een call-to-action willen deelnemen als waarom niet. Daarnaast gaven de respondenten aan dat de tijdsduur afhankelijk is van het type call-to-action of dat ze willen deelnemen aan een call-to-action die minder dan twee uur duurt. Tijd is een belangrijke factor voor de deelname aan een call-to-action omdat het meermaals terugkomt uit de enquête. Bij het opstellen van een call-to-action moet de tijdsduur dus zeker meegenomen worden.

#### 7.4.9 Deelnemen vs. organiseren

Als laatste is er een groot verschil tussen het aantal respondenten dat wil deelnemen aan een call-to-action en het aantal respondenten dat een call-to-action wil organiseren (zie Figuur 15). Zoals eerder vermeld wil **70%** van de respondenten wel **deelnemen** aan een call-to-action maar slechts **3%** wil een call-to-action **organiseren**. Organiseren is nog een stap te ver en brengt meer werk en verantwoordelijkheid met zich mee. **Geen tijd** is hier de meest voorkomende redenen om geen call-to-action te willen organiseren. 25% van de respondenten geeft aan dat ze niet weten of ze het willen organiseren. Ze geven hierbij aan dat dit afhankelijk is van het type call-to-action, de doelgroep, de tijd, enzovoort.



Figuur 15: Bereidheid tot deelname vs. organiseren

77% van de respondenten die al eens een call-to-action heeft georganiseerd zou nog een call-to-action willen organiseren in de toekomst. De meerderheid geeft hierbij aan dat het voldoening geeft of dat het leuk is. Net zoals voor het deelnemen aan een call-to-action hoeft de meerderheid van de respondenten (41%) niet vergoed te worden voor het organiseren van een call-to-action. Een groot deel van de respondenten (38%) wil wel dat de kosten vergoed worden.

### 7.5 Call-to-actions waarvoor mensen zich willen inzetten

Op het einde van de enquête werden **acht call-to-actions** gegeven waarbij gevraagd werd of de respondenten hieraan willen deelnemen en waarom wel of waarom niet. Deze acht acties zijn: 1) Fietslessen, 2) Sociale media, 3) Fietsexamen, 4) Parkeerdruk, 5) R2S, 6) Speurtocht, 7) Gemachtigd opzichter, 8) Straatvinken. Bij elke actie werd een figuur weergegeven waarop de actie stond uitgelegd, wat er verwacht wordt van de respondenten en hoeveel tijd de actie in beslag neemt. Deze figuren zijn weergegeven in §18.3.

De bereidheid tot deelname aan de specifieke call-to-actions (<52%) lag lager dan de algemene bereidheid tot deelname aan een call-to-action (70%). Daarnaast is er een **groot verschil tussen de verschillende call-to-actions**. De antwoorden zijn weergegeven in Tabel 3. De meeste respondenten zijn bereid om deel te nemen aan de call-to-actions **Straatvinken**, **R2S** en het **fietsexamen**. Als bij R2S de respondenten die geen ouder, leerling of leerkracht zijn worden weggelaten is de bereidheid om deel te nemen aan deze actie 68%. Dit is een actie met een specifiek doelpubliek. Dit doelpubliek heeft een grote mate van bereidheid. Dit kan mogelijks komen doordat de actie een duidelijk voordeel voor hun oplevert namelijk een veiligere route naar school.

Straatvinken heeft de hoogste mate van bereidheid tot deelname. Dit is voornamelijk te danken aan dat de actie **weinig werk** is en **niet veel tijd** in beslag neemt. Daarnaast vinden de respondenten dit een leuke en interessante actie. Dit werd niet verwacht op basis van de eerdere resultaten doordat

**onderzoek** telkens onderaan kwam zowel bij de vraag over de doelgroepen als bij de vraag over de thema's. Dit kan komen doordat de variabele tijdsduur harder doorweegt. Daarnaast kan het zijn dat Straatvinken niet aanvoelt als onderzoek terwijl het dat wel is.

Call-to-actions die het **minder goed** doen zijn **gemachtigd opzichter** en de actie **Parkeerdruk**. Beide acties hebben een grote tijdsduur en er is de angst voor verkeersagressie die een drempel vormt.

Tabel 3: Voorbeelden van call-to-actions met het aantal antwoorden

	Fiets- lessen	Sociale media	Fiets- examen	Parkeer druk	R2S	Speur- tocht	Gemachtigd opzichter	Straat- vinken
<b>Ja</b>	69 (44%)	64 (41%)	72 (47%)	34 (22%)	73 (47%)	60 (39%)	31 (20%)	78 (51%)
<b>Nee</b>	87 (56%)	92 (59%)	83 (54%)	121 (78%)	34 (22%)	94 (61%)	123 (80%)	76 (49%)
<b>Ik ben geen ouder, leerling of leerkracht</b>					47 (31%)			

De redenen waarom respondenten wel of niet willen deelnemen aan deze call-to-actions zijn weergegeven in Figuur 16 en Figuur 17. De meest voorkomende redenen waarom de respondenten willen deelnemen aan de acties zijn dat het belangrijk is, dat het een leuke en interessante call-to-action is en dat de doelgroep waarvoor de actie is opgesteld hun aanspreekt. Deze doelgroep is telkens kinderen. Dit kwam naar voren bij de vraag rond doelgroepen waarbij kinderen op de eerste plaats stond. Andere de andere kant zijn geen tijd en geen interesse de vaakst voorkomende reden waarom respondenten niet willen deelnemen aan een call-to-action. Bij elke call-to-action staan deze redenen in de top 3.



Figuur 17: Redenen waarom respondenten willen deelnemen aan een call-to-action (8 voorbeelden)



Figuur 16: Redenen waarom respondenten niet willen deelnemen aan een call-to-action (8 voorbeelden)

Om meer inzicht te krijgen in welke respondenten wel of niet deelnemen aan welke call-to-actions werden de verschillende variabelen gekoppeld met de bereidheid tot deelname aan de verschillende acties.

#### 7.5.1 Geslacht

Het **geslacht** heeft geen significante correlatie met een van de acht voorbeelden van call-to-actions.

#### 7.5.2 Leeftijd

**Leeftijd** is een belangrijke variabele die een significante correlatie heeft met de acties Fietsexamen ( $p = 0,002$ ), R2S ( $p = <0,001$ ) en de Speurtocht ( $p = <0,001$ ). Tabel 11 in de bijlage §18.6 toont de correlatie tussen de leeftijd van de respondenten en hun bereidheid tot deelname aan de call-to-action Fietsexamen. Zo is het opvallend dat hoger de leeftijd van de respondenten is, hoe lager de bereidheid is tot de deelname aan de actie.

Tabel 12 in de bijlage §18.6 toont de correlatie tussen de leeftijd van de respondenten en hun bereidheid tot deelname aan de call-to-action R2S. Er is geen lineaire correlatie tussen de variabelen. Respondenten met een leeftijd tussen de 26 en 45 jaar zijn het meeste bereidheid om deel te nemen aan R2S (67%), met daaropvolgend de respondenten met een leeftijd tussen 46 en 65 jaar (40%).

Tabel 13 in de bijlage §18.6 toont de correlatie tussen de leeftijd van de respondenten en hun bereidheid tot deelname aan de call-to-action Speurtocht. Ook hier is er geen lineaire correlatie tussen de variabelen. Respondenten met een leeftijd tussen de 26 en 45 jaar zijn het meeste bereidheid om deel te nemen aan Speurtocht (58%), met daaropvolgend de respondenten met een leeftijd tussen 18 en 25 jaar (50%).

#### 7.5.3 Diploma

Het hoogst behaalde **diploma** van de respondenten brengt ook significante correlaties naar voren met de acties sociale media ( $p = 0,026$ ) en gemachtigd opzichter ( $p = 0,048$ ). De respondenten met een kandidaats-PhD- (80%), professionele bachelor- (52%) en academische bachelordiploma (45%) als hoogst behaalde diploma zijn het meest bereid om deel te nemen aan de call-to-action sociale media. De respondenten met een academische bachelor- (30%), master- (23%) en lagere schooldiploma (100%) als hoogst behaalde diploma zijn het meest bereid om deel te nemen aan de call-to-action Gemachtigd opzichter. Bij beide acties moet rekening gehouden worden met de lage responsgraad van respondenten met een lagere school diploma, waardoor er geen conclusie rond dit diploma gevormd kan worden.

#### 7.5.4 Werksituatie

Vervolgens is er de variabele '**werksituatie**' die gekoppeld wordt aan de verschillende voorbeelden. De werksituatie correleert significant met de acties Parkeerdruk ( $p = 0,029$ ) en Straatvinken ( $p = 0,009$ ).



Respondenten in een vast dienstverband zijn het meeste bereid om deel te nemen aan de acties Parkeerdruk en Straatvinken, namelijk 30% en 55%. Daaropvolgend zijn de respondenten die gepensioneerd zijn, met namelijk 25% voor de actie Parkeerdruk en 50% voor de actie Straatvinken. 50% van de respondenten in een parttime dienstverband zijn bereid deel te nemen aan de actie Straatvinken. In vergelijking met de actie Parkeerdruk is dit 0%. Over de werksituatie 'werkloos' kunnen geen conclusies gevormd worden vanwege de lage responsgraad.

#### 7.5.5 Kinderen

Bij de variabele **kinderen** wordt er een onderscheid gemaakt tussen het hebben van kinderen en het willen van kinderen in de toekomst. Het hebben van kinderen is enkel significant gecorreleerd met de actie Parkeerdruk ( $p = 0,026$ ). Dit betekent dat men sneller deelneemt aan de actie Parkeerdruk indien men geen kinderen heeft. 35% van de respondenten zonder kinderen heeft aangeduid te willen deelnemen aan de actie in vergelijking met de 18% van de respondenten met kinderen.

Voor de actie Sociale media is het duidelijk dat de respondenten die kinderen zouden willen, meer aan de actie willen deelnemen (27%) in vergelijking met de groep die geen kinderen wilt (14%). Dit is in tegenstelling met de actie Straatvinken. Alle respondenten die geen kinderen willen, geven aan te willen deelnemen aan Straatvinken. 42% van de respondenten die kinderen willen, geven aan te willen deelnemen. Voor de groep die niet weet of men kinderen wilt duidt 80% aan te willen deelnemen aan beide acties.

#### 7.5.6 Vrijwilliger

Een volgende variabele is **vrijwilliger**. De variabele vrijwilliger was enkel significant bij de call-to-action van Gemachtigd opzichter ( $p = 0,031$ ). Toch zijn er heel weinig respondenten die willen deelnemen aan deze call-to-action. Slechts 30% van de vrijwilligers wil hieraan deelnemen en 15% van de niet-vrijwilligers. Gemachtigd opzichter is dan ook de call-to-action waaraan het minste aantal respondenten wil deelnemen. Daarnaast komt dit goed overeen met de algemene mate van bereidheid. Hier was de variabele vrijwilliger namelijk ook niet significant.

#### 7.5.7 Verkeersveiligheid

De variabele **verkeersveiligheid** wordt opnieuw niet meegenomen door de lage responsgraad bij degene die verkeersveiligheid niet belangrijk vinden. De overgrote meerderheid van de respondenten vindt verkeersveiligheid belangrijk.

#### 7.5.8 Deelname verleden

Verder is de variabele **deelname in het verleden**. Deze is bij drie call-to-actions significant namelijk bij Sociale media ( $p = 0,006$ ), R2S ( $p = 0,030$ ) en Gemachtigd opzichter ( $p = 0,002$ ). Bij deze call-to-actions zijn respondenten die in het verleden al eens hebben deelgenomen aan een call-to-action meer bereid om deel te nemen. Dit was te verwachten op basis van de variabele bij de algemene mate van bereidheid.

### 7.5.9 Georganiseerd verleden

De variabele het al **georganiseerd hebben van een call-to-action in het verleden** heeft geen invloed op de mate van bereidheid bij de specifieke acties. Dit was te verwachten op basis van de samenhang tussen de variabele en de algemene mate van bereidheid. Bij de algemene mate van bereidheid was deze variabele ook niet significant.

### 7.5.10 Resultaten

Als laatste is er de variabele **resultaten**. Bij de helft van de call-to-actions zijn respondenten die geïnteresseerd zijn in de resultaten sneller bereid om de deel te nemen aan de call-to-action. Het gaat hier over volgende call-to-actions: Sociale media ( $p = 0,005$ ), Parkeerdruk ( $p = 0,002$ ), R2S ( $p = <0,001$ ) en Straatvinken ( $p = <0,001$ ). Dit was wederom te verwachten op basis van samenhang tussen de variabele en de algemene mate van bereidheid.

### 7.5.11 Indicatoren

Naast de variabelen zijn er een aantal **indicatoren** die kunnen aangeven dat respondenten echt bereid zijn om deel te nemen aan een call-to-action. Bij deze enquête zijn deze indicatoren bijvoorbeeld het invullen van een **idee** of hun **emailadres**. Er zijn 48 respondenten die een idee voor een call-to-action en/of een emailadres hebben doorgegeven. Van deze 48 respondenten zijn 42 bereid om deel te nemen aan een call-to-action.

Daarnaast is het interessant om hierbij de te kijken hoeveel er willen deelnemen aan de call-to-action Parkeerdruk of de call-to-action Gemachtigd opzichter omdat deze call-to-actions het laagst scoren. Van deze respondenten zijn er 17 die willen deelnemen aan de call-to-action Parkeerdruk en 11 aan Gemachtigd opzichter. Uit de ideeën die de respondenten zelf konden voorstellen komen de volgende **voorstellen** naar voren:

- Meldpunt suggesties fietsveilige schoolroutes
- Ouders betrokken bij wandel- en/of fietsopleidingen van hun kind
- Helm op, Fluo top
- Belonen van mensen die met de fiets naar school gaan of fietsers die een fluovest dragen
- Fietspooling
- Op sociale media vaker gevaarlijke punten melden
- Gorilla acties
- Telraam
- Mensen aanstellen als fietsambassadeur
- Stepactie
- Opleiding voor ouderen die fietsen met een e-bike of een speed pedelec



## 8 Conclusie

Het onderwerp van deze masterproef is de **mate van bereidheid voor deelname aan diverse call-to-actions** bij diverse stakeholders binnen een gemeente. Dit werd onderzocht aan de hand van een literatuurstudie, interviews bij VVN en de VSV en een enquête afgenomen bij Vlamingen. De eerste hoofdonderzoeksvraag gaat over de mate van bereidheid tot het uitvoeren van call-to-actions in diverse steden/gemeenten bij verschillende stakeholders. Deze onderzoeksvraag werd opgesplitst in verschillende deelonderzoeksvragen.

Als eerste zijn er verschillende call-to-actions die uitgevoerd worden in **Vlaanderen**. De **VSV** is een organisatie die hier een belangrijke rol bij speelt. Zij bundelen op hun website informatie waarmee verschillende stakeholders zoals scholen en bedrijven aan de slag kunnen om call-to-actions uit te voeren. Voorbeelden van mogelijk call-to-actions zijn het fietsexamen of 'Helm Op, Fluo Top'. Daarnaast zijn er verschillende andere stakeholders die call-to-actions uitvoeren in Vlaanderen. Een voorbeeld hiervan is de fietsbus in Lendeledede georganiseerd door de lokale afdeling van de fietsersbond.

Niet alleen in Vlaanderen worden call-to-actions georganiseerd maar ook in het **buitenland** komen deze voor. **VVN** is een zeer goed voorbeeld en kan als inspiratiebron dienen voor Vlaanderen. Zij organiseren verschillende call-to-actions voornamelijk op buurtniveau. Daarnaast hebben zij per actie een handleiding over hoe de actie uitgevoerd moet worden. Verder zijn er uiteraard nog andere landen waar call-to-actions uitgevoerd worden. Bijvoorbeeld in Nieuw-Zeeland is er de "Walking School Bus". Dit komt overeen met de fietsbus maar dan voor voetgangers.

Vervolgens is de mate van bereidheid van belang. **70%** van de respondenten is bereid om **deel te nemen** aan een call-to-action. Bij de **voorbeelden** van call-to-actions is dit nog **51% of minder**. Hierbij is er een groot verschil tussen de verschillende acties. De respondenten willen het liefste deelnemen aan de call-to-actions Straatvinken, R2S en het fietsexamen en het minst graag aan de acties Parkeerdruk en gemachtigd opzichter.

Verder zijn er een aantal **kenmerken** die van belang zijn voor de deelname aan call-to-actions. Respondenten die in het **verleden al eens deelgenomen hebben** aan een call-to-actions zijn sneller bereid om deel te nemen aan een call-to-action. Daarnaast zijn de respondenten die **geïnteresseerd zijn in de resultaten** van een call-to-action ook sneller bereid om deel te nemen aan een call-to-action. Beide doelgroepen kunnen belangrijk zijn wanneer deelnemers worden gezocht voor call-to-actions omdat deze doelgroepen sneller bereid zijn deel te nemen aan een call-to-action.

Verder zijn er een aantal **variabelen** die **geen invloed** hebben op de mate van bereidheid tot deelname. Deze variabelen zijn geslacht, leeftijd, diploma, werksituatie, kinderen, vrijwilligers en het al georganiseerd hebben van een call-to-action in het verleden.

Als voorlaatste zijn de **omstandigheden** van een call-to-action van belang. De **tijdsduur** en de **tijdspanne** van een call-to-action zijn voor de respondenten afhankelijk van het type call-to-action. Als tweede reden geven de respondenten aan te willen deelnemen aan call-to-actions die minder dan twee uur duren en maar eenmalig georganiseerd worden. De tijdsduur bleek een grote factor bij de verschillende voorbeelden van de acties. Geen tijd was één van de belangrijkste redenen waarom respondenten niet aan een call-to-actions willen deelnemen en de korte tijdsduur van een actie was een reden om juist wel deel te nemen aan een actie.

Verder heeft het **aantal personen** dat deelneemt aan een call-to-action geen invloed op de deelname. Dit geldt ook voor het **niveau** waarop een call-to-action georganiseerd wordt. De meeste respondenten willen deelnemen aan een call-to-action die in Vlaanderen, in hun buurt en/of in een schoolomgeving georganiseerd wordt. Verder hoeven de respondenten **geen vergoeding** te ontvangen voor hun deelname. Als ze willen vergoed worden, geeft de meerderheid aan dat ze willen dat hun kosten vergoed worden.

Het **uitgenodigd** worden voor een call-to-action is wel van belang. 2/3 van de respondenten geeft namelijk aan dat ze sneller zouden deelnemen aan een call-to-action als ze uitgenodigd worden door kennissen, vrienden en/of familie. Dit is belangrijk om mee te nemen bij het zoeken naar deelnemers voor call-to-action.

Verder is de **doelgroep** waarvoor de call-to-action georganiseerd wordt van belang. **Kinderen** en **trage weggebruikers** spreken respondenten het meeste aan, onderzoek en openbaar vervoer het minste. Bij de **thema's** van call-to-actions willen respondenten het liefste deelnemen aan een **cursus/workshop** of een **actie** en het minst graag aan onderzoek of een functie. Opnieuw heeft tijd hier een belangrijk invloed op.

Als laatste werd er gevraagd naar de mate van bereidheid tot deelname aan specifieke call-to-actions. Hierboven werden de resultaten al kort aangehaald. **Straatvinken** komt hierbij op de eerste plaats en **gemachtigd opzichter** op de laatste. Hierbij werd ook de samenhang onderzocht tussen de verschillende variabele. De samenhang is minder eenduidig en verschilt van call-to-action tot call-to-action. De belangrijkste redenen die meestal aangehaald worden om deel te nemen aan call-to-action zijn dat het **belangrijk** is, **leuk** is of de **doelgroep** hun aanspreekt. De doelgroep zijn kinderen. Dit kwam terug bij de vraag van de doelgroepen waarbij kinderen als eerste naar voren kwam. De belangrijkste redenen om niet deel te nemen aan een call-to-action zijn **geen interesse en geen tijd**.

Er kan dus besloten worden dat de tijdsduur van een call-to-action een **belangrijke factor** is. Daarnaast is het belangrijk voor het zoeken van deelnemers om te kijken naar mensen die al eens hebben deelgenomen of geïnteresseerd zijn in de resultaten. Verder zorgt het uitnodigen van kennissen, vrienden en/of familie ervoor dat mensen sneller geneigd zijn om deel te nemen.

## Deel 'Masterproef'

### 9 Onderzoeksmethode

#### 9.1 Afbakening onderzoeksgebied<sup>8</sup>

In het rapport wordt telkens verwezen naar het onderzoeksgebied **Vlaanderen**. De keuze van dit onderzoeksgebied is te wijten aan verschillende aspecten. Ten eerste heeft België als land verschillende **taalgemeenschappen** met elk hun eigen specifieke kenmerken en uitdagingen, waaronder taalverschillen en verschillen in beleidsmaatregelen. Vervolgens heeft Vlaanderen als deelgebied een specifieke **demografie, infrastructuur** en **cultuur** die uniek zijn voor dit gebied. Tot slot heeft Vlaanderen als regio een **sterk georganiseerd netwerk** van verschillende stakeholders, waaronder lokale besturen, verenigingen en bedrijven, die betrokken zijn bij het verbeteren van de verkeersveiligheid in hun omgeving. Het is aldus belangrijk dat deze factoren overeenstemmen zodat er op lokaal niveau een methodologie kan uitgewerkt worden inzake de call-to-actions.

Figuur 18 toont Vlaanderen op een kaart, onderverdeeld in de vijf provincies: Limburg, Vlaams-Brabant, Antwerpen, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen (Vlaanderen Fietsland, 2022). De call-to-actions, zie §13.2, worden uitgevoerd in steden binnen de provincie Antwerpen, meer bepaald in Herentals. De interviews vinden digitaal en fysiek plaats, maar worden geselecteerd van mensen komende uit alle provincies binnen Vlaanderen.



Figuur 18: Onderzoeksgebied Vlaanderen.

#### 9.2 Onderzoeksmethoden

Alle onderstaande onderzoeksmethoden en de bijhorende resultaten leiden tot het opstellen van een methodologie voor burgers voor het organiseren van call-to-actions. De methodologie is opgesteld in de vorm van een draaiboek (§14).

##### 9.2.1 Literatuurstudie<sup>9</sup>

Tijdens deze studie werd er een **literatuurstudie** uitgevoerd om meer te weten te komen over call-to-actions en hoe deze te organiseren. De term "call-to-action" wordt weinig gebruikt in literatuur omtrent verkeersveiligheid. Daarom werd ook naar literatuur met andere termen gezocht zoals vrijwilligerswerk en

---

<sup>8</sup> Kristien

<sup>9</sup> Fien

gemeenschapsparticipatie. Meer specifiek werd er literatuur gezocht rond vijf grote thema's namelijk call-to-actions, vrijwilligerswerk, verkeersveiligheid, methodologie en voorbeelden van call-to-actions in Vlaanderen en Nederland.

Het thema **vrijwilligerswerk** wordt opgesplitst in verschillende deelthema's. Hierbij wordt er dieper ingezoomd op het belang van vrijwilligerswerk, vrijwilligerswerk in België, factoren van vrijwilligers, barrières om aan vrijwilligerswerk te doen en potentiële vrijwilligers.

Het thema **methodologie** wordt ook opgedeeld. Hierbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen het sternetwerk, de aanpak van Frankrijk, methodologie voor burgerparticipatie en het voorbeeld van gemeenschaps campagnes van Brake.

Als laatste worden een aantal **voorbeelden** opgesomd van **call-to-actions** die in Vlaanderen en Nederland bestaan. In Vlaanderen gaat over voorbeelden van de VSV, mobiel 21, gemeenten en overige voorbeelden. In Nederland gaat over voorbeelden van VVN.

### 9.2.2 Interviews<sup>10</sup>

In het deel 'Studio' zijn enquêtes verspreid. In het deel 'Masterproef' worden interviews uitgevoerd om dieper in te gaan op bepaalde onderwerpen die (niet) naar voren kwamen in de enquête en om de methodiek verder uit te klaren.

Een **enquête** is een gestructureerd en gestandaardiseerd interview waarbij de vragen vooraf vastliggen. Enquêtes zijn relatief snel en gemakkelijk te beheren maar ze laten geen interactie of verduidelijking toe. **Interviews** laten wel interactie toe en hebben de mogelijkheid om diepgaand door te vragen (Gill, Stewart, Treasure, & Chadwick, 2008). Interviews duren langer dan enquêtes en ook de verwerking ervan duurt langer. Tabel 1 geeft de vergelijking weer tussen de eigenschappen van een enquête en een interview.

Bij gestructureerde interviews ligt het interviewprotocol helemaal vast waarbij er niet afgeweken wordt van de (volgorde van de) vragen. Dit laat geen flexibiliteit toe. Bij open interviews is er meestal enkel een onderwerp of startvraag. In dit onderzoek wordt er voor een **semigestructureerd** interviewprotocol gekozen. De grote lijnen van het interview ligt hierbij vast maar het laat ruimte om te reageren op de antwoorden van de respondent en dieper in te gaan op wat deze zegt en tegelijkertijd is er een houvast voor de interviewer.

Er zijn in het totaal 40 mensen gecontacteerd om een interview af te nemen. Tabel 4 toont de 18 mensen die uiteindelijk geïnterviewd zijn. Er zijn mensen geselecteerd die aan de enquête hebben deelgenomen en een email hebben opgegeven. Binnen deze mensen wordt een opsplitsing gemaakt tussen de deelname in het verleden aan call-to-actions inzake verkeersveiligheid. Verder zijn er mensen gecontacteerd in de Facebookgroepen van verkeersouders en gemachtigd opzichters. Omdat er een lage responsgraad was op de eerste

---

<sup>10</sup> Kristien

oproepende en er meer diversiteit in respondenten gewenst was, werd er gezocht naar extra respondenten. Hierbij werden verenigingen zoals OKRA gecontacteerd en individuen die verkeersveiligheidsacties in het verleden georganiseerd hebben. Er werden ook organisaties gecontacteerd die zich inzetten voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen zoals de VSV en Mobiel 21.

Tabel 4: Afgenomen interviews.

Datum	Reden van interview	Interviewer
<b>Eerste ronde</b>		
26/02/2023	Email, geen deelname verleden	Fien
3/03/2023	Email, geen deelname verleden	Fien
3/03/2023	Email, deelname verleden	Kristien
6/03/2023	Gemachtigd opzichter in opleiding	Kristien
6/03/2023	Gemachtigd opzichter geweest + verkeersplatform Rupelstreek	Fien
7/03/2023	Email, werkgroep KWB rond mobiliteit + gemachtigd opzichter	Fien
8/03/2023	VSV acties	Fien & Kristien
10/03/2023	Email, geen deelname verleden	Kristien
13/03/2023	Verkeersouder + VSV	Fien
<b>Tweede ronde</b>		
20/03/2023	OKRA: activiteit opfrissing verkeersregels	Fien
22/03/2023	Fiets- en wandelpool Heusden-Zolder	Fien
23/03/2023	Verkeersouder	Fien
24/03/2023	Verkeersouder en lid van Verkeersadviesraad Tremelo	Kristien
03/04/2023	Verkeersvrijwilligers stad Geel	Fien
06/04/2023	Fietspool2020 + andere verkeersveiligheidsacties in Aalst	Fien
18/04/2023	VSV Workshops	Kristien
19/04/2023	Mobiel 21: gorilla-acties, fietslessen en wandel- en fietspoolen	Kristien
10/05/2023	Fietslessen Herentals, buurtwerker	Fien & Kristien

### 9.2.3 Uitvoeren van/deelnemen aan call-to-actions<sup>11</sup>

De laatste onderzoeksmethode is het organiseren van en het **deelnemen aan call-to-actions**. Als eerste is het **doel** om meer te weten te komen over hoe call-to-actions georganiseerd worden en waarom vrijwilligers deelnemen. Als tweede is het doel om te ervaren hoe een call-to-actions in zijn werk gaat en wat er van de vrijwilligers verwacht wordt. Er wordt deelgenomen als vrijwilliger aan één call-to-action namelijk de fietslessen voor volwassenen in Herentals.

<sup>11</sup> Fien



Daarnaast worden er twee **call-to-actions georganiseerd**. Het **doel** hiervan is om te achterhalen hoe call-to-actions georganiseerd kunnen worden, hoeveel tijd en werk het kost en of er interesse is in call-to-actions rond verkeersveiligheid. De call-to-actions die georganiseerd worden zijn een **voorleesactie** en een **call-to-action rond aandachtspunten op weg naar school**. Deze call-to-actions zijn gekozen op basis van de lijst die gemaakt werd in het opleidingsonderdeel 'Studio'. Er werd gekozen voor call-to-actions met een verschillende drempel tot deelname. Een voorleesactie heeft een lagere drempel om aan deel te nemen en vraagt minder van de vrijwilliger dan de actie rond aandachtspunten.

#### *9.2.3.1 Fietslessen voor volwassenen (Herentals)*

Als eerste wordt er **deelgenomen** aan een call-to-action. Er werd deelgenomen aan de call-to-action **fietslessen voor volwassenen** in Herentals. De fietslessen werden voor het eerst georganiseerd in 2021. Door het grote succes werden ze in 2022 opnieuw georganiseerd en ook dit jaar worden ze opnieuw uitgevoerd (Stad Herentals, 2023). De fietslessen voor volwassenen zijn erg populair want er is zelfs een wachtlijst om deel te nemen. Als er een deelnemer afhaakt kan iemand van de wachtlijst deze plaats innemen. Dit kan tot en met les vier omdat daarna de achterstand op de overige deelnemers te groot is (M. Ziegler, persoonlijke communicatie, 5 april 2023).

De fietslessen worden georganiseerd door **Neteland Welzijn & Zorg in samenwerking met stad Herentals en politiezone Neteland**. Neteland is een samenwerkingsverband tussen 5 gemeenten namelijk Grobbendonk, Herentals, Herenthout, Olen en Vorselaar. Welzijn & zorg is één van de domeinen waarrond gewerkt wordt binnen dit samenwerkingsverband (Projectvereniging Neteland, 2023).

De fietslessen vinden plaats op woensdagnamiddag gedurende **15 lessen** in het verkeerseducatief centrum van Herentals. Bij deze actie wordt er aan het **hele plaatje** gedacht. Er werden niet alleen vrijwilligers gezocht om de deelnemers te begeleiden maar er werden ook vrijwilligers gezocht om de eventuele kinderen van de deelnemers op te vangen. De kinderen worden tijdens de fietslessen opgevangen door vrijwilligers en wijkwerkers in het verkeerseducatief centrum of in de naastgelegen speeltuin van het Netepark (Stad Herentals, 2023).

Het is een call-to-action die **veel inzet** van de vrijwilligers vraagt. De actie vindt plaats gedurende drie uur op woensdagnamiddag tijdens een periode van **drie maanden**. Daarbovenop is er een **kennismakings- en opleidingsdag** waarbij de vrijwilligers elkaar kunnen leren kennen en de nodige uitleg en instructies krijgen over hoe de fietslessen te begeleiden. De vrijwilligers moeten niet elke les aanwezig zijn. Er zijn dit jaar genoeg vrijwilligers om eventuele afwezige vrijwilligers op te vangen. Dit zorgt voor de nodige flexibiliteit voor de vrijwilligers indien ze een les niet aanwezig kunnen zijn. De fietslessen duren twee uur van 14u tot 16u. De vrijwilligers worden verwacht aanwezig te zijn van 13u30 tot 16u30. Dit zorgt ervoor dat de vrijwilligers aanwezig zijn voor de deelnemers en dat ze de fietsles kunnen voorbereiden. Vooraf bespreken ze kort hoe ze de fietsles

gaan aanpakken. Na de fietsles wordt het verloop van de fietsles besproken en de aandachtspunten voor de volgende les.

De **taak** voor de vrijwilligers is om de fietslessen te geven en te begeleiden. De vrijwilligers kiezen zelf hoe ze dit aanpakken. Ze kiezen welke oefeningen ze doen, in hoeveel groepjes ze opsplitsen, enzovoort. De vrijwilligers kregen tijdens de kennismakings- en opleidingsdag de juiste informatie over hoe dit het beste aangepakt kan worden. Bijkomend kregen ze een **handleiding** opgesteld door **Mobiel 21**. Daarnaast zijn er een aantal vrijwilligers die het jaar voordien ook hadden deelgenomen als vrijwilliger. Deze vrijwilligers hebben de nodige ervaring en kennis over hoe de fietslessen het beste georganiseerd kunnen worden.

#### 9.2.3.2 Voorleesactie

Een eerste call-to-action die georganiseerd werd is de **voorleesactie**. Deze actie is gebaseerd op de voorleesactie Sprout van VVN. Dit is een actie voor kinderen. Kinderen zijn nog volop in ontwikkeling en kunnen nog veel leren. Deze call-to-action leert de kinderen spelenderwijs kennis maken met het verkeer. Het **doel** van deze call-to-action is om de kinderen op een speelse manier meer te leren over het verkeer. De call-to-action kan in verschillende omgevingen uitgevoerd worden namelijk alleen met een eigen kind maar ook in de kleuterschool of in het kinderdagverblijf (VVN, 2023). Voor dit onderzoek werd de voorleesactie uitgevoerd in een kleuterschool en werd er samengewerkt met de school.

Voor het uitvoeren van de call-to-action werd volgend **stappenplan** gevolgd:

1. School contacteren
2. Overleg met leerkracht
3. Voorleesactie uitvoeren
4. Terugkoppeling met de grootouder over het verloop van de actie

Als eerste werd een **school gecontacteerd** via mail. Deze school wou niet deelnemen omdat ze pas een voorleesactie georganiseerd hadden. Daarom werd een nieuwe school gecontacteerd namelijk Vrije basisschool 't Klavertje in Herentals. Deze school wou deelnemen. Als eerste was het plan om een brief op te stellen voor de (groot)ouders om een (groot)ouder te zoeken die de voorleesactie wou uitvoeren. De school gaf zelf aan dat ze met de kleuterleerkrachten ging overleggen om te kijken of de kleuterleerkrachten (groot)ouders kennen die deze actie zouden willen uitvoeren. Dit was het geval.

De tweede stap was een **overleg met leerkracht**. Hierbij werd de verkeersveiligheidsactie en de verwachtingen besproken. De leerkracht heeft zelf een grootouder gecontacteerd om de actie uit te voeren.

Vervolgens werd de voorleesactie **uitgevoerd** door de grootouder. Hierbij stelde de grootouder zichzelf voor en las een boek rond verkeersveiligheid voor. In samenspraak met de leerkracht werd er gekozen voor het boek "Kas en Saar in het verkeer" geschreven door Pauline Oud.

De laatste stap was een kort **interview** met de grootouder die de voorleesactie uitgevoerd heeft. Hierbij werd er onder andere gepeild naar de ervaring van de grootouder met verkeersveiligheidsacties en de uitvoering van de voorleesactie.

#### *9.2.3.3 Aandachtspunten op weg naar school*

De volgende call-to-actions is een call-to-action rond **aandachtspunten op weg naar school**. Dit is een call-to-action die bedacht is in samenwerking met de promotor en mentor. Zij hadden het idee om een call-to-action rond dit onderwerp op te starten. De studenten zijn hiermee aan de slag gegaan, hebben het idee verder uitgewerkt en hebben een piloottest uitgevoerd.

Het **doel** van deze actie is om te kijken of leerlingen van de lagere school klaar zijn om zelfstandig naar school te gaan. Dit wordt gedaan door de aandachtspunten van de ouders en leerlingen in kaart te brengen. **Aandachtspunten** zijn het advies dat ouders meegegeven aan hun kinderen wanneer ze hun kinderen voorbereiden om zelfstandig naar school te gaan. De aandachtspunten van de kinderen zijn de punten waar de kinderen op letten wanneer ze naar school gaan. De relatie tussen de kinderen en de ouders wordt hierbij onderzocht. Welke aandachtspunten vinden de ouders belangrijk, waar letten de kinderen op en wat zijn de gelijkenissen en verschillen.

Het **stappenplan** voor deze actie is het volgende:

- 1) School contacteren
- 2) Informatiefolder maken
- 3) Inschrijfformulier opstellen
- 4) Actie uitwerken
  - a. Tool zoeken voor de actie
  - b. Handleiding maken
  - c. Instructievideo maken
- 5) Deelnemers contacteren
- 6) Uitvoerperiode actie
- 7) Resultaten analyseren
- 8) Terugkoppeling naar de deelnemers

Voor deze actie werden zes **scholen** gecontacteerd via mail en/of via telefoon. Eén school wou uiteindelijk deelnemen. Deze school heeft de informatiefolder verspreid naar de ouders. Er kwam geen reactie op deze oproep. Daarom werden ouders die in het verleden deelgenomen hadden aan **Route2School** (R2S) in Herentals gecontacteerd via mail. Er werden 33 ouders gecontacteerd. Drie emailadressen hiervan bestonden niet meer en één ouder heeft geantwoord dat ze geen kinderen meer heeft in de lagere school. De actie is bedoeld voor ouders met kinderen in de lagere school omdat kinderen vanaf deze leeftijd zelfstandig naar school beginnen te gaan. Er waren twee ouders die zich inschreven om deel te nemen. Omdat de reactie laag was, werd de informatiefolder gedeeld in drie **facebookgroepen** namelijk "Ge zij van Hertals als ge ...", "Ge zijt van Nodderwaak as ge..." en "Ge zaa van meurkhove as". Noorderwijk en Morkhoven zijn deelgemeenten van Herentals. Het bericht werd meerdere keren gedeeld. Zo

ook door de ouderraad van een school in Herentals. Deze oproep zorgde voor vijf extra deelnemers. Als laatste werd de informatiefolder door een **leerkracht** via mail doorgestuurd naar de ouders van de kinderen in haar klas. Deze oproep leverde geen extra deelnemers op. In totaal waren er zeven deelnemers die zich inschreven.

Nadat de scholen gecontacteerd werden, werd een **informatiefolder** gemaakt. De informatiefolder (zie bijlage §18.7) werd gemaakt voor de ouders zodat het op een overzichtelijke manier duidelijk was voor wie de actie bedoeld is, wat de actie inhoudt, hoeveel tijd het kost om de actie uit te voeren, hoe de actie in zijn werk gaat, hoe de informatie gedeeld wordt en hoe ze kunnen deelnemen. Ouders konden deelnemen door zich in te schrijven via een Google Form (zie bijlage §18.8). Dit was het **inschrijfformulier** en hierin werden een aantal vragen gesteld zoals de naam, de leeftijd, de school, hoe de kinderen naar school gaan, enzovoort.

Voor de actie was het belangrijk dat ouders de route naar school en de aandachtspunten konden ingeven. Het beste zou zijn dat ze de route ook digitaal zouden kunnen aflopen en op hetzelfde moment de aandachtspunten zouden kunnen aanduiden. Daarom werd er een tool gezocht die deze eigenschappen bezit. In deze masterproef was het niet mogelijk om zelf een tool te ontwikkelen hiervoor wegens gebrek aan tijd en middelen. Daarnaast is dit een pilloottest waarbij onderzocht wordt of de actie aanslaat en mensen bereid zijn om deel te nemen. Er werd gekozen om met **Google Earth** te werken omdat deze tool de verschillende eigenschappen bezit. Er kunnen lijnelementen en plaatsen aangeduid worden en zowel luchtfoto's als Google Street view zijn beschikbaar.

Nadat de tool gekozen werd, werd eerst uitgetest wat er mogelijk is met deze tool. Daarna werd een **handleiding** opgesteld voor de actie (zie bijlage §18.9). Een handleiding is een statisch gegeven waar er enkel met foto's en tekst gewerkt kan worden. Daarom werd er een **bijhorende video** gemaakt waarin het hele proces doorlopen werd in Google Earth. In de video worden de verschillende stappen overlopen.

Op 11 april werden de deelnemers die zich hadden ingeschreven, gecontacteerd. De handleiding en bijhorende video werden gedeeld met hun zodat ze aan de slag konden met het uitvoeren van de actie. De deelnemers kregen twee weken de tijd om de **actie uit te voeren**. Als de deelnemers de actie doorlopen hadden, moesten ze de bestanden die ze gecreëerd hadden, doorsturen via mail.

De volgende stap was het **analyseren van de resultaten**. Dit gebeurde manueel door de bestanden van ouder en kind naast elkaar te leggen en deze te vergelijken. Hierbij werd er een kaart gemaakt met de resultaten van beide en een tabel met de aandachtspunten van ouder en kind naast elkaar. Na de analyse werden de deelnemers opnieuw gecontacteerd. Hierbij werden de belangrijkste resultaten gedeeld en werd een **enquête** verspreid om de ervaringen van de deelnemers te bevragen. De enquête werd verspreid via Google Form omdat de respondenten dit platform kenden door het inschrijfformulier dat op dezelfde wijze gedeeld werd. In

de enquête werd bevraagd wat de deelnemers van de actie vonden, welke hulpmiddelen ze gebruikt hebben, wat er beter kon, wat er goed was, enzovoort. De enquête is weergegeven in de bijlage §18.10.

## 10 Onderzoeksproces<sup>12</sup>

Tijdens het doorlopen van het onderzoek zijn er in het deel van de Masterproef verschillende hindernissen gedetecteerd:

- Contact met stakeholders
- Afvallen van respondenten
- Plan B
- Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten
- Voorleesactie
- Wegvallen Schoolpoortquiz
- Extra interviews
- Vakantieperiodes
- Testen methodologie

Het **contact** opnemen met de verkeersouders en andere stakeholders liep stroever dan verwacht. Er werden verschillende oproepen gedaan op sociale media en via e-mail. Een paar verkeersouders zijn geïnterviewd, met een aantal anderen liep het contact tot een einde. Een grote hindernis van het onderzoek was aldus het digitale contact. Indien er niet gereageerd werd op oproepberichten in Facebookgroepen, was het zeer moeilijk om individuen te contacteren via **Messenger**. Messengerberichten worden namelijk niet met een melding gestuurd naar 'niet-vrienden'/vreemden. Het bericht verschijnt niet bij berichten maar vaak apart berichtverzoeken wat op het eerste zicht niet zichtbaar als men Messenger opent.

Bij het afnemen van de **interviews** zijn de gespreken vaak vlot verlopen. Desondanks zijn er een aantal respondenten die niet kwamen opgedaagd tijdens het afgesproken interviewmoment. De respondent die geselecteerd was uit de enquête, is wegens persoonlijke redenen niet kunnen komen opdagen en kon ook de periode erna geen interview meer inplannen. De respondent inzake het organiseren van fietslessen gaf niet tijdig door dat het niet meer mogelijk was om het interview af te nemen. Om toch een respondent te interviewen inzake de fietslessen, is er een interview afgenomen met een organisator van fietslessen in een andere gemeente.

Vanaf het begin van het onderzoek werd er telkens rekening gehouden met een **plan b**. Bijvoorbeeld bij het opstellen van de acties werd er niet vastgehangen op één school, maar werd al gezocht naar andere mogelijke scholen om te contacteren indien de voorgehouden school niet (meer) wou instappen in de actie. Indien er interviews werden afgezegd, werd er gezocht naar andere mogelijk interviews. Hier werden op voorhand al andere geschikte respondenten gezocht die gecontacteerd konden worden indien een respondent niet of negatief zou reageren.

Tijdens het proces van het uitvoeren van de call-to-actions werden er verschillende moeilijkheden ondervonden. Bij de opstelling van de call-to-action inzake de **aandachtspunten** was het plan om de piloottest groots aan te pakken in de vorm van een infoavond te organiseren in een school in de stad Geel. De promotor gaf

---

<sup>12</sup> Kristien

aan dat dit geen goed plan was vanwege een ander project dat lopende is inzake verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen, maar ook omdat een infoavond te grootschalig is voor een piloottest. Er werden zes scholen gecontacteerd. In het begin gaf een school de indruk te willen deelnemen. Deze school trok zich op het laatste moment terug. Dit zorgde voor een aanzienlijke vertraging. Uiteindelijk was er één school die de folder wou verspreiden. Er kwam geen reactie van de ouders dus werd er naar andere manieren gezocht om de informatiefolder te verspreiden. Na het contacteren van e-mailadressen van respondenten die in het verleden hebben deelgenomen aan R2S en het plaatsen van een oproep op Facebook kwam het deelnemersaantal op zeven. Drie van de zeven deelnemers gaven uiteindelijk de aandachtspunten op een correcte manier in, twee deelnemers hebben geen respons meer gegeven, een deelnemer kon enkel het antwoord van de ouder doorsturen (en niet van het kind) en een laatste deelnemer had de actie verkeerd begrepen.

Voor de **voorleesactie** werd makkelijker een school gevonden. De tweede school die gecontacteerd werd voor deze actie wou deelnemen. De eerste school die gecontacteerd was wou niet deelnemen omdat deze school net een voorleesactie georganiseerd had. De eerste school heeft snel op de mail gereageerd waardoor snel een nieuwe school gezocht kon worden. De voorleesactie verliep vlot. De enigste moeilijkheid was het vinden van een datum. Oorspronkelijk was de bedoeling om de voorleesactie voor de paasvakantie uit te voeren. Omdat dit te kort dag was voor de school werd de actie na de paasvakantie uitgevoerd.

Vanaf het begin van het onderzoek werd ingepland om de **Schoolpoortquiz** uit te voeren. Na verschillende contactpogingen bij lagere scholen, werden uiteindelijk twee ouderraden gecontacteerd via mail omdat zij de actie moeten uitvoeren. De ouderraad van een lagere school gaf aan in te stappen in de actie. De nodige informatie om de actie uit te voeren werd gegeven via mail. Na twee herinneringsmails gestuurd te hebben, werd een mail terug gestuurd van de ouderraad met de informatie niet meer te willen deelnemen aan de Schoolpoortquiz. De ouderraad kon niet genoeg ouders vinden om de Schoolpoortquiz mee te organiseren. Wegens tijdsgebrek was het niet meer mogelijk om het volledige proces van de actie opnieuw te doorlopen en is geopteerd om een interview af te nemen met een respondent die in het verleden de Schoolpoortquiz heeft georganiseerd. Als proactieve handeling, werd dit interview al op voorhand ingepland als plan b. Voor deze call-to-action werden vier scholen gecontacteerd via mail.

In eerste instantie moest iedere call-to-action in twee schoolomgevingen uitgevoerd worden. De planning veranderde naarmate er minder respons kwam van de scholen en er veel werk kroop in het zoeken van scholen, van twee schoolomgevingen naar één. Om dit probleem aan te pakken werden er **extra respondenten** geïnterviewd die in het verleden al call-to-actions hebben uitgevoerd. Achteraf bekeken is het afnemen van interviews vaak waardevoller, omdat dit van burgerinitiatief werd opgezet en niet voor een studentenonderzoek.

Bovendien traden de verschillende **vakantieperiodes** (zoals de krokus- en paasvakantie) op als een grote hindernis. Tijdens deze periodes, maar ook de

dagen/weken ervoor en erna, waren de scholen niet meer te contacteren wegens de drukte en het verlof van het personeel.

Er werd niet ingepland om de **methodologie**/ het draaiboek te testen vanwege de korte tijdsperiode. De ervaringen van testpersonen kunnen wel een waardevolle toevoeging zijn aan het draaiboek. Dit wordt mee opgenomen in de aanbevelingen in §15.





## 11 Dataverzameling en –analyse

### 11.1 Interviews<sup>13</sup>

Zoals vermeld in §9.2.2 worden de interviews opgesteld volgens een **semi-gestructureerd** interview, wat betekent dat er op voorhand een vragenlijst wordt opgesteld dat als hulpmiddel kan dienen tijdens het gesprek. De vragen zijn **open** opgesteld, maar bij sommige vragen worden er **antwoordmogelijkheden** gegeven (met mogelijkheid tot toevoegingen van de respondent zelf). De onderzoekers bereiden zich voor op de houdingen die een interviewer best kan hanteren (zoals actief luisteren) en oefenen hierop. Binnen interviews kunnen achterliggende redenen/gedachten/emoties bevroegd worden die eventueel niet in de enquêtes naar voren kwamen.

Het interview wordt afgelegd door de onderzoekers en vindt zowel digitaal als fysiek plaats. Aan het begin van een interview wordt er uitgelegd wat het doel van het onderzoek is en wordt er een **informed consent** gevraagd aan de geïnterviewde. Hierbij moet de geïnterviewde toestemming geven aan de onderzoekers voor het opnemen van het gesprek.

Na de introductie worden er **algemene gegevens** gevraagd zoals de demografische gegevens, waaronder het geboortjaar, de woonplaats, de werk/school status en of men kinderen heeft. Om het interview langzaam op te bouwen zorgt de **inleidende vraag**, zoals welke thema's van verkeersveiligheid men belangrijk vindt en voor welke thema's men zich wilt inzetten, voor een verdere opbouw. De **kern van het interview** richt zich tot vragen over welke specifieke call-to-actions rond verkeersveiligheid ze al hebben georganiseerd, welke zaken (zoals materialen, vrijwilligers, enzovoort) noodzakelijk zijn om de actie(s) te organiseren, welke positieve en negatieve punten ze ervaren bij de acties, hoe de evaluatie plaatsvindt, enzovoort. Tot **slot** eindigt ieder interview met een bedankwoord.

De **interviews** worden volledig uitgeschreven in **Word** (transcriptie). Indien de emoties die de respondenten ervaren ook als belangrijk gezien worden, wordt dit ook uitgeschreven in de transcriptie. De samenvattingen van deze interviews zijn bijgevoegd in de bijlagen (§18.12).

### 11.2 Call-to-actions<sup>14</sup>

Voor de call-to-actions wordt er op verschillende manieren data verzameld en geanalyseerd afhankelijk van de call-to-action. Als eerste zijn er de **fietslessen** waaraan deelgenomen werd. Na elke fietsles werd een **verslag** gemaakt van hoe de fietsles verlopen was. Deze verslagen staan in de bijlage §18.11. Daarnaast werd de organisator **geïnterviewd**. Net als bij de andere interviews werd dit interview uitgetypt en samengevat.

---

<sup>13</sup> Kristien

<sup>14</sup> Fien

Als tweede was er de **voorleesactie**. Het stappenplan werd gevolgd en de grootouder die de call-to-action heeft uitgevoerd werd na de voorleesactie geïnterviewd over hoe de call-to-action verlopen was. Het **interview** werd opgenomen en uitgeschreven in Word net zoals de andere interviews.

De derde call-to-action was de **verkeersveiligheidsactie** rond de **aandachtspunten**. Hier werden verschillende dataverzamelings- en analysetechnieken gebruikt. Als eerste werd **Google Form** gebruikt om standaardinformatie van de deelnemers te verzamelen zoals de leeftijd van het kind, de vervoerswijze naar school, enzovoort (zie bijlage §18.8). Vervolgens werd **Google Earth** gebruikt om de doorgestuurde bestanden te bekijken en te vergelijken. Dit gebeurde handmatig en de bestanden van de ouders en kinderen werden naast elkaar gelegd om gelijkenissen en verschillen te detecteren. Als laatste werden de deelnemers bevraagd via een **enquête**, opnieuw via Google Form, (zie bijlage §18.10) over wat ze van de actie vonden, of er verbeterpunten zijn, enzovoort.

## 12 Literatuur

### 12.1 Call-to-actions<sup>15</sup>

**Call-to-action** is een term die veel gebruikt wordt in verschillende domeinen. Het woordenboek van Cambridge omschrijft een call-to-action als "iets zoals een toespraak, een stuk geschreven tekst of een handeling die mensen vraagt of aanmoedigt om actie te ondernemen tegen een probleem" (Cambridge University Press & Assessment, 2023). In dit onderzoek gaat het om call-to-actions rond verkeersveiligheid en wordt een call-to-action ruimer bekeken waarbij het de bedoeling is dat er ook effectief aan een verkeersveiligheidsactie wordt deelgenomen. Als er gezocht wordt naar literatuur rond call-to-actions en verkeersveiligheid is er heel wat te vinden maar niet waar dit onderzoek over gaat. Het is literatuur dat oproept om iets te doen aan bijvoorbeeld alcohol gerelateerde verkeersongevallen of de ongelijkheid van verkeersongevallen maar het gaat niet over specifieke acties die de verkeersveiligheid verbeteren. Zoals net vermeld is de term 'call-to-action' een **struikelblok**. Daarom werd er ook naar literatuur gezocht op basis van andere termen zoals vrijwilligerswerk, gemeenschapsparticipatie, verkeersveiligheidsacties, enzovoort.

### 12.2 Vrijwilligerswerk

#### 12.2.1 Belang<sup>16</sup>

Voordelen voor vrijwilligers:

- Fysieke voordelen
- Psychologische voordelen

Voordelen voor de samenleving:

- Sociale voordelen
- Economische voordelen

Vrijwilligerswerk heeft verschillende voordelen voor zowel de vrijwilliger zelf als voor de samenleving. **Voordelen** voor **vrijwilligers** zijn onder andere een verbeterde fysieke functie, verminderde mortaliteit, verminderde depressieve symptomen en levensvreugde (Morrow-Howell, Hong, & Tang, 2009). Bepaalde groepen ervaren grotere voordelen dan andere groepen. Een voorbeeld zijn vrijwilligers met op anderen gerichte motieven zoals om anderen te helpen en vrijwilligers met op zichzelf gericht motieven zoals om zichzelf af te leiden van persoonlijke problemen of om hun carrière vooruit te helpen. De eerste groep heeft grotere gezondheidsvoordelen dan de tweede. Ze hebben onder andere hogere niveaus van welzijn en meer tevredenheid (Stukas, Hoyer, Nicholson, Brown, & Aisbett, 2016).

De paper van Pettigrew, Jongenelis, Jackson en Newton (2019) geeft aan dat vrijwilligerswerk een positieve invloed kan hebben op zowel **fysieke** als

---

<sup>15</sup> Fien

<sup>16</sup> Beide studenten

psychologische **gezondheid**, en verwijst naar verschillende onderzoeken die deze bewering ondersteunen, waaronder "een betere beoordeling van de gezondheidstoestand door het individu zelf (Li et al. 2013), een grotere functionaliteit (Kail en Carr 2017; Lum en Lightfoot 2005), een lagere prevalentie van hypertensie (Burr et al. 2015), minder tijd in het ziekenhuis (Kim en Konrath 2016; Lum en Lightfoot 2005; Tomioka et al. 2017), een betere cognitieve functie (Gupta 2018; Proulx et al. 2017), en verminderde sterftcijfers (Li et al. 2013)." (Pettigrew, Jongenelis, Jackson, & Newton, 2019)

Positieve **psychologische** uitkomsten die zijn gevonden, zijn onder meer "hogere niveaus van levenssatisfactie en subjectief welzijn (Binder en Freytag 2013; Ho 2017; Kahana et al. 2013; Li et al. 2013), een grotere sociale verbondenheid (Brown et al. 2012; Connolly en O'Shea 2015; Creaven et al. 2017), en lagere percentages van depressie (Li en Ferraro 2005; Lum en Lightfoot 2005)." (Pettigrew, Jongenelis, Jackson, & Newton, 2019)

Er zijn ook verschillende voordelen voor de **samenleving**. Hierbij wordt er onder andere een onderscheid gemaakt tussen sociologische en economische voordelen. Vanuit **sociologisch** standpunt draagt vrijwilligerswerk bij aan sociale integratie. Dit komt door het vormen van netwerken en de samenwerking tussen leden van de samenleving. Vanuit **economisch** standpunt heeft vrijwilligerswerk een economische functie. Vrijwilligerswerk kan gezien worden als een productieve activiteit waarbij vrijwilligers nuttige diensten aan de gemeenschap verlenen in verschillende domeinen zoals gezondheidszorg, onderwijs en cultuur (Hustinx & Dudal, 2020).

### 12.2.2 België<sup>17</sup>

In België doen heel wat inwoners aan vrijwilligerswerk. In 2019 waren 735.739 Belgen vrijwilliger in een organisatie. Dit komt overeen met 7,8% van de Belgische bevolking. Bijkomend waren 130 782 Belgen, 1,4% van de Belgische bevolking, vrijwilliger in een niet georganiseerd verband. Dit brengt het totaal in **België** op **866.521 vrijwilligers** of **9,2% van de Belgische bevolking**. In Vlaanderen ligt dit percentage iets hoger. De totale vrijwillige inzet in **Vlaanderen** ligt op 10,1% of 548 429 Vlamingen (Hustinx, & Dudal, 2020).

Gemiddeld spendeert een vrijwilliger in België **16,7 uur per maand** aan vrijwilligerswerk. Per jaar is dit 199,9 uur. De meeste vrijwilligers zijn **meerdere keren per jaar** (23,3%), meerdere keren per maand (21,3%) of een keer per week (16,0%) actief. In België vinden de meeste vrijwilligersactiviteiten plaats in de sector cultuur, socio-culturele verenigingen en natuur (23,0%). Sport (18,2%) komt op de tweede plaats en maatschappelijke dienstverlening (13,0%) op de derde (Hustinx, & Dudal, 2020).

Als laatste kan het **profiel** van de vrijwilligers beschreven worden. In België nemen ongeveer evenveel mannen (8,3%) als vrouwen (7,4%) deel aan vrijwilligerswerk. Daarnaast is er geen statistisch significant verschil in leeftijd. De samenstelling

---

<sup>17</sup> Fien

van de Belgische vrijwilligerspopulatie toont aan dat de **zestigplussers** de **grootste groep** is. Dit kan verklaard worden doordat er meer zestigplussers zijn dan de andere leeftijdscategorieën. Bij het **opleidingsniveau** van vrijwilligers zijn er grote verschillen. Hierbij geldt hoe hoger het opleidingsniveau hoe meer vrijwilligers. Verder heeft ook de socio-economische status een invloed op de deelname aan vrijwilligerswerk. Studenten (10,4%) en de groep economisch actieven (8,7%) hebben het grootste aandeel vrijwilligers. De burgerlijke status heeft geen invloed (Hustinx, & Dudal, 2020).

### 12.2.3 Factoren<sup>18</sup>

Factoren die van belang zijn bij vrijwilligers:

- Demografisch: leeftijd, geslacht
- Individuele kenmerken: religiositeit en altruïsme
- Hulpbronnen: opleidingsniveau, lichamelijke en geestelijke gezondheid
- Sociale factoren: contact met vrienden, contacten met uitgebreide familie, samenwonen, kinderen hebben en informele hulp bieden.

Dury et al., 2015 hebben onderzoek gedaan naar de invloed van individuele kenmerken, hulpbronnen en sociale factoren op de waarschijnlijkheid van vrijwilligerswerk door **oudere volwassenen** die in België wonen. De resultaten van hun onderzoek geven belangrijke inzichten voor het werven en behouden van oudere vrijwilligers.

Voor de **demografische factoren** was enkel **leeftijd** van belang. Vrijwilligers zijn hierbij jonger dan niet-vrijwilligers. Het gaat hier over ouderen met een leeftijd van 65-79 jaar. De leeftijdscategorie 65-69 jaar is meer geneigd om vrijwilligerswerk te doen (Dury et al., 2015). Cemalcilar (2009) deed onderzoek naar de individuele kenmerken van adolescenten die vrijwilliger zijn. Zij vond dat, in tegenstelling tot de resultaten van België, vrijwilligers vaker vrouwen zijn en jonger zijn dan niet-vrijwilligers.

Voor de **individuele kenmerken** waren **religiositeit** (bidden, spiritualiteit) en **altruïsme** (belangrijk om anderen te helpen) significant en positief gecorreleerd met vrijwilliger zijn. Respondenten die aangaven dat ze altruïsme en religiositeit belangrijker vinden, werden geassocieerd met een grotere kans om vrijwilligerswerk te doen (Dury et al., 2015). Religiositeit en altruïsme zijn niet alleen een factor bij oudere volwassenen maar bij vrijwilligers in het algemeen (Einolf & Chambré, 2011).

**Opleidingsniveau** was significant voor de **hulpbronnen**. Dit komt overeen met de resultaten van België die hierboven vermeld zijn en met de studie van Cemalcilar (2009). Respondenten met een hoger opleidingsniveau hebben een grotere kans om vrijwilliger te zijn. Een andere factor hierbij is gezondheid. Een betere **lichamelijke gezondheid** wordt gelinkt aan een grotere kans op

---

<sup>18</sup> Fien

vrijwilligerswerk terwijl een betere **geestelijke gezondheid** gelinkt wordt aan een kleinere kans op vrijwilligerswerk (Dury et al., 2015).

De laatste categorie die onderzocht werd, waren **sociale factoren**. Een eerste variabele is **contact met vrienden**. Ouderen die dagelijks of wekelijks contact hebben met vrienden zijn meer geneigd om aan vrijwilligerswerk te doen. Aan de andere kant zijn er de **contacten met uitgebreide familie**. De resultaten tonen aan dat meer contacten op wekelijkse of dagelijkse basis op een kleinere kans wijst om vrijwilligerswerk te doen. Verder is er een positief verband met de variabelen **samenwonen, kinderen hebben en informele hulp bieden**. Deze drie variabelen zijn gelinkt met een grotere kans om vrijwilliger te zijn (Dury et al., 2015).

#### 12.2.4 Barrières

De barrières voor vrijwilligerswerk werden aangehaald in de literatuurstudie van het opleidingsonderdeel 'Studio' (§6.3). Deze barrières zijn ook van belang voor het opleidingsonderdeel 'Masterproef'.

#### 12.2.5 Potentiële vrijwilligers<sup>19</sup>

Potentiële vrijwilligers zijn belangrijk omdat dit personen zijn die sneller bereid zijn om vrijwilligerswerk te doen. Vrijwilligers zijn vaak moeilijk te vinden. Daarom kan het handig te zijn om bij het zoeken naar vrijwilligers naar specifieke personen of groepen van personen te kijken die sneller bereid zijn om deel te nemen.

Zoals vermeld in §12.2.3 toonde de studie van Dury et al. (2015) aan dat er verschillende factoren zijn die ervoor zorgen dat mensen eerder geneigd zijn om vrijwilligerswerk te doen. Deze factoren zijn opgesomd: mensen met een leeftijd tussen de 65-69 jaar, respondenten die aangaven dat altruïsme en religiositeit belangrijk zijn, respondenten met een hoger opleidingsniveau, respondenten met een betere lichamelijke gezondheid, ouderen die dagelijks of wekelijks contact hebben met vrienden en mensen die samenwonen, kinderen hebben en/of informele hulp bieden.

##### 12.2.5.1 Ouderen

Het **vergrijzen van de babyboomgeneratie** kan een belangrijke bron van vrijwilligerswerk zijn voor non-profitorganisaties. Dit wordt bevestigd door het onderzoek van Hansen en Slagsvold (2020) waaruit blijkt dat een aanzienlijk deel van de babyboomers al betrokken is bij vrijwilligerswerk en dat ongeveer de helft van de niet-vrijwilligers geïnteresseerd zijn in vrijwilligerswerk. Het onderzoek, dat is uitgevoerd aan de hand van gegevens van de derde (2017) golf van de Noorse levensloop-, vergrijzings- en generatiestudie (n = 2.993, leeftijd 53-71 jaar), laat echter ook beperkingen zien. Zo blijkt dat het meeste vrijwilligerswerk **sporadisch** is en dat de meeste non-vrijwilligers die interesse hebben, belangrijke **motivatie- en bekwaamheidsgerelateerde obstakels** rapporteren.

---

<sup>19</sup> Kristien

Het onderzoek van Van Tienoven et al. (2022) toont aan dat **betaald werk** en **vrijwilligerswerk** een positieve associatie hebben met de **levenssatisfactie** van ouderen, wat impliceert dat regeringen ouderen actief kunnen betrekken bij deze activiteiten om hun welzijn te bevorderen, vooral in landen waar ouderen minder tijd besteden aan betaald werk. Daarentegen bleek uit het onderzoek dat **informele hulp**, zoals het verzorgen van een familielid of vriend zonder betaling, geassocieerd kan worden met een lager niveau van levenssatisfactie onder ouderen. Dit is in lijn met het onderzoek van Pettigrew, Jongenelis, Jackson en Newton (2019) genaamd "Charity Begins at Home: Informal Caring Barriers to Formal Volunteering Among Older People". Hieruit blijkt dat de theorieën van **sociale identiteit** en **sociaal kapitaal** het meest verklarend zijn voor de redenen waarom ouderen minder deelnemen aan formele vrijwilligersactiviteiten. Dit komt doordat ouderen vaak al veel andere **verantwoordelijkheden** hebben die hun tijd beperken. Om de deelname van ouderen aan vrijwilligerswerk te vergroten, is het van belang om meer steun te bieden aan informele verzorgers, zodat hun lasten worden verlicht en ze meer tijd en ruimte krijgen om deel te nemen aan vrijwilligersactiviteiten.

#### *12.2.5.2 Werklozen*

Uit onderzoek blijkt dat werkloosheidsgerelateerd vrijwilligerswerk in verschillende **stadia** van werkloosheid kan bijdragen aan het behoud van mentale gezondheid, sociale contacten en het behoud van een positieve identiteit, evenals aan het vinden van een nieuwe baan. Piatak (2016) concludeerde dat in de eerste fase van werkloosheid vrijwilligerswerk vaak gericht is op het opbouwen van **vaardigheden en netwerken**, terwijl het in de middelste fase van werkloosheid een bron van **betekenis en doelgerichtheid** kan bieden en tegelijkertijd de **zoektocht naar werk** ondersteunt. In de latere fase van werkloosheid kan vrijwilligerswerk juist dienen als een middel om de **mentale gezondheid** te behouden en **sociale isolatie** te verminderen. Deze bevindingen worden ondersteund door het onderzoek van Konstam, Tomek, Celen-Demirtas en Sweeney (2015), die aantoonde dat werkloze jongvolwassenen die vrijwilligerswerk verrichtten, een grotere kans hadden om opnieuw in dienst te treden. Shore en Tashchian (2013) voegen hieraan toe dat de percepties van werkgevers ten aanzien van werkloze werknemers mede beïnvloed kunnen worden door de duur van de werkloosheid en deelname aan vrijwilligerswerk, waarbij oudere werkloze werknemers in het nadeel zijn. Het lijkt erop dat vrijwilligerswerk in verschillende stadia van werkloosheid een belangrijke rol kan spelen in het behoud van mentale gezondheid, sociale contacten en betekenisvolle activiteiten, evenals in het vinden van een nieuwe baan.

### 12.3 Verkeersveiligheid<sup>20</sup>

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema zoals bij de probleemstelling (§0) al geïllustreerd werd. In de paper van McAndrews (2013) wordt het concept van "**Vision Zero**" besproken als een nieuwe benadering van verkeersveiligheid. Uit

---

<sup>20</sup> Kristien



onderzoek blijkt dat het belangrijkste vernieuwende aspect van Vision Zero is dat experts expliciet verantwoordelijk worden gemaakt voor de **oorzaken** van verkeersongevallen. Daarnaast legt Vision Zero meer verantwoordelijkheid bij **weggebruikers** en roept hen op om veiligheidsverbeteringen te eisen van ambtenaren en gekozen functionarissen. Deze benadering van verkeersveiligheid sluit aan bij de ideeën van Wetmore (2004) en werpt de vraag op hoe experts en weggebruikers actief kunnen worden georganiseerd om veiligheid te prioriteren in hun dagelijkse activiteiten (Rochlin 1999).

Het Zweedse Parlement heeft in 1997 Vision Zero als beleid aangenomen, waarbij wordt gesteld dat niemand zou moeten sterven of ernstig gewond raken bij het gebruik van het wegtransportsysteem. "**Systeemontwerpers**" - waaronder leden van de auto-industrie, verkeersplanners, verkeersveiligheidstechnici, politie, gezondheidsprofessionals, onderwijzers en weggebruikers - dragen gezamenlijk de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat het transportsysteem alle reizigers beschermt, zelfs wanneer zij fouten maken of schuldig zijn. Deze benadering betekent een fundamentele verschuiving in het denken over verkeersveiligheid en roept vragen op over hoe deze gedeelde verantwoordelijkheid in de praktijk vorm kan worden gegeven (Rochlin 1999).

De belangrijkste **verschillen** tussen de traditionele aanpak van verkeersveiligheid en de benadering van Vision Zero zijn als volgt: 1) Verkeersongevallen zijn te voorkomen, niet toevallig; 2) Naast weggebruikers dragen experts uit alle relevante sectoren - zoals transport en gezondheid - verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid en moeten zij deze verantwoordelijkheid delen; 3) Een veilig transportsysteem is een sociaalrechtelijke kwestie, geen puur technisch of ontwerpprobleem (Rochlin 1999).

In het traditionele model van verkeersveiligheid lag de politieke verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid vooral bij weggebruikers, die werden opgeroepen om veilig gedrag te vertonen en de regels te volgen. Vision Zero verschuift deze politieke verantwoordelijkheid echter en legt meer **verantwoordelijkheid** voor verkeersongevallen **bij individuele weggebruikers**. Weggebruikers blijven verantwoordelijk voor het naleven van regels en het beschermen van zichzelf en anderen, maar naast hun verantwoordelijkheid voor veilig gedrag zijn zij ook moreel verantwoordelijk voor het "duidelijk en krachtig eisen stellen aan de ontwerpers van het systeem" (Rochlin 1999).

Een van de manieren waarop burgers kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid is door middel van **vrijwilligerswerk** en **burgerinitiatieven**, de zogenaamde 'call-to-actions'. Onderzoek heeft aangetoond dat deze activiteiten een positief effect hebben op de verkeersveiligheid en het gedrag van weggebruikers, zoals vermeld in §12.4.2. Door zich actief in te zetten voor verkeersveiligheid, kunnen burgers een belangrijke rol spelen bij het voorkomen van ongevallen en het creëren van een veiligere verkeersomgeving voor iedereen.

## 12.4 Methodologie

Bij het opleidingsonderdeel 'Studio' werd de literatuur rond de methodologie voor call-to-actions een eerste keer verkend (§6.5). Hierin werd het sternetwerk van De Donder et al (2014) beschreven (§6.5.1) en het voorbeeld van Frankrijk uitgelegd (§6.5.2). Omdat het opleidingsonderdeel 'Masterproef' dieper ingaat op de methodologie werd er bijkomend literatuur opgezocht rond hoe call-to-actions georganiseerd kunnen worden.

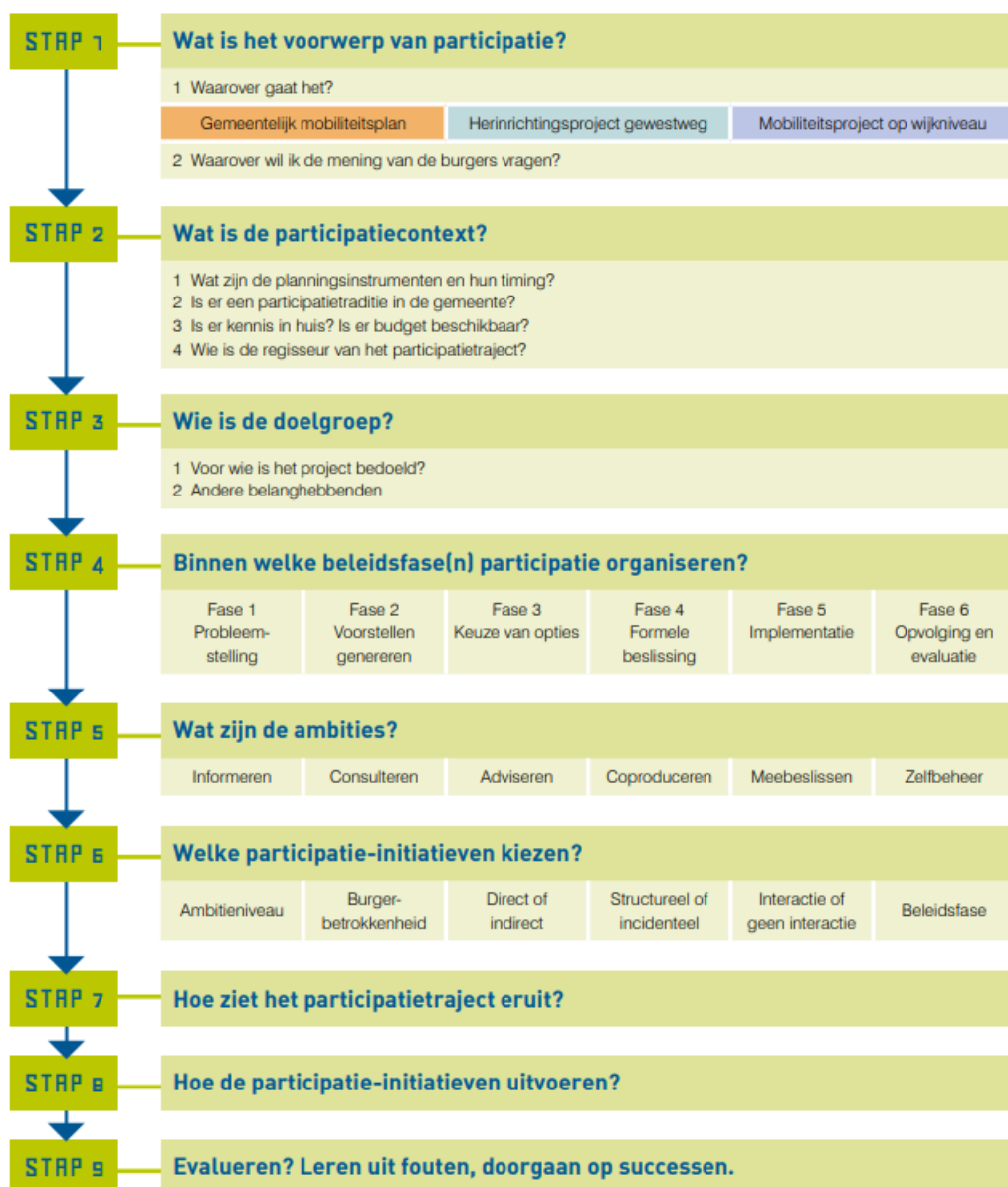
### 12.4.1 Burgerparticipatie <sup>21</sup>

Er bestaan verschillende methodologieën om vrijwilligerswerk of burgerparticipatie te organiseren. Mobiel 21 heeft in 2013 een **draaiboek** uitgebracht voor **participatietrajecten**. Het draaiboek legt in 9 stappen (Figuur 19) uit hoe burgerparticipatie georganiseerd kan worden vanuit de overheid.

Stap één is het **onderwerp** van participatie. Nadat het onderwerp bepaald is, kan de **participatiecontext** bekeken worden. Figuur 19 toont aan dat er voor beide stappen verschillende deelvragen gesteld kunnen worden. Stap drie focust zich op de **doelgroep**. Hierbij gaat het niet alleen over voor wie het project bedoeld is maar ook andere stakeholders worden het beste betrokken. Stap vier zoomt vervolgens in op de **beleidsfase(n)** waarbinnen de participatie georganiseerd wordt. In elke fase kan participatie georganiseerd worden. De volgende stap gaat over de **ambities**. Ook hier zijn er verschillende mogelijkheden gaande van louter informeren tot zelfbeheer waarbij de burger zelf keuzes maakt en initiatief neemt. Bij stap zes worden de **participatie-initiatieven** gekozen. Dit wordt bepaald op basis van de voorgaande stappen. Stap zeven stippelt het **participatietraject** uit. Als voorlaatste worden de **participatie-initiatieven** uit stap zes **uitgevoerd**. De laatste stap, stap negen, is de **evaluatie**.

---

<sup>21</sup> Fien



Figuur 19: Beslissingsboom participatietraject (Bron: Mobiel 21, 2013).

### 12.4.2 Voorbeeld Brake: Gids voor gemeenschapscampagnes<sup>22</sup>

Er is weinig tot geen literatuur te vinden over hoe call-to-actions rond verkeersveiligheid het beste georganiseerd worden. **Brake** is een liefdadigheidsorganisatie die zich inzet voor verkeersveiligheid. Dit doen ze in samenwerking met burgers, gemeenschappen en organisaties (Brake, 2023a). Op hun website hebben ze een **gids voor gemeenschapscampagnes** staan naar aanleiding van de verkeersveiligheidsweek. Deze gids legt aan de hand van een stappenplan (Figuur 20) stap voor stap uit hoe een gemeenschapscampagne georganiseerd kan worden. Een campagne om verkeersveiligheidsmaatregelen in een buurt in te voeren kan een groot verschil maken. Vaak krijgt verkeersveiligheid niet genoeg aandacht. Een campagne kan hierbij helpen. Het kan ervoor zorgen dat verkeersveiligheid onder de aandacht gebracht wordt of dat

<sup>22</sup> Fien

verkeersveiligheidsmaatregelen ook effectief ingevoerd worden. Een aantal voorbeelden zijn het verlagen van de snelheid, het scheiden van niet-gemotoriseerd met gemotoriseerd verkeer en het invoeren van autovrije zones (Brake, 2023b).

Het opstarten van een campagne start met het houden van een openbare bijeenkomst en het oprichten van een groep. Specifiek gaat het over het oprichten van een **stuurgroep** met leden die verkeersveiligheid belangrijk vinden. Als er geen groep is kan een **openbare bijeenkomst** georganiseerd worden om leden voor de stuurgroep te zoeken.

De tweede stap is het **onderzoeken van het probleem** en het identificeren van doelen. Er moet zoveel mogelijk informatie opgezocht worden zodat de campagne ondersteund kan worden. Het is belangrijk om te laten zien waarom en welke actie nodig is. Bijkomend moeten er duidelijke **doelstellingen** opgesteld worden zodat duidelijk is wat het doel van de campagne is.

Stap drie is het **identificeren en inschakelen van relevante stakeholders**. Voorbeelden zijn lokale politici, de politie en ingenieurs. Het is belangrijk om vast te stellen wie verantwoordelijk is voor het nemen van beslissingen en wie beïnvloedt moet worden om de campagne succesvol te laten zijn. In het stappenplan staan verschillende tips over hoe deze stakeholders het best benaderd kunnen worden.

Vervolgens moet de actie voorgelegd worden aan de stakeholders in een **meeting**. Hierbij wordt het probleem aangekaart en de campagne die gevoerd gaat worden uitgelegd. In een open discussie worden vragen gesteld aan de stakeholders over hun visie over de campagne en wat er nodig is om deze succesvol te laten zijn.

Op hetzelfde moment als de meeting moet de campagne **gepromoot en gecommuniceerd** worden en moet er een zo groot mogelijk **draagvlak gecreëerd** worden. Het doel hierbij is tweeledig. Als eerste is het doel het opbouwen en aantonen van publieke steun voor de campagne, om besluitvormers te helpen overtuigen om actie te ondernemen. Het tweede doel is om lokaal bewustzijn te creëren rond verkeersveiligheid en mensen helpen te overtuigen om hun eigen bijdrage te leveren aan het veiliger maken van de weg. Mogelijke manieren om de campagne te promoten zijn flyers, de krant, partners aantrekken, een petitie starten, enzovoort.

De voorlaatste stap is de **druk hooghouden**. Veel succesvolle campagnes zijn in het begin afgewezen. Blijven doorgaan is de boodschap. Belangrijke aandachtspunten zijn 1) blijf praten en hou gegevens bij, 2) hou rekening met belangrijke wijzigingen, 3) druk door publiciteit, 4) overweeg alternatieven en 5) overwin barrières.

De laatste stap is het **vervolg**. Als een campagne succesvol is, zijn er verschillende vervolgstappen: publiceer het succes, monitor de effecten en blijf campagne voeren, blijf sensibiliseren en ga nationaal (Brake, 2023b).



Figuur 20: Visuele weergave gids voor gemeenschapscampagnes (eigen verwerking).

## 12.5 Voorbeelden van call-to-actions rond verkeersveiligheid op het internet

Online is er heel wat informatie te vinden over bestaande call-to-actions rond verkeersveiligheid. Er zijn verschillende organisatie die op hun website kant-en-klare verkeersveiligheidsacties hebben staan die meteen uitgevoerd kunnen worden of die gebruikt kunnen worden als inspiratiebron.

### 12.5.1 Vlaanderen (België)<sup>23</sup>

In Vlaanderen zijn er verschillende bestaande acties, cursussen, examens, workshops, etc. die georganiseerd kunnen worden door burgers. Verschillende call-to-actions van Vlaanderen zijn uitgelegd in §7.1 zoals call-to-actions van de VSV en straatvinken. Hieronder worden nog enkele nieuwe voorbeelden aangehaald.

#### 12.5.1.1 Fietsbus Lendeledede

Naast de acties van de VSV zijn er nog verschillende andere call-to-actions die in Vlaanderen uitgevoerd worden. Een eerste voorbeeld is de “**fietsbus**” in Lendeledede. Dit is hetzelfde concept als een schoolbus maar dan met de fiets in

<sup>23</sup> Beide studenten

plaats van met de bus. Leerlingen worden in groep met de fiets **onder begeleiding** van een volwassene naar school gebracht. Er wordt een route opgesteld waarbij zo veel mogelijk leerlingen opgehaald kunnen worden. Ouders moeten hun kinderen **inschrijven** als ze meewillen met de "fietsbus" zodat de route en het aantal vrijwilligers bepaald kan worden. In Lendeledede zijn er ongeveer **30** vrijwilligers die zich inzetten voor dit project. Deze vrijwilligers bestaan uit mensen die op **vaste dagen** meefietsen als begeleider, en andere die zich als reserve hebben opgegeven voor als een vaste vrijwilliger niet kan. Dit alles wordt geregeld via een **Whatsappgroep** waar alle vrijwilligers inzitten. Het project is opgestart in samenwerking met de school. Eerst heeft er een **enquête** plaatsgevonden om te peilen naar de interesse bij de ouders. Uit deze enquête zijn twee routes gekomen. Zowel de school als de gemeente hebben een belangrijke rol gespeeld in het promoten van de "fietsbus" en het zoeken van vrijwilligers. De "fietsbus" is een succes (Fietzersbond, 2021).

De **inspiratie** is gehaald van de fietspool in Melgem, waar een kennis al 20 jaar lang een vast traject doen van en naar school om kinderen mee te nemen met de fiets en van de fietspool in Schaarbeek (Fietzersbond, 2021).

Het **doel** van de actie is om kinderen zelfstandig naar school te laten fietsen, met als effect dat er minder auto's op de baan zijn voor schoolkinderen te brengen/halen (Fietzersbond, 2021).

#### *12.5.1.2 Mobiel 21*

Mobiel 21 is een sociaal culturele organisatie die burgers en beleidsmakers ondersteunt in het veranderen van een buurt of gemeente op vlak van duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid, waaronder ook mobiliteit (Mobiel 21, 2023). 'Straten op mensmaat, met minder auto's en meer ontmoeting' is waar de organisatie voor staat. Mobiel 21 doet onderzoek, zet campagnes, participatietrajecten en trainingen op poten in heel Vlaanderen, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ook in andere landen in Europa.

Burgerinitiatieven lopen van guerrilla-acties (zie §13.1.9.1), tot het geven van fietslessen aan volwassenen (zie §13.1.9.2) en de actie voet- en fietspoolen (zie §13.1.9.3)

#### *12.5.1.3 Steden en gemeenten*

Als laatste kunnen steden en gemeenten proberen hun inwoners en verenigingen te sensibiliseren of te steunen voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsacties. Een voorbeeld is Bike2School (B2S). B2S is een samenwerking tussen de intercommunale ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) en 14 gemeenten uit de Kempen. Het doel van dit project is om meer duurzame verplaatsingen naar school aan te moedigen. Kinderen die op een duurzame manier naar school komen, kunnen bucks verdienen. Dit zijn virtuele munten die ze bij lokale handelaars kunnen spenderen (IOK, 2022).

Een andere verkeersveiligheidsactie is het organiseren van het fietsexamen. Veel steden en gemeenten zoals de stad Geel en de stad Hasselt nemen deze taak op

zich zodat de scholen hier zo weinig mogelijk werk mee hebben. De stad Geel organiseert al enkel jaren het fietsexamen. In 2022 hebben ze besloten om het professioneler aan te pakken zodat zoveel mogelijk scholen deelnemen. De stad zorgt ervoor dat de route uitgestippeld is, de politie betrokken is en het de vrijwilligers verzameld zodat de scholen hier geen tijd in moeten steken. In 2022-2023 hebben ze vaste bebording geplaatst en een filmpje gemaakt met de uitleg van de route. Daarnaast is er een brochure en een PowerPoint met alle nodige uitleg die de scholen kunnen gebruiken (N. Smets, persoonlijke communicatie, najaar 2022).

### 12.5.2 Nederland<sup>24</sup>

In Nederland is er **VVN**. VVN kan omschreven worden als de Nederlandse tegenhanger van de VSV. Het is een maatschappelijke organisatie die de verkeersveiligheid in Nederland probeert te verbeteren. Hun overtuiging is dat iedereen een verkeersdeelnemer is en kan bijdragen aan een veiliger verkeer. Hun doel is ervoor zorgen dat mensen zich hier bewust van zijn. Dit doen ze door educatieve programma's en campagnes te ontwikkelen (VVN, 2022a).

Zij hebben net zoals de VSV verschillende uitgewerkte call-to-actions voor verschillende doelgroepen. Deze zijn terug te vinden op hun website. Meer bepaald kunnen de acties uitgevoerd worden in de buurt, op school en thuis. Voor in de buurt hebben ze op hun website een aantal **(buurt)acties** staan die iedereen kan uitvoeren in zijn of haar buurt om verkeersveiligheid te benadrukken (VVN, 2022b). Voor de doelgroep **scholen** hebben ze net zoals de VSV informatie over het verkeersexamen, verkeersouders, enzovoort. Als laatste kan er **thuis** zelf aan de slag gegaan worden met de verschillende acties (VVN, 2022a).

De acties zijn breder dan deze doelgroepen alleen. Op hun website zijn meerdere acties weergegeven voor diverse **doelgroepen**. Mogelijke doelgroepen zijn 50-plussers, automobilisten, basisscholen, bedrijven, buurtbewoners, fietsers, kinderen en ouders. Voorbeelden van acties zijn een schatkistspeurtocht, het uitvoeren van een snelheidsmeting, een stickeractie en een opfriscursus auto (VVN, 2022a). In België kunnen de pakketten voor het uitvoeren van deze acties niet besteld worden maar het stappenplan kan wel geraadpleegd worden op hun website.

---

<sup>24</sup> Fien

## 13 Onderzoeksresultaten en -analyse 'Masterproef' (Samen)

### 13.1 Interviews

Hieronder worden de onderzoeksresultaten en -analyse van de interviews weergegeven. Eerst wordt er dieper ingegaan op de verschillende interviews. Daarna is een samenvattende tabel toegevoegd (§13.1.11) zodat de resultaten van de interviews op een overzichtelijke manier vergeleken kunnen worden. Na de tabel is de discussie beschreven (§13.1.12) waarbij de belangrijkste aspecten uit de interviews en de tabel uitgelegd worden.

#### 13.1.1 Wel deelgenomen in het verleden<sup>25</sup>

Op het einde van de enquête (uit deel 'Studio') konden de respondenten hun emailadres opgeven als ze openstonden voor een interview. Er werd een deelnemer geselecteerd uit de enquête van het deel Studio die in het verleden deelgenomen heeft aan verschillende verkeersveiligheidsacties.

De meeste acties waaraan de respondent deelneemt worden op **eigen initiatief** opgesteld en uitgevoerd. Voorbeelden van eigen acties zijn het doorgeven van probleempunten inzake foutparkeren in de omgeving, het deelnemen aan het Telraam-project en het toevoegen van verkeersweetjes bij geocashing.

De voornaamste redenen om deel te nemen aan call-to-actions waren het **verhogen van de verkeersveiligheid** en het te weten komen van de **resultaten**. Bij de respondent was het opvallend dat het **werkleven** geconnecteerd is aan het onderwerp mobiliteit, maar ook dat acties voor **kinderen** belangrijk zijn. De respondent heeft dan ook zelf kinderen.

De voornaamste reden om **niet deel te nemen** aan een verkeersveiligheidsactie is als een call-to-action (zeer) **frequent** moet gebeuren. De respondent geeft dan ook het voorbeeld van gemachtigd opzichter aan als een actie die de respondent niet wil doen. Dit vanwege het feit dat de actie meermaals per week/maand uitgevoerd moet worden. De cursus vindt de respondent geen struikelblok. Toch benut de respondent graag tijd aan verkeersveiligheidsacties.

#### 13.1.2 Niet deelgenomen in het verleden<sup>26</sup>

Deze respondenten komen opnieuw van de enquête die afgenomen werd tijdens het opleidingsonderdeel 'Studio'. Hier gaat over respondenten die in het **verleden nog niet hebben deelgenomen** aan verkeersveiligheidsacties. De belangrijkste reden die naar voren kwam tijdens de interviews om niet deel te nemen aan een call-to-action was **tijdsgebrek**. Dit komt voornamelijk doordat de respondenten fulltime werken. De respondenten zouden wel willen deelnemen aan een eenmalige actie of als ze gepensioneerd zijn en meer tijd hebben. Voor periodieke acties zoals

---

<sup>25</sup> Kristien

<sup>26</sup> Beide studenten



wekelijkse of maandelijkse acties willen of kunnen ze zich niet inzetten door het tijdsgebrek en hun fulltime job.

Eén respondent geeft aan dat **kennisgebrek** een reden is om niet deel te nemen. Een andere respondent vindt dit geen goede reden omdat vrijwilligers opgeleid kunnen worden en zo de nodige kennis kunnen opdoen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij gemachtigd opzichters waar de vrijwilligers eerst een opleiding moeten volgen voor ze gemachtigd opzichter mogen zijn.

Het belangrijkste thema voor deze groep zijn **kinderen**. Respondenten met kinderen vinden kinderen een heel belangrijke doelgroep. Ze zouden zich dan ook voornamelijk willen inzetten voor call-to-actions voor kinderen. Deze respondenten ervaren zelf hoe kwetsbaar deze doelgroep is en welke problemen er zijn voor deze doelgroep. Deze bevinding kwam ook naar voren in de resultaten van Studio (zie §8). Eén van de respondenten zijn kind had haar voet gebroken. Hierdoor moest hij zijn kind een maand lang met de auto naar school brengen en werd hij rechtstreeks geconfronteerd met de situatie in de schoolomgeving. Ouders ervaren de situatie en zien de gevaren.

*"Dat is letterlijk een accident wait to happen" (respondent niet deelgenomen in het verleden, persoonlijke communicatie, 03/03/2023)*

Een ander belangrijk thema zijn fietsvoorzieningen. Alle respondenten die niet hebben deelgenomen aan een call-to-action zijn fietsliefhebbers. **Interesses** van de respondenten hebben een grote invloed op de call-to-actions waarvoor ze zich willen inzetten.

*"Fietsvoorzieningen ... daar zal ik iets makkelijker aan deelnemen ... omdat ik zelf ook graag fiets." (respondent niet deelgenomen in het verleden, persoonlijke communicatie, 26/02/2026)*

De respondenten die nog niet hebben deelgenomen in het verleden **kennen** ook **niemand** die deelneemt of deelgenomen heeft aan een call-to-action.

Eén respondent had als tip voor gemeenten en overheden om hun **adviesraden** zoals de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (GECORO) te gebruiken. In deze adviesraden zitten mensen die de steden en gemeenten heel goed kennen en ze hebben kennis van het vak. Daarnaast kunnen deze raden gratis gebruikt worden wat het extra interessant maakt.

### 13.1.3 Gemachtigd opzichters<sup>27</sup>

Een volgende groep waarbij interviews werden afgenomen, zijn de gemachtigd opzichters. Een **gemachtigd opzichter** "is bevoegd om groepen kinderen, scholieren, senioren en/of mensen met een handicap veilig te laten oversteken." (Lokale politie Balen-Dessel-Mol, 2023). Gemachtigd opzichters moeten ouder zijn dan achttien jaar en moeten één keer een **opleiding** volgen van een halve dag.

---

<sup>27</sup> Beide studenten

In Antwerpen bestaat deze opleiding uit een theoretisch en een praktisch gedeelte. Het theoretische gedeelte omvat uitleg over wat het juist is, welke bevoegdheden een gemachtigd opzichter heeft, de belangrijkste veiligheidsprincipes, technieken om over te steken, enzovoort. Bij het praktische gedeelte wordt er geleerd om het verkeer stil te leggen en een doelgroep te begeleiden bij het oversteken (Politie Antwerpen, 2023).

De meeste respondenten die gemachtigd opzichter zijn hebben een **connectie** met de school. De respondenten kennen de directeur, hebben een dochter die directrice is, vrienden die het al zijn of hebben kinderen die op de school zitten.

De **opleiding** vormt geen struikelblok om gemachtigd opzichter te zijn. De respondenten zijn gemachtigd opzichter omdat ze de verkeersveiligheid willen verhogen. Het zijn vaak mensen die bezig zijn met mobiliteit of kinderen en zich willen inzetten voor verkeersveiligere schoolomgevingen.

De **tijdsfactor** is ook bij deze groep van belang. De gemachtigd opzichters die geïnterviewd werden, zijn ofwel werkloos ofwel gepensioneerd. Eén van de respondenten is gemachtigd opzichter geworden als hij gepensioneerd was. Daarnaast had hij vrienden die al gemachtigd opzichter waren en was zijn dochter schooldirectrice.

*"Ik had vrienden die ook al gemachtigd opzichter waren en van de moment dat ik op pensioen gegaan ben, ben ik direct ook gemachtigd opzichter geworden"* (Gemachtigd opzichter, persoonlijke communicatie, 07/03/2023)

Een andere respondent is **gemachtigd opzichter in opleiding**. Zij wil het worden met de reden dat ze de verkeersveiligheid wil verhogen aan de schoolpoort omdat haar kinderen daar naar school gaan en ook omdat ze meer tijd heeft dan anderen want ze is momenteel werkloos (vanwege langdurige ziekte). Ze zit mede in de ouderraad van de school en heeft zichzelf vrijwillig aangeboden om gemachtigd opzichter te worden bij het wegvallen van een andere gemachtigd opzichter.

De **positieve kanten** die de gemachtigd opzichters aangeven zijn de interactie met de weggebruikers, het zelf bijleren over het verkeer en de veiligheid van de eigen en andere kinderen.

**Negatieve punten** zijn het gebrek aan bevoegdheden, weggebruikers die zich niet aan de regels houden en het boos worden van ouders. Gebrek aan bevoegdheden houdt in dat één respondent de nummerplaat van overtreeders doorgaf aan de politie maar dat de politie hier niets mee kon doen omdat ze zelf de overtreding niet hebben vastgesteld.

Bij twee van de drie gemachtigd opzichters was er een **verantwoordelijke** onder de gemachtigd opzichters die aan een school staan. Vaak zijn er meerdere gemachtigd opzichters die aan één school staan zodat er afgewisseld kan worden. De verantwoordelijke maakt de planning op van wie, welke dag aan de schoolpoort staat en is het aanspreekpunt voor de andere gemachtigd opzichters.

#### 13.1.4 Verkeersouders<sup>28</sup>

**Verkeersouders** zijn een volgende groep. Verkeersouders zijn vrijwilligers die zich inzetten voor de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Het zijn niet alleen ouders maar het kunnen ook burens, grootouders, familieleden en andere vrijwilligers zijn. Het is een initiatief van de VSV. De **VSV** ondersteunt de verkeersouders dan ook op verschillende manieren. Elke verkeersouder die zich registreert krijgt een startpakket, ontvangt de nieuwsbrief, mag gratis deelnemen aan het congres 'Verkeer op School', kan gratis actiepakketten aanvragen en kan lid worden van de facebookgroep (VSV, 2023c).

Alle geïnterviewde verkeersouders waren lid van de **ouderraad** voor ze verkeersouder werden. Daarnaast heeft **elke school** zijn **eigen structuur** van verkeersouders. Eén school had vanuit de leerkrachten al een team dat rond verkeersveiligheid werkte. De verkeersouders zijn bij deze groep aangesloten zodat de krachten en ideeën gebundeld konden worden. Bij een andere school is er één verkeersouder. Op deze school is er ook een team van de leerkrachten dat rond verkeersveiligheid werkt maar de verkeersouder zit hier niet bij in. De verkeersouder op deze school organiseert ongeveer één actie per jaar. Het team van de leerkrachten organiseert andere dingen rond verkeersveiligheid zoals het fietsexamen. Beide staan los van elkaar. Een andere respondent zat in de ouderraad van de school van zijn dochter, waarbinnen verschillende adviesraden zijn. Het thema mobiliteit vond hij echt interessant en zo is hij ook begonnen met het opstarten van een eigen vereniging, namelijk de "Verkeersadviesraad van Tremelo" (zie §13.1.5).

De **motivatie** om verkeersouder te zijn, zijn onder andere de positieve reacties, de positieve impact op de verkeersveiligheid en het uitwerken van eigen ideeën. Als de eigen kinderen niet meer op school zitten, gaan ze geen verkeersouder meer zijn.

De **actiepakketten** van de **VSV** zijn een goed voorbeeld voor mogelijke acties en worden ook vaak gebruikt. Dit bleek ook uit het interview met de VSV over de actiepakketten. De verschillende verkeersouders hebben onder andere de actiepakketten Parkeerdruk en Schoolpoortquiz uitgevoerd.

*"Daar zijn heel wat actiepakketten uitgewerkt voor verkeersouders en toen was dat denk ik een vrij recent, nieuw pakket rond Parkeerdruk en ik had dat een keer bekeken en ik zei amai ja dat is wel iets **kant-en-klaar** dat ik goed kan gebruiken"*  
(Verkeersouder, persoonlijke communicatie, 13/03/2023)

Daarnaast komen verkeersouders vaak **creatief** uit de hoek en bedenken ze zelf acties of passen ze de bestaande acties aan. Een van de verkeersouders heeft zo '**De Grote Verkeersquiz**' uitgevoerd in de school. Dit is normaal een actie van de VSV voor bedrijven. Tijdens corona kon er zo goed als niets fysiek

---

<sup>28</sup> Beide studenten

georganiseerd worden. De verkeersouder heeft daarom de verkeersquiz uitgevoerd en niet de Schoolpoortquiz. De verkeersquiz is digitaal en is breder dan de verkeersregels in schoolomgevingen. Het doel was om de ouders te sensibiliseren over de algemene verkeersregels. Daarnaast zijn in de **facebookgroep** van de verkeersouders veel voorbeelden te vinden over mogelijke acties die uitgevoerd kunnen worden.

De **reacties** op de acties zijn vaak heel positief. Daarnaast zijn de ouders vaak ook vragende partij voor het organiseren van deze acties.

Hieronder worden twee call-to-actions van de VSV in detail besproken die de verkeersouders ook effectief al eens uitgevoerd hebben namelijk de call-to-action **Parkeerdruk** en de call-to-action **Schoolpoortquiz**.

#### *13.1.4.1 Parkeerdruk<sup>29</sup>*

De call-to-action **Parkeerdruk** is één van de actiepakketten die de VSV ter beschikking stelt. Twee van de geïnterviewde verkeersouders hebben deze actie uitgevoerd. De actie Parkeerdruk heeft als **doel** de autodruk en het foutparkeren aan de schoolpoort te verminderen.

Het **actiepakket Parkeerdruk** bevat een actiefiche, een beschrijfbaar actieposter, 100 parkeerschijven en 20 posters voor de buurtbewoners. De actiefiche omvat een stappenplan, parkeertips en de wegcode over parkeren. De actie Parkeerdruk is een langdurige actie met verschillende fases die goed voorbereid moet worden (VSV, 2023a). Elke school/verkeersouder kiest zelf hoe ze de actie uitvoeren en welke stappen ze volgen.

**Stappenplan** actiefiche Parkeerdruk (VSV, 2023a):

- Vooraf
  - Leg een actieperiode van drie opeenvolgende weken vast.
  - Contacteer de lokale politie met de vraag of zij een controle op foutparkeren kunnen uitvoeren in de derde week.
- Week 1
  - Deel posters uit aan de buurtbewoners en vraag hen om ze op te hangen bij het venster.
- Week 2
  - Actie aankondigen (via de kinderen, het schoolblad, de nieuwsbrief, de website, de facebookpagina, ... van de school).
  - Leerlingen op de hoogte brengen van het doel van de actie.
  - Beschrijfbaar poster ophangen.
  - Actie voeren aan de schoolpoort bij het begin of het einde van de schooldag door het uitdelen van de parkeerschijven.
- Week 3
  - Controles door de politie.
  - Eventueel belonen van automobilisten die correct parkeren.

---

<sup>29</sup> Fien

- Nadien:
  - Herhaal de actie na verloop van tijd. Sensibiliserende acties werken slechts tijdelijk.

De eerste verkeersouder heeft de call-to-action uitgevoerd naar aanleiding van **foutparkeerders** aan de schoolpoort. Het doel is niet alleen foutparkeerders aan te spreken maar ook om degene die juist parkeren te **belonen**. De parkeerschijven die bij in het pakket zitten, maken het leuk doordat er iets afgegeven kan worden. Deze verkeersouder heeft alle **stappen** van het stappenplan gevolgd. Namelijk het informeren van de ouders, het betrekken van de buurtbewoners, het uitdelen van de parkeerschijven en de handhaving door de politie. Daarnaast werkte ze samen met de **school**. Zo hebben de kinderen tijdens het knutselen parkeerpauwen gemaakt. De parkeerpauw stellen ouders voor die op de juiste manier parkeren. De actie werd goed onthaald. De **vraag** voor deze actie kwam van de ouders zelf. Kort na de actie was er een **verbetering** waarbij er minder foutparkeerders waren. Op de lange termijn vervaagt de verbetering. Daarom heeft de verkeersouder de actie een **tweede keer uitgevoerd** in een anders schooljaar. De **reacties** van de ouders en de kinderen waren telkens **positief**.

Zoals de VSV aangaf kunnen de actiepakketten op verschillende manieren uitgevoerd worden. Een andere verkeersouder heeft bijvoorbeeld de actie uitgevoerd **zonder de handhaving en het betrekken van de burens**. Ze heeft de actie wel aangekondigd via de nieuwsbrief en heeft ook de parkeerschijven uitgedeeld samen met ouders van het oudercomité. Ook zij gaf aan dat het leuk is dat de parkeerschijven afgegeven kunnen worden. De **reacties** van de ouders waren ook hier **positief**.

De **VSV** gaf aan dat het moeilijk is om ouders met het vingertje te wijzen. Daarom dat ze de actie ludiek hebben gemaakt met verschillende parkeerdieren en ook goed gedrag belonen. Een andere tip van de VSV is om de actie samen uit te voeren met leerlingen van het zesde leerjaar.

#### *13.1.4.2 Schoolpoortquiz<sup>30</sup>*

Eén van de geïnterviewde verkeersouders heeft de actie **Schoolpoortquiz** van de VSV uitgevoerd. De actie is volledig uitgewerkt door de VSV en kan aangevraagd worden op de website. Het **doel** van deze call-to-action is om ouders te sensibiliseren over verkeersregels in schoolomgevingen. Ouders hebben namelijk een voorbeeldfunctie voor hun kinderen en moeten zelf goed gedrag vertonen (VSV, 2023b).

Het pakket van de Schoolpoortquiz bevat een **infociche** met uitleg over hoe de quiz het beste georganiseerd kan worden en de beschrijfbare posters met quizvragen. De VSV heeft hun stappenplan opgedeeld in **twee fases** namelijk wat voor de actie georganiseerd moet worden en wat tijdens de actie moet gebeuren.

---

<sup>30</sup> Fien

### **Stappenplan** infofiche Schoolpoortquiz (VSV, 2023b):

- Vooraf
  - 1) Datum vastleggen + actie aankondigen (via de kinderen, het schoolblad, de nieuwsbrief, de website, de facebookpagina, ... van de school).
  - 2) Beloning afspreken met school/directie als ...% ouders het juist heeft (extra speeltijd, meer knutseltijd, muziek op de speelplaats, ...).
  - 3) Leerlingen op de hoogte brengen van de actie.
  - 4) Vragen kiezen voor op de dag van de actie.
- Dag zelf
  - 1) Beschrijfbare posters ophangen op een plek waar alle ouders hem zeker zien.
  - 2) Vraag stellen aan de ouders. Geef de ouders een balpen of stift en laat hen een streepje zetten onder het antwoord waarvan zij denken dat het juist is.
  - 3) Vertel de ouders nadien meteen het juiste antwoord. Dat staat weergegeven op het flapje onderaan de poster.
  - 4) Maak het juiste antwoord bekend. Tel het aantal stemmen. Communiceer het resultaat naar de kinderen en de ouders. Je kan de poster een dag laten hangen aan de schoolpoort.

De verkeersouder die de actie heeft uitgevoerd, heeft inspiratie opgedaan op de website van de VSV. Daar heeft zij de actie gezien en het pakket aangevraagd. Deze school pakt de actie anders aan dan voorgesteld in de infofiche. Zoals de VSV aangaf tijdens hun interview is het geen enkel probleem dat scholen deze acties op hun **eigen manier** uitvoeren.

Deze school hangt gedurende twee maanden elke week een andere vraag aan de schoolpoort. Daarnaast delen ze de vraag bijkomend op de sociale media van de school en elke donderdag via de nieuwsbrief. De vraag wordt bijvoorbeeld gedeeld via Instagram waarbij een poll aangemaakt kan worden en de ouders kunnen reageren. Deze school voert de actie dus **breder** uit dan enkel de poster op te hangen aan de **schoolpoort**. Ze gebruiken ook de **nieuwsbrief** en **sociale media**. Dit zorgt voor een bredere verspreiding. Zo kunnen ook ouders deelnemen waarvan de kinderen zelfstandig naar school gaan.

Een ander **verschil** met het stappenplan is dat ze **niet zelf aan de schoolpoort gaan staan**. De vraag wordt opgehangen zodat de ouders de vraag kunnen lezen. De vraag aan de schoolpoort is puur informatief. Er is wel reactie met de ouders via Instagram waar een poll wordt aangemaakt. Ouders kunnen hier hun antwoord op aanduiden.

De **reacties** van de ouders zijn **positief**. De ouders vinden het interessant en er zijn vaak vragen waarop ouders denken dat ze het antwoord weten maar waarbij dit niet het geval is. De ouders zijn bij deze school dan ook vaak zelf vragende partij voor de verkeersveiligheidsacties.

*"De ouders nemen dat wel mee op en vinden dat wel interessant want dat is info dat je denkt dat je weet maar niet iedereen heeft het altijd juist." (Verkeersouder, persoonlijke communicatie, 23/03/2023)*

Uit het interview met de **VSV** blijkt dat de Schoolpoortquiz vrij veel vraagt van de verkeersouders. Zo is er de poster, de ouders moeten hun antwoord aanduiden, de flap moet op het einde van de schooldag omhoog gehangen worden, enzovoort. Deze school gaat hier goed mee om en heeft het werk tot een minimum beperkt. Ze staan niet elke dag aan de schoolpoort. De poster blijft een week hangen en toch is er interactie mogelijk met de ouders via sociale media.

Andere **problemen** die uit het interview naar voren kwamen zijn scholen met verschillende ingangen, ouders die kinderen het laatste stuk zelfstandig laten afleggen of kinderen die volledig zelfstandig naar school gaan. Door de vraag ook te verspreiden via de nieuwsbrief en sociale media bereikt de school alle ouders. Oplossingen die VSV zelf aangaf tijdens het interview zijn het extra afprinten van posters zodat aan elke ingang een poster gehangen kan worden of het online delen van de vraag.

### 13.1.5 Verenigingen bv OKRA en de KWB<sup>31</sup>

Verder zijn er verschillende **verenigingen** die zich inzetten voor verkeersveiligheid of zelf call-to-actions hierrond organiseren. Voorbeelden hiervan zijn OKRA, Ferm, de Kristelijke WerknemersBeweging (KWB) en de Verkeersadviesraad van Tremelo. Verschillende lokale afdelingen van OKRA en Ferm hebben call-to-actions rond verkeersveiligheid georganiseerd zoals een verkeersquiz, een infosessie over het verkeer of een opfriscursus rond de verkeersregels.

Een eerste vereniging is **OKRA**. Een bestuurslid van een lokale afdeling werd geïnterviewd over de **opfriscursus** rond de **verkeersregels** die ze al tweemaal georganiseerd hebben. Deze call-to-action was het idee van een lid van OKRA zelf. Dit lid is een gepensioneerde hoofdcommissaris van de politie en gaf zelf aan dat het een opfriscursus wou geven. Dit lid werd uitgenodigd op een bestuursvergadering waarbij de kennismaking plaatsvond en afspraken gemaakt werden. De activiteit werd aangekondigd via een bijlage bij het magazine. De spreker bracht de opfriscursus op een heel interessante manier. Er was bij beide cursussen slechts een beperkt aantal deelnemers hoewel de tweede keer ook leden van het Davidsfonds en de Diabetesliga uitgenodigd waren. De reacties waren beide keren positief. Het verkeersreglement veranderd voortdurend waardoor een opfriscursus erg waardevol is.

Een tweede vereniging die zich inzet voor de verkeersveiligheid is de **KWB**. Zij nemen zelf het initiatief om de verkeersveiligheid te verbeteren. De KWB heeft net zoals OKRA en Ferm verschillende lokale afdelingen. De lokale afdeling van Itegem heeft een **werkgroep mobiliteit**. Deze werkgroep ijvert onder andere voor snelheidsverlagingen en veiligere fietspaden bij de gemeente maar steekt ook zelf

---

<sup>31</sup> Beide studenten

de handen uit de mouwen door bijvoorbeeld het scheren van overhangende takken. Daarnaast zijn ze vrijwilliger bij het fietsexamen. Een negatief punt is dat de gemeente beter kan reageren. De reactie van de gemeente is laag.

*"We nemen ook zelf initiatief, we gaan zelf met een haagschaar en dikwijls ook een zeis enzo op toer om gevaarlijke punten, te verbeteren door het scheren van overgroeïende takken of op bermen." (Lid KWB Itegem, persoonlijke communicatie, 07/03/2023)*

De verenigingen organiseren niet alleen call-to-actions maar nemen er ook aan deel als **vrijwilliger**. In Muizen heeft de school een goede samenwerking met OKRA. OKRA helpt namelijk bij het fiets- en voetgangersexamen en bij het controleren van de fietsen (E. Hendrickx, facebookgroep verkeersouders, 11 juli 2019). Deze verenigingen kunnen dus dienen als potentiële vrijwilligers. Als er nog vrijwilligers gezocht worden, kunnen deze verenigingen aangesproken worden.

Een andere respondent zit in de **verkeersadviesraad** van **Tremelo**, met vertegenwoordigers van andere scholen, lokale verenigingen en burgers. De verkeersadviesraad geeft advies aan de gemeente, maar ze zetten ook acties op rond sensibilisering. De raad bestaat momenteel uit een **15 tot 20-tal personen** en naargelang de actie vragen ze nog extra vrijwilligers. De sensibiliseringsacties houden in dat de raad op grote lokale evenementen staan en bijvoorbeeld materiaal uitdelen, zoals fluomateriaal of fietslichtjes. Verder werken ze ook nauw samen met de **VSV**-vrijwilligers om demo's te tonen inzake de tuimelwagen en de VR-brillen. Ook houdt het contact met **andere adviesraden** binnen de gemeente. Ze worden zelfs gevraagd om in buurgemeenten langs te komen, maar dat gaat volgens de respondent niet lukken vanwege de werklast. Momenteel springt de **dodehoekdemonstratie** eruit.

*"We zijn begonnen specifiek naar de schoolkinderen, van het vierde, vijfde en zesde leerjaar. En nu de laatste paar jaar hebben we dat ook een stuk uitgebreid naar volwassenen, naar personeel van de gemeente, naar geïnteresseerde verenigingen." (Lid Verkeersadviesraad Tremelo, persoonlijke communicatie, 24/03/2023)*

De **scholen** vragen de dodehoekdemonstratie aan bij de adviesraad. Bij de opzet van de dodehoekdemonstratie geraakt een collega-vrijwilliger van de adviesraad aan het nodige materiaal omdat hij zelf een vrachtwagenchauffeur is. De duurtijd van de demonstratie is ongeveer **45 minuten**. De klas wordt opgedeeld in twee delen, waarbij de ene helft zich moet positioneren vóór de vrachtwagen en de andere helft achter de vrachtwagen. Er wordt dan praktisch uitgelegd waar de kinderen wel en niet mogen staan, in combinatie met veel **interactie** met de kinderen. Ook wordt er kennis gemaakt met de vrachtwagen achter het stuur en zelfs in de laadbak, zodat de kinderen zelf kunnen waarnemen hoe moeilijk of onmogelijk het is om de klasgenoten rondom de vrachtwagen te kunnen waarnemen. Ze proberen dan ook de dodehoekdemo's aan te passen aan het



**niveau van de kinderen.** Hij neemt ook waar dat de kinderen ervan leren en aldus ook overeen de jaren meer kennis hebben over de dodehoek.

*"We merken wel dat bij het vierde leerjaar nog heel wat zenuwachtigheid is en rare antwoorden op vragen, dat dat naar het zesde leerjaar toe meer een maturiteit in komt." (lid Verkeersadviesraad Tremelo, persoonlijke communicatie, 24/03/2023)*

Verder heeft de verkeersadviesraad nog veel gelijkende acties aan de dodehoekdemo's, zoals een mobiel kapsalon, een tractor-met-kar-opstelling, een bus, enzovoort.

**Positieve kanten** aan de dodehoekactie zijn in eerste instantie voor de scholen. De scholen moeten namelijk amper iets uitwerken. De verkeersadviesraad stelt de organisatie en de planning op. Verder is het zoekwerk eruit gegroeid, omdat er een routine is ontstaan doorheen de jaren ervaring. De positieve reacties van zowel de scholen als van anderen zorgen tot slot voor extra motivatie.

De **negatieve aspecten** aan de dodehoekactie zijn niet in hoge mate aanwezig volgens de respondent. Het enige aanmerkingpunt is de operationele kant van de acties. Het is namelijk zeer moeilijk om locaties te vinden om de acties te kunnen uitvoeren. Een locatie is afhankelijk van verschillende aspecten, zoals de beschikbare oppervlakte, is er een stopcontact aanwezig, enzovoort.

### 13.1.6 Poolen<sup>32</sup>

**Poolen** is een kleine, duidelijk herkenbare groep kinderen die onder begeleiding van een volwassene naar school of naar hobby's gebracht worden. Het meest gekende voorbeeld is carpools waarbij de verplaatsing met de auto gebeurt. Naast carpools bestaat ook fietspools of wandelpools waarbij de kinderen zich met de fiets of te voet verplaatsen (Mobiel 21, 2009). Er bestaan ook andere benamingen zoals de fietsbus, voetpools of de wandelbus. Het principe blijft hetzelfde.

Het **doel** van voet- en fietspools is kinderen op een veilige manier van en naar school te brengen, door middel van auto's in de schoolomgevingen te vermijden en de ouders tijd te besparen.

De Sint-Jan Berchmansschool in Heusden-Zolder heeft zowel een fietspool als een wandelpool. Een leerkracht van deze school had het idee om een fietspool te starten en heeft hiervoor informatie opgezocht op het **internet**. Op het internet is veel informatie te vinden rond fietspools. Zo is er onder andere de informatiebrochure van Mobiel 21 over pools en de website van fietspool2020.

Daarnaast heeft de leerkracht raad gevraagd aan de **fietsersbond** en de **politie** over hoe de actie het beste uitgevoerd kon worden en wat de regels zijn rond rijden met een grote groep zodat ze wettelijk in orde zijn. De fietspool werd ook

---

<sup>32</sup> Beide studenten

geëvalueerd met deze stakeholders. Uit de evaluatie kwamen vooral kleine tips naar voren zoals het gebruiken van een bord in plaats van een vlag.

Vervolgens heeft de leerkracht een **brief** opgesteld voor de ouders van de leerlingen. De ouders kunnen de leerlingen opgeven om deel te nemen aan de fietspool. De eerste keer was er ook een **oproep** voor (groot)ouders die de fietspool mee wilden **begeleiden**. Hieruit zijn drie grootouders naar voren gekomen die nog steeds mee de fietspool begeleiden. Deze oproep is dus niet meer nodig. Er zijn extra begeleiders nodig aangezien bij de fietspool zowel voor- als achteraan een begeleider moet rijden. De leerkracht begeleidt de fietspool elke dag. De drie grootouders wisselen af. De fietspool rijdt zowel in de ochtend als in de avond. De kinderen worden dus zowel naar school gebracht als na school terug afgezet.

Als de inschrijvingen binnen zijn, stippelt de leerkracht een **route** uit op basis van de locaties die doorgegeven zijn. Niet elke leerling kan thuis opgehaald worden. De leerlingen krijgen een brief terug met de **locatie** en het **uur** waar en wanneer ze opgehaald worden. De fietspool wacht niet dus de leerlingen moeten zorgen dat ze op tijd op juiste locatie zijn. Als een leerling te laat is, rijdt de fietspool door.

De fietspool werkt heel goed. De **reacties** van de ouders en leerlingen zijn **positief**. In het begin was het concept niet helemaal duidelijk maar de fietspool bestaat ondertussen al een aantal jaar en de leerlingen en ouders kennen het principe intussen en weten hoe het in zijn werk gaat.

Het **doel** van de fietspool is meervoudig. Het is doel is niet alleen om de kinderen veilig naar school te brengen maar ook om ze afspraken te laten naleven, te laten bewegen, enzovoort.

*"Het doel is velerlei aan de ene kant is het natuurlijk de kinderen veilig naar school brengen dat is een onderdeel ervan. Tot nu toe is dat nog altijd goed gelukt maar ook een beetje afspraken nakomen, een beetje het groepsgevoel, een beetje gezond bewegen." (Fietspool Heusden-Zolder, persoonlijke communicatie, 22/03/2023)*

Alle **communicatie** tussen de begeleiders en de ouders en de leerlingen gebeurt via **WhatsApp**. Na de inschrijvingen worden nieuwe leerlingen toegevoegd aan de WhatsAppgroep en leerlingen die gestopt zijn verwijderd.

Net zoals elke andere actie, kan de actie **aangepast worden** naar de **noden** en beschikbare **middelen**. Deze fietspool rijdt enkel op dinsdag, donderdag en vrijdag. Daarnaast rijdt de fietspool van september tot aan de herfstvakantie en van de paasvakantie tot aan het einde van het schooljaar.

Naast de fietspool heeft deze school ook een **wandelpool**. De wandelpool brengt de kinderen naar een nabijgelegen parking waar ouders kunnen parkeren zodat de Parkeerdruk aan de schoolpoort lager is. Ook hier wordt er beroep gedaan op vrijwilligers en indien nodig worden er medewerkers van de school ingezet.

*"Als we nu is gewoon de kinderen naar de ouders toebrengen. Dat is wel weer een luxe die we geven maar als dat een veilige verkeersomgeving tot stand brengt denk ik dat dat een quick win is" (Fietspool Heusden-Zolder, persoonlijke communicatie, 22/03/2023)*

In Vlaanderen zijn er veel voorbeelden van (fiets)poolen. Een ander voorbeeld is de **fietsbus** van **Lendeledede** die beschreven is bij de literatuurstudie (§12.5.1.1). In Lendeledede heeft niet een leerkracht maar de fietsersbond de call-to-action opgestart (Fietsersbond, 2021). **Dezelfde call-to-actions** kunnen dus door **verschillende stakeholders** georganiseerd worden. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de actiepakketten van de VSV. Deze zowel door de verkeersouders als door de scholen zelf georganiseerd kunnen worden.

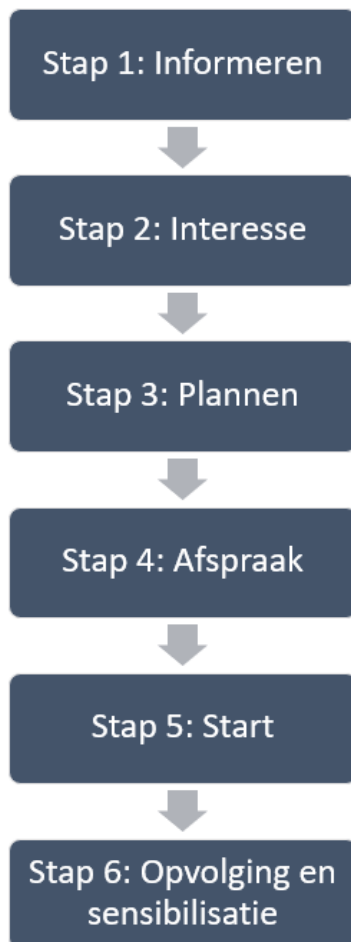
Een ander verschil tussen de fietspool in Heusden-Zolder en de fietsbus in Lendeledede is dat het vinden van **begeleiders** moeilijker was in Lendeledede. In Heusden-Zolder zijn er drie grootouders die de fietspool mee begeleiden. In Lendeledede werden de gemeente, lokale verenigingen, vrienden en familie aangesproken. Eenmaal de fietsbus reed in Lendeledede, werd door mond-aan-mondreclame wel extra begeleiders gevonden. Een gelijkenis tussen beiden is dat alles geregeld wordt via **Whatsapp** (Fietsersbond, 2021).

Mobiel 21 heeft in 2009 een brochure rond poolen uitgebracht. In deze brochure is een **stappenplan** weergegeven om een pool te starten (Figuur 21). Poolen is een breed begrip en omvat zowel carpoolen, fietspoolen als wandelpoolen. Beide voorgaande initiatieven hebben dit stappenplan grotendeels gevolgd. **Stap één, informeren, en stap twee, interesse**, werden in beide initiatieven samengenomen. In Heusden-Zolder gebeurde dit via een brief waarbij de ouders hun kinderen konden inschrijven. In Lendeledede gebeurde dit via een enquête. **Stap drie, het plannen**, hield in de route maken en begeleiders vinden. In Heusden-Zolder en Lendeledede werd de route gemaakt op basis van de inschrijvingen. De begeleiders werden in Heusden-Zolder ook via een brief aan de ouders gezocht. In Lendeledede gebeurde dit breder en werd onder andere ook de gemeente en verenigingen aangeschreven. **Stap vier, het maken van afspraken**, gebeurde in Heusden-Zolder via een brief aan de ouders die hun kind ingeschreven hadden en daarna via WhatsApp. In Lendeledede gebeurde alles via WhatsApp. **Stap 5, start**, houdt enkele praktische tips in zoals het voorzien van het nodige materiaal en het verkennen van de route. De laatste stap, **stap 6, is de opvolging en sensibilisatie**. In Heusden-Zolder werd de fietspool geëvalueerd met de politie en de fietsersbond. Hierbij werden gevaarlijke punten doorgegeven aan de gemeente.

Uit het interview met Mobiel 21 kwam naar voren dat het voet- en fietspoolen een succes in aantallen had voor de corona-pandemie. Op dit moment is de actie **uitgedoofd**. Mobiel 21 weet dat het voetpoolen nog plaatsvindt, maar ze weten niet aan welke frequentie en op welke specifieke plaatsen. Het **draaiboek** inzake het voetpoolen wordt namelijk nog regelmatig gedownload.

*"Fietspoolen is een moeilijker verhaal geweest want met andermans kinderen fietsen is nog wel een ander verhaal dan met andermans kinderen wandelen." (Medewerker Mobiel 21, persoonlijke communicatie, 19/04/2023)*

Het fietspoolen is **getest** geweest door Mobiel 21 en deze actie staat of valt met het engagement van de ouders. Ook hiervoor bestaat een draaiboek en dat wordt mede gedownload, maar er kan niet aangegeven worden waar het fietspoolen exact gebeurt. Mobiel 21 is er vervolgens niet meer mee verder gegaan, omdat de organisatie graag initiatieven uitwerkt die op lange termijn blijven voortbestaan (wat niet van toepassing is in het voet- en fietspoolverhaal).



*Figuur 21: Visualisatie stappenplan Mobiel 21 rond poolen (Eigen verwerking).*

### 13.1.7 Verkeersvrijwilligers<sup>33</sup>

**Verkeersvrijwilligers** komen in veel verschillende steden en gemeenten voor zoals in Antwerpen, Geel en Keerbergen. Het zijn vrijwilligers die samenwerken met de politie of taken uitvoeren voor de politie. Verkeersvrijwilligers kunnen verschillende **taken** uitvoeren zoals het begeleiden van schoolkinderen te voet of met fiets, toezicht houden in schoolomgevingen, fietscontroles uitvoeren of helpen bij het fietsexamen (Politiezone Geel-Laakdal-Meerhout, 2018).

De stad **Geel** heeft in 2018 een oproep gelanceerd om nieuwe verkeersvrijwilligers aan te trekken. Personen die hierop gereageerd hebben, werden uitgenodigd voor een gesprek. De vrijwilligers moesten voordat ze aan de slag konden een korte **opleiding** volgen over de belangrijkste voorschriften voor voetgangers en fietsers in de verkeerswetgeving (Politiezone Geel-Laakdal-Meerhout, 2018). De verkeersvrijwilligers kunnen aangevraagd worden door scholen en verenigingen door een **aanvraagformulier** op de website van de politiezone in te vullen (Politiezone Geel-Laakdal-Meerhout, 2023).

Twee verkeersvrijwilligers van de politiezone Geel-Laakdal-Meerhout werden geïnterviewd. Het gaat om een **koppel** dat samen groepen schoolkinderen begeleid, fietscontroles uitvoert of helpt bij het fietsexamen. In deze politiezone zijn er ongeveer 10 verkeersvrijwilligers.

Deze respondenten zijn tien jaar geleden gestart met het begeleiden van schoolkinderen voor hun **kleinkinderen**. Dit gebeurde eerst via de school van hun kleinkinderen. Op dat moment waren ze nog geen verkeersvrijwilligers. In 2018 zagen ze de oproep van de politiezone in de krant staan, hebben ze zich aangemeld en zijn ze verkeersvrijwilliger geworden. Als verkeersvrijwilliger begeleiden ze ook andere scholen dan enkel de school van hun kleinkinderen.

De verkeersvrijwilligers worden gevraagd via een **coördinator** van de **politie**. Deze verzorgen alle communicatie. De scholen doen een aanvraag bij de politie en de coördinator vraagt de verkeersvrijwilligers. Als de scholen rechtstreeks de verkeersvrijwilligers zou vragen zijn deze niet **verzekerd**. Alle communicatie moet dus via de politiezone verlopen. Dit is ook één van de redenen waarom ze verkeersvrijwilliger zijn geworden. Voordat ze verkeersvrijwilliger waren, waren ze namelijk niet verzekerd.

Eén van de taken van de verkeersvrijwilligers is het **begeleiden** van **schoolkinderen**. Bij grote groepen rijdt de politie en een volgwagen mee. De leraren rijden ook altijd mee tenzij ze bijvoorbeeld zwanger zijn. De meeste leraren doen dit goed. De respondenten geven aan dat het goed zou zijn als de leraren ook een opleiding krijgen van bijvoorbeeld de coördinatoren want onervaren leraren hebben niet de ervaring om een groep schoolkinderen te begeleiden.

Er zijn verschillende **positieve punten** aan verkeersvrijwilliger zijn. Als eerste vinden ze het leuk om met **kinderen** te werken. Ze zijn hiermee dan ook begonnen

---

<sup>33</sup> Fien

voor hun kleinkinderen. Ze doen het graag. Verder zijn ze op **pensioen** en is dit een mooie tijdsbesteding waarbij ze kinderen helpen. Daarnaast zijn de **positieve reacties** van onder andere de kinderen ook leuk.

Er zijn ook een aantal **negatieve punten**. Een eerste punt is **verkeersagressie**. Dit komen ze regelmatig tegen zoals het opsteken van een vinger. Als de politie erbij is, is er minder verkeersagressie. Een twee punt is dat er **stress** bij komt kijken. De verkeersvrijwilligers zijn namelijk verantwoordelijk voor de kinderen. Een derde negatief punt is dat de **kinderen niet altijd luisteren**. Als laatste moeten ze soms **kinderen achterlaten** als de fiets niet in orde is. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een ketting die er afgaat. Dan is een volgwagen goed omdat die het kind kan meenemen.

*"Je speelt wel met de veiligheid van die kinderen"  
(Verkeersvrijwilliger, persoonlijke communicatie, 03/04/2023)*

Als laatste werd ook gevraagd aan de verkeersvrijwilligers welke **eigenschappen** een verkeersvrijwilliger moet bezitten. Als eerste moet een verkeersvrijwilliger een grote **verantwoordelijkheidszin** hebben want zoals eerder vermeld gaat het om de veiligheid van kinderen. Daarnaast moeten verkeersvrijwilligers voldoende **ervaring** hebben met fietsen in het verkeer. Als laatste moeten ze **betrokken** zijn met de **verkeersveiligheid** omdat verkeersveiligheid een belangrijk aspect is.

*"Ik vind persoonlijk, als je zoiets aanneemt om kinderen te begeleiden. Dan moet je toch een grote verantwoordelijkheidszin hebben" (Verkeersvrijwilliger, persoonlijke communicatie, 03/04/2023)*

### 13.1.8 Organisator verkeersveiligheidsacties Aalst<sup>34</sup>

Een respondent uit Aalst is al decennialang bezig met het **organiseren** van **verkeersveiligheidsacties** in Aalst en heeft dus veel **ervaring**. Hij heeft verschillende acties georganiseerd zoals stickeracties, een allerzielenwake, een fietspool, verkeersconferenties, petities, enzovoort. Daarnaast heeft hij verschillende actiegroepen en buurtcomités opgericht om deze acties mee op te zetten zoals het Aalsters forum voor verkeersveiligheid, de werkgroep verkeersveiligheid rechteroever en het wijkcomité "Spelenderwijks".

Deze respondent is begonnen met organiseren van verkeersveiligheidsacties in 1988 nadat er een **ongeval** is gebeurd voor zijn deur. Naar aanleiding hiervan heeft hij samen met belanghebbenden een actiegroep opgericht.

*"Het gaat altijd over het begin, het moment dat je geconfronteerd wordt met ongevallen die je ziet van allee dat kan toch niet. Hoe begint dat nu. Dan verzamelen mensen die meestal dicht of verderaf betrokken zijn" (Organisator verkeersveiligheidsacties Aalst, persoonlijke communicatie, 06/04/2023)*

---

<sup>34</sup> Fien

Het algemene **doel** van deze respondent is om de verkeersveiligheid te verbeteren, de volksgezondheid te verbeteren en de klimaatdoelstellingen te bereiken. Hierbij gaat het onder andere over het verbeteren van de luchtkwaliteit en het realiseren van een modal shift. Daarnaast is een actie pas geslaagd als het doel van die actie bereikt is. Dit **duurt** meestal **lang** waarbij het jaren kan duren vooraleer een actie geslaagd is.

Doordat hij al jarenlang bezig is met het organiseren van acties, heeft hij al verschillende **realisaties** bereikt. In zijn wijk heeft hij ervoor gezorgd dat de snelheidslimiet gedaald is van zone 50 naar zone 30. Voor de acties werkt hij vaak samen met andere stakeholders zoals Mobiel 21, de scholen en de fietsersbond. De respondent geeft bijkomend aan dat de gemeente volgens hem te weinig tijd en middelen investeert in de verkeersveiligheid.

In de actiegroepen en wijkcomités die hij opricht, zitten voornamelijk **oudere mensen**. De jongere generatie heeft volgens de respondent weinig actiebereidheid tot ze zelf getroffen worden. De versnippering en individualisering speelt hier volgens hem een belangrijke rol bij. Mensen nemen pas deel aan de acties als ze zelf geconfronteerd worden.

Andere **moeilijkheden**, naast het vinden van deelnemers, zijn het gebrek aan budgetten, de opeenvolgende crisissen, het wegvallen van medestanders en het gebrek aan medewerking en engagement. Hierbij is het belangrijk om mensen persoonlijk aan te spreken.

Desondanks blijft hij **positief** en is het allemaal de moeite waard. De resultaten zorgen hiervoor. Een aantal **tips** zijn dat mensen zelf initiatief moeten nemen als ze een probleem zien. Als niemand iets doet, gaat er ook niets veranderen. Daarnaast moet men zich nooit neerleggen bij de feiten. Volhouden en doorzettingsvermogen zijn belangrijk om een actie tot een goed einde te brengen. Zeker als in het begin niet de vooropgestelde doelen bereikt worden. Dit is één van de tips die Brake aanhaalt bij hun gids voor gemeenschapsparticipatie namelijk blijf volhouden (Brake, 2023b). Als laatste is herkenbaarheid van belang. Het gebruik van logo's bij elke vorm van communicatie kunnen hier bijvoorbeeld voor zorgen.

### 13.1.9 Mobiel 21<sup>35</sup>

#### 13.1.9.1 Guerrilla acties

Guerrilla-acties zijn ontstaan vanwege de verschillende vragen die Mobiel 21 kreeg vanuit **wijkcomités** en **burgergroepen**. Zo wou men bijvoorbeeld samen aan verkeersveiligheid werken in de straat waar men woonde, maar men zat met verschillende vragen om een actie op poten te zetten: "Wat mag ik doen? Wat mag ik niet doen? Kunnen jullie ons daarbij helpen?"

**Voorbeelden** van guerrilla-acties zijn van het plaatsen van bloembakken op de vensterbanken om duidelijk te maken dat er geleefd wordt in een straat, maar het

---

<sup>35</sup> Kristien

kan ook zijn dat er drie parkeerplaatsen worden ingenomen door fietsenstallingen of banken naar aanleiding van dat er te veel auto's aanwezig zijn in een straat.

Elke guerrilla-actie heeft een specifiek doel, maar de overkoepelende visie is het volgende:

*"Het is wat provoceren, maar het is ook constructief in gesprek gaan." (Algemeen directeur Mobiel 21, persoonlijke communicatie, 19/04/2023)*

Mobiel 21 biedt een **website** aan waarop mensen inspiratie kunnen halen van wat er bestaat en als men dan nog hulp nodig heeft, helpt Mobiel 21 hen in de eerste fase. Indien er de vraag komt waarbij Mobiel 21 mede **ondersteunt** in het **praktijkveld**, is dit ook een mogelijke optie.

De afgelopen jaren zijn de guerrilla-acties stilgevallen vanwege de coronapandemie. Het afgelopen jaar (2022) zijn er een **tiental** guerrilla's uitgewerkt. Iedere guerrilla-actie krijgt ook een **Facebookgroep** en een eigen **naam**. Vaak zet Mobiel 21 ook burgers op weg met een actie en horen ze daarna niets meer van. Het is aldus mogelijk dat er nog guerrilla-acties georganiseerd worden, waar Mobiel 21 geen weet van heeft.

#### *13.1.9.2 Fietslessen*

Mobiel 21 organiseert mede **fietslessen voor volwassenen**, waarbij men volwassen, vrouwen en anderstaligen (nieuwkomers) leert fietsen. De fietslessen zijn gestart in Leuven en worden nu op een tiental plekken uitgevoerd in heel Vlaanderen. Er zijn momenteel drie mensen in het fietsschoolteam. **Lokale beleidsmakers** kunnen de fietsschool contacteren. De fietslessen zijn aldus minder mogelijk vanuit burgerinitiatief. De vrijwilligers die de fietslessen helpen organiseren en ondersteunen zijn wel geëngageerde burgers en zij worden **getraind** om de fietslessen tot een goed einde te brengen. **Materialen** worden door Mobiel 21 aangeboden. Het kan ook zijn dat een gemeenten of stad wilt dat Mobiel 21 zelf een volledige reeks aan fietslessen geeft. Het **doel** van de fietslessen is dat zoveel mogelijk mensen leren fietsen. Één à twee keer per jaar wordt een **lerend netwerk van de fietsscholen** georganiseerd, waar er tussen de verschillende fietsscholen positieve en negatieve ervaringen en feedback uitgewisseld worden. De fietsschool gaat ook verder dan dat en probeert de deelnemers niet enkel te leren fietsen, maar ondersteunt ook in de **opvolging**. Indien de deelnemers willen blijven fietsen, kijkt men naar mogelijke oplossingen om dit op te volgen.

*"Er was nu de laatste keer een vraag van nu kunnen die ouders niet fietsen, maar die willen ook hun kinderen leren fietsen want ja die vallen er ook vanaf. Kunnen we dat combineren? Fietsen met ouderen en kinderen. En ja dan wordt er weer verder creatief nagedacht van doet iemand dat en hoe doe je dat." (Algemeen directeur Mobiel 21, persoonlijke communicatie, 19/04/2023)*



'**Fietsen zonder leeftijd**' is een daarentegen wel ontstaan vanuit een **burgerinitiatief** in Denemarken, waarbij een burger met een oudere persoon uit een woonzorgcentrum is gaan fietsen met een riksja. Een **riksja** is een tweewielige kar waarin een persoon kan zitten en die al fietsend door een andere persoon wordt getrokken. Het **doel** van dit initiatief was om de oudere persoon nog te laten genieten van het fietsen, zelfs op die oudere leeftijd, omdat hij/zij heel zijn/haar leven heeft gefietst.

*"En dan hebben wij de vraag aan onszelf gesteld van hoe komt dat dat hier nog niet bestaat in Vlaanderen fietsland. En zo zijn we een beetje het aanspreekpunt geworden voor Vlaanderen, voor iedereen die zo wilt starten met zo'n initiatief." (Algemeen directeur Mobiel 21, persoonlijke communicatie, 19/04/2023)*

Er bestaan verder ook nog andere mogelijke modellen van fietsen voor ouderen, zoals een **rolstoelfiets** of **duofietsen**. Mobiel 21 biedt **informatie** over welke type fietsen er bestaan, waar men financiering kan vinden, waar men aan moet denken, welke verzekeringen er bestaan, enzovoort. Op de website is er zelfs een **draaiboek** beschikbaar. Workshops voor de vrijwilligers en de doelgroep inzake het 'fietsen zonder leeftijd' kunnen mede aangevraagd worden.

#### *13.1.9.3 Voet- en fietspoolen*

Het **doel** van voet- en fietspoolen is kinderen op een veilige manier van en naar school te brengen, door middel van auto's in de schoolomgevingen te vermijden en de ouders tijd te besparen op een dag. Dit thema werd eerder vermeld in §13.1.6.

Voet- en fietspoolen houdt in dat **ouders** en eventueel leerkrachten kunnen wandelen of fietsen naar de school met kinderen in groep. Dit is op vrijwillige basis.

Het voet- en fietspoolen waren voor de corona-pandemie een succes in aantallen. Op dit moment is de actie **uitgedoofd**. Mobiel 21 weet dat het voetpoolen nog plaatsvindt, maar ze weten niet aan welke frequentie en op welke specifieke plaatsen. Het **draaiboek** inzake het voetpoolen wordt namelijk nog regelmatig gedownload.

*"Fietspoolen is een moeilijker verhaal geweest want met andermans kinderen fietsen is nog wel een ander verhaal dan met andermans kinderen wandelen." (Algemeen directeur Mobiel 21, persoonlijke communicatie, 19/04/2023)*

#### *13.1.9.4 Draaiboek participatie*

Het draaiboek participatie is tien jaar geleden opgesteld op vraag van het Departement Mobiliteit in Brussel vanwege de introductie van de **mobiliteitsplannen** waarbij participatie een verplicht onderdeel moest zijn. Het draaiboek is met deze reden gericht naar **lokale beleidsmakers** die het mobiliteitsplan moeten maken of herbekijken. Mobiel 21 maakt vandaag de dag nog steeds gebruik van de stappen, aangehaald in het draaiboek.

### 13.1.10 VSV (actiepakketten + workshops)

Er werden meerdere interviews uitgevoerd met de **VSV**. Tijdens het eerste opleidingsonderdeel 'Studio' werd de VSV geïnterviewd om meer te weten te komen over het draagvlak in Vlaanderen, welke call-to-actions ze organiseren, enzovoort. Tijdens het opleidingsonderdeel 'Masterproef' werd de VSV opnieuw geïnterviewd. Deze keer ging het specifiek over de **actiepakketten** die ze hebben en de **workshops** die ze organiseren. Hiervoor werden twee verschillende interviews uitgevoerd.

#### 13.1.10.1 Actiepakketten<sup>36</sup>

Het eerste interview werd uitgevoerd met de **projectverantwoordelijke** van de **actiepakketten** voor de verkeersouders. Zoals eerder vermeld heeft de VSV op hun website verschillende uitgewerkte actiepakketten staan die verkeersouders kunnen aanvragen en meteen kunnen gebruiken om een call-to-action uit te voeren.

De pakketten worden ontwikkeld door te **brainstormen**. Veel pakketten bestaan al een aantal jaar. Daarnaast heeft elk pakket zijn **eigen doel**. De actie Parkeerdruk wil foutparkeerders aanpakken terwijl de Schoolpoortquiz ouders wil sensibiliseren over verkeersregels in de schoolomgeving.

Vroeger waren de pakketten enkel beschikbaar voor verkeersouders. Daar werd 'misbruik' van gemaakt. Leerkrachten bestelden bijvoorbeeld ook de pakketten. Daarom zijn de pakketten nu **beschikbaar voor iedereen**. Per school kan elk pakket maar één keer aangevraagd worden per schooljaar. Sensibilisering heeft slechts een korte impact. Daarom kunnen de pakketten jaarlijks opnieuw besteld worden. De pakketten zijn ontwikkeld vanuit het oogpunt dat ouders hiermee aan de slag kunnen gaan. In werkelijkheid zijn het vaak scholen die de pakketten gebruiken.

Het monitoren van de pakketten is moeilijk. De VSV moet wel jaarlijks **cijfers** doorgeven aan de Vlaamse Overheid omdat ze subsidies ontvangen zodat ze de pakketten gratis kunnen aanbieden. De Schoolpoortquiz werd in 2020 589 keer besteld, 510 in 2021 en 303 in 2022. Dit pakket kan wel meerdere jaren na elkaar gebruikt worden omdat er 30 vragen in elke pakket zitten. Het pakket Parkeerdruk wordt sinds 2017 300 tot 460 keer per schooljaar besteld. Ze blijven de pakketten aanbieden zolang er **vraag** is.

De pakketten worden **geëvalueerd** aan de hand van een kleine **enquête** bij de verkeersouders. Hier krijgen ze slechts beperkte feedback van terug die ze wel gebruiken om de pakketten te updaten. Bij de herdruk van een pakket gaan ze bijvoorbeeld kijken naar de enquête. Bij het pakket Parkeerdruk is bijvoorbeeld de handhaving door de politie toegevoegd.

Elke school is anders. De scholen mogen op hun **eigen manier** omgaan met de pakketten. De verwerking van elk pakket kan dus van school tot school verschillen.

---

<sup>36</sup> Fien

Dit bleek ook in werkelijkheid het geval uit de interviews met de verkeersouders. Eén school voerde bijvoorbeeld de Schoolpoortquiz ook online uit en niet enkel aan de schoolpoort. Een andere school heeft de poster op een spandoek laten drukken zodat ze deze elk jaar opnieuw kunnen gebruiken. Een ander voorbeeld is het laten vallen van de handhaving bij de actie Parkeerdruk. De VSV raad aan om de handhaving met de politie te doen maar in realiteit slaagt slechts de helft van de scholen hierin.

#### *13.1.10.2 Workshops<sup>37</sup>*

De VSV biedt naast de actiepakketten ook workshops aan, met thema's over fietsen, de wegcode, rijvaardigheid en andere zaken zoals het veilig rijden met een e-step. Er zijn **13 workshops** in het totaal. Vorig jaar zijn 142 workshops uitgevoerd.

Het **doel** van de workshops is het onderwijzen van mensen rond thema's zoals mobiliteit en het leren veiliger deelnemen aan het verkeer. VSV kijkt naar actuele thema's en creëert daar workshops rond.

*"Wij hebben bijvoorbeeld in het aanbod workshops voor killers gehad, alcohol, snelheid, die zaken. Daar was geen vraag naar. Mensen gaan niet uit zichzelf naar dat thema komen. De win voor zichzelf is daar niet groot genoeg. Ik denk dat dat voor heel de VSV altijd een uitdaging is. Wanneer kunnen we met welke boodschap komen" (Teamverantwoordelijke rijlesgevers VSV, persoonlijke communicatie, 18/04/2023)*

De meeste gevraagde workshop is de **verkeersquiz**. Deze werd 49 keer gevraagd in 2022, waarbij er 1146 deelnemers deelnamen. De verkeersquiz is ook flexibel uit te breiden en de vragen kunnen aangepast worden naarmate de interesse.

*"Het is ook de werkvorm zoeken en een quiz is daar een hele toegankelijke voor. Want een uiteenzetting van twee uur spreekt minder aan voor een vereniging dan bijvoorbeeld een quiz waarin die onderwerpen aan bod komen." (Teamverantwoordelijke rijlesgevers VSV, persoonlijke communicatie, 18/04/2023)*

Verder werd de 'veilig op de fiets'-workshop 28 keer aangevraagd, 'de verkeersregels in de buurt' 24 keer en de rijvaardigheid-workshop 17 keer.

De VSV blijft zoeken naar **actuele onderwerpen** zodat de organisatie aan vernieuwing doet en andere organisaties en gemeenten zich willen blijven engageren in dit onderwerp. Indien een onderwerp niet aanspreekt bij mensen, laat de VSV het onderwerp achterwege.

---

<sup>37</sup> Kristien

*"Bijvoorbeeld we hebben nu eentje, de auto van de toekomst. Dan merkt ge van dat er toch geen grote vraag naar is. Omdat het toch op één of andere manier niet aanspreekt." (Teamverantwoordelijke rijlesgevers VSV, persoonlijke communicatie, 18/04/2023)*

**Organisaties en gemeenten** kunnen workshops boeken bij de VSV en dat voor een prijs van 60 euro. Bedrijven en hun werknemers vallen hier niet onder. Bedrijven kunnen ook workshops aanvragen, maar dan valt de prijszetting in een andere categorie.

Het is mogelijk om vier workshops achter elkaar te boeken, maar het is ook mogelijk om los van elkaar vier workshops per jaar te boeken. De coronapandemie heeft wel voor een sterke daling gezorgd de afgelopen jaren. Het online-aanbod was geen groot succes.

De workshops worden gegeven door **erkende rijlesgevers**. De workshops vinden plaats in samenspraak met de organisaties/gemeenten.

De verenigingen en gemeenten krijgen na de workshop een **evaluatieformulier**, waarbij het aantal deelnemers en de positieve en negatieve feedback in meegedeeld kan worden. De VSV kan hiermee verder en volgt de workshops op.

De reclame verloopt via de website van VSV en via **nieuwsbrieven** naar een adressenbestand van mensen die in het verleden interesse hebben getoond in de acties.

### 13.1.11 Samenvattende tabel<sup>38</sup>

Tabel 5: Samenvattende tabel interviews.

<b>Functie</b>	<b>Motivatie</b>	<b>Tijd</b>	<b>Inspiratie</b>	<b>Spin in het web</b>	<b>Stakeholders voor samenwerking</b>	<b>Positieve aspecten</b>	<b>Moelijkheden</b>
Enquête, niet deelgenomen	Nvt <sup>39</sup>	Tijdsgebrek	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt
Enquête, niet deelgenomen	Nvt	Tijdsgebrek	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt
Gemachtigd opzichter	Interesse	Werkloos	Nvt	Verantwoordelijke gemachtigd opzichter	School, politie, andere gemachtigd opzichters	Interactie met weggebruiker	Geen bevoegdheden, weggebruikers die verkeersregels overtreden
Verkeersplatform	Gevraagd	Vrije tijd	Vraag vanuit bedrijven	Aanspreekpunt binnen de regio, legt de nodige contacten	Gemeente, VSV, fietsersbond, verkeersplatform VZW, ...	Mensen informeren en samenbrengen	Weinig/ ongepaste reactie, digitaal, financiële aspect
Enquête, gemachtigd opzichter	Gevraagd	Gepensioneerd	Nvt	Dochter is directrice, vrienden waren het al, er is één verantwoordelijk (niet hij)	School, politie, andere gemachtigd opzichters	Weinig negatief, doet het graag	Weggebruikers die verkeersregels overtreden

<sup>38</sup> Beide studenten

<sup>39</sup> Niet van toepassing

<b>Functie</b>	<b>Motivatie</b>	<b>Tijd</b>	<b>Inspiratie</b>	<b>Spin in het web</b>	<b>Stakeholders voor samenwerking</b>	<b>Positieve aspecten</b>	<b>Moeilijkheden</b>
Enquête, KWB werkgroep mobiliteit	Interesse	Vrije tijd	Nvt	Er is één verantwoordelijke (legt bv contact met de gemeente)	Gemeente, school, burgers	Inzetten voor mobiliteit in de gemeente	Geen reactie van de gemeente
Verkeersouder	Interesse, kinderen	Vrije tijd	VSV	Aanspreekpunt voor ouders en leerkrachten	Gemeente, school, politie	Eigen ideeën uitwerken	Hardleers gedrag, communicatie naar ouders
Enquête	Verkeersveiligheid verhogen/maatschappelijke bijdrage	Vrije tijd	Eigen inspiratie	Nvt	School, politie, onderzoekinstutten	Steentje bijdragen, helpen bij onderzoek	Negatieve reacties op bv. sociale media en als het niet opgevolgd wordt
Gemachtigd opzichter	Interesse en verkeersveiligheid aan schoolpoort (kinderen)	Werkloos	Hoorde dat het nodig was via ouderraad	Ouderraad	School, politie	Extra kennis, veiligheid verhogen kinderen	Negatieve reacties
Enquête, niet deelgenomen	Nvt	Werkende, tijdsgebrek	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt
OKRA, opfriscursus verkeersregels	Verkeersregels veranderen	Gepensioneerd	Lid OKRA	Andere verenigingen uitgenodigd	Gemeente, dienstencentrum	Positieve reacties, heel interessant	Geen eigen lokaal, beperkte opkomst

<b>Functie</b>	<b>Motivatie</b>	<b>Tijd</b>	<b>Inspiratie</b>	<b>Spin in het web</b>	<b>Stakeholders voor samenwerking</b>	<b>Positieve aspecten</b>	<b>Moeilijkheden</b>
Fietspool Heusden-Zolder	Interesse	Vrije tijd	Internet, fietsersbond	Organisator	Gemeente, fietsersbond, politie, grootouders	Positieve reacties, veel reactie	Kleine tips van de fietsersbond na evaluatie
Verkeersouder	Kinderen, interesse	Vrije tijd	VSV, facebook	Aangesloten bij team van de leerkrachten rond verkeersveiligheid, ouders zijn vaak vragende partij	Gemeente, school	Positieve reacties	/
Verkeersvrijwilligers	Klein-kinderen	Gepensioneerd	Nvt	Politie is centrale speler	Politie, school	Ze doen het graag, werken graag met kinderen werken, positieve reacties	Verkeersagressie, kinderen achterlaten als fiets niet in orde is, kinderen die niet luisteren, stress

<b>Functie</b>	<b>Motivatie</b>	<b>Tijd</b>	<b>Inspiratie</b>	<b>Spin in het web</b>	<b>Stakeholders voor samenwerking</b>	<b>Positieve aspecten</b>	<b>Moeilijkheden</b>
Fietspool 2020, buurt-initiatieven	Verkeersongevallen	Vrije tijd	Langzaam verkeer VZW, mobiel 21	Voortrekker/initiatiefnemer	Andere wijkcomités, fietsersbond, school	De resultaten die je boekt, het blijft de moeite waard	Budgetten, opeenvolgen de crisissen, tijd (duurt lang voor actie lukt), wegvallen gemotiveerde medestanders, engagement en medewerking
Verkeersouder en lid van Verkeersadviesraad Tremelo	Kinderen en verkeersongevallen in de buurt en schoolomgeving	Vrije tijd na werkuren of zelfs verlof nemen	Eigen inspiratie	Ouderraad	Ouderraad/scholen, VSV, adviesraden (andere) gemeente(n)	Opbouwende kennis van deelnemers, positieve reacties van deelnemers, zoekwerk is niet meer nodig,	Locaties voor uitvoering, planning opstellen en vrijwilligers zoeken



### 13.1.12 Discussie<sup>40</sup>

Doorheen de verschillende interviews kwamen een aantal aspecten meermaals naar boven. Deze aspecten zijn:

- Tijd
- Thema's
- Interesse
- Spin in het web
- Connectie
- Sociaal engagement
- Zelf initiatief nemen
- Stakeholders
- Online inspiratie
- Creativiteit

Een eerste aspect is **tijd**. Tijdsgebrek was reden nummer één om niet deel te nemen aan call-to-actions. Deze reden kwam ook naar voren uit de enquête die uitgevoerd werd tijdens het opleidingsonderdeel 'Studio'. Elke gemachtigd opzichter die geïnterviewd werd was ofwel werkloos ofwel gepensioneerd. Dit zijn doelgroepen die vaak meer tijd hebben dan personen die voltijds werken. Aan de andere kant waren er ook respondenten die aangaven dat het belangrijk is om tijd te maken voor deel te nemen aan acties.

Een tweede aspect zijn de **thema's** van call-to-actions die naar voren kwamen waarvoor respondenten zich zouden willen inzetten. Een eerste belangrijk thema zijn **kinderen**. Kinderen zijn een belangrijke motivatie om deel te nemen aan call-to-actions. Voorbeelden hiervan zijn de verkeersouders, de gemachtigd opzichters en de verkeersvrijwilligers. Kinderen of kleinkinderen waren voor al deze stakeholders een belangrijke motivatie. Daarnaast gaven de respondenten die nog niet hebben deelgenomen in het verleden aan dat ze kinderen een belangrijke doelgroep vinden en dat er call-to-actions voor deze doelgroep georganiseerd moeten worden.

Een tweede belangrijk thema is **interesses**. Respondenten zijn sneller geneigd om deel te nemen aan call-to-actions die binnen hun interessegebied liggen. De meeste respondenten die nog niet hebben deelgenomen aan een call-to-action in het verleden gaven aan dat ze zouden willen deelnemen aan een call-to-action rond fietsvoorzieningen omdat ze zelf fietsliefhebbers zijn.

Verder is er het aspect van de **spin in het web**. Een andere benaming hiervoor is het sternetwerk van De Donder et al. (2014). De connectie tussen verschillende stakeholders is hierbij van belang. De meeste respondenten die deelnemen aan een call-to-action of een call-to-action zelf organiseren zijn een belangrijk aanspreekpunt. De verkeersouders zijn bijvoorbeeld zowel het aanspreekpunt van ouders als van de school. Zij staan in verbinding met beide groepen. Bij de gemachtigd opzichter is er vaak een verantwoordelijke van een groep gemachtigd

---

<sup>40</sup> Fien

opzichters. De respondenten die nog niet hebben deelgenomen aan een call-to-action kennen ook niemand die al deelgenomen heeft aan een call-to-action.

Vaak is er een **connectie** tussen verschillende stakeholders. Bij de fietslessen zijn er twee familieleden van één van de organisatoren vrijwilliger. Een gemachtigd opzichter is gemachtigd opzichter geworden bij de school waar zijn dochter directrice is en veel van zijn vrienden waren al gemachtigd opzichter. De verkeersouders zaten vaak eerst in de ouderraad.

**Sociaal engagement** is een volgend aspect. Respondenten die aan call-to-actions deelnemen of ze organiseren zijn vaak maatschappelijk betrokken. Alle verkeersouders zitten in de ouderraad van de school van hun kinderen. Eén van de verkeersvrijwilligers is ook buurtbemiddelaar. Een andere respondent die veel acties georganiseerd heeft, organiseert niet alleen verkeersveiligheidsacties maar zet zich ook in voor steunprojecten voor derde en vierde wereldlanden en zit in het wijkcomité.

Verder is het belangrijk om **zelf in initiatief te nemen**. Verschillende respondenten gaven dit aan en doen dit ook. Als er zelf geen initiatief genomen wordt, gaat er niets veranderen. Bijvoorbeeld bij OKRA stelde een lid zelf voor om een opfriscursus rond de verkeersregels te geven. Daarnaast nemen verkeersouders zelf het initiatief om verkeersouder te worden en de call-to-actions te organiseren.

Soms is het moeilijk om **vrijwilligers** te vinden. Hiervoor zijn verschillende oplossingen. Ga ten rade bij vrienden of kennissen. Zoals eerder vermeld is connectie belangrijk. Daarnaast kunnen verenigingen ingezet worden zoals OKRA of de KWB. Daarnaast zijn er verschillende **stakeholders** die meermaals naar voren komen. Bij de verkeersouders en de gemachtigd opzichters was dit de school. Ook de gemeente kwam meermaals naar voren in verschillende interviews.

Verder is er veel **inspiratie online** terug te vinden. Online zijn tal van uitgewerkte voorbeelden terug te vinden. Voorbeelden zijn de acties van de VSV of van VVN en de fietspool. Daarnaast kunnen personen die al een call-to-action georganiseerd hebben gecontacteerd worden. Deze personen zijn vaak bereid om te helpen en op vragen te antwoorden en hebben de nodige ervaring. Zij weten hoe call-to-actions in hun werk gaan en wat mogelijk valkuilen zijn.

**Creativiteit** is een aspect dat meermaals naar voren komt. De call-to-actions van de VSV of andere call-to-actions kunnen aangepast worden aan de eigen noden en wensen. De VSV gaf dit zelf aan in het interview met hun. Eén verkeersouder heeft de verkeersquiz gebruikt tijdens corona. Dit was oorspronkelijk bedoeld voor bedrijven maar zij heeft deze call-to-action in de school van haar kinderen uitgevoerd. Met corona waren fysieke call-to-actions geen oplossing en dit was een ideaal alternatief dat digitaal georganiseerd kon worden. De fietspool in Heusden-Zolder wordt bijvoorbeeld drie dagen per week georganiseerd en niet heel het jaar door.

## 13.2 Call-to-actions

Hieronder worden de resultaten van de call-to-actions weergegeven. Eerst wordt de call-to-action van de fietslessen beschreven. Daarna komen de call-to-actions die georganiseerd werden aan bod, namelijk de voorleesactie en de verkeersveiligheidsactie rond de aandachtspunten.

### 13.2.1 Fietslessen<sup>41</sup>

Er zijn verschillende aspecten die tijdens de fietslessen naar voren kwamen:

- Uitleg call-to-action
- Organisatoren
- Doel
- Kennismakings- en opleidingsdag
- Vrijwilligers
- Omkadering
- Evaluatie

**Fietslessen** is een **langdurige** call-to-action waarbij de vrijwilligers zich wekelijks inzetten gedurende een periode van drie maanden. De fietslessen in Herentals zijn **ontstaan** uit de grote vraag van mensen uit het sociale werkveld en aldus veel in contact komen met de doelgroep. Ook kwam er vraag van het project Moedertaal, waarbij moeders les volgen en kinderen opgevangen worden. In Geel en Turnhout waren er projecten die hierin voorzagen, maar in Herentals nog niet.

De fietslessen worden **georganiseerd** door de Stad Herentals en Neteland Welzijn en Zorg in samenwerking met politiezone neteland. De call-to-action wordt dus niet georganiseerd door burgers maar burgers zijn een belangrijke stakeholder omdat zij als vrijwilliger de fietslessen geven en begeleiden.

Hier gaat het over fietslessen voor **volwassenen**. Volwassenen die nog niet kunnen fietsen of bang zijn om te fietsen kunnen in een veilige omgeving leren fietsen. Het **doel** is om de volwassen te **leren fietsen** en ze te laten **deelnemen aan het verkeer**. Ze moeten niet alleen kunnen fietsen maar ze moeten ook kunnen fietsen in het verkeer. Beide aspecten komen aan bod tijdens de fietslessen. Eerst leren de deelnemers fietsen in een veilige omgeving namelijk het verkeerseducatief centrum van de stad Herentals. Als de deelnemers eenmaal kunnen fietsen wordt er op straat gefietst onder begeleiding van de vrijwilligers. Dit gebeurt eerst in een verkeersarme omgeving. Op het einde wordt er ook in de stad gefietst. Verder is ook van belang dat de **zelfredzaamheid, empowerment** en de **ontplooiing** van de deelnemers verhoogd worden door middel van de fietslessen. Tot slot bieden de fietslessen meer mogelijkheden voor de **arbeidsmarkt**. Door de mobiliteit te verhogen, stijgt de kans op het connecteren met een job.

De fietslessen starten met een **kennismakings- en opleidingsdag**. Dit is nodig aangezien de vrijwilligers zelf bepalen hoe ze de fietslessen invullen. Daarnaast is

---

<sup>41</sup> Beide studenten

het handig om kennis te maken met de andere vrijwilligers. Bij de opleidingsdag is er voor de middag het **theoretische** gedeelte waarbij een opleiding wordt gegeven over hoe leer je volwassenen fietsen. In de namiddag is er het praktische gedeelte in het verkeerseducatief centrum. Tijdens het **praktische** gedeelte worden alle afspraken gemaakt en wordt de locatie bekeken.

Tijdens de kennismaking bleek al snel dat veel **vrijwilligers** elkaar kenden. Daarnaast waren er drie vrijwilligers die vorig jaar ook vrijwilliger waren bij de fietslessen. Eén hiervan geeft al sinds 2006 fietslessen. Dit is handig omdat ze de nodige kennis en ervaring hebben om de fietslessen te geven. In het begin waren er acht vrijwilligers. Dit is dubbel zo veel als vorig jaar. Hier zijn nog drie bij gekomen waar opnieuw de **connectie** heel belangrijk is. De fietslessen vragen veel van de vrijwilligers. De vrijwilligers moeten een lange periode beschikbaar zijn en kiezen zelf hoe ze de lessen indelen. Dit jaar zijn er genoeg vrijwilligers waardoor het niet erg is als een vrijwilliger een les niet aanwezig kan zijn. Dit zorgt voor de nodige **flexibiliteit** voor de vrijwilligers.

Doordat de fietslessen door een organisatie georganiseerd wordt die de nodige kennis en middelen heeft is de **omkadering** heel goed. Er is onder andere nagedacht over hoe ervoor gezorgd kan worden dat zoveel mogelijk deelnemers deelnemen en wat als de fietslessen eindigen. Tijdens de fietslessen wordt er daarom **opvang** voorzien voor de kinderen van de deelnemers. Daarnaast is de eerste les een **kennismakingsles** waarbij er nog niet gefietst wordt. Zo krijgen de deelnemers de kans om de locatie, de vrijwilligers en de andere deelnemers te leren kennen. De deelnemers kunnen gebruik maken van een hometrainer.

De fietslessenreeks wordt afgesloten door middel van een **diploma-uitreiking**. Het diploma heeft geen officiële waarde, maar motiveert de deelnemers om de lessenreeks te finaliseren. De burgemeester en/of schep en zijn ook aanwezig.

Wekelijks wordt de fietsles **geëvalueerd** waarbij er telkens besproken wordt hoe de les verlopen is en wat de verbeterpunten zijn richting de volgende les. Ook vindt er regelmatig een bespreking plaats tussen de vrijwilligers om de aanpak aan te passen aan de vooruitgang van de deelnemers.

Tijdens het evaluatiemoment dat halverwege de lessen plaatsvond werd besproken dat het **aanbevolen** is om in de toekomst een intakegesprek te doen met de deelnemers, zodat zij weten wat ze moeten verwachten van de deelnemers en dat het de bedoeling is om alle lessen te volgen. Dit werd besproken vanwege het feit dat er vaak deelnemers niet komen opdagen. Ook is het onduidelijk hoe langdurig de deelnemers blijven fietsen na de fietslessen. De organisator van de fietslessen raadt dan ook aan om hierin een persoonlijke begeleiding te voorzien.

### 13.2.2 Voorleesactie<sup>42</sup>

De voorleesactie ging als volgt te werk:

- Contact school
- Overleg leerkracht
- Boek
- Uitvoeren voorleesactie
- Evaluatie

De **voorleesactie** is, zoals eerder vermeld, geïnspireerd op de voorleesactie van VVN. De eerste stap was het **contacteren** van een **school** waar de actie uitgevoerd kon worden. In tegenstelling tot de andere acties werd bijna onmiddellijk een school gevonden die wou deelnemen. De directie heeft samen met de leerkrachten overlegd in welke kleuterklas de actie zou uitgevoerd worden. De actie werd uitgevoerd in de tweede **kleuterklas**.

Stap twee was een **overleg** met de **leerkracht**. Hierbij werd de voorleesactie uitgelegd. Het doel van de voorleesactie is om de leerlingen op een speelse manier kennis te laten maken met het verkeer. Bij de voorleesactie leest een (groot)ouder een verhaal rond verkeer voor in de klas. De (groot)ouder kan gezocht worden door een brief mee te geven met de kinderen. In deze school kende de leerkracht een grootouder die de actie zou willen uitvoeren. De brief werd dus niet verspreid en de **grootouder** werd rechtstreeks gecontacteerd door de leerkracht. De leerkracht gaf aan dat ze tot nu toe nog geen voorleesactie georganiseerd hebben. Dit staat wel op de planning om volgend schooljaar uit te voeren. De school wil de (groot)ouders meer betrekken.

Tijdens het overleg met de leerkracht werd ook het **boek** gekozen. Op voorhand werd er naar de bibliotheek gegaan om boeken rond verkeer te zoeken. In de bibliotheek van Noorderwijk waren er twee geschikte boeken rond verkeer voor de leeftijdscategorie van de kleuters. Deze twee boeken waren "**Kas en Saar in het verkeer**" geschreven door **Pauline Oud** en "Ootje in het verkeer" geschreven door Lizette De Koning. De leerkracht zelf had ook een boek bij namelijk "BAM BAM botsinkje" van de VSV. Dit boek heeft de leerkracht naar aanleiding van de Strapdag in het begin van het schooljaar voorgelezen. In samenspraak werd er gekozen voor het boek "Kas en Saar in het verkeer".

Stap drie was het **uitvoeren van de actie door de grootouder**. De grootouder had de actie zelf **voorbereid** door een aantal tekeningen van verkeersborden, een zebra-pad en verkeerslichten afgedrukt mee te brengen om extra informatie te geven aan de kinderen. Als eerste stelde de grootouder zichzelf voor. Nadien gaf de grootouder een korte inleiding waarover het boek ging namelijk het thema **verkeer**. Hierbij stelde de grootouder vragen aan de kinderen waaronder hoe ze naar school komen. Vervolgens begon de grootouder met het **voorlezen** van het verhaal. Er was veel **interactie met de kinderen** doordat de grootouder geregeld vragen stelde en voordeed hoe je moet oversteken namelijk links, rechts, links

---

<sup>42</sup> Fien

kijken. Ook situaties in de omgeving van de school werden aangehaald. Naast de school is er bijvoorbeeld een eenrichtingsstraat waarbij een verbodsbord staat. Dit bord kwam aan bod in het boek. De kinderen waren geboeid en wisten veel over het verkeer. Ze konden de vragen die de grootouder stelde vaak vlot beantwoorden. Daarnaast hadden de kinderen, zoals eerder vermeld, in september al over het verkeer geleerd. Sommige van de toen geleerde aspecten kwamen opnieuw aan bod maar dan tijdens dit nieuwe verhaal. Nadat het verhaal voorgelezen was, werden de **prenten** van het boek getoond. Het verhaal werd opnieuw kort overlopen maar dan via de prenten. De grootouder stelde vragen over het verhaal om te achterhalen of de kinderen het verhaal begrepen hadden en iets geleerd hadden.

Nadat de voorleesactie uitgevoerd was, werd de grootouder kort bevraagd over de ervaring met de actie. De grootouder had hiervoor **nog nooit voorgelezen** in de klas. De grootouder vond het heel **leuk** om te doen en wil zeker nog eens voorlezen in de klas. Het **thema** vond hij **belangrijk** en hij gaf aan dat de kinderen al veel wisten over het verkeer. Ondanks dat de kinderen veel wisten, gaf hij aan dat het belangrijk is dat dit herhaald wordt. De **herhaling** zorgt ervoor dat ieder kind het begrijpt. Niet elk kind leert even snel. Hij gaf zelf aan dat hij beter de tekeningen onmiddellijk had laten zien aan de kinderen in plaats van achteraf maar het was de eerste keer dat hij dit deed. Dit zou hij volgende keer anders aanpakken. Hij vond het een goed boek.

### 13.2.3 Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten

#### 13.2.3.1 Algemene informatie<sup>43</sup>

De volgende call-to-action is de **verkeersveiligheidsactie** rond **aandachtspunten** in het verkeer. Deze verkeersveiligheidsactie werd bedacht door de promotor en mentor. Het **doel** van deze actie is om te achterhalen of leerlingen van de lagere school klaar zijn om zelfstandig naar school te gaan. Dit werd onderzocht door de aandachtspunten van de leerlingen en de ouders in kaart te brengen. **Aandachtspunten** zijn het advies dat ouders meegeven aan hun kinderen als ze hun kinderen voorbereiden op het zelfstandig naar school gaan. De aandachtspunten van kinderen zijn alle punten waar kinderen op letten als ze naar school gaan.

Deze actie is een **vervolgonderzoek** op **Route2School** (R2S). R2S helpt scholen en gemeenten de verkeersveiligheid op schoolroutes te verbeteren door knelpunten in kaart te brengen en te analyseren. Knelpunten zijn gevaarlijke situaties op weg naar school (Route2School, 2023). Deze actie gaat breder en wil alle aandachtspunten in kaart brengen.

**Moeilijkheden** van deze actie waren het vinden van een school die de informatiefolder wou verspreiden en het vinden van ouders die wouden deelnemen. Uiteindelijk werd er één school gevonden die de informatiefolder heeft verspreid. Hier kwam geen reactie op. Daarom werden er andere manieren

---

<sup>43</sup> Fien

gebruikt om de informatiefolder te verspreiden. Er werden **twee** deelnemers gevonden via **mail** die in het verleden deelgenomen hadden aan **R2S**. De overige **vijf** deelnemers werden gevonden via een facebookoproep (Tabel 6).

Tabel 6: Deelnemers verkeersveiligheidsactie aandachtspunten.

Nr	School	Gemeente	Leer-jaar	Verplaatsing naar school	Zelfstandig of begeleiding
1	(W)onderwijs	Herentals	3e	Fiets	Begeleiding ouder
2	De Wegwijzer	Morkhoven	4e	Fiets	Zelfstandig
3	't klavertje	Noorderwijk	4e	Fiets	Zelfstandig
4	De Wijngaard	Herentals	3e	Fiets	Begeleiding ouder
5	De Wegwijzer	Morkhoven	6e	Fiets	Zelfstandig
6	De Vesten	Herentals	5e	Fiets	Heen onder begeleiding, terug zelfstandig
7	Willem Tell	Olen	5e	Fiets	Begeleiding opa

### 13.2.3.2 Actie zelf<sup>44</sup>

Van de zeven ouders hebben 5 ouders de verkeersveiligheidsactie ook effectief uitgevoerd. De samenvatting van de **resultaten** is weergegeven in Tabel 7. De resultaten zijn daarnaast visueel weergegeven op een kaart in Figuur 22 tot en met Figuur 26. In het blauw zijn de aandachtspunten van de ouders weergegeven terwijl de aandachtspunten van de kinderen zijn weergegeven in het rood.

Tabel 7: Samenvatting resultaten verkeersveiligheidsactie aandachtspunten.

Nr	Lengte route	Aandachtspunten ouder	Aandachtspunten kind	Overeenkomstige aandachtspunten
1	950 m	11	15	11
2	750 m	3	5	3
3	470 m	2	/ (problemen met computer)	/
4	2000 m	3	/	/
5	330 m	7	5	2

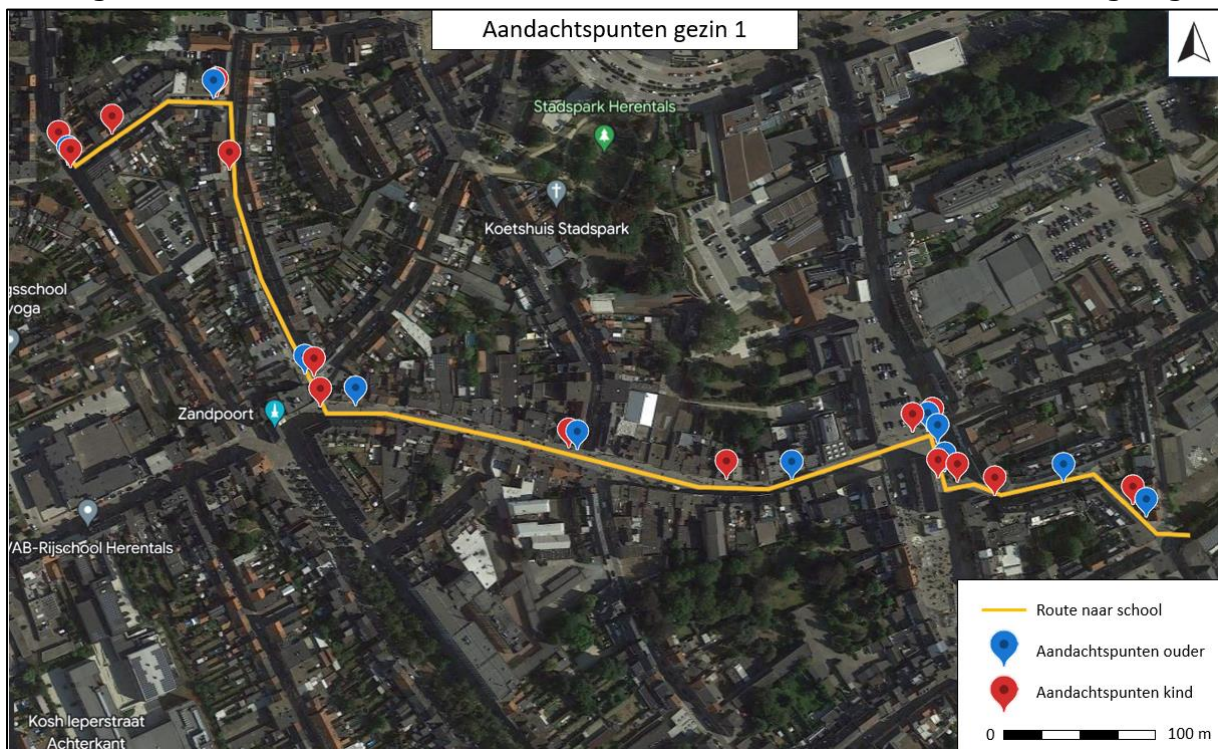
De **meest voorkomende aandachtspunten** zijn:

- Opletten voor aankomend verkeer
- Stoppen/afremmen voor aankomend verkeer
- Stoppen en voorzichtig oversteken
- Opletten voor een rood licht
- Opletten voor verkeer dat uit een zijstraat komt
- Stoppen voor voorrang van rechts
- Iets meer in het midden rijden om af te slaan naar links. Goed voor- en achteruit kijken

<sup>44</sup> Fien

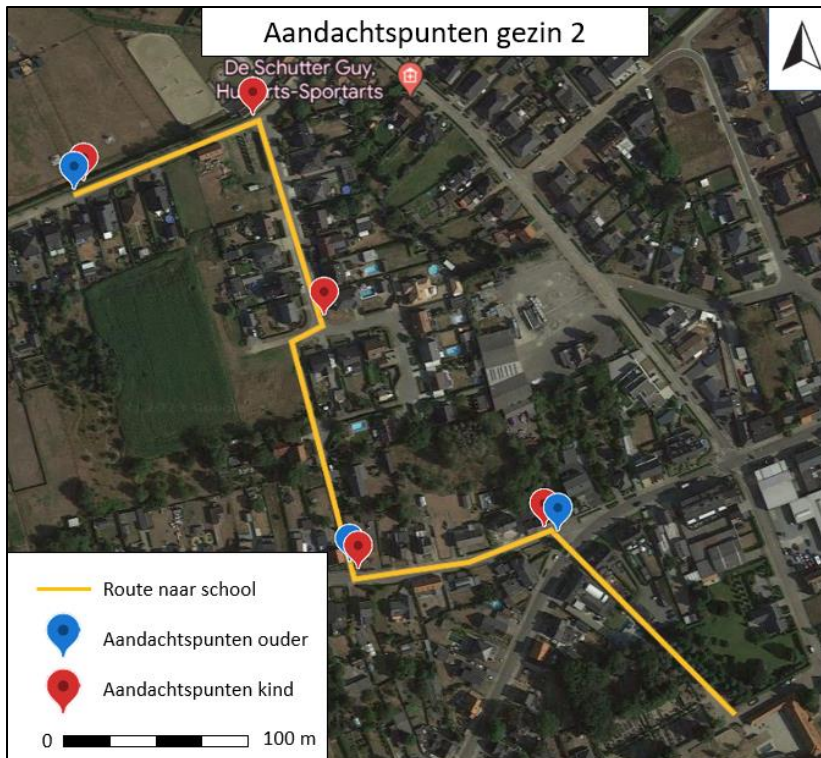
- Kasseistrook: niet te dicht bij de rand rijden want gevaar om te vallen
- Opletten voor geparkeerd verkeer
- Opletten voor putten in de weg

Alle aandachtspunten per gezin zijn weergegeven in de bijlage §18.13. Er **zijn te weinig resultaten** om een conclusie te trekken en de resultaten te kunnen veralgemenen. Bij twee van de drie volledige antwoorden gaven de kinderen meer aandachtspunten dan de ouders. Daarnaast hadden twee van de drie kinderen alle aandachtspunten juist. Verder valt op dat er een verschil is tussen het aantal aandachtspunten in het centrum van Herentals en het aantal aandachtspunten in de deelgemeenten. Er werden meer aandachtspunten opgegeven in het centrum van Herentals. Dit kan mogelijks verklaard worden door de complexere verkeerssituatie in het centrum van Herentals en door de langere routes die werden afgelegd in het centrum van Herentals. Wederom moet er voorzichtig omgesprongen worden met de interpretatie van deze resultaten aangezien slechts één gezin een route in het centrum van Herentals heeft afgelegd.

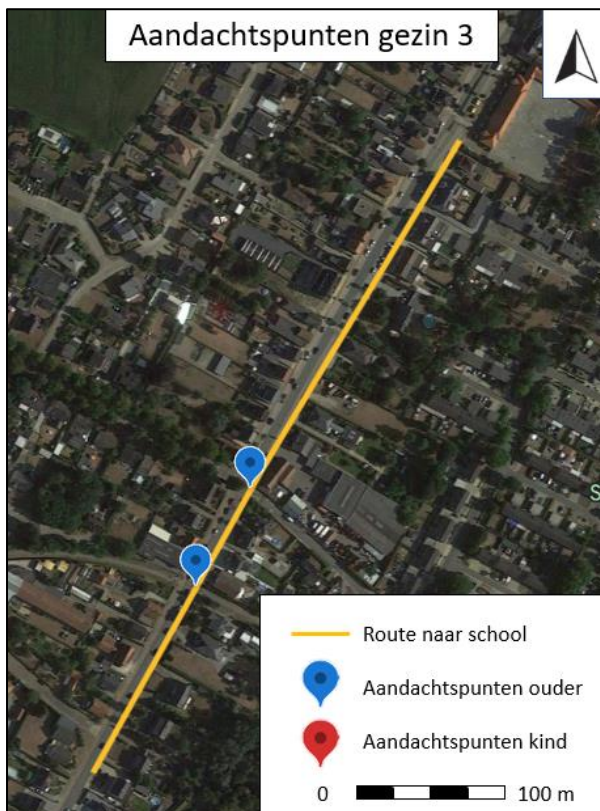


Figuur 22: Aandachtspunten gezin 1 (Bron: Google Earth, eigen verwerking).

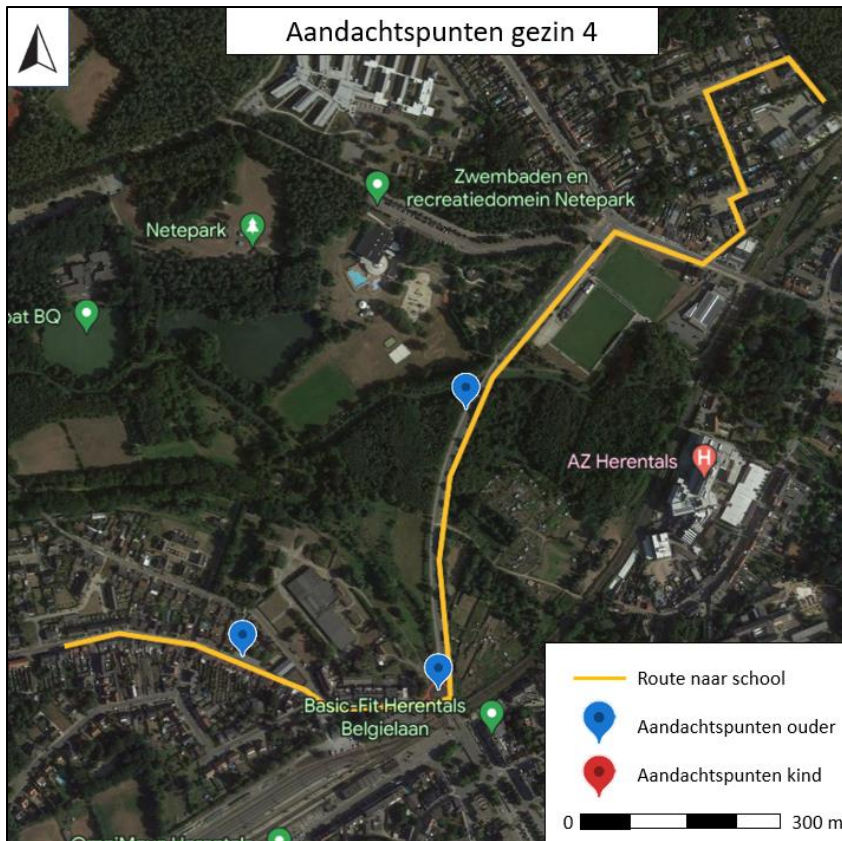




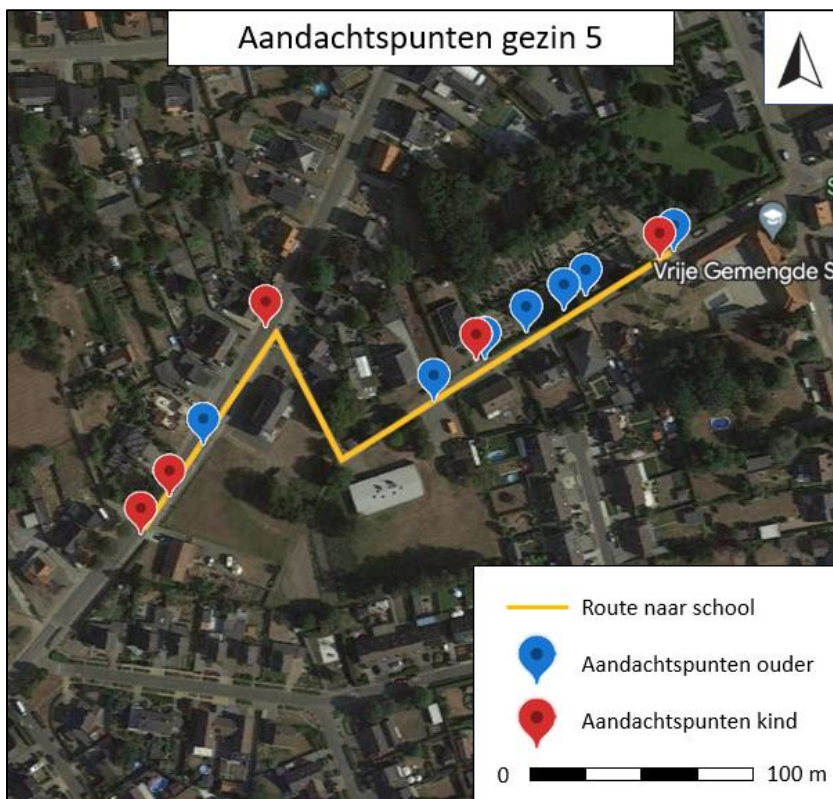
Figuur 23: Aandachtspunten gezin 2 (Bron: Google Earth, eigen verwerking).



Figuur 24: Aandachtspunten gezin 3 (Bron: Google Earth, eigen verwerking).



Figuur 25: Aandachtspunten gezin 4 (Bron: Google Earth, eigen verwerking).



Figuur 26: Aandachtspunten gezin 4 (Bron: Google Earth, eigen verwerking).

### 13.2.3.3 Enquête<sup>45</sup>

Na het uitvoeren van de verkeersveiligheidsactie inzake de aandachtspunten, werd een **formulier** uitgestuurd naar de deelnemers van de actie. Twee van de vijf deelnemers hebben de tijd genomen om dit in te vullen.

Een deelnemer geeft aan dat verkeersveiligheid een belangrijk thema is voor hem/haar. De andere deelnemer geeft aan dat hij/zij de organisator kent van de actie en het een fantastisch idee vindt voor een masterproef. Beide deelnemers geven aan een **positieve ervaring** te hebben gehad met de actie. De twee redenen achter de positieve ervaring zijn de duidelijke instructies en het verband met het thema verkeersveiligheid. Negatieve punten werden niet aangehaald.

Beide deelnemers geven aan dat de actie 100% nuttig is en met de reden dat het nuttig is om de verkeersveiligheid in zijn/haar buurt in kaart te brengen.

Een deelnemer heeft gebruik gemaakt van de **handleiding**, de andere deelnemer van de **video**. Beide tools waren volgens de deelnemers zeer uitgebreid en duidelijk. Er werden geen verbeterpunten aangehaald voor zowel de handleiding als de video.

**Google Earth** was volgens de deelnemers handig in gebruik. Beide deelnemers hadden er nog nooit mee gewerkt en vonden de website een handige tool. Aanbevelingen richting de toekomst werden niet gegeven.

Een deelnemer geeft aan de actie **nogmaals te willen uitvoeren** met een ander (klein)kind en de andere deelnemer geeft aan dit ook te willen doen, maar zijn/haar kinderen gaan naar dezelfde school en denkt dat er geen verschil zou zijn tussen beide kinderen. Beide deelnemers raden de actie aan.

### 13.2.3.4 Eigen bevindingen<sup>46</sup>

Google Earth is een handige tool om het project te testen. Dit geven de deelnemers dan ook aan in de enquête. De route kan volledig doorlopen worden, lijnelementen en plaatsen kunnen aangeduid worden en de beelden zijn realistisch. Het project werd **positief** onthaald door de deelnemers. Dit biedt eventuele kansen om het project uit te breiden.

**Verbeterpunten** richting de toekomst zijn de volgende: omdat er nog geen eigen tool is ontwikkeld is het project via Google Earth uitgevoerd en duurt het invoeren en het analyseren van de gegevens langer dan nodig is. Aan de hand van een app zou het mogelijk zijn om tijdens de rit naar school de aandachtspunten in te geven (in plaats van achteraf). Dit zorgde tijdens dit testproject voor eventuele fouten doordat bepaalde aandachtspunten niet, onvolledig of verkeerd werden ingegeven. Ook moesten de deelnemers momenteel de bestanden downloaden, opslaan en doorsturen. Dit kan zorgen voor drempels bij mensen die niet meteen technisch aangelegd zijn.

---

<sup>45</sup> Kristien

<sup>46</sup> Kristien

## 14 Draaiboek (methodologie)

Er zijn verschillende interviews uitgevoerd met respondenten die zelf call-to-actions georganiseerd en uitgevoerd hebben. Daarnaast werd er deelgenomen aan een call-to-action en werden er call-to-actions uitgevoerd. Op basis hiervan en de literatuur wordt er een **methodologie** opgesteld. Op basis van de methodologie zijn er **zes voorbeelden** uitgewerkt.

### 14.1 Stappenplan<sup>47</sup>

De verkeersveiligheid in Vlaanderen gaat er jammer genoeg niet op alle vlakken op vooruit. De verantwoordelijkheid voor de achteruitgang van de verkeersveiligheid ligt bij verschillende partijen, waaronder de wegbeheerder die kwaliteitsvolle en veilige infrastructuur moet aanbieden aan weggebruikers, maar de weggebruikers zelf moeten ook een verkeersveilig gedrag vertonen (McAndrews, 2013).

Overheden hebben vaak geen tijd en middelen om alle aspecten rond verkeersveiligheid te behandelen. Het is daarom van belang dat burgers (alook ouders, leerkrachten, enzovoort) zich mede inzetten voor de verkeersveiligheid.

Wilt u uw steentje bijdragen aan de verkeersveiligheid in Vlaanderen en weet u nog niet hoe dat kan? Doorloop alvast het stappenplan weergegeven in Figuur 27. Dit stappenplan wordt hieronder stap voor stap uitgelegd.

---

<sup>47</sup> Beide studenten

## Draaiboek verkeersveiligheidsacties op burgerinitiatief

### Voorbereiding

- ✓ Probleem/thema definiëren
- ✓ Doel(groep) bepalen
- ✓ Keuze verkeersveiligheidsactie
- ✓ Locatie waar het probleem/thema zich voordoet bepalen
- ✓ Locatie waar de verkeersveiligheidsactie gaat plaatsvinden
- ✓ Methode om de actie uit te voeren
- ✓ Tijdsperiode van de actie bepalen
- ✓ Nodige materialen bepalen
- ✓ Nodige helpende handen bepalen
- ✓ Communicatie met de doelgroep
- ✓ Nodige helpende handen zoeken
- ✓ Nodige materiaal verzamelen
- ✓ Verkeersveiligheidsactie aankondigen

### Uitvoeren van de actie

### Evaluatie

- ✓ Individueel of in groep
- ✓ Beantwoorden van de volgende vragen: Is het doel bereikt? Hoeveel deelnemers waren er? Zijn er verbeterpunten? ...?

### Communicatie

- ✓ Communicatie naar de doelgroep.
- ✓ Verspreid de resultaten via de aankondigingskanalen

### Opvolging (indien nodig)

- ✓ Sensibilisatieacties kunnen best herhaald worden vanwege het tijdelijke effect
- ✓ Blijf leren. Neem positieve en negatieve feedback mee

## Vorbereiding

### Stap 1: probleem/ thema definiëren

Bepaal welk verkeersveiligheidsprobleem er is of rond welk verkeersveiligheidsthema u wilt werken. Hieronder (Figuur 28) vindt u enkele mogelijke problemen/thema's en voorbeelden:

Verkeersveiligheid	Schoolomgevingen	Snelheid	Drugs en/of alcohol achter het stuur
Afleiding achter het stuur	Vermoeidheid achter het stuur	Sensibiliseren verkeersregels	Voetgangers en/of fietsers
Parkeerprobleem	Sluipverkeer	Vrachtverkeer (bv. dodehoek)	...

Figuur 28: Voorbeelden van verkeersveiligheidsproblemen/thema's.

### Stap 2: doel(groep)opstellen

Zet een duidelijk doel voorop dat haalbaar is. Het doel moet in één of twee zinnen beschreven kunnen worden. In dit stappenplan maken we een onderscheid tussen een eenvoudig en een gevorderd doel.

Een eenvoudig doel wordt ook wel een kwalitatief doel genoemd. Hierbij is het niet van belang om een voor- en nameting te doen. Een gevorderd doel moet SMART geformuleerd worden. De letters SMART staan voor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden. De elementen van de SMART-doelstelling komen in stap 4 nog verder aan bod. Zorg er aldus voor dat u hier goed over nadenkt.

Om een doelstelling SMART op te stellen kunt u uzelf de volgende vragen stellen (Tabel 8):

Tabel 8: SMART-doelstelling (Bron: Scribbr, 2023).

<i>Specifiek</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waarom wilt u dit bereiken met de actie?</li> <li>• Wat wilt u bereiken met de actie?</li> <li>• Wie is/zijn betrokken bij de actie?</li> <li>• Waar vindt de actie plaats?</li> <li>• Wanneer vindt de actie plaats?</li> </ul>
<i>Meetbaar</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wat moet u doen om een voormeting uit te voeren?</li> <li>• Wat moet u doen om een nameting uit te voeren?</li> <li>• Hoe kan u een voor- en nameting uitvoeren?</li> <li>• Welk resultaat wilt u behalen met de actie?</li> </ul>
<i>Acceptabel</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Staat u zelf achter de actie?</li> <li>• Staan anderen achter de actie? (draagvlak)</li> <li>• Heeft u naar de tips van anderen die de actie in het verleden hebben uitgevoerd geluisterd?</li> </ul>
<i>Realistisch</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is het een haalbaar doel?</li> <li>• Heeft u alle materialen ter beschikking?</li> <li>• Heeft u de nodige mensen ter beschikking? (indien niet, kunt u vrijwilligers zoeken, zie stap 5)</li> </ul>
<i>Tijdsgebonden</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wanneer start de actie?</li> <li>• Wanneer eindigt de actie?</li> <li>• Wanneer moet het doel behaald worden?</li> </ul>

Hieronder (Tabel 9) zijn enkele voorbeelden gegeven van eenvoudige en gevorderde doelen zodat het verschil duidelijk wordt:

Tabel 9: Voorbeelden SMART-doelstellingen.

<b>Thema</b>	<b>Eenvoudig doel</b>	<b>Gevorderd doel</b>
<i>Parkeerprobleem schoolomgeving</i>	Het ondertekenen van het foutparkeerdocument heeft als doel om zoveel mogelijk ouders te sensibiliseren over de mogelijke gevolgen van het foutparkeren in de schoolomgeving op de verkeerveiligheid van voetgangers en fietsers.	De Parkeerdrukactie, in samenwerking met de NAAM SCHOOL, heeft als doel om in de periode van 10 mei 2023 tot en met 31 mei 2023 een daling van 70% foutparkeerders in de schoolomgeving te realiseren zodat de verkeersveiligheid van de voetgangers en fietsers verhoogd wordt.
<i>Snelheidsmeting</i>	Het uitvoeren van een snelheidsmeting heeft als doel om de automobilisten te sensibiliseren over de snelheid in NAAM STRAAT.	Het uitvoeren van een snelheidsmeting heeft als doel dat 80% van de automobilisten de maximale toegelaten snelheid respecteert in de periode van 20 februari 2023 tot en met 25 februari 2023 zodat er geen verkeersonveilige situaties ontstaan.

Bepaal tevens de **doelgroep** voor wie de actie bedoeld is. Voorbeelden van doelgroepen zijn weergegeven in Figuur 29.

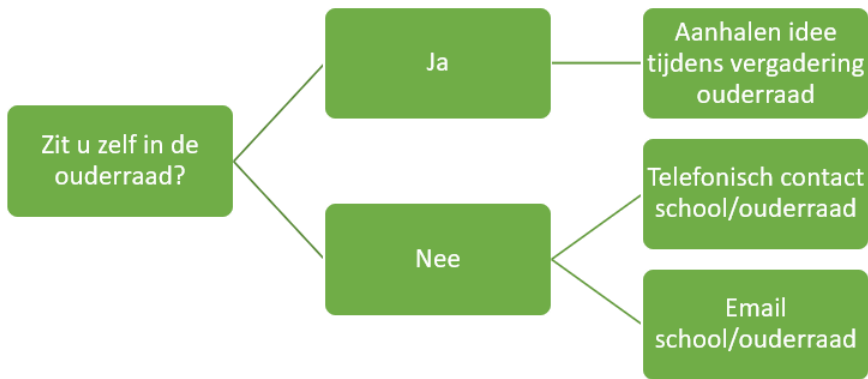


Figuur 29: Voorbeelden van mogelijke doelgroepen.

### Stap 3: contact opnemen met school/ouderraad/ team verkeer/ ...

Deze stap moet enkel uitgevoerd worden indien de verkeersveiligheidsactie gerelateerd is aan schoolomgevingen. Beantwoord volgende vraag (Figuur 30):





*Figuur 30: Contact opnemen met school/ouderraad/team verkeer.*

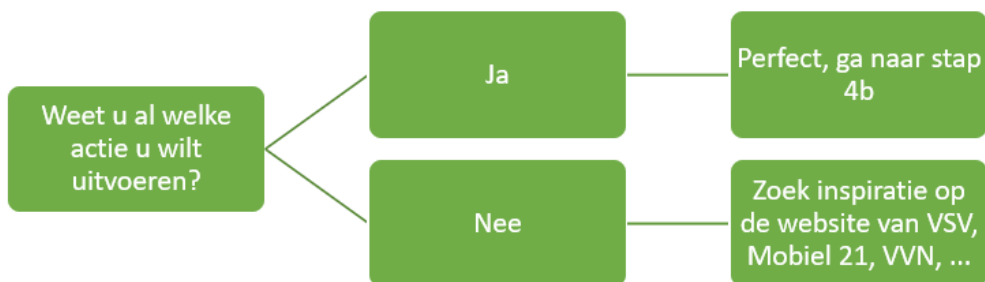
Bespreek het idee en hoe u het zou willen uitvoeren.

Hieronder zijn enkele tips opgesomd zodat u weet hoe u bijvoorbeeld de school of ouderraad kan bereiken:

- Ouderraden zijn persoonlijker in contact dan scholen.
  - Contactgegevens kan u vinden op websites en sociale media (zoals Facebook).
  - Zit u zelf in de ouderraad? Haal uw idee dan zeker aan tijdens een vergadering.
- Bellen is vlotter dan een email verzenden.
- Het is zelfs nog effectiever om de directie aan te spreken op school.
- Wat moet ik zeggen?
  - Introductiezin
  - Situering en uitleg van het probleem
  - Doel verkeersveiligheidsactie
  - Stel uzelf voor
  - Overleg voorstellen, met eventuele voorbereiding
  - Slotzin
- Een voorbeeld van een e-mailbericht staat uitgewerkt bij voorbeeld 2: verkeersveiligheidsactie in een schoolomgeving.

#### Stap 4: praktische voorbereiding

De actie wordt op voorhand voorbereid zodat deze klaar is om uitgevoerd te worden. Er zijn gelukkig ook kant-en-klare uitgewerkte acties die weinig voorbereiding vergen. Beantwoord eerst de volgende vraag (Figuur 31):



Figuur 31: Keuze verkeersveiligheidsactie.

### Bepaal welke actie u gaat uitvoeren

Weet u al welke verkeersveiligheidsactie u wilt uitvoeren? Zo niet, kan u inspiratie opdoen op de volgende websites:

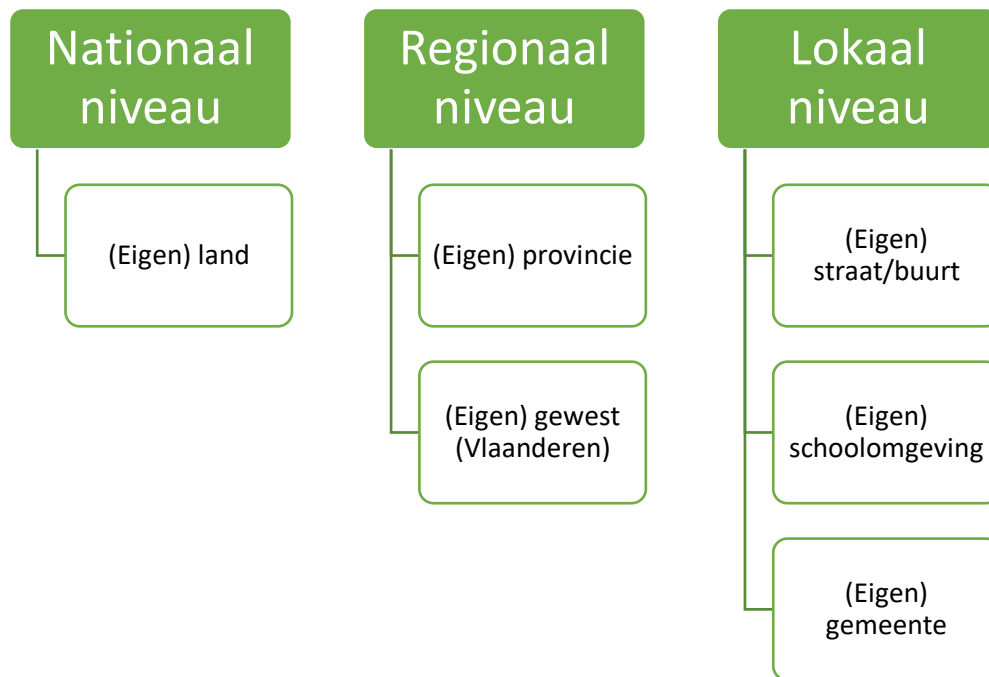
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) actiepakketten: <https://basis.verkeersschool.be/pakketten/>
  - Zone 30
  - Parkeerdruk
  - Schoolpoortquiz
  - Voorleesactie: BAM BAM botsinkje
  - Fietscontrole
  - ...
- VSV workshops<sup>48</sup>: <https://www.workshopsveiligverkeer.be/>
  - Fietsen
  - Wegcode
  - Rijvaardigheid
  - Andere (zoals e-step)
- Mobiel 21: <https://www.mobiel21.be/participatie/burgerinitiatieven-citizen-science-1>
  - Telraam
  - Ping Ping
  - Guerrilla-acties
- Veilig Verkeer Nederland (VVN): <https://vvn.nl/aan-de-slag/acties?page=0>
  - Opfriscursus auto
  - Fietslichtactie
  - Praktisch verkeersexamen
  - Snelheidsmeting
  - Stickeractie
  - ...
- ...

<sup>48</sup> Deze workshops van VSV zijn bedoeld voor verenigingen, steden en gemeenten en niet voor bedrijven.

Het is ook zeker mogelijk om een eigen verkeersveiligheidsactie te bedenken en uit te werken. Laat de creativiteit erop los, maar zorg ervoor dat de actie duidelijk blijft voor de doelgroep.

### Bepaal de locatie waar het probleem/thema zich voordoet

De locatie kan zich op nationaal, regionaal en lokaal niveau voordoen (Figuur 32).



Figuur 32: Locatie waar het verkeersveiligheidsprobleem/thema zich voordoet.

### Bepaal de locatie waar de actie gaat plaatsvinden.

- Dit kan dezelfde locatie zijn van waar het probleem/thema zich voordoet, maar de actie kan ook op een andere locatie georganiseerd worden.
- Voorbeeld: het probleem omvat het niet kennen van de verkeersregels in Vlaanderen en de actie/workshop kan georganiseerd worden op een specifieke locatie, zoals een dienstencentrum of een school.

### Hoe gaat u de actie uitvoeren?

- Welke stap(pen) moeten doorlopen worden om de actie tot een goed einde te brengen?
- Is er een voor- en nameting nodig voor het vooropgestelde doel dat u in stap 2 bepaald heeft? Indien u gekozen heeft om het doel SMART te formuleren is het nodig om een voor- en nameting uit te voeren.
  - Een voormeting is bedoeld om een beeld te schetsen van de huidige (probleem)situatie. Er zijn verschillende mogelijkheden om een voormeting uit te voeren, namelijk via een enquête bij de doelgroep, een telling van bijvoorbeeld het aantal foutparkeerders, een

snelheidsmeting, enzovoort. De bepaling van een voormeting is afhankelijk van het doel van de actie.

- De nameting is noodzakelijk om de resultaten van de voormeting mee te vergelijken. Dit gebeurt op dezelfde manier als de voormeting. Door de resultaten van de voor- en nameting te vergelijken, kunnen er conclusies gevormd worden over het resultaat van de actie. De vraag die dan beantwoord kan worden is: 'Is het doel bereikt?'.
  - In voorbeeld 2 en 4 staat uitgeschreven wat een voor- en nameting kunnen inhouden.

### Wanneer gaat de actie plaatsvinden?

- Maak een duidelijk tijdschema voor uzelf en voor de betrokken stakeholders (scholen, ouders, leerkrachten, burens, ...)
- Vul de stappen uit het vorige punt in het tijdschema
- Op dit schema kan u telkens terugvallen
- Houd rekening met mogelijke vertragingen
- U kan een tijdschema uitwerken in een gebruiksklare Excel: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1zyrSxxCooIfPyIxeo7xHVsmVSU0MrZzU1WsGgbOk7DY/edit?usp=sharing>. In deze Excel staan ook de uitgewerkte tijdschema's van de voorbeelden.

### Welke materialen heeft u nodig om de actie uit te voeren?

Maak een lijst met mogelijke materialen (dit is sterk afhankelijk van actie tot actie).

- Posters
- Brochures
- Pennen/stiften
- Beloning, zoals snoep/tekening van kinderen/...
- Snelheidsmeter
- ...

### Wie heeft u nodig om de actie te ondersteunen?

- Bepaal wie de contactpersoon is gedurende de hele actie.
- Bepaal wie u nodig heeft voor welke stap.
- Zie voorbeelden Parkeerdruk en OKRA.

### Communicatie met de doelgroep

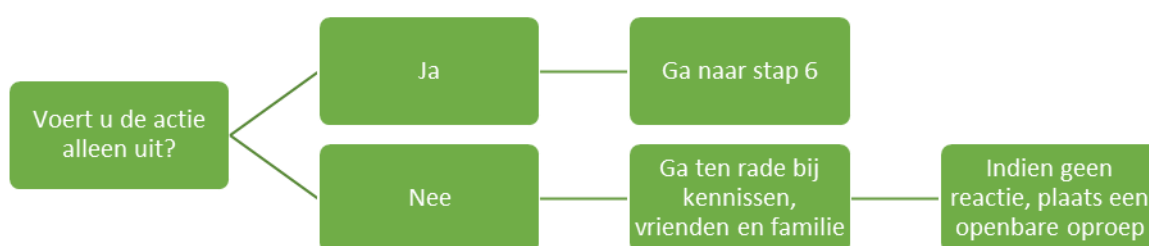
- Welke kanalen kan u inzetten?
  - Sociale media: Facebook, Instagram, ...
  - Nieuwsbrief
  - (Stads)magazine
  - ...
- Hoe kondigt u de actie aan (Figuur 33)?

- Voorbeeldtekst maken (zoals die van onze eigen actie of eens kijken hoe anderen dat in de Facebookgroepen hebben geplaatst):
  - Waarom wilt u de actie uitvoeren? (probleem + doel van de actie)
  - Voor wie is de actie bedoeld? (doelgroep)
  - Wat houdt de actie in?
  - Vermeld specifiek wat u verwacht van de deelnemers (indien van toepassing).
  - Geef de tijdsperiode en locatie van de actie aan.



*Figuur 33: Informatie die bij de aankondiging van een actie best meegegeven wordt.*

### Stap 5: vrijwilligers zoeken



*Figuur 34: Vrijwilligers zoeken indien nodig.*

Indien u de actie alleen uitvoert, mag u deze stap overslaan. Indien u de actie met meerdere personen uitvoert kan u in eerste instantie terecht bij kennissen, vrienden en familie. Voor schoolgerelateerde acties kunnen de ouderraad, leerkrachten en andere ouders aangesproken worden. Het is aan te raden om deze communicatie persoonlijk uit te voeren. Als u geen directe vrijwilligers vindt, kunt u een openbare oproep plaatsen. Dit kan op verschillende platformen zoals sociale media of de lokale dorpskrant. Geef duidelijk aan wat het doel is en wat er van hen verwacht wordt, wanneer, enzovoort.

Bij de oproep naar de vrijwilligers is het belangrijk dat de volgende elementen worden gecommuniceerd:

- Leuke introzin
- Stel uzelf voor
- Naar wie bent u op zoek?
- Wat houdt de actie in? (probleem + doel)
- Hoelang duurt de actie en hoe frequent vindt het plaats?
- Informatie over hoe de actie wordt uitgevoerd
- Hoe kan men deelnemen? Maak eventueel een online formulier aan via bv. Google Forms of laat mensen een e-mail sturen naar een e-mailadres

- Geef contactgegevens door zoals een e-mailadres en een gsmnummer zodat potentiële deelnemers te ruimte krijgen om nog vragen te stellen over de actie. Voeg eventueel foto's toe die koppelen aan het probleem/thema zodat de oproep aantrekkelijker wordt. Er kan ook een foto toegevoegd worden van de organisatoren en/of vrijwilligers om de oproep ook persoonlijker te maken.

Figuur 35 toont een uitgewerkt voorbeeld voor de verkeersveiligheidsactie Parkeerdruk.

## Verkeersveiligheidsactie: Parkeerdruk




Foto van uzelf

Dag lieve (groot)ouders,



Geven jullie net zoals ik ook zo om de verkeersveiligheid in omgeving van SCHOOLNAAM? Ik ben VOORNAAM ACHTERNAAM, ouder van NAAM KIND en ik ben dringend op zoek naar enthousiaste vrijwilligers om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving aan te pakken.

**WAT:** Afgelopen maanden valt het op dat er in de schoolomgeving van NAAM SCHOOL parkeerproblemen optreden tijdens het begin- en einduren van de school. Doordat (groot)ouders parkeren op plaatsen waar dit niet is toegestaan, worden de zachte weggebruikers weggedrongen en treden er verkeersveiligheidsproblemen op. De Parkeerdrukactie, in samenwerking met de NAAM SCHOOL, heeft als doel om in de periode van 10 mei 2023 tot en met 31 mei 2023 een daling van 70% foutparkeerders in de schoolomgeving te realiseren zodat de verkeersveiligheid van de voetgangers en fietsers verhoogd wordt.

**WIE:** Ik ben op zoek naar enthousiaste (groot)ouders om dit probleem in de schoolomgeving aan te pakken.

**TIJD:** 2x 30 min

**ACTIE:** Actie voeren aan de schoolpoort bij het begin en einde van een schooldag door middel van het uitdelen van parkeerschijven (met de parkeerregels) aan foutparkeerders en beloningen aan automobilisten die juist parkeren.





**INFORMATIE:** We houden een tussentijds infomoment zodat u op de hoogte bent de situatie en wat er precies van u verwacht wordt. Verder sta ik altijd klaar om te helpen.

**INSCHRIJVING:** Stuur een mailtje naar EMAILADRES. Nadien krijgt u alle nodige informatie om de verkeersveiligheidsactie tot een goed einde te brengen. De uiterste aanmelddatum is DATUM.

**NOG VRAGEN:** Aarzel dan zeker niet om mij te contacteren via e-mail of via gsm

VOORNAAM ACHTERNAAM: EMAILADRES – GSM-NUMMER



Figuur 35: Voorbeeldoproep vrijwilligers actie Parkeerdruk

Stap 6: verzamel het nodige materiaal, zoals besproken in stap 4.

Stap 7: kondig de actie aan, zoals besproken in stap 4.

## **Uitvoering van de actie**

Stap 8: voer de actie uit, zoals besproken in stap 4.

## **Evaluatie**

Stap 9: evalueer de actie met de betrokken personen.

Voer de evaluatie individueel uit of in groep en beantwoord de volgende vragen:

- Is het doel bereikt?
  - Indien uw doel SMART is opgesteld, kan u nu de voor- en nameting met elkaar vergelijken.
- Hoeveel deelnemers waren er? (indien van toepassing)
- Wat zijn de reacties? Positief/negatief/gemengd?
- Wat verliep volgens plan?
- Wat zijn de verbeterpunten?
- Hoe zou u de actie de volgende keer aanpakken?
- Is het zinvol om de actie te herhalen?

## **Stap 10: communiceer de resultaten**

Communiceer de resultaten naar de doelgroep. Verspreid de resultaten via dezelfde kanalen als waar u de actie aangekondigd heeft. Deze stap zorgt ervoor dat er nog eens aandacht op de actie wordt gevestigd. Vragen die beantwoord kunnen worden:

- Herhaal waarom de actie uitgevoerd werd
- Hoeveel deelnemers waren er?
- Is het doel bereikt/was de actie succesvol? Indien nee leg uit wat er beter kan.
- Geef aan welke verbeterpunten er waren. Zo weten anderen wat zij het beste kunnen doen indien zij ook een (gelijkaardige) verkeersveiligheidsactie willen uitvoeren.
- Geef nog enkele tips mee.

Voorbeelden van een sociale media post en/of nieuwsbrief staan uitgewerkt bij voorbeeld 2 en 3.

## Opvolging (indien nodig)

### Stap 11: indien nodig: opvolging

Sensibiliserende acties moeten meermaals herhaald worden omdat ze maar een tijdelijk effect hebben. Herhaal de actie dus indien nodig.

Leer uit de uitgevoerde actie en neem zowel de positieve en negatieve feedback mee.

Indien u graag verder gaat met de verkeersveiligheidsactie kan u opteren om de gemeente/stad te contacteren. De gemeente/stad kan de actie integreren in het verkeersbeleid en is zo ook op de hoogte van het probleem.

U heeft het hele stappenplan doorlopen. Als u graag een uitgewerkt voorbeeld heeft, kan u naar de volgende paragraaf gaan. Wij willen u alvast bedanken om deze aanzet naar een verkeersveiliger Vlaanderen te doen. Indien u nog vragen heeft, kan u telkens terecht bij Mobiel 21, de VSV en andere verenigingen die de burgers van Vlaanderen ondersteunen in verkeersveiligheidsacties.

Tips:

- Neem initiatief. Wees moedig en niet bang om actie te ondernemen. Een nee het u, een ja kan u krijgen.
- Alle acties kunnen aangepast worden naar de beschikbare middelen.
- Wees creatief!
- Online zijn veel voorbeelden van verkeersveiligheidsacties te vinden.
- Vraag hulp indien nodig, veel mensen hebben al acties uitgevoerd en hebben de nodige kennis, daarnaast zijn er veel organisaties die klaarstaan om te helpen zoals de VSV, mobiel 21, ...
- De thema's zijn niet volledig, er zijn nog veel meer thema's die uitgewerkt kunnen worden.
- Kan u een actie zelf niet uitvoeren maar heeft u wel idee: werk samen met de gemeente/school/andere verenigingen.



## 14.2 Voorbeelden

Omdat de methodologie vrij algemeen is door de veelheid aan mogelijke call-to-actions worden hieronder **zes voorbeelden** uitgewerkt. Er wordt een onderscheid gemaakt in doelgroep, in doel en in thema. Bij de doelgroep is er een verschil tussen call-to-actions in **schoolomgevingen** en call-to-actions die niet specifiek in schoolomgevingen uitgevoerd moeten worden. Daarnaast is er een verschil in **doel**. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een eenvoudig en een gevorderd doel (zoals aangehaald in stap 2). Geen van beide is beter dan het andere maar is afhankelijk van wat de burger wil bereiken en welke middelen en tijd de burger heeft. Het verschil is samen met de voorbeelden weergegeven in Figuur 36. De **thema's** zijn sensibiliseren rond het verkeer/de verkeersregels (voorleesactie en opfriscursus verkeersregels), parkeren (Parkeerdruk) en snelheid (snelheidsactie). Verder werden ook de twee acties georganiseerd werden, uitgewerkt in een voorbeeld.

Hieronder zijn zes voorbeeldacties uitgewerkt. Elke actie kan op verschillende manieren uitgevoerd worden. Het **stappenplan** in onderstaande voorbeelden kan stap voor stap gevolgd worden maar de acties kunnen ook op andere manieren uitgevoerd worden. Aarzel dus niet om **zelf** elementen toe te voegen of te laten vallen en de actie aan te passen. Daarnaast is er bij elk voorbeeld een **tijdschema** weergegeven. Wilt u zelf een tijdschema maken dan kan dat via deze link: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1zyrSxxCooIfPyIxeo7xHVsmVSU0MrZzU1WsGgbOk7DY/edit?usp=sharing> . Daarnaast is er een voorbeeld tijdschema dat ingevuld kan worden indien u de actie wil aanpassen.



Figuur 36: voorbeelden gesorteerd naar doelgroep en doel.

### 14.2.1 Voorbeeld 1: Schoolpoortquiz (schoolomgeving, eenvoudig doel)<sup>49</sup>

Voorbeeld één is een verkeersveiligheidsactie die de aandacht vestigt op de verkeersregels in schoolomgevingen. Meer bepaald wil deze actie ouders bewust maken van de verkeersregels in en rond schoolomgevingen. Ouders moeten namelijk het goede voorbeeld geven aan kinderen. Deze actie is een actie van de VSV voor verkeersouders. De actie is ook terug te vinden op de website van de VSV (VSV, 2023b).

#### Stap 1: probleem/thema definiëren

Ouders sensibiliseren over de verkeersregels in schoolomgevingen.

#### Stap 2: doel(groep) opstellen

**(Eenvoudig) doel:** De ouders bewust maken van de verkeersregels in de schoolomgeving.

**Doelgroep:** Ouders

#### Stap 3: contact opnemen met de school

Voor deze actie heeft u de medewerking van de school nodig omdat de actie uitgevoerd wordt aan de schoolpoort. De actie kan eerst besproken worden met de ouderraad als u in de ouderraad zit of er kan rechtstreeks contact worden opgenomen met de directie. Er kan contact opgenomen worden met de directie op verschillende manieren:

**Persoonlijk** bij het op- of afhalen van uw kind.

- Stel uzelf voor, vermeld het probleem (uitgewerkt in stap 1), leg het doel uit (uitgewerkt in stap 2) en stel een overleg voor met de ouderraad om de verkeersveiligheidsactie uit te voeren.

Via **telefoon**

- Het telefoonnummer van de school staat vaak vermeld op de website van de school, bij de contactgegevens. De ouderraad van de school kan een eigen website hebben met contactgegevens of heeft een Facebookpagina met contactgegevens.
- Stel uzelf voor, vermeld het probleem (uitgewerkt in stap 1) en het doel (uitgewerkt in stap 2) dat optreedt in de schoolomgeving en stel een overleg met de ouderraad voor om de verkeersveiligheidsactie Schoolpoortquiz uit te voeren.

---

<sup>49</sup> Fien

## Via **email**

- Wat kan u best aanhalen?
  - **Introductiezin**
  - **Situering en uitleg van het probleem**
  - **Stel uzelf voor**
  - **Doel verkeersveiligheidsactie**
  - **Overleg voorstellen, met eventuele voorbereiding**
  - **Slotzin**
  - Contactgegevens, zoals een gsm-nummer
- Voorbeeld email:

**Beste,**

De verkeersveiligheid in schoolomgevingen is belangrijk. Ook de ouders kunnen hier aan bijdragen. Veel ouders kennen de verkeersregels in de schoolomgeving niet goed. Nochtans moeten zij het goede voorbeeld geven voor hun kinderen.

Ik ben **VOORNAAM NAAM**, ouder van **NAAM KIND**. Ik zou graag de verkeersveiligheidsactie Schoolpoortquiz organiseren, in samenwerking met de school/ouderraad, om de ouders bewust te maken van de verkeersregels in de schoolomgeving. Via deze weg kunnen we samen de verkeersveiligheid in de schoolomgeving verhogen.

Ik zou dan ook graag een overleg willen inplannen met de school/ouderraad om een verkeersveiligheidsactie op poten te zetten. Ik ben beschikbaar op **DATUM 1, 2 en 3 tussen UREN**.

Alvast bedankt voor jullie tijd en hopelijk kunnen we samenwerken om de schoolomgeving verkeersveiliger te maken!

Met vriendelijke groeten,

VOORNAAM ACHTERNAAM

GSM-NUMMER

## **Stap 4: praktische voorbereiding**

**Actie:** Schoolpoortquiz van de VSV (VSV, 2023b).

**Locatie:** Schoolpoort

### **Hoe:**

- Bestel het actiepakket van de VSV online via de website.
- Spreek een datum af met de school. In dit voorbeeld wordt de actie gedurende een week uitgevoerd. Dit kan aangepast worden naar de beschikbare tijd en middelen.
- Overleg met de ouderraad. Zit samen met de ouderraad en bespreek de actie. Vraag of er ouders zijn die willen meehelpen met het uitvoeren van de actie.

- Kondig de actie aan.
- Kies een vraag voor elke dag dat de actie plaatsvindt.
- Hang de poster met de gekozen vraag op bij de schoolpoort waar zoveel mogelijk ouders deze kunnen zien.
- Stel de vraag aan de ouders in de ochtend en geef hen een pen zodat ze hun antwoord kunnen aanduiden op de poster door een streepje te zetten bij hun gekozen antwoord.
- Vertel de ouders nadien meteen het juiste antwoord. Het juiste antwoord is geschreven op de flap onderaan de poster.
- Maak het antwoord bekend door de flap onderaan de poster om te draaien.
- Evalueer de actie met de ouderraad.
- Communiceer de resultaten.

### Wanneer (tijdschema, Figuur 37):

Tijdschema schoolpoortquiz		Beschrijf de verschillende taken die uitgevoerd moeten worden en arceer welke dag(en) u aan de taak zal werken. Dit schema is een																				
Week		Week 1							Week 2							Week 3						
Dag	1 maand op voorhand	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
Bestel het actiepakket van de VSV online via de website																						
Spreek een datum af met de school																						
Overleg ouderraad																						
Kondig de actie aan																						
Kies een vraag voor elke dag dat de actie plaatsvindt																						
Hang de poster met de gekozen vraag op bij de schoolpoort																						
Stel de vraag aan de ouders in de ochtend en geef hen een pen zodat ze hun antwoord kunnen aanduiden op de poster																						
Vertel de ouders nadien meteen het juiste antwoord																						
Maak het antwoord bekend op door de flap onderaan de poster om te draaien																						
Evalueer de actie met de ouderraad.																						
Communiceer de resultaten																						

Figuur 37: Tijdschema Schoolpoortquiz.

### Materiaal:

- Beschrijfbaar posters met quizvragen
- Pennen om het antwoord op de poster te schrijven

### Wie:

- Contactpersoon: uzelf
- Ouderraad
- 1 persoon om de poster in de ochtend op te hangen
- 2 personen om de vraag te stellen aan de ouders
- 1 persoon om de flap om te draaien

### Communicatie:

- Kanalen:
  - Sociale media (Facebookpagina van de ouderraad en/of school) en nieuwsbrief aan de ouders.
- Welke informatie plaatst u in de communicatie naar de doelgroep:
  - Waarom wilt u de actie uitvoeren?
    - Thema = ouders bewust maken van de verkeersregels in de schoolomgeving. Ouders moeten ten slotte het goede voorbeeld geven aan hun kinderen.

- Doel actie = de kennis van ouders rond verkeersregels in de schoolomgeving testen
- o Voor wie is de actie bedoeld? (doelgroep)
  - Ouders die hun kinderen afzetten aan de schoolpoort.
- o Wat houdt de actie in?
  - Er wordt een vraag gesteld rond verkeersregels in de schoolomgeving. Ouders kunnen hun antwoord aanduiden op een poster.
- o Vermeld specifiek wat u verwacht van de deelnemers.
  - Dat ouders hun antwoord aanduiden op de poster.
- o Geef de tijdsperiode en locatie van de actie aan.
  - WEEK in de ochtend, aan de schoolpoort van NAAM SCHOOL.

### Stap 5: vrijwilligers zoeken

Vraag aan de ouderraad of er ouders zijn die willen meehelpen. Elke dag kunnen er andere ouders aan de schoolpoort staan. Indien er geen ouders uit de ouderraad willen of kunnen meehelpen, kan u ook ten rade gaan bij leerkrachten of andere ouders.

### Stap 6: verzamel het nodige materiaal, zoals besproken in stap 4.

Bestel het actiepakket Schoolpoortquiz op de website van de VSV.

### Stap 7: kondig de actie aan, zoals besproken in stap 4.

## **Uitvoering van de actie**

### Stap 8: voer de actie uit, zoals besproken in stap 4

## **Evaluatie**

### Stap 9: evalueer de actie met de betrokken personen

Voer de evaluatie uit met de ouderraad. Beantwoord hierbij de volgende vragen:

- Is het doel bereikt? Hebben de ouders iets bijgeleerd?
- Hoeveel ouders hebben de vragen beantwoord?
- Welke vragen hadden de meeste/minste ouders juist?
- Wat waren de reacties? Positief/negatief/gemengd?
- Wat verliep volgens plan?
- Wat zijn de verbeterpunten?
- Hoe zou u de actie de volgende keer aanpakken?
- Is het zinvol om de actie te herhalen?

## **Communicatie**

### Stap 10: communiceer de resultaten

Communiceer de resultaten via de kanalen waarlangs u de actie aangekondigd heeft. Laat weten hoeveel ouders de vragen hebben beantwoord. Toon de vragen nog eens met het juiste antwoord en hoeveel procent van de ouders elke vraag juist had. Geef eventueel tips mee bij bepaalde vragen die het minst goed beantwoord waren.

## **Opvolging**

De Schoolpoortquiz kan jaarlijks herhaald worden. Er zitten 30 vragen bij het actiepakket. Het actiepakket moet dus niet elk jaar opnieuw besteld worden.

Figuur 38 geeft een samenvatting weer met een stappenplan voor deze actie.



Figuur 38: Stappenplan Schoolpoortquiz.

### 14.2.2 Voorbeeld 2: Parkeerdruk (schoolomgeving, gevorderd doel)<sup>50</sup>

Als men spreekt over verkeersveiligheid rondom schoolomgevingen, is het vanzelfsprekend dat niet enkel de school kan bijdragen aan een optimalisering van de verkeersveiligheid, maar dat het ook de taak is van ouders, familie, de kinderen zelf, personeel, alle weggebruikers, kortom iedereen, om hierin bij te springen.

Onderstaande stappenplan is een voorbeeld dat zich toespitst op de verkeersveiligheidsactie Parkeerdruk. Deze actie is terug te vinden op de website van de VSV, bij het hoofdstuk Actiepakketten (VSV, 2023a). Er zijn meerdere mogelijkheden om de actie uit te voeren en het is zelfs een leuk idee om eigen elementen toe te voegen.

## Voorbereiding

### Stap 1: probleem/thema definiëren

Afgelopen maanden valt het op dat er in de schoolomgeving van NAAM SCHOOL **parkeerproblemen** optreden tijdens de begin- en einduren van de school. Doordat (groot)ouders parkeren op plaatsen waar dit niet is toegestaan, worden de zachte weggebruikers weggedrongen en treden er **verkeersveiligheidsproblemen** op.

### Stap 2: doel(groep) opstellen

**(Gevorderd) doel:** De Parkeerdrukactie, in samenwerking met de NAAM SCHOOL, heeft als doel om in de periode van 10 mei 2023 tot en met 31 mei 2023 een daling van 70% foutparkeerders in de schoolomgeving te realiseren zodat de verkeersveiligheid van de voetgangers en fietsers verhoogd wordt.

**Doelgroep:** foutparkeerders, met name de (groot)ouders van de schoolkinderen.

### Stap 3: contact opnemen met school/ouderraad/ team verkeer/ ....

Zit u zelf in de ouderraad? Dan kan u dit zelf aanhalen tijdens een vergadering.

**Persoonlijk** bij het op- of afhalen van uw kind.

- Stel uzelf voor, vermeld het probleem (uitgewerkt in stap 1), leg het doel uit (uitgewerkt in stap 2) en stel een overleg voor met de ouderraad om de verkeersveiligheidsactie uit te voeren.

### Via telefoon

- Het telefoonnummer van de school staat vaak vermeld op de website van de school, bij de contactgegevens. De ouderraad van de school kan een eigen website hebben met contactgegevens of heeft een Facebookpagina met contactgegevens.
- Stel uzelf voor, vermeld het probleem (uitgewerkt in stap 1) en het doel (uitgewerkt in stap 2) dat optreedt in de schoolomgeving en stel een overleg

---

<sup>50</sup> Kristien



met de ouderraad voor om de verkeersveiligheidsactie Parkeerdruk uit te voeren.

#### Via **email**

- Wat kan u best aanhalen?
  - **Introductiezin**
  - **Situering en uitleg van het probleem**
  - **Stel uzelf voor**
  - **Doel verkeersveiligheidsactie**
  - **Overleg voorstellen, met eventuele voorbereiding**
  - **Slotzin**
  - Contactgegevens, zoals een gsm-nummer
- Voorbeeld email:

Beste,

De verkeersveiligheid in de schoolomgeving van NAAM SCHOOL is sterk achteruit gegaan. Het grote probleem is dat er veel (groot)ouders foutparkeren en zo ook de kinderen (en andere (groot)ouders) die te voet of met de fiets naar school gaan in gevaarlijke situaties brengen.

Ik ben VOORNAAM NAAM, ouder van NAAM KIND. Vanwege het probleem rond het foutparkeren zou ik graag de verkeersveiligheidsactie Parkeerdruk organiseren, in samenwerking met de school/ouderraad. Via deze weg kunnen we samen het aantal foutparkeerders laten dalen en zo de verkeersveiligheid verhogen in de schoolomgeving verhogen.

Ik zou dan ook graag een overleg willen inplannen met de school/ouderraad om een verkeersveiligheidsactie op poten te zetten. Ik ben beschikbaar op DATUM 1, 2 en 3 tussen UREN.

Alvast bedankt voor jullie tijd en hopelijk kunnen we samenwerken om de schoolomgeving verkeersveiliger te maken!

Met vriendelijke groeten,

VOORNAAM ACHTERNAAM

GSM-NUMMER

#### Stap 4: praktische voorbereiding

De actie **Parkeerdruk** wordt uitgevoerd. Zie website van de VSV: <https://basis.verkeeropschool.be/pakketten/Parkeerdruk/>.

De actie vindt plaats op lokaal niveau, in de **schoolomgeving** van NAAM SCHOOL.

## **Stappenplan:**

- Leg een actieperiode van drie opeenvolgende weken vast.
- Contacteer de lokale politie met de vraag of zij een controle op foutparkeren kunnen uitvoeren in de derde week.
- Uzelf inlezen over de wegcode van parkeren en eventuele tips.
- Vrijwilligers zoeken (leerkrachten, andere ouders, ...).
- Voormeting doen (aantal foutparkeerders tellen).
- Actie aankondigen (via de kinderen, het schoolblad, de nieuwsbrief, de website, de facebookpagina, ... van de school).
- Deel posters uit aan de buurtbewoners en vraag hen om ze aan het venster te hangen.
- Leerlingen op de hoogte brengen het doel van de actie.
- Beschrijfbare poster ophangen.
- Actie voeren aan de schoolpoort bij het begin of het einde van de schooldag door het uitdelen van de parkeerschijven.
- Eventueel belonen van automobilisten die correct parkeren.
- Controles door de politie om foutparkeerders te beboeten.
- Nameting doen (aantal foutparkeerders tellen).
- Evaluatie van de actie.
- Communicatie van de resultaten.
- (Herhaal de actie na verloop van tijd. Sensibiliserende acties werken slechts tijdelijk.)

## Wanneer (tijdschema, Figuur 39):

Tijdschema parkeerdruk	Beschrijf de verschillende taken die uitgevoerd moeten worden en arceer welke dag(en) u aan de taak zal werken. Dit schema is een voorbeeld. De dag(en) waarop u elke taak wil uitvoeren mag u zelf kiezen.																																			
Week	1 maand op voorhand	Week 0							Week 1							Week 2							Week 3							Week 4						
Dag		Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
Aanvragen van het actiepakket Parkeerdruk (VSV)																																				
Contacteren van de lokale politie																																				
Inlezen over de wegcode van parkeren en eventuele tips																																				
Vrijwilligers zoeken (leerkrachten, andere ouders, ...)																																				
Voormeting																																				
Aankondigen van de actie via schoolblad, nieuwsbrief, website, ...																																				
Posters uitdelen aan buurtbewoners, school, ...																																				
Leerlingen van de school op de hoogte brengen (verkeersles)																																				
Beschrijfbaar poster ophangen																																				
Actie voeren aan de schoolpoort																																				
Belonen van automobilisten die correct parkeren																																				
Controles door de politie																																				
Nameting																																				
Evaluatie van de actie (zie stap 8)																																				
Communicatie resultaten																																				

Figuur 39: Tijdschema Parkeerdruk

## **Materialen**

Actiepakket Parkeerdruk van de VSV aan te vragen via de website.

- Posters
- Parkeerschijven
- Informatie over de actie
- Beloning, zoals bijvoorbeeld zoetigheden, tekeningen van kinderen, enzovoort.

## **Wie heeft u nodig?**

Een persoon kan meerdere taken uitvoeren. Spreek duidelijk af wie welke taken op zich neemt en op welke datum (en uren) zij deze taken moet uitvoeren.

- 1 persoon om het pakket van de VSV aan te vragen.
- 1 persoon om de affiches op te hangen (bv. Leerkracht of ouder).
- 1 leerkracht om een verkeersles te geven.
- 1 à 2 personen per dag in week 2 om de parkeerschijven uit te delen en ouders bewust te maken van hun positieve of negatieve parkeergedrag.
- 1 persoon (= initiatiefnemer?) die het verloop van de actie onder zijn verantwoordelijkheid neemt (= contactpersoon)
- 1 persoon/ politieagent om na te gaan of het parkeergedrag is verbeterd.

## **Communicatie doelgroep**

- Kanalen:
  - Sociale media (Facebookpagina van de ouderraad of school), website van de school, nieuwsbrief aan de ouders, schoolbad. Alles is mogelijk.
- Welke informatie plaatst u in de communicatie naar de doelgroep
  - Waarom wilt u de actie uitvoeren?
    - Probleem = Foutparkeerders in de schoolomgeving waardoor de verkeersveiligheid van de zachte weggebruikers in het gedrang komt.
    - Doel actie = Minder foutparkeerders en de verkeersveiligheid verhogen.
  - Voor wie is de actie bedoeld? (doelgroep)
    - (Groot)ouders die hun kinderen op school afzetten met de auto.
  - Wat houdt de actie in?
    - Parkeerdrukactie waarbij er parkeerschijven met de wegcode rond parkeren uitgedeeld worden aan mensen die foutgeparkeerd staan en een beloning aan mensen die juist geparkeerd staan.
  - Vermeld specifiek wat u verwacht van de deelnemers.
    - Juist parkeren.
  - Geef de tijdsperiode en locatie van de actie aan.
    - Datum en uur, voor de schoolpoort van NAAM SCHOOL.

## Stap 5: vrijwilligers zoeken

De ouderraad, leerkrachten en andere ouders kunnen aangesproken worden. Verder is het ook mogelijk om vrienden, kennissen en familie op te roepen om de actie te organiseren.

Geef duidelijk aan wat het doel is en wat er van hen verwacht wordt, wanneer, enzovoort.

Stap 6: verzamel de nodige materialen, zoals besproken in stap 4.

Stap 7: kondig de actie aan, zoals besproken in stap 4.

## Uitvoering van de actie

Stap 8: voer de actie uit, zoals besproken in stap 4.

## Evaluatie

Stap 9: evalueer de actie met de betrokken personen.

Voer de evaluatie individueel of in groep. Beantwoord hierbij de volgende vragen:

- Is het doel bereikt? Vergelijk de voor- en nameting. Is er een daling van 70% van het aantal foutparkeerders?
- Hoeveel deelnemers waren er? (indien van toepassing)
- Wat waren de reacties? Positief/negatief/gemengd?
- Wat verliep volgens plan?
- Wat zijn de verbeterpunten?
- Hoe zou u de actie de volgende keer aanpakken?
- Is het zinvol om de actie te herhalen?

## Communicatie

Stap 10: communiceer de resultaten

Communiceer de resultaten naar de doelgroep. Verspreid de resultaten via dezelfde kanalen als waar u de actie aangekondigd heeft. Deze stap zorgt ervoor dat er nog eens aandacht op de actie wordt gevestigd. Vragen die beantwoord kunnen worden:

- Herhaal waarom de actie uitgevoerd werd.
- Hoeveel deelnemers waren er?
- Is het doel bereikt? Indien nee leg uit wat er beter kan.
- Geef aan welke verbeterpunten er waren. Zo weten anderen wat zij het beste kunnen doen indien zij ook een (gelijkaardige) verkeersveiligheidsactie willen uitvoeren.
- Geef nog enkel tips mee.

## **Voorbeeld:**

Dag iedereen!

De verkeersveiligheidsactie Parkeerdruk is tot een einde gekomen. De actie stond in teken van het parkeerprobleem aan de schoolpoort van NAAM SCHOOL. Door middel van de actie Parkeerdruk hebben wij met een enthousiast team parkeerschijven met de wegcode rond de parkeerregels uitgedeeld aan foutparkeerders en hebben we de mensen die juist geparkeerd staan een beloning gegeven.

Wij hebben de actie op poten gezet met AANTAL vrijwilligers/leerkrachten/... en hebben een doelgroep van AANTAL bereikt. Hier zijn enkele resultaten van de actie:

Bijvoorbeeld

- Doel bereikt? De controle van de politie toonde aan dat er minder foutparkeerders geteld werden na het uitvoeren van onze actie. Dit lagere aantal zorgt ervoor dat er meer ruimte vrijkomt voor de zachte weggebruikers en dat de verkeersveiligheid verhoogt. Dit is een fantastisch gegeven en betekent dus dat de actie succesvol was!
- Verbeterpunten? De actie is vlot verlopen, al was het misschien handiger geweest als op voorhand duidelijk afgesproken werd welke vrijwilliger welke richting uitging. Bij deze actie bleven de twee vrijwilligers bij elkaar staan om de actie uit te voeren. In de toekomst is het praktischer om op te splitsen zodat er zeker geen auto's vergeten worden.
- Tips? Een tip die we kunnen meegeven aan anderen is dat het zeker handig is om te noteren hoeveel parkeerschijven er vóór de actie waren en hoeveel er uiteindelijk nog over bleven. Zo kan u makkelijk weten hoeveel u er uiteindelijk hebt uitgedeeld. Bijkomend is het mogelijk om te noteren hoeveel mensen er nog foutgeparkeerd stonden bij gebrek aan parkeerschijven.

Wij willen u nogmaals bedanken om deel te nemen aan onze verkeersveiligheidsactie en tot de volgende!

Groeten van VOORNAAM NAAM

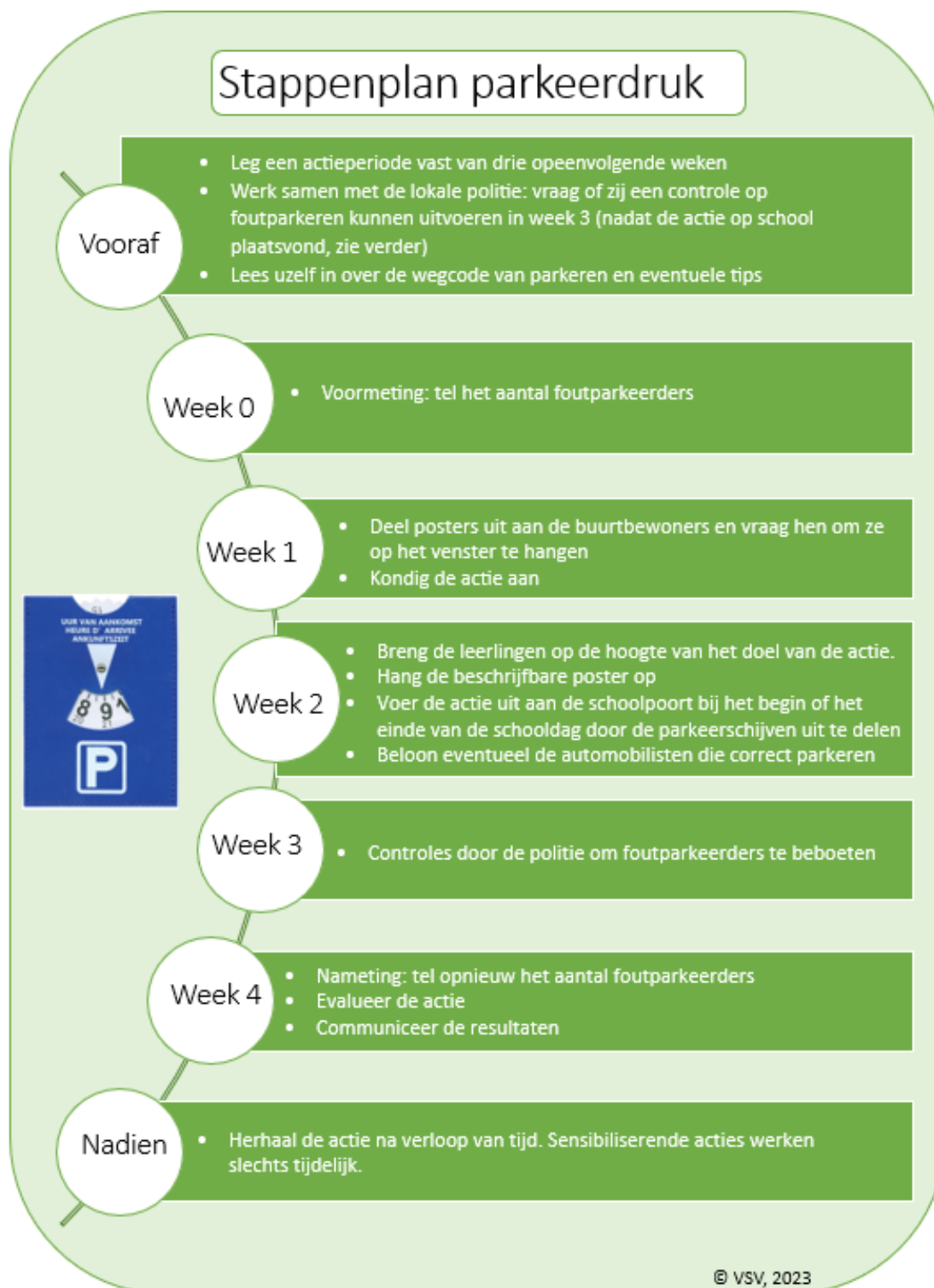
## **Opvolging**

### **Stap 11: indien nodig, opvolging**

Sensibiliserende acties moeten meermaals herhaald worden omdat ze maar een tijdelijk effect hebben. Herhaal de actie dus indien nodig. De actie kan bijvoorbeeld jaarlijks herhaald worden.

Leer uit de uitgevoerde actie en neem zowel de positieve en negatieve feedback mee.

Figuur 40 geeft een samenvatting weer met een stappenplan voor deze actie.



Figuur 40: Stappenplan Parkeerdruk.

### 14.2.3 Voorbeeld 3: Opfriscursus verkeersregels (overige actie, eenvoudig doel)<sup>51</sup>

De verkeersveiligheidsactie die hieronder uitgewerkt wordt is de opfriscursus rond de verkeersregels. De uitwerking is geïnspireerd op de activiteit opfrissen verkeersregels van OKRA. Er wordt vanuit gegaan dat OKRA de actie organiseert. Elke persoon of vereniging kan de actie organiseren. De doelgroep kan dan anders zijn.

## Vorbereiding

### Stap 1: probleem/thema definiëren

**Probleem:** de verkeersregels veranderen voortdurend. Om zich veilig in het verkeer te begeven is het belangrijk dat weggebruikers de verkeersregels kennen. De verkeersregels zijn belangrijk voor alle weggebruikers zowel voor fietsers, voetgangers als automobilisten.

### Stap 2: doel(groep)opstellen

**(Eenvoudig) doel:** De verkeersregels opnieuw bijbrengen.

**Doelgroep:** OKRA-leden. OKRA-leden zijn de doelgroep maar ook niet OKRA-leden mogen deelnemen aan de actie.

### Stap 3: praktische voorbereiding

**Actie:** Opfriscursus verkeersregels.

**Locatie:** Eigen gemeente en provincie. De actie wordt georganiseerd op provinciaal niveau. Alle OKRA-leden in Limburg kunnen deelnemen.

### Hoe uitvoeren:

- Actie bespreken met raad van bestuur. Elke activiteit moet besproken worden met de raad van bestuur.
- Spreker zoeken
- Zaal vastleggen
- Actie aankondigen: inschrijfformulier
- Inschrijfperiode
- Zaal klaarzetten: nodige materiaal voorzien
- Presentatie met pauze
- Zaal opruimen
- Evaluatie
- Resultaten communiceren

**Wanneer** (tijdschema, Figuur 41):

---

<sup>51</sup> Fien



Het bespreken van de actie en de evaluatie met de raad van bestuur gebeurt tijdens de maandelijkse bestuursvergadering. De lokale afdeling van OKRA die de actie organiseert kondigt alle acties aan via een bijlage bij het magazine van OKRA. OKRA heeft een maandelijks magazine die voor heel Vlaanderen en Brussel hetzelfde is. Vandaar de bijlage die de lokale activiteiten aankondigt en voorbij activiteiten bespreekt.

Tijdschema opfriscursus verkeersregels	Beschrijf de verschillende taken die uitgevoerd moeten worden en arceer welke dag(en) u aan de taak zal werken. Dit schema is een voorbeeld. De dag(en) waarop u elke taak wil uitvoeren mag u zelf kiezen.															
Maand	Januari				Februari				Maart				April			
Week	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Bespreken met Raad van Bestuur		BV														
Spreker zoeken																
Zaal vastleggen																
Actie aankondigen					M											
Inschrijfperiode																
Zaal klaarzetten																
Presentatie met pauze																
Zaal opruimen																
Evaluatie																
Resultaten communiceren																

BV = bestuursvergadering
M = magazine

Figuur 41: Tijdschema opfriscursus verkeersregels.

### Materiaal:

- Zaal
- Inschrijfformulier
- Projectiemateriaal
- Presentatie in ppt-formaat (spreker voorziet de presentatie)
- Communicatiemateriaal: brief bij het magazine
- Bedankcadeau voor de spreker

### Wie:

- Contactpersoon: bestuurslid OKRA die de actie opzet
- Spreker
- Hulp:
  1. Raad van bestuur: bij het bespreken en evalueren van de actie
  2. OKRA-leden: bij het klaarzetten en opruimen van de zaal
  3. 1 persoon die de inschrijvingen bijhoudt

### Communicatie:

- Kanalen: brief bij het magazine van OKRA
- Actie aankondigen: via de brief bij het magazine
- Voorbeeld tekst:

OKRA-Academie organiseert een opfrissing van het verkeersreglement:

Het verkeersreglement wordt voortdurend aangepast. Bent u ook benieuwd welke nieuwe regels er zijn bijgekomen of wilt u gewoon uw kennis rond de

verkeersregels uitbreiden, schrijf u dan in voor de opfrissing van het verkeersreglement. De opfrissing is handig voor elke weggebruiker en is gratis voor zowel OKRA-leden als niet OKRA-leden. Inschrijven is verplicht via mail naar MAILADRES. Tijdens de opfrissing komt een gepensioneerd hoofdinspecteur van de politie op een geanimeerde wijze de nieuwigheden in de verkeersregels uitleggen. De actie vindt plaats op DATUM en UUR in PLAATS en ADRES.

### Stap 5: vrijwilligers zoeken

**Spreker:** Bij de actie van OKRA heeft een lid zelf aangegeven dat hij de spreker wou zijn. In dit geval is niet nodig om een spreker te zoeken. Zoekt u toch een spreker dan kunt u te rade gaan bij de lokale politiezone of bij de VSV (<https://www.workshopsveiligverkeer.be/>).

**OKRA-leden:** persoonlijk leden aanspreken om te helpen bij het klaarzetten van de zaal en het opruimen ervan.

Stap 6: verzamel de nodige materialen, zoals besproken in stap 3.

Stap 7: kondig de actie aan, zoals besproken in stap 3.

### Uitvoering van de actie

Stap 8: voer de actie uit, zoals besproken in stap 3.

### Evaluatie

Stap 9: evalueer de actie met de betrokken personen.

Bespreek het verloop van de actie tijdens de bestuursvergadering. Beantwoord de volgende vragen:

- Is het doel bereikt? Hebben de deelnemers iets geleerd?
- Hoeveel deelnemers waren er?
- Wat waren de reacties? Positief/negatief/gemengd?
  - Zowel van de spreker als van de deelnemers
- Wat verliep volgens plan?
- Wat zijn de verbeterpunten?
- Hoe zou u de actie de volgende keer aanpakken?
- Is het zinvol om de actie te herhalen?

### Communicatie

Stap 10: communiceer de resultaten

Communiceer de resultaten via de bijlage bij het magazine:

**Voorbeeld:** In maart vond de opfriscursus van de verkeersregels plaats. Hierbij kwam een gepensioneerd hoofdinspecteur van de politie de huidige verkeersregels op een geanimeerde wijze toelichten aan leden en niet-leden. Er waren AANTAL

deelnemers aanwezig. De opfrissing verliep vlot en er waren alleen maar positieve reacties. Veel deelnemers waren verrast door enkel nieuwe verkeersregels. Een aantal van deze nieuwe verkeersregels zijn VERKEERSREGELS GEVEN. Wij hopen u volgende keer ook te mogen verwelkomen op onze OKRA-activiteit.

## Opvolging

### Stap 11: indien nodig, opvolging

Deze actie kan om de zoveel tijd herhaald worden. Deze actie werd al twee keer georganiseerd door de lokale OKRA-afdeling.

Figuur 42 geeft een samenvatting weer met een stappenplan voor deze actie.



Figuur 42: Stappenplan opfriscursus verkeersregels.

#### 14.2.4 Voorbeeld 4: Snelheidsactie (overige actie, gevorderd doel)<sup>52</sup>

Overdreven snelheid is een veel voorkomend probleem en zorgt vaak voor onveilige situaties. De remafstand is bijvoorbeeld groter bij een grotere snelheid. Dit betekent dat een auto een langere afstand nodig heeft om te remmen als deze sneller rijdt.

### Vorbereiding

#### Stap 1: probleem/thema definiëren

Er wordt **te snel gereden** in mijn straat. De snelheid is beperkt tot 30 km/u maar dit wordt vaak genegeerd.

#### Stap 2: doel(groep) opstellen

**(Gevorderd) doel:** Het doel is om na de snelheidsactie een daling te krijgen van het aantal snelheidsovertreders met 20% ten opzichte van voor de actie.

**Doelgroep:** Automobilisten die te snel rijden

#### Stap 3: praktische voorbereiding.

**Actie:** Snelheidsactie.

**Locatie:** Straat waar het probleem zich voordoet.

#### Hoe:

- Contacteer de gemeente en bespreek de actie.
  - Beslis wanneer de actie plaatsvindt.
  - Leg uit wat er van de gemeente verwacht wordt: snelheidsdisplay ophangen en aan- en uitzetten.
  - Bespreek waar het snelheidsdisplay opgehangen gaat worden.
- Voormeting: snelheidsdisplay dat "uitstaat". Er wordt niets getoond op het snelheidsdisplay maar het snelheidsdisplay meet wel de snelheid. Dit wordt gedaan door de gemeente.
- Afdrukken van de posters en kleurplaten.
- Contacteer de burens: ga langs bij de burens en leg de actie uit. Neem de poster en kleurplaat mee en geef deze af.
- Kondig de actie aan op sociale media.
- Snelheidsactie:
  - Activeer het snelheidsdisplay (dit wordt opnieuw door de gemeente gedaan).
  - Hang de posters op aan de ramen en aan verlichtingspalen. De posters aan de verlichtingspalen kunnen best geplastificeerd worden zodat ze langer blijven hangen.
- Nameting: deactiveer het snelheidsdisplay en meet opnieuw de snelheid gedurende één week (deze stap wordt uitgevoerd door de gemeente).

---

<sup>52</sup> Fien

- Evalueer de snelheidsactie met de gemeente en bepaal of er verder actie ondernomen moet worden.
- Communiceer de resultaten: zowel via sociale media als aan de bureu.

**Wanneer** (tijdschema, Figuur 43):

Tijdschema snelheidsactie	Beschrijf de verschillende taken die uitgevoerd moeten worden en arceer welke dag(en) u aan de taak zal werken. Dit schema is een voorbeeld. De dag(en) waarop u elke taak wil uitvoeren mag u zelf kiezen.																												
Week	1 maand op voorhand	Week 1							Week 2							Week 3							Week 4						
Dag		Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
Afspraak gemeente																													
Voormeting																													
Druk de poster en kleurplaat af																													
Contacteer uw bureu																													
Kondig de actie aan																													
Hang posters op																													
Activeer het snelheidsdisplay																													
Nameting																													
Evaluatie met de gemeente																													
Communiceer de resultaten																													

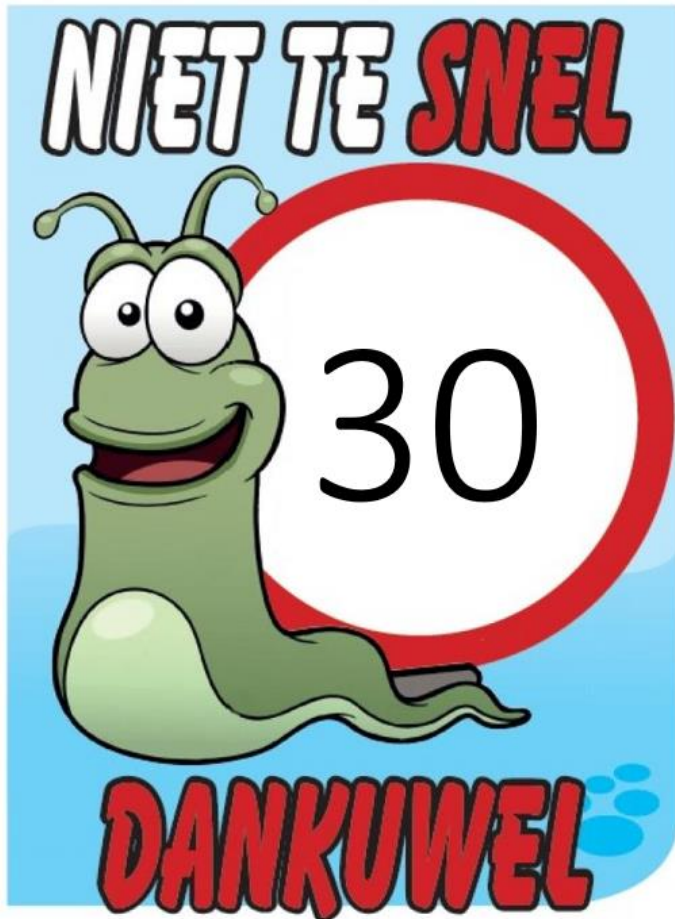
Figuur 43: Tijdschema snelheidsactie.

**Materiaal:**

- Snelheidsdisplay (Figuur 44) (gemeente).
- Poster (Figuur 45).
- Kleurplaat voor kinderen: zo kunnen ook kinderen deelnemen aan de actie (Figuur 46).

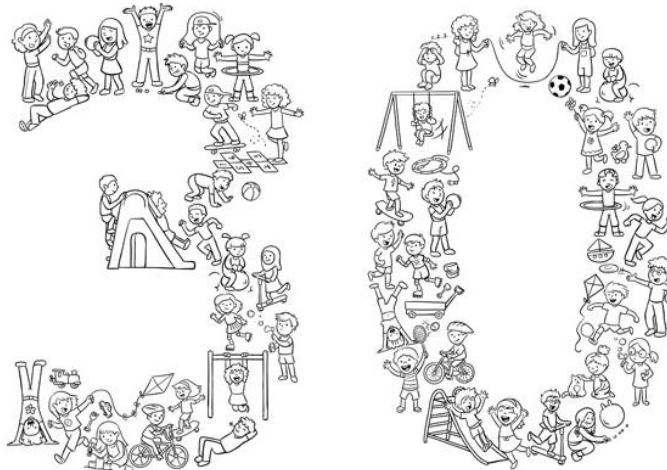


Figuur 44: voorbeeld snelheidsdisplay (Bron: InfraMarks, 2022).



© Stad Hoogstraten

Figuur 45: Voorbeeld poster snelheidsactie (Bron: Stad Hoogstraten, 2017).



VOOR ONS PLEZIER  
GRAAG 30 HIER

Figuur 46: Voorbeeld kleurplaat zone 30 (Bron: Studio Sabine, 2023).

**Wie:**

- Contactpersoon: uzelf
- Gemeente
- Buren

**Communicatie:**

- Kanalen:
  - Aankondigen actie: sociale media.
  - Buren op de hoogte brengen van de actie en laten deelnemen: persoonlijk.
- Welke informatie plaatst u in de communicatie naar de doelgroep:
  - Waarom wilt u de actie uitvoeren?
    - Probleem = Snelheidsovertreders waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt.
    - Doel actie = Minder snelheidsovertreders en de verkeersveiligheid verhogen.
  - Voor wie is de actie bedoeld? (doelgroep)
    - Snelheidsovertreders in de straat NAAM STRAAT.
  - Wat houdt de actie in?
    - Sensibiliseringsactie: autobestuurders bewust maken van het snelheidsregime in de straat door posters op te hangen aan het raam en aan verlichtingspalen. Kinderen kunnen ook deelnemen door een kleurplaat in te kleuren.
    - De gemeente meet de snelheid van autobestuurders voor de actie, tijdens de actie en na de actie.
  - Vermeld specifiek wat u verwacht van de deelnemers.
    - De snelheid respecteren namelijk 30 km/u.
  - Geef de tijdsperiode en locatie van de actie aan.
    - De actie wordt uitgevoerd in de week van DATUM.

**Voorbeeld sociale media post:**

Wij merken als buurtbewoners van NAAM STRAAT dat de snelheidslimiet vaak genegeerd wordt. Daarom organiseren wij een snelheidsactie in samenwerking met de gemeente. Het doel is om het aantal snelheidsovertreders te laten dalen. Een te hoge snelheid is gevaarlijk en zorgt voor een hogere remafstand en ernstigere verwondingen bij een verkeersongeval. De gemeente gaat daarom de snelheid meten in onze straat. De buurtbewoners hangen een poster op aan hun venster en aan verlichtingspalen. Wilt u graag deelnemen. Hang dan onderstaande poster zichtbaar achter het venster aan de straatkant. Wij danken jullie alvast om niet te snel te rijden.

**POSTER TOEVOEGEN**

### Stap 4: verzamel het nodige materiaal, zoals besproken in stap 3.

Druk de poster en kleurplaat meermaals af. Hou hierbij rekening met hoeveel bewoners er in de straat wonen.

### Stap 5: buren contacteren

Ga langs bij uw buren en spreek hen persoonlijk aan. Leg uit dat je een snelheidsactie wil houden omdat u het gevoel heeft dat de snelheid vaak niet gerespecteerd wordt in jullie straat. Zeg ook dat u met de gemeente samenwerkt en dat zij de snelheid zullen controleren. Vraag of uw buren om de poster op te hangen op een zichtbare plaats achter het raam aan de straatkant. Daarnaast is er voor de kinderen een kleurplaat zodat ook zij kunnen deelnemen aan de actie. Geef aan in welke periode de actie uitgevoerd wordt.

### Stap 6: kondig de actie aan, zoals besproken in stap 3.

Maak een sociale mediapost en plaats deze op uw sociale media en eventueel in groepen zoals "Ge zij van GEMEENTE als ge ...".

## **Uitvoering van de actie**

### Stap 7: voer de actie uit, zoals besproken in stap 3.

## **Evaluatie**

### Stap 8: evalueer de actie met de betrokken personen.

Bespreek het verloop van de actie tijdens een vergadering met de gemeente. Beantwoord de volgende vragen:

- Is het doel bereikt? Is er een daling van het aantal snelheidsovertreders?
- Wat waren de reacties? Positief/negatief/gemengd?
  - Zowel van de gemeente, de buren als eventuele autobestuurders.
- Wat verliep volgens plan?
- Wat zijn de verbeterpunten?
- Hoe zou u de actie de volgende keer aanpakken?
- Is het zinvol om de actie te herhalen?

## **Communicatie**

### Stap 9: communiceer de resultaten

Communiceer de resultaten op dezelfde plaatsen als waar u de actie aangekondigd heeft. Communiceer daarnaast ook de resultaten aan uw buren en bedank hen om deel te nemen.



## Opvolging

### Stap 10: indien nodig, opvolging

Dit is een sensibiliserende actie dus een herhaling van de actie is nodig na enige tijd.

Figuur 47 een samenvatting weer met een stappenplan voor deze actie.



Figuur 47: Stappenplan snelheidsactie.

### 14.2.5 Voorbeeld 5: Voorleesactie<sup>53</sup>

Voorbeeld vijf is een verkeersveiligheidsactie in een schoolomgeving met een eenvoudig doel. Deze actie neemt niet veel tijd in beslag en kan makkelijk uitgevoerd worden. De voorleesactie werd zelf uitgevoerd in de masterproef en is geïnspireerd op het voorbeeld van VVN (VVN, 2023). Onderstaand stappenplan is bedoeld voor ouders die kinderen iets willen bijleren over het verkeer. De actie wordt uitgevoerd in de klas van het kind.

#### Stap 1: probleem/thema definiëren

Kinderen zijn jong en kunnen nog veel leren. Het is belangrijk dat ze op jonge leeftijd **kennis maken met het verkeer**. Jong geleerd is namelijk oud gedaan. Het verkeer brengt heel wat gevaar met zich mee en kinderen zijn een kwetsbare doelgroep.

#### Stap 2: doel(groep) opstellen

**(Eenvoudig) doel:** Kinderen spelenderwijs iets leren over het verkeer.

**Doelgroep:** Kinderen.

#### Stap 3: contact opnemen met de leerkracht

Voor deze actie heeft u de medewerking van de leerkracht nodig omdat de actie uitgevoerd wordt in de klas. Spreek de leerkracht voor of na de schooldag aan wanneer u uw kind op school afzet of gaat ophalen. Leg uit wat u wilt doen en waarom. Leg meteen ook een datum vast wanneer de actie uitgevoerd kan worden.

- Wat: voorleesactie (boek rond verkeer voorlezen in de klas).
- Waarom: kinderen zijn in volle ontwikkeling en kunnen nog veel leren. Daarnaast komen ze zelf dagelijks in contact met het verkeer. Het is belangrijk om kinderen hier op jonge leeftijd al bewust van te maken.

#### Stap 4: praktische voorbereiding

**Actie:** Voorleesactie.

**Locatie:** School, klas van uw kind.

**Hoe:**

- Contacteer de leerkracht, leg de actie uit en leg een datum vast.
- Zoek een boek (bij materiaal worden een aantal voorstellen gedaan).
- Lees het boek door zodat u weet waarover het gaat. Bedenk eventueel een aantal vragen die u over het boek kan stellen aan de kinderen om te kijken of ze het verhaal begrepen hebben.
- Actie zelf:

---

<sup>53</sup> Fien

- Introductie: stel uzelf en het thema (verkeer) voor. Vraag bijvoorbeeld ook aan de kinderen hoe ze naar school komen (fiets, te voet of met de auto).
- Lees het verhaal voor aan de kinderen. Laat de prenten zien terwijl u het verhaal voorleest. Zo blijven de kinderen aandachtig.
- Stel vragen aan de kinderen over het verhaal. Hiermee gaat u na of de kinderen iets geleerd hebben. Voorbeeldvragen (dit is afhankelijk van het verhaal):
  - Waar steek je over? (Zebrapad)
  - Wat moet je doen als het rood/groen is? (Stoppen/doorrijden)
  - ...
- Bespreek de actie met de leerkracht.
  - Vond de leerkracht de actie nuttig?
  - Hebben de kinderen iets geleerd?
  - ...
- Bedank de leerkracht dat u de actie in de klas mocht uitvoeren.

**Wanneer** (tijdschema, Figuur 48):

Tijdschema voorleesactie	Beschrijf de verschillende taken die uitgevoerd moeten worden en arceer welke dag(en) u aan de taak zal werken. Dit schema is een voorbeeld. De dag(en) waarop u elke taak wil uitvoeren mag u zelf kiezen.													
Week	Week 1							Week 2						
Dag	Ma	Di	Woe	Do	Vrij	Za	Zo	Ma	Di	Woe	Do	Vrij	Za	Zo
Contacteer de leerkracht en leg een datum vast														
Zoek een boek														
Lees het boek														
Bedenk een aantal vragen bij het boek														
Actie uitvoeren														
Bedank de leerkracht														
Bespreek de actie met de leerkracht														

*Figuur 48: Tijdschema voorleesactie.*

**Materiaal:**

- Boek; mogelijke voorbeelden:
  - Kas en Saar in het verkeer – Pauline Oud
  - Ootje in het verkeer – Lizette De Koning
  - Anna in het verkeer – Kathleen Amant
  - Karel in het verkeer – Liesbeth Slegers

**Wie:**

- Contactpersoon: uzelf
- Leerkracht

**Communicatie:**

- Persoonlijke communicatie met de leerkracht
- Voor deze actie is er verder geen communicatie nodig. De actie wordt afgesproken met de leerkracht en nadien uitgevoerd.

## Stap 5: vrijwilligers zoeken

Deze stap wordt overgeslagen omdat de actie alleen uitgevoerd wordt.

## Stap 6: verzamel het nodige materiaal, zoals besproken in stap 4.

Kies een boek. Kijk of u het boek thuis hebt liggen. Indien dit niet het geval is kan u terecht in de bibliotheek. Lees het boek door en bedenk enkele vragen die u achteraf aan de kinderen kan stellen.

## Stap 7: kondig de actie aan, zoals besproken in stap 4.

Deze stap wordt overgeslagen doordat er enkel communicatie nodig is met de leerkracht.

## **Uitvoering van de actie**

### Stap 8: voer de actie uit, zoals besproken in stap 4

## **Evaluatie**

### Stap 9: evalueer de actie met de betrokken personen

Voer de evaluatie uit samen met de leerkracht:

- Is het doel bereikt: hebben de kinderen iets geleerd? (Hebben de kinderen de vragen goed beantwoord?)
- Wat waren de reacties (kinderen en leerkracht)? Positief/negatief/gemengd?
- Wat verliep volgens plan?
- Wat zijn de verbeterpunten?
- Hoe zou u de actie de volgende keer aanpakken?

## **Communicatie**

### Stap 10: communiceer de resultaten

De resultaten moeten niet gecommuniceerd worden. Deze stap mag overgeslagen worden.

## **Opvolging**

Er is geen opvolging nodig bij deze actie.

Figuur 49 geeft een samenvatting weer met een stappenplan voor deze actie.



Figuur 49: Stappenplan voorleesactie.

#### 14.2.6 Voorbeeld 6: Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten<sup>54</sup>

Het zesde en laatste voorbeeld is een verkeersveiligheidsactie dat dient als piloottest binnen het R2S-project. Het doel is opgesteld als een eenvoudig doel, omdat er geen voor- en nameting zijn uitgevoerd. Het is mogelijk om van het eenvoudig doel een gevorderd doel te maken. De aandachtspuntenactie werd namelijk zelf uitgevoerd in de masterproef en is opgesteld in samenspraak met de promotor en mentor en kadert binnen de onderzoekswereld. De onderstaande stappen zijn gevolgd, met toevoeging van aanbevelingen.

### Vorbereiding

#### Stap 1: Probleem/thema definiëren

**Thema:** Verkeersveiligheid tijdens het wandelen/fietsen naar school.

#### Stap 2: doel(groep) opstellen

**(Eenvoudig) doel:** Achterhalen of de leerlingen van de lagere school klaar zijn om zelfstandig naar school te wandelen/ fietsen. Connectie tussen ouders en kinderen.

(Mogelijk **SMART-doel:** Het doel is dat kinderen op de lagere school x% van de aandachtspunten van de ouders noteren onderweg naar school (te voet of met de fiets) in de week van 10 april 2023.)

**Doelgroep:** (groot)ouders en lagere schoolkinderen.

#### Stap 3: contact opnemen met de school

Wat raden wij aan? Scholen mailen en bellen had voor ons geen nut. Connectie aanspreken bij de school? Zelf langsgaan bij de school?

#### Stap 4: Praktische voorbereiding

**Actie:** verkeersveiligheidsactie door middel van kinderen en hun (groot)ouders aandachtspunten te laten aanduiden in Google Earth. De aandachtspunten kunnen vergeleken worden om te zien hoeveel van de aandachtspunten overeenkomen.

**Locatie probleem/thema:** lokaal niveau, schoolomgeving.

**Locatie actie:** één specifieke school of meerdere lagere scholen.

---

<sup>54</sup> Kristien

## Stappenplan

- Als eerste is het nodig dat de deelnemers zich kunnen inschrijven. Dit is mogelijk via een online formulier, zoals Google Form. Gegevens zoals de leeftijd van het kind, de vervoerswijze naar school, enzovoort, zijn elementen die u kan bevragen (zie voorbeeld §18.8).
- Stuur de handleiding en bijhorende video door naar de ingeschreven deelnemers en geef hun een deadline om de nodige KML-bestanden uit Google Earth door te sturen. De handleiding met de link naar de video is weergegeven in de bijlage (zie §18.9).
- De actie wordt uitgevoerd door de deelnemers.
- Stel een online bevraging op zodat u meer te weten komt over de ervaringen van de deelnemers (zie §18.10).
- Analyseer de resultaten. Dit kan door middel van het opstellen van tabellen waarin u de aandachtspunten van de ouder en het kind vergelijkt (zie Tabel 7 in de bijlage §18.13). Het is ook mogelijk om een overzichtskaart te maken waarbij u de resultaten van de ouder en het kind op één kaart zet. Dit kan door middel van de aandachtspunten van het kind aan te duiden op het kml-bestand van de ouder (zie §13.2.3).
- Stuur de persoonlijke en algemene resultaten, met toevoeging van de online bevraging, door naar de deelnemers.
- Analyseer de bevraging.
- Plaats een post op sociale media met de verkregen resultaten en verbeterpunten/tips indien de actie opnieuw wordt uitgevoerd. (zie het voorbeeld bij het deel 'communicatie'). Rond hiermee de actie af.

## Wanneer (tijdschema, Figuur 50)

Tijdschema aandachtspuntenactie	Beschrijf de verschillende taken die uitgevoerd moeten worden en arceer welke dag(en) u aan de taak zal werken. Dit schema is een voorbeeld. De dag(en) waarop u elke taak wil uitvoeren mag u zelf kiezen.																																		
Week	Week 1							Week 2							Week 3							Week 4							Week 5						
Dag	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
Opstellen en doormailen inschrijfformulier	■																																		
Handleiding en video mailen naar de ingeschreven deelnemers								■																											
Deelnemers voeren de actie uit								■	■	■	■	■	■	■																					
Opstellen van een online bevraging over de ervaring van de deelnemers												■																							
Analyse van de resultaten (tabellen + kaarten)															■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■									
Doormailen van de resultaten en bevraging aan de deelnemers																										■									
Analyse van de bevraging																										■	■	■	■	■					
Evaluatie van de actie																																■			
Poste van sociale media post met resultaten en tips																																■			

Figuur 50: Tijdschema aandachtspuntenactie



## **Materialen**

- Online formulier voor inschrijving (zie §18.8 in bijlage)
- Google Earth
- Handleiding (zie §18.9 in bijlage)
- Video, met handleiding (zie link bij §18.9 in bijlage)
- Online formulieren voor bevraging achteraf (zie §18.10 in bijlage)

## **Wie nodig?**

- Een contactpersoon zodat de deelnemers vragen kunnen stellen aan deze persoon, maar deze persoon moet ook de resultaten doormailen aan de deelnemers.
- Een persoon om de online formulieren op te stellen.
- Een persoon om de verkregen gegevens van de deelnemers te vergelijken.

## **Communicatie met de doelgroep**

- Kanalen
  - o Sociale media scholen
  - o Nieuwsbrief school
- Hoe aankondigen?
  - o U kan een oproep doen via een nieuwsbrief, sociale mediapost, e-mail van de school, enzovoort. Figuur 51 toont een voorbeeld van een mogelijke oproep tot deelnemers in het actieonderzoek.

## Actie: aandachtspunten in het verkeer



Beste ouders,

Wij zijn Kristien Drooghmans en Fien Beirinckx, studentes 2e master mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt. Voor onze masterproef organiseren wij een actie rond verkeersveiligheid over **aandachtspunten** in het verkeer. We zijn benieuwd welke informatie ouders meegeven aan hun kind op weg naar school. Wij zijn op zoek naar deelnemers die willen meedoen aan onze actie.

**WIE:** Wij zijn op zoek naar **ouders met kinderen in de lagere school die (soms) te voet, met de fiets of met de step naar school gaan** die willen deelnemen aan onze actie.

**WAT:** Heeft u altijd al willen weten of uw kind klaar is om **zelfstandig naar school** te fietsen of wandelen, of heeft u altijd al willen weten waar uw kind rekening mee houdt op weg naar school. Dan is dit uw kans om deel te nemen!

**ACTIE:** Geef als ouder de route samen met de **aandachtspunten** die u meegeeft aan uw kind in, in Google Earth. Fiets, wandel of step daarna de route met uw kind waarbij uw kind aangeeft waar hij/zij op let als hij/zij naar school gaat. Geef deze aandachtspunten nadien ook in, in Google Earth.

**INFORMATIE:** Alle **informatie** rond deze verkeersveiligheidsactie wordt duidelijk uitgelegd in een **handleiding met bijhorende video** en indien gewenst tijdens een **digitaal infomoment**. Tussentijds staan wij altijd klaar om te helpen indien er moeilijkheden of onduidelijkheden zijn.

**HOE DEELNEMEN:** Schrijf u in via **dit online formulier:** [LINK!](#) Nadien krijgt u alle nodige informatie opgestuurd. Opgelet: de uiterste inschrijfdatum is zondag 02/04/2023.

**NOG VRAGEN:** aarzel dan zeker niet om ons te contacteren via email of gsm  
Naam, mail, (telefoonnummer)



*Figuur 51: Oproep deelnemers verkeersveiligheidsactie aandachtspunten.*

### Stap 5: vrijwilligers zoeken

Om vrijwilligers te zoeken, kan u best bij de school om ondersteuning vragen. Leden van de ouderraad, leerkrachten, andere ouders kunnen zich aanbieden om de actie te ondersteunen.

### Stap 6: verzamel het nodige materiaal, zoals besproken in stap 4

### Stap 7: kondig de actie aan, zoals besproken in stap 4

## Communicatie

### Stap 10: communiceer de resultaten

#### Voorbeeld van een e-mail naar de doelgroep:

*Beste VOORNAAM ACHTERNAAM DEELNEMER,*

*De verkeersveiligheidsactie rond aandachtspunten is afgelopen. Wij willen u nogmaals bedanken om deel te nemen aan onze verkeersveiligheidsactie. Hier zijn enkele resultaten en in de bijlage kunt u specifiek de samenvatting van uw deelname vinden:*

- Tot nu toe hebben alle kinderen alle aandachtspunten van de ouders aangehaald.*
- De kinderen gaven meer aandachtspunten aan dan de ouders.*
- In het centrum van Herentals werden meer aandachtspunten op de route naar school aangeduid dan in de deelgemeenten. Dit kan verklaard worden door de complexere verkeerssituatie in het centrum van Herentals en door de langere routes die werden afgelegd in het centrum van Herentals.*
- De meest voorkomende aandachtspunten waren: goed kijken bij het oversteken en opletten voor aankomend verkeer.*

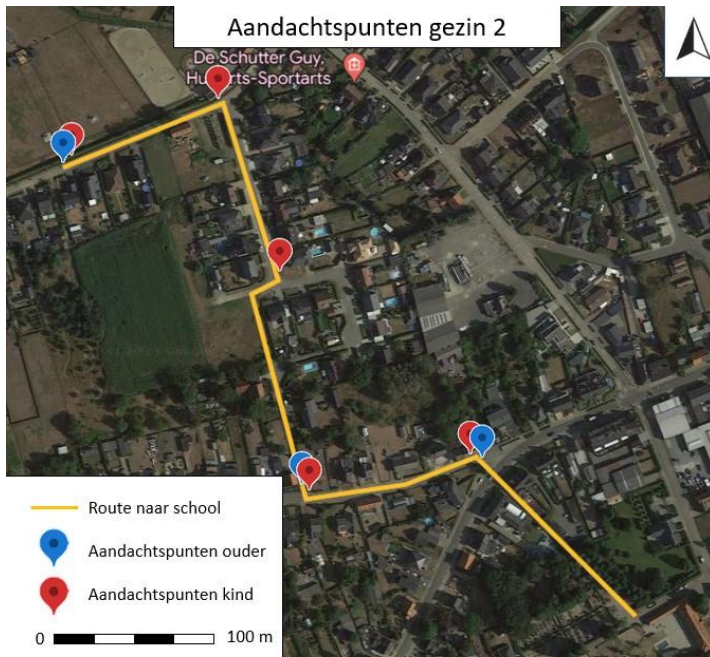
*Om het project tot een goed einde te brengen willen we jullie als laatste vragen om onze vragenlijst in te vullen via de volgende link: [ONLINE FORMULIER](#). De vragenlijst helpt om het pilootproject uit te breiden op groter schaalniveau.*

*Indien u nog vragen of opmerkingen heeft kunt u ons blijvend contacteren via onze emailadressen.*

*Met vriendelijke groeten,*

*VOORNAAM ACHTERNAAM CONTACTPERSOON*

Vergeet zeker niet de bijlagen toe te voegen. Bij deze actie is het de bedoeling om de overzichtskaart met zowel de aandachtspunten van de ouder en het kind door te mailen, alsook het KML-bestand met de aangeduide routes.



Figuur 52: Voorbeeldkaart van de aangeduide aandachtspunten van ouder en kind

## **Voorbeeld sociale mediapost:**

*Dag lieve (groot)ouders, familie en kennissen,*

*De aandachtspuntenactie loopt tot een einde. Er waren 10 deelnemers, waaronder 5 ouders en 5 kinderen. Na een positieve evaluatie te hebben ontvangen, hebben we enkele opvallende resultaten om mee te delen:*

- *Tot nu toe hebben alle kinderen alle aandachtspunten van de ouders aangehaald.*
- *De kinderen gaven meer aandachtspunten aan dan de ouders.*
- *In het centrum van Herentals werden meer aandachtspunten op de route naar school aangeduid dan in de deelgemeenten. Dit kan verklaard worden door de complexere verkeerssituatie in het centrum van Herentals en door de langere routes die werden afgelegd in het centrum van Herentals.*
- *De meest voorkomende aandachtspunten waren: goed kijken bij het oversteken en opletten voor aankomend verkeer.*

*Zoals jullie weten was deze actie een piloottest. Dit betekent dat we ook zijn gestoten op enkele moeilijkheden. Daarom hebben wij de volgende tips voor jullie indien jullie de actie ook willen uitvoeren:*

- *Het is moeilijk om deelnemers te vinden als je niet bekend bent met de school. Ga daarom zelf eens aan de schoolpoort staan om (groot)ouders te verzamelen. Indien u het nog grootser wilt aanpakken is het ook mogelijk om een infoavond te organiseren, in samenwerking met de school.*

*We willen onze deelnemers nogmaals bedanken voor hun inzet in deze piloottest.*

*Verkeersveilige groeten van VOORNAAM ACHTERNAAM*

*(Voeg eventueel spontane foto's en hashtags toe, zodat de post sneller opgemerkt wordt)*

## **Opvolging**

### **Stap 11: opvolging, indien nodig**

Omdat de actie een piloottest is geweest, is verdere opvolging een handig gegeven.

Het ontwikkelen van een website en/of app of een integratie van de piloottest in de R2S-app kan een handig gegeven zijn om bijvoorbeeld het analyseproces te vergemakkelijken.

Zoals aangehaald in het voorbeeld van de sociale mediapost, is het een aanbeveling om de oproep tot deelnemers persoonlijker aan te pakken. Het organiseren van een infoavond of het verzamelen van (groot)ouders bij de schoolpoort kunnen mogelijke manieren zijn om extra deelnemers te verkrijgen. Het aanspreken van connecties met de school is ook een mogelijk gegeven.

Figuur 53 geeft een samenvatting weer met een stappenplan voor deze actie.



Figuur 53: Stappenplan verkeersveiligheidsactie aandachtspunten.



## 15 Praktische aanbevelingen en toekomstig onderzoek<sup>55</sup>

### Aanbevelingen onderzoek

- Methodologie testen
- Culturele verschillen
- Informele vormen van call-to-actions
- App en/of website
- Ondersteuning stad/gemeente
- Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten

Het was niet mogelijk in dit onderzoek om de **methodologie** te laten testen door gebruikers vanwege de structuur (en tijdsindeling) van dit onderzoek. Er was een noodzaak aan extra informatie inzake call-to-actions (door middel van interviews en de uitvoering van de call-to-actions) voordat er een methodologie/draaiboek kon worden opgesteld. Het is dan ook aanbevolen om de methodologie/het draaiboek te laten testen door verschillende testpersonen. Door middel van bevragingen achteraf kunnen er wijzigingen gebeuren in de methodologie/het draaiboek.

Een mogelijke toevoeging in de methodologie/het draaiboek is het uitvoeren van een onderzoek naar eventuele culturele verschillen met andere landen. De huidige methodologie is namelijk opgesteld op basis van onderzoek in Vlaanderen.

Informele vormen van call-to-actions inzake verkeersveiligheid komen niet aan bod in de **literatuur**. Er zullen aldus nog call-to-actions bestaan waar de literatuur geen weet van heeft. De mogelijkheid bestaat dat deze call-to-actions toch (zeer) effectief zijn. Toekomstig onderzoek inzake deze informele call-to-actions is aldus aanbevolen.

Momenteel is er geen algemene website, app of sociale media-pagina in Vlaanderen die zich toespitst op call-to-actions rond verkeersveiligheid. Er bestaan wel enkele Facebookgroepen waarin ervaringen worden gedeeld rond verkeersveiligheidsacties, zoals bijvoorbeeld in de Facebookgroep van de verkeersouders en gemachtigd opzichters. Het idee om een **app en/of website** te ontwikkelen rond dit thema kan ervoor zorgen dat er duidelijkheid gecreëerd wordt doordat er één platform is waarop mensen ervaringen, ideeën, enzovoort, kunnen delen. De toegankelijkheid stijgt en er wordt meer bewustzijn gecreëerd rond de mogelijkheden van verkeersveiligheidsacties op burgerinitiatief.

Call-to-actions verhogen vaak de verkeersveiligheid op korte termijn, met name indien de acties rond sensibilisatie werken. Het is een interessant gegeven om verder te kijken dan enkel het uitvoeren van een eenmalige call-to-action. Opgvolging is vaak nodig en gewenst. Niet iedereen heeft hier de tijd en middelen voor. Zoals vermeld bij de opvolging in de methodologie/het draaiboek, kan er gezocht worden naar een manier om de resultaten van de call-to-action door te

---

<sup>55</sup> Kristien



geven aan de desbetreffende **gemeente/stad**. Zoals in het interview met VVN naar voren kwam, maakt VVN aanbevelingen naar de burgers om een 'document met verkeersveiligheidsaanbevelingen' door te geven aan de gemeente/ stad. De gemeente/ stad beslist vervolgens zelf om er wel of niet op in te gaan.

Tot slot kan er aanbevolen worden om de actie inzake de aandachtspunten door te trekken naar een volgend onderzoek. Deze **piloottest** kan op grotere schaal uitgebreid worden en eventueel toegevoegd worden in de **R2S-app** en -website.

### **Aanbevelingen burgers**

In het draaiboek zijn verschillende aanbevelingen gericht naar de burgers om mee te nemen tijdens het ontwikkelen en/of uitvoeren van een verkeersveiligheidsactie. Dit staat omschreven in §14.1.

## 16 Conclusie<sup>56</sup>

Het onderwerp van deze masterproef is "**methodologie** inzake het deelnemen aan of organiseren van diverse verkeersveiligheids-call-to-actions in Vlaanderen. Dit werd onderzocht aan de hand van een literatuurstudie, interviews en het deelnemen aan en organiseren van call-to-actions. Hieronder wordt een antwoord gegeven op de hoofdonderzoeksvraag en de verschillende deelonderzoeksvragen:

**Achterliggende redenen** die bij deelnemers/organisatoren naar voren komen zijn de tijdsfactor, interesse, kinderen, ervaring en de spin in het web. Dit werd eerder al bevestigd in het opleidingsonderdeel studio.

Elke call-to-action kan op een andere manier georganiseerd worden, waarbij er verschillende **stakeholders** nodig zijn. Er zijn call-to-actions voor verschillende doelgroepen en er zijn verschillende samenwerkingsvormen mogelijk. Voor het zoeken naar vrijwilligers kunnen verenigingen zoals OKRA aangesproken worden. Daarnaast zijn kennissen, vrienden en familie een belangrijke bron van vrijwilligers. Ook de gemeente en de politie zijn mogelijke stakeholders die aan bod kunnen komen. Mobiel 21 en VSV helpen burgers op weg bij het opzetten van een call-to-action.

Het **proces** dat doorlopen moet worden om tot een succesvolle call-to-action tot komen, kan onderverdeeld worden in verschillende stappen. De eerste stap is logischerwijs de voorbereiding van de call-to-action. De voorbereiding is de sleutel tot succes. Hier staat of valt de call-to-action mee. Bij de voorbereiding is het van belang om een duidelijk doel voor ogen te houden waarbij tijdens de evaluatie op teruggekoppeld kan worden. Na de voorbereiding volgt de uitvoering. Er zijn verschillende soorten call-to-actions, zoals bijvoorbeeld een langdurige actie of een kortdurige actie. Nadien volgt de evaluatie waarbij nagegaan wordt of de call-to-action geslaagd is. Dit wordt gedaan aan de hand van het vooropgestelde doel. Bijkomend worden de verbeterpunten bepaald. Na de evaluatie volgt de communicatie naar zowel de deelnemers als alle overige stakeholders. De communicatie vergt nogmaals de aandacht op de call-to-action en de belangrijkste punten van de evaluatie. Als laatste kan de stap 'opvolging' toegevoegd worden indien nodig. Dit is voornamelijk van belang bij sensibiliserende acties die slechts een beperkte invloed hebben in tijd.

De **nodige elementen** voor een call-to-action zijn initiatief van de organisator, tijd van de stakeholders, middelen (waaronder de locatie, materialen, sociale media-kanalen, enzovoort), motivatie en volharding van de deelnemers en de connectie met kennissen, vrienden, familie, collega's, enzovoort (spin in het web).

De **methodologie** van een call-to-action is afhankelijk van call-to-action tot call-to-action. Het is dan ook moeilijk om hier harde besluiten over te vormen. Call-to-actions inzake verkeersveiligheid liggen aldus niet vast en kunnen aangepast worden door de organisatoren op een manier dat binnen de tijd en

---

<sup>56</sup> Kristien

middelen van de organisatie past. Desondanks werd er dit onderzoek een algemene methodologie/ draaiboek opgesteld die gevolgd kan worden om een call-to-action op te zetten en uit te voeren. Tot slot werden er zes specifieke voorbeelden uitgewerkt waar burgers meteen mee aan de slag kunnen.

## 17 Referentielijst

- Auckland Transport. (2022). Walking School Bus. Geraadpleegd 5 november, 2022 via <https://at.govt.nz/cycling-walking/travelwise-school-programme/walking-school-bus/>
- Belgische Federale Overheidsdiensten. (2017). Structuur van de bevolking. Geraadpleegd 31 oktober, 2022 via <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking>
- Binder, M., & Freytag, A. (2013). Volunteering, subjective well-being and public policy. *Journal of Economic Psychology*, 34, 97–119.
- Brake. (2023a). About Brake. Geraadpleegd 28 maart, 2023 via <https://www.brake.org.uk/about-brake>
- Brake. (2023b). Guide to community campaigning. Geraadpleegd 28 maart, 2023 via <https://www.roadsafetyweek.org/companies/2-uncategorised/50-community-campaign-kit>
- Brown, K. M., Hoyer, R., & Nicholson, M. (2012). Self-esteem, self-efficacy, and social connectedness as mediators of the relationship between volunteering and well-being. *Journal of Social Service Research*, 38(4), 468–483.
- Burr, J. A., Han, S. H., & Tavares, J. L. (2015). Volunteering and cardiovascular disease risk: Does helping others get “under the skin?”. *The Gerontologist*, 56(5), 937–947.
- Cambridge University Press & Assessment. (2023). Call to action. Geraadpleegd 2 maart, 2023 via <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/call-to-action>
- Cemalcilar, Z. (2009). Understanding individual characteristics of adolescents who volunteer. *Personality and Individual Differences*, 46(4), 432–436.
- Citizens4Safety. (2022). Citizens4Safety. Geraadpleegd 2 oktober, 2022 via <https://www.citizens4safety.be/what-is-mia/info>
- De Donder, L., De Witte, N., Verté, D., Drury, S., Buffel, T., Smetcoren, A., Brosens, D., & Verté, E., (2014). Developing evidence-based age-friendly policies: A participatory research project. In *SAGE Research Methods Cases Part 1*. SAGE Publications, Ltd., <https://dx.doi.org/10.4135/978144627305013508507>
- Digitaal Vlaanderen (2022a). Melden van gebreken aan wegen, fietspaden, wegverlichting, ... in Vlaanderen. Geraadpleegd 9 oktober, 2022 via <https://www.vlaanderen.be/melden-van-gebreken-aan-wegen-fietspaden-wegverlichting-in-vlaanderen>
- Digitaal Vlaanderen. (2022b). MIA - Mobiliteit Innovatief Aanpakken. Geraadpleegd 2 oktober, 2022 via <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/mia-mobiliteit-innovatief-aanpakken>

- Dury, S., De Donder, L., De Witte, N., Buffel, T., Jacquet, W., & Verté, D. (2015). To volunteer or not: The influence of individual characteristics, resources, and social factors on the likelihood of volunteering by older adults. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 44(6), 1107-1128. <https://doi.org/10.1177/0899764014556773>
- Einolf, C., & Chambré, S. M. (2011). Who volunteers? Constructing a hybrid theory. *International Journal of Nonprofit and Voluntary Sector Marketing*, 16(4), 298-310.
- European Union. (2010). Improving Road Safety: The Role of LRAs. Geraadpleegd op 11 oktober, 2022 via <https://cor.europa.eu/en/engage/studies/Documents/improving-road-safety.pdf> DOI: 10.2863/71108
- Federal Ministry for Digital and Transport. (2022). BMVD - Road safety for children. Geraadpleegd 5 november, 2022 via <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Articles/StV/Roadtraffic/road-safety-for-children.html>
- Fietsersbond. (2021). Fietsersbond afdeling Lendeledede organiseert fietsbus. Geraadpleegd 13 april, 2023 via <https://www.fietsersbond.be/nieuws/fietsbus-lendeledede?fbclid=IwAR008jxN9itJvrQWyA6He-LMDA3xGGg-SvgVPrfJ1sDS2WRq0RAV0xV8NA>
- Gill, P., Stewart, K., Treasure, E., & Chadwick, B. (2008). Methods of data collection in qualitative research: interviews and focus groups. *British dental journal*, 204(6), 291-295.
- Gupta, S. (2018). Impact of volunteering on cognitive decline of the elderly. *The Journal of the Economics of Ageing*, 12, 46-60.
- Hansen, T., & Slagsvold, B. (2020). An "Army of Volunteers"? Engagement, Motivation, and Barriers to Volunteering among the Baby Boomers. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 49(2), 335-353. <https://doi.org/10.1080/01634372.2020.1758269>
- Ho, H. C. (2017). Elderly volunteering and psychological well-being. *International Social Work*, 60(4), 1028-1038.
- Howat, P., Cross, D., Hall, M., Iredell, H., Stevenson, M., Gibbs, S., ... & Dillon, J. (2001). Community participation in road safety: Barriers and enablers. *Journal of Community Health*, 26(4), 257-270.
- Hustinx, L., & Dudal, P. (2020). Het vrijwilligerswerk in België in 2019: kerncijfers.
- Inframarks. (2022). Snelheidsdisplay "Smiley". Geraadpleegd 20 mei, 2023 via <https://inframarks.nl/snelheidsdisplay-smiley/>

- International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies. (2009). Road Safety Call for action.
- IOK. (2022). Bike2School. Geraadpleegd 2 mei, 2023 via <https://www.iok.be/scholen/bike2school>.
- Johnson, A. (2011). Introduction to action research. In *A short guide to action research* (4th ed.). Pearson/Allyn and Bacon.
- Kahana, E., Bhatta, T., Lovegreen, L. D., Kahana, B., & Midlarsky, E. (2013). Altruism, helping, and volunteering: Pathways to well-being in late life. *Journal of Aging and Health*, 25(1), 159–187.
- Kail, B. L., & Carr, D. C. (2017). Successful aging in the context of the disablement process: Working and volunteering as moderators on the association between chronic conditions and subsequent functional limitations. *The Journals of Gerontology: Series B*, 72(2), 340–350.
- Kim, E. S., & Konrath, S. H. (2016). Volunteering is prospectively associated with health care use among older adults. *Social Science and Medicine*, 149, 122–129.
- Koning Boudewijnstichting. (2020). Vrijwilligers, van vitaal belang voor onze samenleving. Geraadpleegd 10 oktober, 2022 via <https://kbs-frb.be/nl/vrijwilligers-van-vitaal-belang-voor-onze-samenleving>
- Konstam, V., Tomek, S., Celen-Demirtas, S., & Sweeney, K. (2015). Volunteering and reemployment status in unemployed emerging adults: a time-worthy investment?. *Journal of Career Assessment*, 23(1), 152-165.
- Lokale politie Balen-Dessel-Mol. (2023). Wat is een gemachtigd opzichter? Geraadpleegd 11 april, 2023 via <https://www.politie.be/5368/vragen/gemachtigd-opzichter/wat-is-een-gemachtigd-opzichter>
- Li, Y. P., Chen, Y. M., & Chen, C. H. (2013). Volunteer transitions and physical and psychological health among older adults in Taiwan. *Journals of Gerontology. Series B, Psychological Sciences and Social Sciences*, 68(6), 997–1008.
- Li, Y. P., & Ferraro, K. F. (2005). Volunteering and depression in later life: Social benefit or selection processes? *Journal of Health and Social Behavior*, 46(1), 68–84.
- Lum, T. Y., & Lightfoot, E. (2005). The effects of volunteering on the physical and mental health of older people. *Research on Aging*, 27(1), 31–55.
- McAndrews, C. (2013). Road safety as a shared responsibility and a public problem in Swedish road safety policy. *Science, Technology, & Human Values*, 38(6), 749-772. <https://doi.org/10.1177/0162243913493675>

- Merkus, J. (2022, 15 juli). Chi-kwadraattoets (Chi-square Test) | Soorten & Voorbeelden. Scribbr. Geraadpleegd op 19 januari 2023, van <https://www.scribbr.nl/statistiek/chi-kwadraattoets/>
- Mobiel 21. (2013). Participatietrajecten Van mobiliteitsplan tot wijkniveau, draaiboek. Geraadpleegd op 2 april 2023.
- Mobiel 21. (2023). Home. Geraadpleegd op 10 maart 2023 via <https://www.mobiel21.be/>
- Morrow-Howell, N., Hong, S. I., & Tang, F. (2009). Who benefits from volunteering? Variations in perceived benefits. *The Gerontologist*, 49(1), 91-102.
- Mulder, P. (2022, February 25). Actieonderzoek. Toolshero. <https://www.toolshero.nl/verandermanagement/actieonderzoek/>
- Netwerk Duurzame Mobiliteit. (2022). Deerlijk. Geraadpleegd 5 november, 2022 via <https://www.duurzame-mobiliteit.be/projecten/lama/deerlijk>
- Octopusplan. (2022). Samen sterk Strappen op vrijdag 16 september!. Geraadpleegd 7 oktober, 2022 via <https://www.octopusplan.info/campagnes/strapdag/>
- Pettigrew, S., Jongenelis, M., Jackson, B., & Newton, R. U. (2019). "Charity Begins at Home": Informal Caring Barriers to Formal Volunteering Among Older People. *VOLUNTAS: International Journal of Voluntary and Nonprofit Organizations*, 30, 921–931. <https://doi.org/10.1007/s11266-018-0039-y>
- Piatak, J. S. (2016). Time is on my side: A framework to examine when unemployed individuals volunteer. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 45(6), 1169-1190.
- Politie Antwerpen. (2023). Opleiding tot gemachtigd opzichter. Geraadpleegd 11 april, 2023 via <https://www.politieantwerpen.be/e-loket/opleiding-tot-gemachtigd-opzichter>
- Politiezone Geel-Laakdal-Meerhout. (2018). Politiezone zoekt verkeersvrijwilligers. Geraadpleegd 27 april, 2023 via <https://www.pzglm.be/nl/news/detail/290/politiezone-zoekt-verkeersvrijwilligers>
- Politiezone Geel-Laakdal-Meerhout. (2023). Aanvraagformulier voor bijstand op vlak van verkeer. Geraadpleegd 27 april, 2023 via <https://www.pzglm.be/nl/fiche/aanvragen/93/bijstand-op-vlak-van-verkeer-voor-scholen-en-groepen>
- Préfet de la Loire-Atlantique. (2022). Comment monter une action de sécurité routière ? Geraadpleegd 9 november, 2022 via <https://www.loire-atlantique.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-routiere-transport/Les->

actions-de-prevention-et-de-sensibilisation/Comment-monter-une-action-de-securite-routiere

Préfet des Pyrénées-Orientales, 2022. Les intervenants départementaux de sécurité routière (I.D.S.R.). Geraadpleegd 9 november, 2022 via [https://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacements-securite-routiere/Securite-routiere/La-lutte-contre-l-insecurite-routiere/Les-acteurs/Les-intervenants-departementaux-de-securite-routiere-I.D.S.R#:~:text=Les%20Intervenants%20D%C3%A9partementaux%20de%20S%C3%A9curit%C3%A9%20Routi%C3%A8re%20\(IDSR\)%20sont%20des%20personnes,la%20gestion%20des%20actions%20de](https://www.pyrenees-orientales.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacements-securite-routiere/Securite-routiere/La-lutte-contre-l-insecurite-routiere/Les-acteurs/Les-intervenants-departementaux-de-securite-routiere-I.D.S.R#:~:text=Les%20Intervenants%20D%C3%A9partementaux%20de%20S%C3%A9curit%C3%A9%20Routi%C3%A8re%20(IDSR)%20sont%20des%20personnes,la%20gestion%20des%20actions%20de)

Projectvereniging Neteland. (2023). Over samenwerkingsverband Neteland. Geraadpleegd 10 april, 2023 via <https://regioneteland.be/over/>

Route2School. (2023). Route2School. Geraadpleegd 18 mei, 2023 via <https://www.Route2School.be/>

Scribbr. (2023). (Leer)doelen formuleren met de SMART-methode (Voorbeelden). Geraadpleegd op 19 mei 2023 via <https://www.scribbr.nl/modellen/smart-methode/>

Sécurité routière. (2022a). La Délégation à la Sécurité routière. Geraadpleegd 20 november, 2022 via <https://www.securite-routiere.gouv.fr/mieux-nous-connaître/qui-sommes-nous/la-delegation-la-securite-routiere>

Sécurité routière. (2022b). Les acteurs locaux. Geraadpleegd 20 november, 2022 via <https://www.securite-routiere.gouv.fr/mieux-nous-connaître/qui-sommes-nous/les-acteurs-locaux>

Sécurité routière. (2022c). Les acteurs publics de la Sécurité routière. Geraadpleegd 20 november, 2022 via <https://www.securite-routiere.gouv.fr/mieux-nous-connaître/qui-sommes-nous/les-acteurs-publics-de-la-securite-routiere>

Shore, T. H., & Tashchian, A. (2013). Perceptions of unemployed workers: Unemployment duration, volunteerism, and age. *Journal of Applied Business Research (JABR)*, 29(4), 983-990.

Stad Herentals. (2023). Fietslessen voor volwassenen waren weer succes. Geraadpleegd op 7 maart, 2023 via <https://www.herentals.be/nieuws/fietslessen-voor-volwassenen-waren-weer-succes>

Stad Hoogstraten. (2017). Hoogstraten sensibiliseert over snelheidslimieten. Geraadpleegd 20 mei, 2023 via <https://www.hoogstraten.be/nieuws/hoogstraten-sensibiliseert-over-snelheidslimieten#:~:text=Sinds%20de%20zomer%20van%202016,scholen%20en%20in%20verkeersluwe%20wijken.>



- Straatvinken. (2022). Straatvinken – tel het verkeer op donderdag 19 mei 2022. Geraadpleegd 5 november, 2022 via <https://Straatvinken.be/>
- Studio Sabine. (2023). Kleurplaat 30 KM zone. Geraadpleegd 19 mei, 2023 via <https://www.studio-sabine.nl/portfolio/kleurplaat-kilometer-zone/>
- Stukas, A. A., Hoyer, R., Nicholson, M., Brown, K. M., & Aisbett, L. (2016). Motivations to volunteer and their associations with volunteers' well-being. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*, 45(1), 112-132. <https://doi.org/10.1177/0899764014561122>
- Van Tienoven, T.P., Craig, L., Glorieux, I., & Minnen, J. (2022). Active participation and well-being among the elderly in Belgium and the USA: A cross-national time-use perspective. *Social Indicators Research*, 160, 625-644. <https://doi.org/10.1007/s11205-020-02489-3>
- Thomson, J. A., & Whelan, K. M. (1997). A community approach to road safety education using practical training methods: The Drumchapel project.
- Tomioka, K., Kurumatani, N., & Hosoi, H. (2017). Association between the frequency and autonomy of social participation and self-rated health. *Geriatrics and Gerontology International*, 17(12), 2537-2544.
- Veilig Verkeer Nederland. (2022a). Actieplein. Geraadpleegd 31 oktober, 2022 via <https://vvn.nl/aan-de-slag/acties?page=0>
- Veilig Verkeer Nederland. (2022b). Over Veilig Verkeer Nederland. Geraadpleegd 31 oktober, 2022 <https://vvn.nl/over-veilig-verkeer-nederland>
- Veilig Verkeer Nederland. (2023). Lees voor uit het boek Sproet en de straathaaïen. Geraadpleegd 19 mei, 2023 via <https://vvn.nl/actie/voorleesactie-sproet>.
- Vlaamse Overheid. (2021). Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. [www.vlaanderen.be](http://www.vlaanderen.be). <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025>
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde. (2022a). Een handjes toesteken? Geraadpleegd op 11 oktober, 2022 via <https://www.verkeersouders.be/ik-wil-de-school-helpen/sensibiliserende-actie/>
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde. (2022b). Verkeersouders. Geraadpleegd 9 oktober, 2022 via <https://www.verkeersouders.be/word-verkeersouder/>
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde. (2022c). Word Verkeersouder: Registreren. Geraadpleegd 10 oktober, 2022 via <https://www.verkeersouders.be/word-verkeersouder/registreren/>
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde. (2023a). Verkeer op school | Parkeerdruk. Geraadpleegd 30 april, 2023 via <https://basis.verkeeropschool.be/pakketten/Parkeerdruk/>

- Vlaamse Stichting Verkeerskunde. (2023b). Verkeer op school | Schoolpoortquiz. Geraadpleegd 10 april, 2023 via <https://basis.verkeeropschool.be/pakketten/Schoolpoortquiz/>
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde. (2023c). Verkeersouders. Geraadpleegd 11 april, 2023 via <https://www.verkeersouders.be/word-verkeersouder/>
- Vlaanderen Fietsland. (2022). Fietsroutes per provincie. Geraadpleegd op 12 maart 2023 via <https://www.vlaanderen-fietsland.be/nl/routes/province>
- VVN. (2023). Lees voor uit het boek Sproet en de straathaaien. Geraadpleegd 11 maart, 2023 via <https://vvn.nl/actie/voorleesactie-sproet>
- WHO. (2022). WHO kicks off a Decade of Action for Road Safety. Geraadpleegd 16 oktober, 2022 via <https://www.who.int/news/item/28-10-2021-who-kicks-off-a-decade-of-action-for-road-safety>
- Xmind. (2020). How to Create a Beautiful Mind Map - Principles, Examples, and Tips. Geraadpleegd op 11 oktober, 2022 via <https://xmind.app/blog/beautiful-mind-maps/>
- Zuber-Skerritt, O., & Perry, C. (2002). Action research within organisations and university thesis writing. *The Learning Organization*, 9(4), 171–179. <https://doi.org/10.1108/09696470210428895>



## 18 Bijlagen

### 18.1 Tabel steden en gemeenten

Hieronder is de tabel weergegeven met alle steden en gemeenten die uit de steekproef naar voren kwamen. De groene kleur in de tabel wijst erop dat de enquêtes konden verspreid worden in de Facebookgroepen. De rode kleur duidt op het niet mogen/ kunnen verspreiden van de enquêtes in de Facebookgroepen.

Tabel 10: Steekproef steden en gemeenten in Vlaanderen.

West-Vlaanderen	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	Antwerpen	Limburg
1 <sup>ste</sup> ronde				
De Panne	Erpe-Mere	Meise	Walem	Borgloon
Pittem	Oudenaarde	Pepingen	Merksem	Herk-de-Stad
Nieuwpoort	Kruisem	Steenokkerzeel	Ranst	Lanaken
Torhout	Mariakerke	Affligem	Meerhout	Sint-Truiden
Knokke-Heist	Lievegem	Sterrebeek	Zwijndrecht	Heusden-Zolder
Zedelgem	Brakel	Holsbeek	Hoboken	Pelt
Gistel	Kaprijke	Scherpenheuvel-Zichem	Dessel	Zonhoven
Sint-Kruis/Assebroek	Evergem	Diest	Geel	Gingelom
Jabbeke	Stekene	Boutersem	Brasschaat	Hoeselt
Ichtegem	Aalter	Tienen	Deurne	As
2de ronde				
Sint-Andries/Sint-Michiels	Beveren	Kampenhout	Puurs-Sint-Amands	Riemst
Izegem	Lede	Hoeilaart	Herentals	Kortesse m
De Haan	Lokeren	Linkebeek	Boechout	Hamont-Achel

Oudenburg	Erembodegem/Nieuwerkerken	Ternat	Ekeren	Maaseik
Hooglede	De Pinte	Liedekerke	Kontich	Houthalen-Helechten
Oostende	Melle	Glabbeek	Berendrecht/Lillo/Zandvliet	Heers
Menen	Zwalm	Huldenberg	Bonheiden	Beringen
Diksmuide	Maldegem	Oud-Heverlee	Willebroek	Lummen
Dentergem	Dendermonde	Boortmeerbeek	Schilde	Kinrooi
Tielt	Oosterzele	Linter	Ravels	Oudsbergen

## 18.2 Enquête

# Masterproef & Studio

### Start van blok: Standaard vragenblok

Inleiding Onderzoek naar de mate van bereidheid voor deelname aan diverse "call-to-actions" bij diverse stakeholders binnen een gemeente .

Een call-to-action is een actieve deelname aan een (eigen) initiatief dat verkeersveiligheid ten goede komt. Het zijn dus acties die de verkeersveiligheid verbeteren. Call-to-actions zijn heel breed. Het kan gaan van een snelheidsmeting, tot een stickeractie tot een fietsexamen.

Kristien Drooghmans, UHasselt, [kristien.drooghmans@student.uhasselt.be](mailto:kristien.drooghmans@student.uhasselt.be)  
Fien Beirinckx, UHasselt, [fien.beirinckx@student.uhasselt.be](mailto:fien.beirinckx@student.uhasselt.be)

Doel en methodologie van het onderzoek:  
Meer kennis verkrijgen over de mate van bereidheid voor deelname aan diverse "call-to-actions". Het onderzoek gebeurt op basis van een enquête en interviews.  
Duur nodig voor het beantwoorden van de vragenlijst: +/- 12 min

Alvorens met de enquête van start te gaan, vragen wij u om de informatie hieronder grondig te lezen:

- Ik heb de bovenstaande informatie over deze studie (bv.: onderzoeksdoelstelling) gelezen.
- Ik begrijp de opzet van dit onderzoek alsook wat er van mij verwacht wordt tijdens dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en mogen gepubliceerd worden. Mijn naam wordt daarbij niet gepubliceerd en de vertrouwelijkheid van mijn gegevens is in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende 2 jaar worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden.
- Voor vragen weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij: Kristien Drooghmans, [kristien.drooghmans@student.uhasselt.be](mailto:kristien.drooghmans@student.uhasselt.be) of Fien Beirinckx, [fien.beirinckx@student.uhasselt.be](mailto:fien.beirinckx@student.uhasselt.be)
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming/data protection officer van de UHasselt: [dpo@uhasselt.be](mailto:dpo@uhasselt.be) - Voor meer informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten of het neerleggen van een klacht kan ik terecht op onze [Privacyverklaring](#).

Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen en heb antwoord gekregen op al mijn vragen betreffende deze studie.

- o Ik ga ermee akkoord deel te nemen aan deze studie. (1)

Pagina-  
einde

Inwoner Vlaanderen Bent u een inwoner van Vlaanderen?

- Ja (1)
- Nee (2)

Pagina-  
einde

Geslacht Bent u ...

- Vrouw (1)
- Man (2)
- Andere, namelijk (3) \_\_\_\_\_
- Zeg ik liever niet (4)

Pagina-  
einde

Postcode Wat is uw postcode?

\_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Geboortejaar Wat is uw geboortejaar?

\_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Diploma Wat is uw hoogst behaalde diploma

- Lagere schooldiploma (1)
- Middelbare schooldiploma (2)
- Professionele bachelordiploma (3)
- Academische bachelordiploma (4)
- Masterdiploma (5)
- Kandidaats/PhD (6)
- Anders, namelijk... (7) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Werk/schoolsituatie Wat is uw huidige werk-/schoolsituatie?

- Vast dienstverband (1)
- Parttime dienstverband (2)
- Zelfstandige (3)
- Werkloos (4)

- Student (5)
- Gepensioneerd (6)
- Anders, namelijk... (7) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Kinderen Heeft u kinderen?

- Ja (1)
- Nee (2)

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Heeft u kinderen? = Nee*

Kinderen toekomst Wilt u graag kinderen in de toekomst?

- Ja (1)
- Nee (2)
- Weet ik niet (3)

Pagina-  
einde

Vrijwilliger Bent u een vrijwilliger?

- Ja (1)
- Nee (2)

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Bent u een vrijwilliger? = Ja*

Organisatie vrijw Bij welke organisatie bent u vrijwilliger?

---

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Bent u een vrijwilliger? = Ja*

Vrijwilliger via Hoe bent u vrijwilliger geworden? Via...

- Familie (1)
- Vrienden (2)
- School (3)
- Ouders van andere kinderen (4)
- Reclame van de buurt (5)



- o Eigen initiatief (6)
- o Anders, namelijk... (7) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Verkeersveiligheid Op een schaal van 0 tot 10, hoe belangrijk vindt u verkeersveiligheid?

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Verkeersveiligheid ()	
-----------------------	--

Pagina-  
einde

Uitleg CTA Deze enquête gaat over call-to-actions. Een call-to-action is een actieve deelname aan een (eigen) initiatief dat verkeersveiligheid ten goede komt. Het zijn dus acties die de verkeersveiligheid verbeteren. Call-to-actions zijn heel breed. Het kan gaan van een snelheidsmeting, tot een stickeractie tot een fietsexamen.

Pagina-  
einde

Stellingen Gaat u akkoord met volgende stellingen?

	Helemaal niet akkoord (1)	Niet akkoord (2)	Eerder niet akkoord (3)	Neutraal (4)	Eerder akkoord (5)	Akkoord (6)	Helemaal akkoord (7)
Ik vind dat de Vlaamse overheid zich moet bezig houden met het verbeteren van de verkeersveiligheid. (1)	0	0	0	0	0	0	0
Ik vind dat de gemeenten zich moeten bezig	0	0	0	0	0	0	0

houden met het verbeteren van de verkeersveiligheid. (2)

Ik vind dat onderzoeksinstituten (zoals IMOB, VSV, VIAS, ...) zich moeten bezighouden met het verbeteren van de verkeersveiligheid. (3)

Ik vind dat vrijwilligers zich moeten bezighouden met het verbeteren van de verkeersveiligheid. (4)

Ik vind dat ikzelf mijn steentje kan bijdragen aan het verbeteren van de

0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0

verkeers  
veiligheid  
d. (5)

--	--	--	--	--	--	--

Pagina-  
einde

Uitleg overheid Gemeenten hebben vaak meldingsplatformen waar meldingen rond verkeerveiligheid binnen komen. Gemeenten en/of de Vlaamse overheid hebben vaak niet de tijd of de middelen om deze meldingen op te lossen. Burgers en vrijwilligers kunnen daarom een belangrijke rol spelen met betrekking tot het verbeteren van de verkeerveiligheid.

Pagina-  
einde

Deelname De volgende vragen gaan over het deelnemen aan een call-to-action. Wij maken een onderscheid tussen het organiseren van en het deelnemen aan een call-to-action. Het organiseren van een call-to-action is bijvoorbeeld de buurt samenbrengen en een spreker uitnodigen voor een opfriscursus rond de verkeervegels. Het deelnemen is dat u deelneemt aan zo'n cursus. Een ander voorbeeld is het organiseren van een buurtenquête. Je kan deze actie zelf organiseren door de buurtenquête af te nemen of je kan deelnemen door de enquête in te vullen.

Pagina-  
einde

Waarom CTA Waarom zou u deelnemen aan een call-to-action rond verkeerveiligheid?

1. Zodat mijn (klein)kinderen zich veilig in het verkeer kunnen verplaatsen (1)
2. Zodat ik mijn steentje kan bijdragen aan de maatschappij (2)
3. Zodat mijn buurt verkeerveilig is (3)
4. Omdat ik verkeerveiligheid interessant/belangrijk vind (4)
5. Zodat ik mij persoonlijk kan ontwikkelen (5)
6. Als hobby/tijdsinvulling (6)
7. Zodat ik nieuwe sociale contacten kan leggen en/of sociale contacten kan onderhouden (7)
8. Anders, namelijk (8) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Deelname Heeft u in het verleden aan een call-to-action(s) rond verkeerveiligheid deelgenomen?

- Ja (1)
- Nee (2)

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Heeft u in het verleden aan een call-to-action(s) rond verkeerveiligheid deelgenomen?*  
= Ja

Deelgenomen Aan welke call-to-action(s) rond verkeersveiligheid heeft u al deelgenomen?

---

Pagina-  
einde

Bereidheid deel Bent u bereid om deel te nemen aan een call-to-action rond verkeersveiligheid?

- Ja (1)
- Nee (2)

Pagina-  
einde

Tijdsduur Heeft de tijdsduur van een call-to-action een invloed op uw deelname aan deze call-to-action? Ik zou deelnemen aan een call-to-action met een tijdsduur van...

- < 2 uur (1)
- 2-4 uren (2)
- 4 uren (3)
- Geen van bovenstaande (4)
- Voor mij heeft de tijdsduur geen invloed (5)
- Afhankelijk van het type call-to-action (6)

Pagina-  
einde

Tijdspanne Heeft de tijdspanne van een call-to-action een invloed op uw deelname aan deze call-to-action? Ik zou enkel deelnemen aan call-to-actions die...

- Eenmalig georganiseerd worden (bv. fietsexamen, opfriscursus auto, stickeractie, ...) (1)
- Meermalig georganiseerd worden (bv. gemachtigde opzichter, fietsbus, ...) (2)
- Geen van beide (3)
- Voor mij heeft de tijdspanne geen invloed (4)
- Afhankelijk van het type call-to-action (5)

Pagina-  
einde

Aantal personen Heeft het aantal personen dat deelneemt aan de call-to-action een invloed op uw deelname?

- Ik wil het liefst aan een call-to-action deelnemen die ik alleen kan uitvoeren (bv stickeractie, Straatvinken (Straatvinken is een jaarlijks telmoment waarbij burgers gedurende één uur noteren hoeveel voertuigen er in hun straat passeren), ...) (1)
- Ik wil enkel deelnemen aan een call-to-action waar meerdere mensen aan deelnemen (bv cursus, workshop, ...) (2)
- Geen van beide (3)
- Het aantal deelnemers heeft geen invloed (4)

Pagina-  
einde

Uitgenodigd Zou u sneller deelnemen aan een call-to-action als u wordt uitgenodigd door een vriend/school/kennis/dorpsgenoot?

- Ja (1)
- Nee (2)
- Misschien, leg uit... (3) \_\_\_\_\_
- Weet ik niet (4)

Pagina-  
einde

Doelgroep Call-to-actions rond verkeersveiligheid kunnen specifiek georganiseerd worden voor bepaalde doelgroepen. Een voorbeeld hiervan is de call-to-action 'fietsexamen' voor de doelgroep kinderen of een auto-opfriscursus is voor automobilisten. Voor welke doelgroepen bent u eerder geneigd om aan een call-to-action deel te nemen? Rangschik de doelgroepen. Bovenaan zet je de doelgroep waarvoor je het liefste aan een call-to-action zou deelnemen. (Je kan de antwoorden in de juiste volgorde slepen)

- \_\_\_\_\_ Kinderen (1)
- \_\_\_\_\_ Automobilisten (2)
- \_\_\_\_\_ Ouderen (3)
- \_\_\_\_\_ Eigen doelgroep (4)
- \_\_\_\_\_ Buurt (5)
- \_\_\_\_\_ Onderzoek (6)
- \_\_\_\_\_ Openbaar vervoer (7)
- \_\_\_\_\_ Trage weggebruikers (fietsers en voetgangers) (8)

Pagina-  
einde

Deelname opties Ik wil deelnemen aan een call-to-action die ...

- 9. De verkeersveiligheid in heel Vlaanderen verbetert (1)
- 10. De verkeersveiligheid in mijn buurt verbetert (2)
- 11. De verkeersveiligheid in een schoolomgeving verbetert (3)
- 12. Geen van bovenstaande (4)

Pagina-  
einde

Vergoeding Wilt u voor het deelnemen aan een call-to-action rond verkeersveiligheid een verloning/vergoeding ontvangen?

- Ja, indien mijn kosten (bv. kilometervergoeding, lunch, ...) vergoed worden (1)
- Ja, indien ik een cadeaubon/tegoedbon krijg (2)
- Ja, indien ik een monetaire verloning (geldbedrag) krijg (3)
- Ja, andere (4)
- Nee, ik hoef geen verloning/vergoeding te ontvangen (5)

Pagina-  
einde

Thema's Op basis van verschillende call-to-actions rond verkeersveiligheid die worden uitgevoerd in Vlaanderen en in het buitenland hebben wij de call-to-actions opgedeeld in thema's. Rangschik de thema's van het thema waaraan je het liefst zou deelnemen tot het thema waaraan je het minst graag zou deelnemen.

- \_\_\_\_\_ Cursus/workshop (bv. opfriscursus auto) (1)
- \_\_\_\_\_ Sociale media (bv. sociale media-actie 'onze scholen zijn weer begonnen') (2)
- \_\_\_\_\_ Examen (bv. fietsexamen) (3)
- \_\_\_\_\_ Actie (bv. fietslichtactie) (4)
- \_\_\_\_\_ Opdracht/spel (bv. schatkistspeurtocht) (5)
- \_\_\_\_\_ Uitstap (bv. schooluitstappen begeleiden) (6)
- \_\_\_\_\_ Functie (bv. verkeersouder of gemachtigde opzichter) (7)
- \_\_\_\_\_ Onderzoek (bv. Straatvinken of R2S) (8)

Pagina-  
einde

Plaats één Waarom heeft u '[\\${Thema's/ChoiceGroup/ChoiceWithLowestValue}](#)' op de eerste plaats gezet?

---

Pagina-  
einde

Laatste plaats Waarom heeft u '[\\${Thema's/ChoiceGroup/ChoiceWithHighestValue}](#)' op de laatste plaats gezet?

---

Pagina-  
einde

Organiseren De volgende vragen gaan over het organiseren van een call-to-action. We maken een onderscheid tussen het organiseren van en het deelnemen aan een call-to-action. Bij het organiseren neem je zelf het initiatief. Het organiseren van een call-to-action is bijvoorbeeld de buurt samenbrengen en een spreker laten komen voor een opfriscursus rond de verkeersregels. Het deelnemen is dan dat u deelneemt aan zo een cursus.

Pagina-  
einde

Al georganiseerd Heeft u in het verleden een call-to-action(s) gerelateerd aan verkeersveiligheid georganiseerd?

- Ja (1)
- Nee (2)

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Heeft u in het verleden een call-to-action(s) gerelateerd aan verkeersveiligheid georganiseerd? = Ja*

Welke CTA Orga Welke call-to-action(s) heeft u in het verleden georganiseerd?

---

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Heeft u in het verleden een call-to-action(s) gerelateerd aan verkeersveiligheid georganiseerd? = Ja*

Waarom org Zou u nog een call-to-action(s) willen organiseren? Zo ja, waarom?

13. Ja, want het is leuk (1)

14. Ja, want ik krijg er voldoening uit (2)

15. Ja, want ik krijg een monetaire verloning (geldbedrag) (3)

16. Ja, want ik krijg een cadeaubon/tegoedbon (4)

17. Ja, want anders... (5) \_\_\_\_\_

18. Nee (6)

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Zou u nog een call-to-action(s) willen organiseren? Zo ja, waarom? = Nee*

Geen orga Waarom wilt u geen call-to-action(s) meer organiseren in de toekomst?

---

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Heeft u in het verleden een call-to-action(s) gerelateerd aan verkeersveiligheid georganiseerd? = Nee*

Graag orga Zou u graag een call-to-action rond verkeersveiligheid organiseren?

Ja. Leg uit (1) \_\_\_\_\_

Nee. Leg uit (2) \_\_\_\_\_

Misschien. Leg uit (3) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Zou u graag een call-to-action rond verkeersveiligheid organiseren? = Ja. Leg uit*

*Or Zou u graag een call-to-action rond verkeersveiligheid organiseren? = Misschien. Leg uit*

Vergoeding orga Wilt u voor het organiseren van een call-to-action rond verkeersveiligheid een verloning/vergoeding ontvangen?

- Ja, indien ik een monetaire verloning (geldbedrag) krijg (1)
- Ja, indien ik een cadeaubon/tegoedbon krijg (2)
- Ja, indien mijn kosten (bv. kilometervergoeding, lunch, ...) vergoed worden (3)
- Ja, andere (4)
- Nee (5)

Pagina-  
einde

Resultaten Bent u geïnteresseerd in de resultaten van call-to-action(s) rond verkeersveiligheid, zoals bv. de resultaten van Straatvinken? (Straatvinken is een jaarlijks telmoment waarbij burgers gedurende één uur noteren hoeveel voertuigen er in hun straat passeren)

- Ja (1)
- Nee (2)
- Weet ik niet (3)

Pagina-  
einde

*Deze vraag weergeven:*

*If Bent u geïnteresseerd in de resultaten van call-to-action(s) rond verkeersveiligheid, zoals bv. d... = Ja*

*Or Bent u geïnteresseerd in de resultaten van call-to-action(s) rond verkeersveiligheid, zoals bv. d... = Weet ik niet*

Resultaten bekijken Hoe wilt u de resultaten bekijken/ontvangen (meerdere antwoorden mogelijk)?

- 19. Krant (1)
- 20. Infoavond (2)
- 21. Website (3)
- 22. Folder in de brievenbus (4)
- 23. Infofiche (5)
- 24. Mondeling via vrienden (6)
- 25. Telefoon (7)
- 26. Email (8)
- 27. Sociale media (9)
- 28. Anders, namelijk (10) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Voorbeelden CTA Bij de volgende vragen wordt telkens een specifiek voorbeeld van een call-to-action voorgesteld. U dient aan te geven of u graag zou deelnemen aan zo een call-to-



action of niet en waarom wel/niet. Dit hoeft geen lange uitleg te zijn, dit mag kort en bondig verwoord worden.

Pagina-  
einde

Fietslessen Zou u graag deelnemen aan voetgangers- of fietslessen?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Sociale media Zou u graag deelnemen aan de socialmedia-actie 'Onze scholen zijn weer begonnen'?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Fietsexamen Zou u graag deelnemen aan het fietsexamen als begeleider?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Parkeerdruk Zou graag deelnemen aan de call-to-action Parkeerdruk?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

R2S Zou graag deelnemen aan R2S?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_
- Ik ben geen leerling, ouder of leerkracht (3)

Pagina-  
einde

Speurtocht Zou u graag met uw (klein)kind/buurjongen/leerlingen deelnemen aan de schatkistspeurtocht?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Gemachtigd opzichter Zou u graag gemachtigd opzichter zijn?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Straatvinken Zou u graag deelnemen aan Straatvinken?

- Ja, waarom (1) \_\_\_\_\_
- Nee, waarom (2) \_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Idee Heeft u nog leuke ideeën voor call-to-actions?

\_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Aanbevelingen Heeft u nog algemene opmerkingen/aanbevelingen over de enquête?

\_\_\_\_\_

Pagina-  
einde

Interview Zou u graag willen deelnemen aan een vervolginterview?

- Ja, mijn emailadres is (1) \_\_\_\_\_
- Nee (2)

**Einde blok: Standaard vragenblok**

## 18.3 Slides voorbeelden enquête

### 18.3.1 Fietstraining

Wat is de fietstraining volgens VSV?

- **Fietsbrevet Brons** = stuurvaardigheid van leerlingen in de eerste graad basisonderwijs trainen
- **Fietsbrevet Zilver** = verkeersvaardigheid van leerlingen in de tweede graad basisonderwijs trainen



Wat kan jij doen?

• **Training**

- Opstellen van de materialen
- Begeleiden van het fietsspel met een groepje leerlingen
- Nakijken van de fietsen bij een gezamenlijke controle



• **Eindtest**

- Zoeken naar een geschikte datum om de eindtest af te leggen
- Opstellen van een geschikt parcours
- Opvangen van de leerlingen op de dag van de eindtest
- Beoordelen van de leerlingen op het parcours
- ...



Tijdsduur?  
Min. 4 uren

Met meerdere personen



### 18.3.2 Sociale media

Wat is de socialmedia-actie 'Onze scholen zijn weer begonnen' van VVN?

Het plaatsen van een video/bericht op je sociale media om automobilisten te stimuleren om op hun snelheid te letten

Tijdsduur?  
Max. 1 uur

Individueel



**Bijvoorbeeld:**  
"Onze scholen zijn weer begonnen in [naam gemeente/plaats]! Rijd een gepaste snelheid en houd zo extra rekening met scholieren in het verkeer. Meer informatie? [link] #oszwv"



### 18.3.3 Fietsexamen

Wat is het Grote Fietsexamen volgens VSV?

- = sluitstuk van de leerlijn fietsen in de derde graad basisonderwijs
- = testen van 5 vaardigheden
- => **Fietsbrevet Goud**

Tijdsduur?  
Min. 4 uren



Wat kan jij doen?

• **Initiatiefnemer**

- Zesde leerjaar inschrijven
- Pakket aanvragen van de VSV met handleiding, brevetten en de nodige materialen
- Parcours uitstippelen
- Leerlingen voorbereiden
- Leerlingen evalueren
- Brevetten uitprinten
- ...

• **Uitvoerder**

- Controleurs zoeken
- Route bewegwijzeren
- Helpen bij de fietstraining
- Controlepost bemannen tijdens het examen
- ...

Met meerdere personen.  
Eventueel in samenwerking met politie, gemeente, ...



## 18.3.4 Parkeerdruk

### Wat is de actie 'Parkeerdruk' van VSV?

= actie om de autodruk en het foutparkeren aan te pakken

Individueel of met meerdere personen, in samenwerking met de politie

### Tijdsduur?

3 weken



### Wat kan jij doen?

- **Vooraf**
  - Actieperiode vastleggen
  - Parkeerdruk-pakket aanvragen
  - Politie contacteren om controles uit te voeren in week 3
- **Week 1**
  - Posters uitdelen aan burens & digitale versie doorsturen aan ouders
- **Week 2**
  - De digitale poster doorsturen naar ouders
  - De actie via social media aankondigen
  - Ouders een handtekening laten zetten onder de belofte + parkeerschijven (met tips) uitdelen



## 18.3.5 Route2School

### Wat is Route2School?

Route2School helpt scholen en gemeenten bij het maken van een grondige analyse van de verkeersveiligheid op schoolroutes en het verplaatsingsgedrag van leerlingen.

### Wat kan jij doen?

- Voor leerlingen, ouders en leerkrachten
- Mobiliteitsknelpunten melden die je tegenkomt op weg naar school via website of via de app



### Tijdsduur?

Enkele minuten

Individueel



## 18.3.6 Speurtocht

### Wat is de actie 'Schatkistspeurtocht' van VVN?

= speurtocht naar een schatkist waarbij kinderen op een speelse manier het verkeer ontdekken en vaardigheden leren.

### Wat kan jij doen?

- **Vooraf**
  - Stappenplan en handleiding doornemen
  - Materialen printen
  - Spullen verzamelen
- **Tijdens**
  - Speurtocht begeleiden met andere begeleider (1 groepje heeft max. 8 kinderen)



Tijdsduur?  
Min. 4 uren

Met meerdere personen



## 18.3.7 Gemachtigd opzichter

**Wat is een gemachtigde opzichter volgens VSV?**  
= vrijwilliger die groepen voetgangers helpt bij het oversteken

**Wat kan jij doen?**

- **Vooraf**
  - Opleiding volgen is verplicht
- **Tijdens**
  - Verkeer stilleggen dmv gebruik te maken van het verkeersbordje C3
  - Aanwijzingen geven ter bescherming van de kinderen



**Tijdsduur?**  
Aantal dagen (langere termijn)



Individueel of met meerdere personen



## 18.3.8 Straatvinken

**Wat is Straatvinken?**  
= Met Straatvinken tellen burgers in heel Vlaanderen het verkeer in hun straat.

**Wat kan jij doen?**

- Aanmelden op de website van Straatvinken
- 1 uur lang het verkeer tellen in jouw straat

**Tijdsduur?**  
1 uur

Individueel of met meerdere personen



## 18.4 Samenvatting interview met VVN

<b>Datum &amp; uur:</b> 21/11/2022 om 09u00	<b>Locatie:</b> Google Meet (online)
<b>Duur:</b> 60 minuten	<b>Interviewers:</b> Fien Beirinckx & Kristien Drooghmans
<b>Organisatie:</b> Veilig Verkeer Nederland (VVN)	<b>Geïnterviewde persoon:</b> Rob Stomphorst

Beste menr. Stomphorst

Wij zijn Fien Beirinckx en Kristien Drooghmans, studentes 2e master Mobiliteitswetenschappen aan de Universiteit Hasselt. Het onderwerp van onze masterproef omvat het onderzoeken van de bereidheid van Vlaamse burgers om deel te nemen aan verkeersveiligheids-call-to-actions. De website van VVN biedt verschillende voorbeelden call-to-actions aan, waar wij ook veel inspiratie van gehaald hebben. Toch zitten wij met nog een aantal vragen om ons onderzoek op te starten.

Omwille van praktische redenen vragen wij uw toestemming om het gesprek/interview op te nemen.

### **Kunt u zichzelf en de organisatie kort voorstellen?**

- Rob: partnerships, woordvoering, politieke contacten (vaak drie verschillende personen in een bedrijf, hier één persoon, onderwerpen versterken elkaar)
- 600 doden per jaar, 21000 ernstig gewonden, 17 miljard schade 5j geleden, nu verdubbeld
- Vooral peilingen en kleine onderzoeken, SWOV (=VIAS)
- Handelingsperspectieven waarop mensen hun gedrag moeten baseren, meer veiligheid voor hun en het verkeer
- Opgericht 1932 door verontruste burgers over toenemende snelheid autoverkeer (35 km/u)
- Handhaving blijft belangrijk, niet iedereen kan het uit zichzelf
- 90 medewerkers
- Vrijwilligers: 10 000den
- Organisatie zit op districtsniveau (12 provincies), iedere provincie districtsbestuur van VVN 12 besturen,
- daaronder per gemeente afdelingsbesturen 220-230. Voorzitter, penningmeester, ... Staan onder leiding van de districten, gebeurd te weinig.
- Medewerkers bedenken acties, communicatie, handelingsperspectieven
- Altijd in de pers vertegenwoordigen. Mediawaarde genereren, free publicity, kan omdat ze een NGO zijn, als bedrijf koop je publiciteit in, VVN doet het met niets
- Werken samen met bedrijven

### **Meerjarenplan**

- Kinderen en verkeer (en hun ouders)
- Senioren (groeit snel)

- Campagnes bv BOB, MONO, verkeersexamen, meedoen is makkelijk
- Handelingsperspectieven om druk van verkeer te halen

### **Meldpunt participatie**

- Meldingen rond verkeersveiligheid
- Terugkoppeling/advies van verkeerskundige waarmee ze naar gemeente kunnen.
- Tool om eigen verkeersveiligheidsproblemen op te lossen
- 10 buurtacties om melding op te lossen bv snelheidsmeting → sociale controle/cohesie
- Snelheid is het grootste thema bv remwegdemonstratie
- Ervoor zorgen dat melding wordt opgevolgd door de gemeente, dat er iets mee gedaan wordt
- Patroon/gedrag veranderen is heel moeilijk

### **Acties**

- Opleidingen
- Scooter
- Fiep Westendorp
- TomTom; flistmaester
- Diverse projecten met projectleiders, onderzoek, bedrijven aanhaken, doelgroep beter bereiken

### **Vrijwilligers**

- Verschillende taken. Bijvoorbeeld op gemeenteniveau
- Vrijwilligers worden geworven op lokaal niveau, op districtsniveau en vrijwilligers gekoppeld aan projecten
- Mond-op-mondreclame
- Activatie, mensen activeren voor verkeersveiligheid bv fietsverlichtingscontrole
- Ledenwerving is afgelopen, mensen worden niet voor hun leven lang lid

### **Moeten vrijwilligers een opleiding volgen?**

- Ze krijgen een uitleg van andere vrijwilligers of van de projectleiders zelf bij introductie van nieuwe vrijwilligers
- Oudere en jongere vrijwilligers
- Uitzendbureaus werven ook jobstudenten aan
- Vraagt onderhoud

### **Krijgen vrijwilligers een vergoeding?**

- Verblijfskosten (eten, gereden kilometers, uren, enzovoort), aan tarieven gebonden, controle op, ...

### **Zien jullie een verschil in type deelnemers? (geslacht, leeftijd, ...)**

- Gemengd, aantal mannen overheerst
- Verkeersexamen vooral vrouwen
- Verkeersouders (subsidie van de overheid) zijn ook voornamelijk vrouwen

## **Zijn er nog organisaties in Nederland die acties organiseren inzake verkeersveiligheid?**

- Fietsersbond: vrijwilligers
- Team alert: geen vrijwilligers en richten zich voornamelijk op jongeren
  - Werken wel met hun samen: Get Here
  - Partnership maken is mogelijk
- Flink
- AWB: vrijwilligers, maar is meer commercieel (bv. fietsacties)

## **Zijn er in het buitenland gelijkaardige organisaties?**

- Lid van Association Prévention Routière. Dit is een organisatie van Europese landen die sterk samenwerken met Afrikaanse landen en kennis uitwisselen. Dit waren langdurige processen. Zij leggen uit dat ze voorzitter zijn van Mozambique en dat kost te veel tijd. Ze hebben nog contact met de club.
- Via de FIA = wereldwijde organisatie
- VIAS is daar waarschijnlijk ook lid van
- ETC en dat is een Europese club in Italië → waar gaat het goed, waar gaat het minder goed?
- Zijn doen meer onderzoek, dit is niet call-to-actions organiseren
- Minecraft-project van VVN. Dit willen ze ook voor andere landen openstellen. Microsoft biedt dit dan aan

## **Halen jullie inspiratie uit projecten van andere landen?**

- Ja, maar veel landen werken met fear-based projecten, maar dat werkt hier tegengesteld
- In de gordels / in de kreukels → negatief project
- Jongen en meisje vliegeren op de heide, BOEM, auto rijdt de jongen aan = fear based campagne
- Ze maken nu meer video's over hoe je het beter doet. Bijvoorbeeld gsm in koffer laten.
- Trial and error. Wat werkt en wat werkt niet?
- Voorbeeld: podcast over verkeersinformatie, met afwisseling van muziek
- Podcast is goedkoper dan tv-reclame

## **Welke acties worden er meer uitgevoerd?**

- De meeste meldingen gaan over te hard rijden (zone 30-stickers en radaracties) en remweg-demo's
- Laag drempelig vs. Hoogdrempelig

## **Minder succes?**

- Aan iedereen fietslichtjes uitdelen is niet goed genoeg
- Fietslichten uitdelen aan mensen zonder licht, fout gedrag belonen, lijkt toch weer goed te werken

## **Houden jullie bij wat de ervaringen waren van vrijwilligers?**

- Tellingen uitvoeren met hoeveel mensen hebben we vandaag bereikt
- Bv. bobsleutels



- Verantwoorden naar de alcoholbranche (spiritz, wijncorporaties, ...). Cijfers aanleveren.
- Hoeveel mensen zijn aanwezig op een remwegdemo (Excelsheet)
- Bv. marketing Volvo, hoeveel hebben de remwegdemo auto gezien

### **Hoe trekken jullie vrijwilligers aan?**

- Af en toe een persbericht, maar op grote schaal is onmogelijk want stel dat je het via de televisie wilt uitzenden dan krijg je ontelbare aanmeldingen en dat kan je niet meer opvolgen.
- Bv. 30 verkeerskundigen in het land, dan moeten we daar 60 van maken.
- 7000 meldingen per jaar komen binnen op het meldpunt, niet alles wordt een advies, ze moeten beloven dat ze er iets mee gaan doen. Het zijn de ogen en oren op de weg en dat is subjectief.

### **Hebben de acties effect of niet?**

- Soms wel, soms niet
- Heeft het effect, dan doen we het nog eens.
- Anders infrastructurele maatregelen nemen als de snelheden te hoog blijven

### **Hoe financieren jullie de acties?**

- VVN vraagt prijzen op (of eventueel gratis) aan bedrijven van bv. speed guns
- VVN ontvangt subsidies van het ministerie voor het participatiepunt
- 1/3 wordt gesubsidieerd en 2/3 is voor hun zelf om inkomsten binnen te halen
  - Bv. deals maken
  - Grootstedelijke regio's, zoals bijvoorbeeld grootstedelijke regio Amsterdam, betaalt een bedrag voor acties die VVN dan daar mag doen. Verkeersexamen bv.
  - Geld investeren in meer onderzoek doen en acties zoals Minecraft opstellen

**Vragen** mogen nog gesteld worden.

Hartelijk dank voor dit interview.

## 18.5 Samenvatting interview met VSV

<b>Datum &amp; uur:</b> 22/12/2022 om 10u00	<b>Locatie:</b> Google Meet (online)
<b>Duur:</b> 60 minuten	<b>Interviewers:</b> Fien Beirinckx & Kristien Drooghmans
<b>Organisatie:</b> Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV)	<b>Geïnterviewde persoon:</b> Werner De Dobbeleer

Beste menr. De Dobbeleer,

Wij zijn Fien Beirinckx en Kristien Drooghmans, studentes 2e master Mobiliteitswetenschappen aan de Universiteit Hasselt. Het onderwerp van onze masterproef omvat het onderzoeken van de bereidheid van Vlaamse burgers om deel te nemen aan verkeersveiligheids-call-to-actions. De website van VSV biedt verschillende voorbeelden van call-to-actions aan, waar wij ook veel inspiratie van gehaald hebben. Toch zitten wij met nog een aantal vragen om ons onderzoek op te starten.

Omwille van praktische redenen vragen wij uw toestemming om het gesprek/interview op te nemen.

### **Kunt u zichzelf en de organisatie kort voorstellen?**

- Woordvoerder VSV
- 1990: verbeteren verkeerseducatie initieel, uitgegroeid tot verkeersveiligheid in het algemeen met sensibiliseringscampagnes en acties voor grote publiek en specifieke doelgroepen.
- +/- 60 medewerkers
- In opdracht van de Vlaamse Overheid en volledig gesubsidieerd door hun. Uitvoering maatregelen Vlaams verkeersveiligheidsplan. Alles dat betrekking heeft op het gedrag van bestuurders.
- Duurzame mobiliteit een beetje. Moet niet altijd aan verkeersveiligheid gekoppeld worden.
- Zeer breed publiek: vanaf een kleuterleeftijd tot bedrijven tot ouderen.

### **Wanneer zijn jullie begonnen met de acties te organiseren?**

- Periode rond 2017
- Vroeger werden acties rond verkeersveiligheid uitgevoerd door de federale politie. Die hadden een uitgebreide dienst verkeersveiligheid. De verkeerseducatieve dienst van de federale politie is opgeheven rond 2016 omwille van besparingen en de activiteiten zijn geherorganiseerd. Door secundaire scholen de vraag of er iets in de plaats kwam. VSV heeft dit bekeken en een dossier ingediend bij de Vlaamse Overheid. Dit dossier is goedgekeurd.
- Op hetzelfde moment is het toenmalige vrijwilligersnetwerk van het Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV) dat ook ophield te bestaan. Een aantal mensen hiervan hebben VSV benaderd omdat zij zich willen inzetten voor de verkeersveiligheid. Beide heeft VSV gecombineerd.
- Rond 2017 gestart met vrijwilligersnetwerk: vrijwilligers voor veilig verkeer. En ook met de acties voor het secundair onderwijs. Momenteel is het uitgebreid omdat ze meer en meer vrijwilligers hebben kunnen aantrekken.

Er zijn er 50tal waarvan een 20tal die op regelmatige basis meedoen met de acties.

### **Krijgen de vrijwilligers een bepaalde opleiding?**

- Ze hebben intakegesprek/sollicitatiegesprek bij het begin. Als ze het zien zitten om aan de slag te gaan krijgen ze een opleiding rond verkeersregels en grote risico's in het verkeer (gsm, afleiding, snelheid, ...)

### **Hoe trekken jullie vrijwilligers aan?**

- Ze trekken ook actief vrijwilligers aan bijvoorbeeld via sociale media worden er regelmatig oproepen verspreid. Jaarlijks kunnen ze daar een aantal nieuwe mensen mee aantrekken.
- De harde kern zijn al in dienst sinds het begin van 2017. Een aantal van deze mensen zijn anciens geworden en die draaien mee op bijna elke actie. Rond de harde kern een aantal mensen die minder vaak deelnemen omdat ze nog in het beroepsleven zitten. Daar is het verloop iets groter. De mensen die bij hun komen, blijven voor lange tijd bij hun.

### **Hoe werken jullie?**

- VSV is onderverdeeld in verschillende teams bijvoorbeeld het team dat verkeersveiligheidscampagnes voorbereid en uitvoert is het team sensibilisering. Zelf maakt hij deel uit van het beheer en pers. Andere teams zijn het team communicatie, ondersteunend team (o.a. administratie, boekhouding), team rijopleiding, team vormprofessionals.

### **Hoeveel mensen nemen deel aan de acties?**

- Cijfers kan hij opzoeken.
- Enerzijds zijn er alle educatieve activiteiten bijvoorbeeld de verkeersweken voor scholen. Daarnaast zijn er acties voor bedrijven. Dat zijn meestal opleidingen. Er zijn ook acties die zich richten tot het grote publiek bijvoorbeeld op opendeur dagen, ... .
- Het aantal deelnemers is afhankelijk van het evenement in kwestie en van locatie tot locatie. Bij de scholen hangt dit af van de grootte van de school en bij bedrijven hetzelfde verhaal.

### **Hoe motiveren jullie bedrijven om scholen om deel te nemen aan de acties?**

- Vanuit het team communicatie communiceren ze heel actief naar scholen via nieuwsbrieven, sociale media, een website verkeer op school. Sociale media en de nieuwsbrieven zijn de belangrijkste kanalen.

### **Is er een verschil in bepaalde groepen van mensen die meer deelnemen dan andere?**

- Ze speciëren zich vooral op scholen en bedrijven waardoor er niet echt een onderscheid is.
- Bij de acties is het zo dat er zeer divers publiek op af komt van jongeren tot senioren.

- Er zijn ongeveer evenveel scholen als bedrijven die deelnemen.

### **Met wie werken jullie voornamelijk samen?**

- Er zijn bepaalde acties waar we samenwerken met DrivOolution dat is een bedrijf dat werkt rond cursussen voor autobestuurders. Als de vraag te groot is en ze niet iedereen kunnen bedienen wordt ermee samengewerkt om lesgevers in te schakelen.
- Ze werken ook samen met organisaties als rondpunt, de fietsersbond.

### **Zijn er nog andere instellingen/verenigingen die acties uitvoeren in Vlaanderen en België?**

- Je hebt de rijvaardigheidssector, dat zijn rij scholen die zich specifiek hebben toegespitst op rijvaardigheid. Dit zijn zaken die complementair zijn aan wat VSV doet. Voor snelheidsovertreders werkt VSV ook samen met deze rij scholen.

### **Zijn er nog instellingen/verenigingen die call-to-actions uitvoeren In het buitenland? (Bv. In België bestaat er de Vlaamse Stichting Verkeerskunde)**

- VVN is een inspiratiebron, omdat ze ook al lang bestaan
- Fietsersbond
- European Transport Safety Council à daar zijn zij lid van à verenigen verkeersveiligheidsorganisaties van Europa à welke activiteiten bieden andere verenigen aan? à Learn project
- Matpre?

### **Hoe verzinnen bedenken jullie deze acties? (Halen jullie inspiratie uit acties van andere landen?)**

- Jazeker
- Bijvoorbeeld TeamAlert: op welke manier pakken zij afleiding of drugs in het verkeer aan? Workshops inzake Team Alert

### **Hoe verzinnen bedenken jullie zelf deze acties?**

- Samenwerking van team rijopleiding, verkeerseducatie en vorming professionals: koppen bij elkaar steken en dan uitdenken wat er inhoudelijk in moet zitten en dan kijken wat er educatief nodig is om de interesse van mensen te wekken en dat de leerinhoud het best wordt overgebracht

### **Zijn er bepaalde acties die meer uitgevoerd worden dan andere? Waarom is dit zo?**

- Tuimelwagen: aan de lijve ondervinden wat de veiligheidsgordel betekent
- Simulator inzake afleiding: crashtest met VR, snel reageren op een onverwachte situatie tijdens dat ze afgeleid zijn. De reactietijd wordt achteraf ook besproken met de deelnemers. Dit blijft achteraf ook bij de mensen.

### **Voor welke acties zijn er een groter draagvlak? Waarom is dit zo?**

- Gsm gebruik is het nieuwe drinken en rijden en daar blijven veel vragen rond.
- Beveiliging van kinderzitjes in de wagen.

### **Heeft de tijdsduur van een actie een invloed op het draagvlak?**

- Het mag niet te lang duren.
- Tuimelwagen duurtijd: 10-15 minuten per groep met nabespreking inbegrepen. Als het langer duurt geef je eerder een opleiding en dan haken mensen af bij bv. evenementen

### **Hoe vaak bedenken jullie nieuwe acties? (iedere maand, iedere jaar, geen tijdspanne?)**

- Dat hangt af van wat er nodig is. Sommige acties lopen goed en dan krijgen we de agenda daarmee vol. Meer vraag dan aanbod op dit moment. Dus momenteel is het niet nodig om nieuwe acties op poten te zetten.
- Soms is het wel dat er gevraagd wordt van minister Peeters om iets te doen rond zichtbaarheid van fietsende kinderen: actie Opvaller

### **Zijn er acties uit het verleden die wel/geen succes waren? Welke en waarom?**

#### **Hoe weten jullie of een actie succesvol is of niet?**

#### **Doen jullie voor- en na-studies?**

- Soms bevraging achteraf over de tevredenheid van de acties
- Acties waarbij ze meten wat de leerwinst is. Bijvoorbeeld Opvaller

### **Hebben de call-to-actions een effect op de verkeersveiligheid? Hoe meten jullie dit?**

- Er is een effect op de leercurve. Achteraf hebben ze meer kennis. Bijvoorbeeld: telefoongebruik in de wagen.

### **Hoe financieren jullie de acties? Of zijn deze gratis? Kosten de acties geld voor jullie? (Bv. Materiaal voor de snelheidsmetingen)**

- Acties worden volledig gefinancierd door de overheid en bedrijven en scholen dragen ook een aantal kosten.

### **Wat zijn de positieve en negatieve aspecten aan jullie call-to-actions?**

- Positieve aspecten
  - Altijd vertrekken vanuit een positieve hoek. Laten ervaren wat voor voordelen de acties hebben.
  - Zeggen wat mensen beter wel kunnen doen in plaats van zeggen wat ze niet moeten doen. Bv. gsm wegleggen tijdens een autorit, met uitleg waarom.
- Negatieve aspecten
  - Met hun aanpak kunnen ze niet altijd iedereen bereiken. Je bereikt een kleine kern niet. Bv. mensen die zwaar overtuigd zijn van het gsm-gebruik in de wagen. Daar moeten verkeerscontroles voor gebeuren. Maar dan heb je misschien weer dat mensen de boete gewoon betalen en er dan toch vanaf zijn en de fout blijven uitvoeren omdat de pakkans zeer laag is.

## 18.6 Tabellen leeftijden x bereidheid deelname voorbeelden

Tabel 11: Leeftijd x bereidheid tot deelname aan Fietsexamen

Leeftijd	Wel deelnemen aan Fietsexamen		Niet deelnemen aan Fietsexamen		Totaal	
<18 jaar	0	0%	0	0%	0	0%
18-25 jaar	12	86%	2	14%	14	100%
26-45 jaar	28	48%	30	52%	58	100%
46-65 jaar	31	43%	41	57%	72	100%
>65 jaar	1	10%	9	90%	10	100%
Totaal	72	47%	82	53%	154	100%

Tabel 12: Leeftijd x bereidheid tot deelname aan R2S

Leeftijd	Wel deelnemen aan R2S		Niet deelnemen aan R2S		Totaal	
<18 jaar	0	0%	0	0%	0	0%
18-25 jaar	4	29%	0	71%	14	100%
26-45 jaar	38	67%	9	33%	57	100%
46-65 jaar	29	40%	22	60%	72	100%
>65 jaar	1	10%	3	90%	10	100%
Totaal	72	68%	34	32%	106	100%

Tabel 13: Leeftijd x bereidheid tot deelname aan Speurtocht

Leeftijd	Wel deelnemen aan Speurtocht		Niet deelnemen aan Speurtocht		Totaal	
<18 jaar	0	0%	0	0%	0	0%
18-25 jaar	7	50%	7	50%	14	100%
26-45 jaar	33	58%	24	42%	57	100%
46-65 jaar	20	28%	52	72%	72	100%
>65 jaar	0	0%	10	100%	10	100%
Totaal	60	40%	93	60%	153	100%

## Verkeersveiligheidsactie: aandachtspunten in het verkeer



Beste ouders,

Wij zijn Kristien Drooghmans en Fien Beirinckx, studentes 2e master mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt. Voor onze masterproef zoeken wij deelnemers voor onze verkeersveiligheidsactie over **aandachtspunten** in het verkeer.

WIE: Wij zijn op zoek naar **ouders met kinderen in de lagere school** die (af en toe) te voet, met de fiets of met de step naar school gaan.

WAT: Heeft u altijd al willen weten of uw kind klaar is om **zelfstandig naar school** te gaan. Dan is dit uw kans om deel te nemen!

TIJD: **2 x 20 minuten** + wandeling/fietstocht met uw kind.

ACTIE: Geef de route en de **aandachtspunten** in, in Google Earth. Fiets, wandel of step daarna de route met uw kind. Geef de aandachtspunten van uw kind nadien ook in, in Google Earth.

INFORMATIE: Alle **informatie** wordt duidelijk uitgelegd in een **handleiding met bijhorende video** en indien gewenst tijdens een **digitaal infomoment**. Tussentijds staan wij altijd klaar om te helpen.

HOE DEELNEMEN: Schrijf u in via **dit online formulier**:  
<https://forms.gle/VRwVPAr9c96Jc545A> ! Nadien krijgt u alle nodige informatie opgestuurd.

NOG **VRAGEN**: aarzel dan zeker niet om ons te contacteren via email of gsm  
Kristien Drooghmans: [kristien.drooghmans@student.uhasselt.be](mailto:kristien.drooghmans@student.uhasselt.be) - 0471214888  
Fien Beirinckx: [fien.beirinckx@student.uhasselt.be](mailto:fien.beirinckx@student.uhasselt.be) - 0478261020



## 18.8 Inschrijfformulier actie inzake aandachtspunten

Wat is de leeftijd van uw kind?

Korte antwoordtekst

---

Hoe verplaatst uw kind zich voornamelijk naar school? \*

- Te voet
- Met de fiets
- Met de step
- Anders...

Gaat uw kind zelfstandig of onder begeleiding naar school? \*

- Zelfstandig
- Onder begeleiding van mijzelf
- Onder begeleiding van een andere ouder
- Anders...

E-mail adres ouder \*

Korte antwoordtekst

---

- Tweede
- Derde
- Vierde
- Vijfde
- Zesde



Wilt u graag een infomoment inplannen? \*

Ja

Nee

Slot

Op **11 april** ontvangt u de handleiding met bijhorende video, zodat u vanaf dan ook aan de slag kan. U heeft 2 weken de tijd om de actie uit te voeren (dus **tot en met zondag 23 april**).

Als u op verzenden klikt, willen wij u hartelijk danken om met ons de handen in elkaar te slaan voor een verkeersveiliger Vlaanderen!

## 18.9 Handleiding verkeersveiligheidsactie

### Handleiding verkeersveiligheidsactie 'aandachtspunten in het verkeer'

Beste ouder,

Nogmaals bedankt voor uw deelname aan deze verkeersveiligheidsactie. Deze actie gaat over welke aandachtspunten ouders meegeven wanneer hun kinderen zich voor het eerst zelfstandig in het verkeer begeven.

Deze actie is een **vervolgonderzoek** op **Route2School**. Route2School helpt scholen en gemeenten de verkeersveiligheid op schoolroutes te verbeteren door knelpunten in kaart te brengen en te analyseren. Knelpunten zijn gevaarlijke situaties op weg naar school. Deze actie gaat breder en wil alle aandachtspunten in kaart brengen. Knelpunten zijn gevaarlijke situaties op weg naar school. **Aandachtspunten** zijn breder dan knelpunten en omvatten al het advies dat u als ouders zou meegeven als u uw kind voorbereidt op het zelfstandig naar school gaan. Dit kan gaan van links, rechts, links kijken bij het oversteken tot uitkijken voor auto's die uit een garage of oprit kunnen komen. Alles wat u tegen uw kind zegt wanneer u met hen oefent om naar school te gaan zijn aandachtspunten. De bedoeling is dat deze aandachtspunten in kaart gebracht worden samen met de aandachtspunten van uw kind.

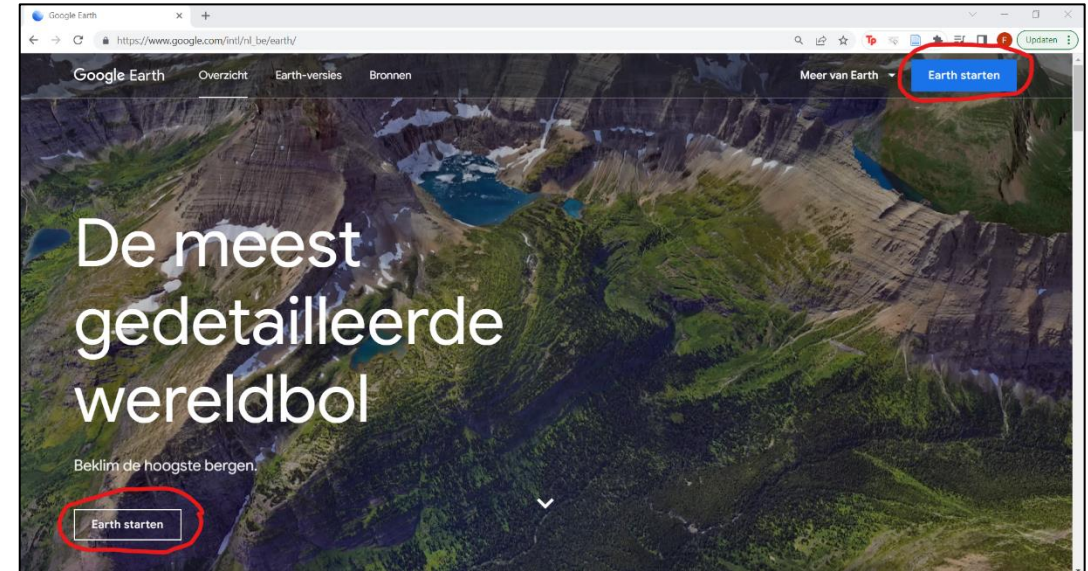
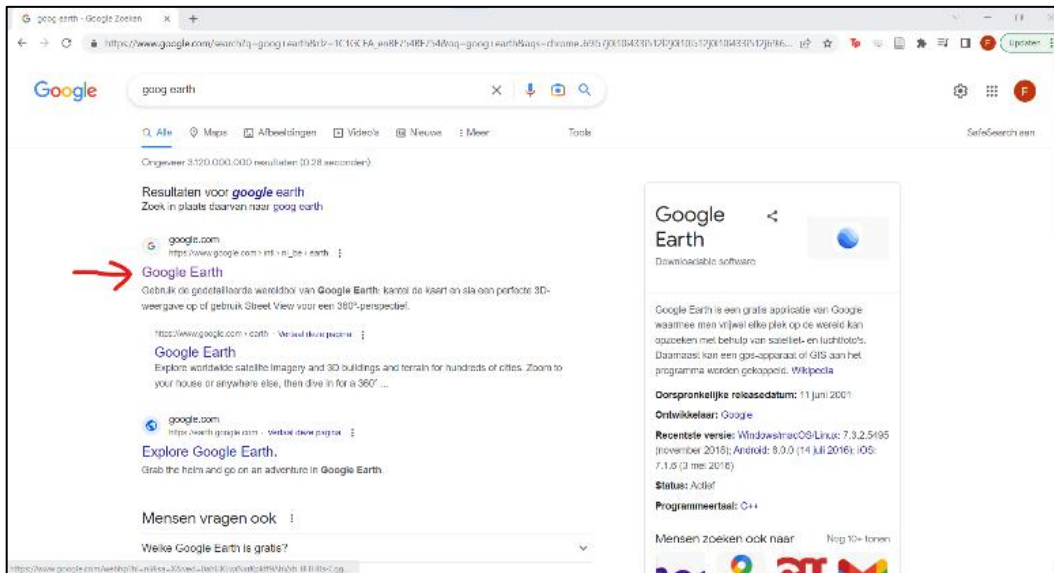
Hieronder wordt stap per stap uitgelegd hoe de actie in zijn werk gaat. Er is bijhorend ook een **video** gemaakt waarin alle stappen één voor één uitgelegd staan. De video kunt u bekijken via volgende link: <https://youtu.be/E7KiKOcxtUQ>. De **rode pijl** of **cirkel** geeft telkens aan waarop geklikt moet worden. Als u nog vragen heeft, aarzel dan zeker niet om ons te contacteren:

- Kristien Drooghmans: [kristien.drooghmans@student.uhasselt.be](mailto:kristien.drooghmans@student.uhasselt.be)
- Fien Beirinckx: [fien.beirinckx@student.uhasselt.be](mailto:fien.beirinckx@student.uhasselt.be)


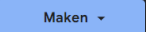


## Stap 1: Open Google Earth.

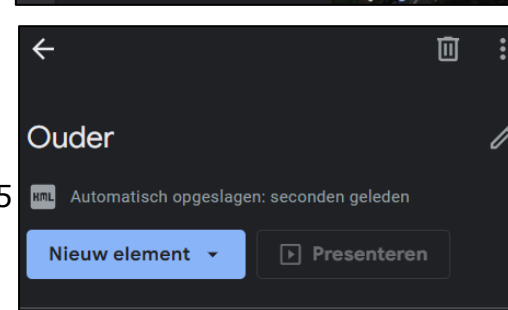
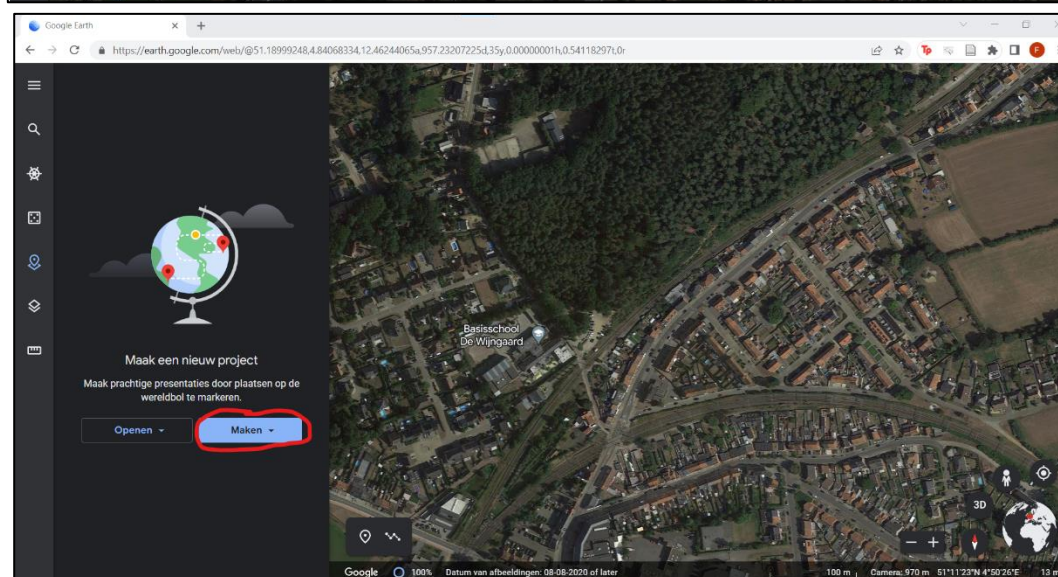
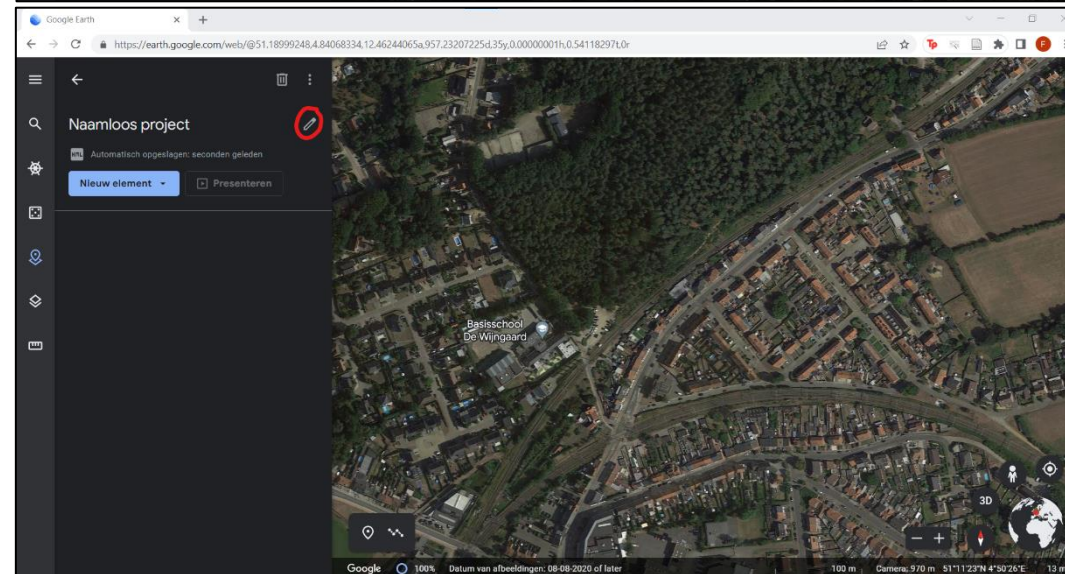
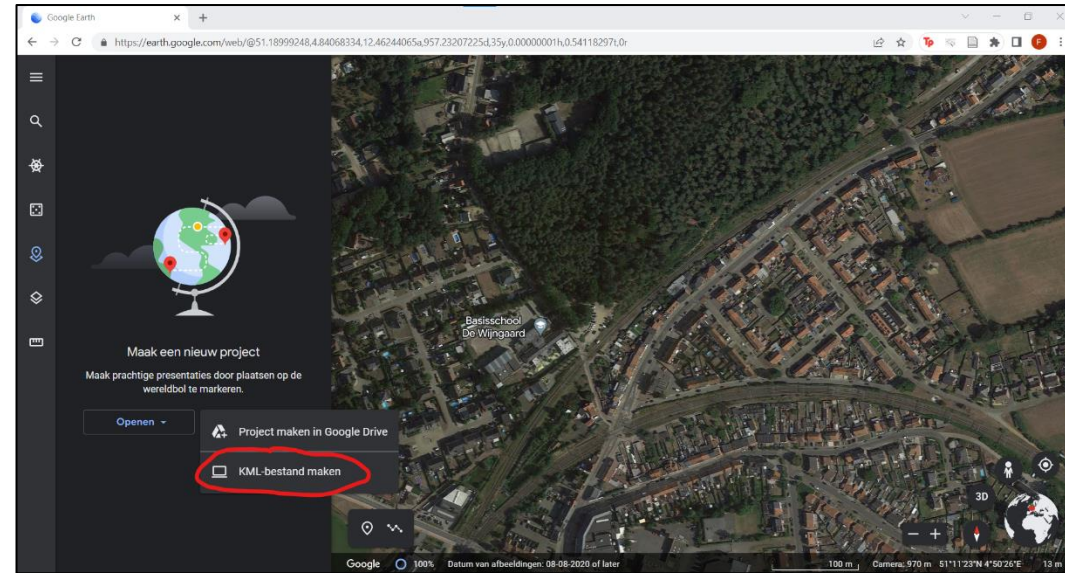
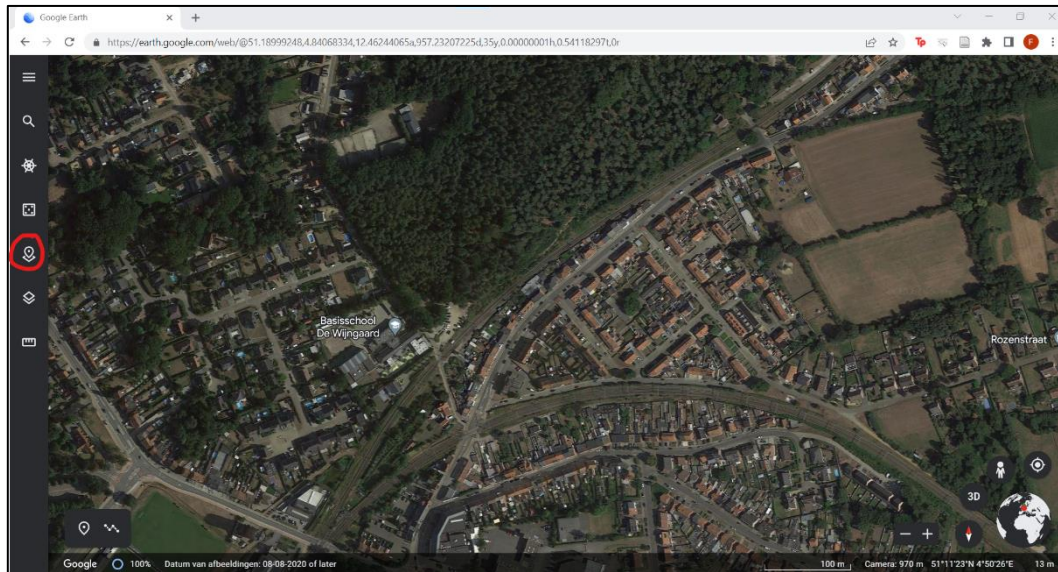
Dit kan op twee manieren:

- 1) Klik op volgende link: <https://earth.google.com/web/@51.18992735,4.83882047,15.16394009a,550.61502348d,35y,0h,0t,0r>
- 2) Typ Google Earth in, in een zoekmachine zoals Google of Firefox. Klik vervolgens op Google Earth. Klik dan op Earth starten.


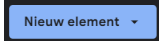
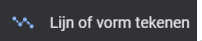



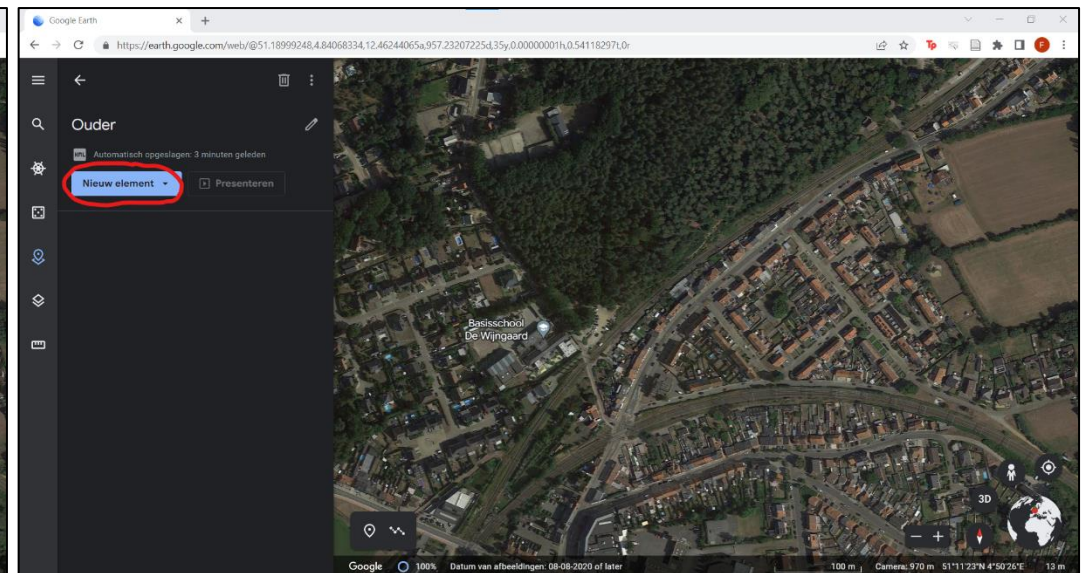
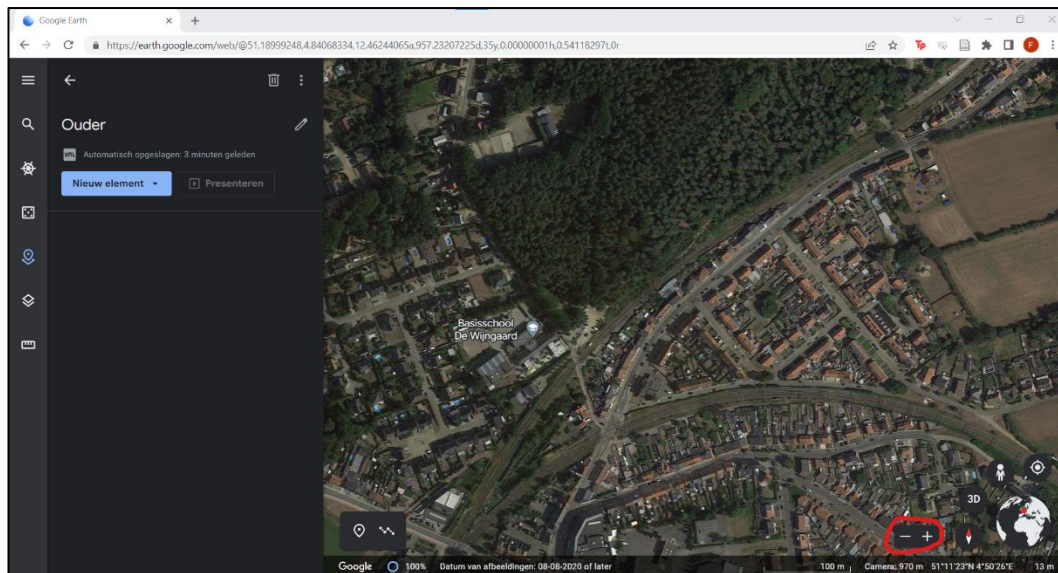
## Stap 2: Maak een nieuw project aan in Google Earth.

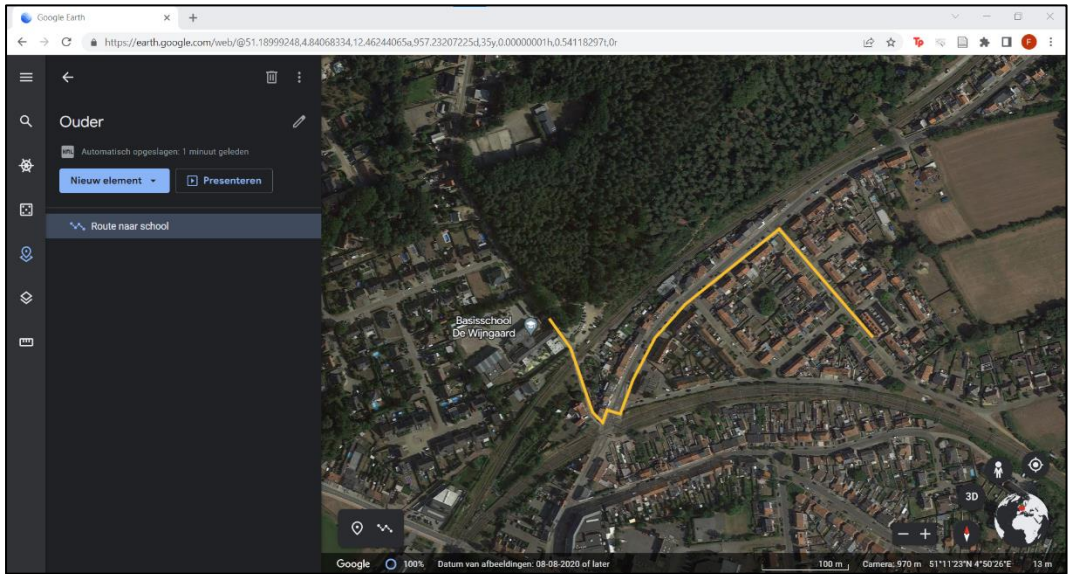
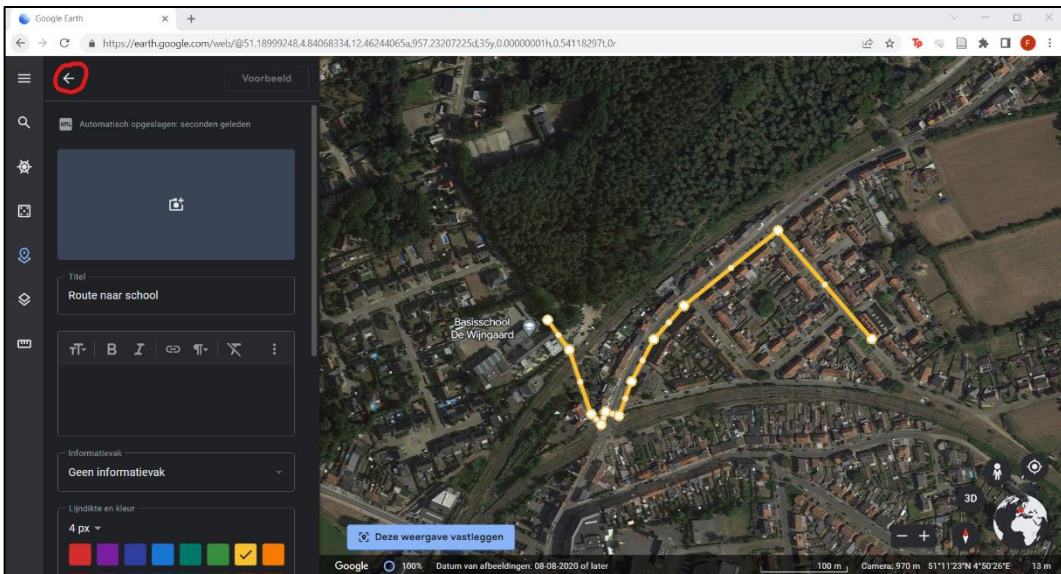
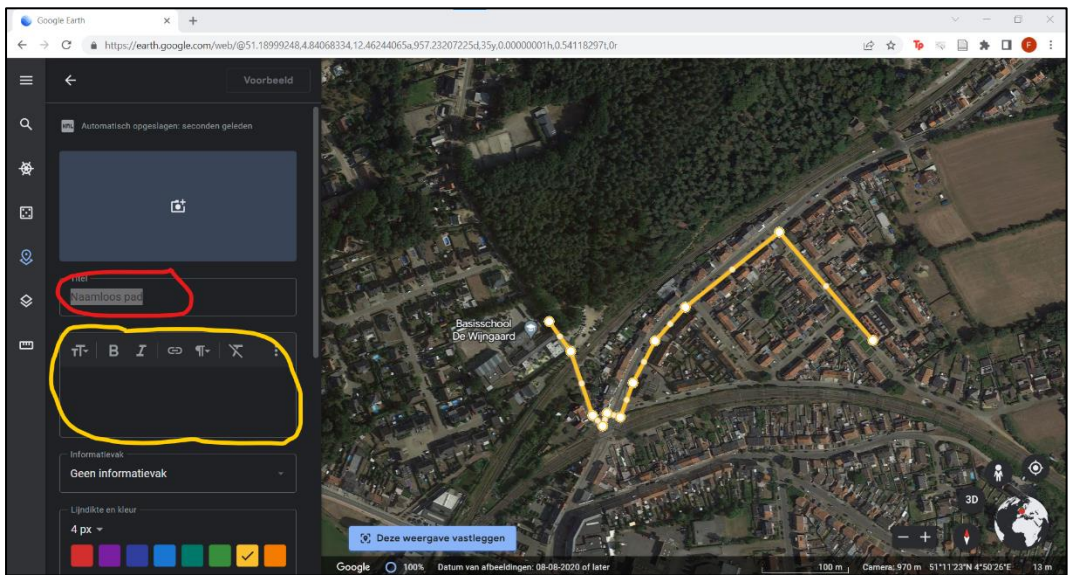
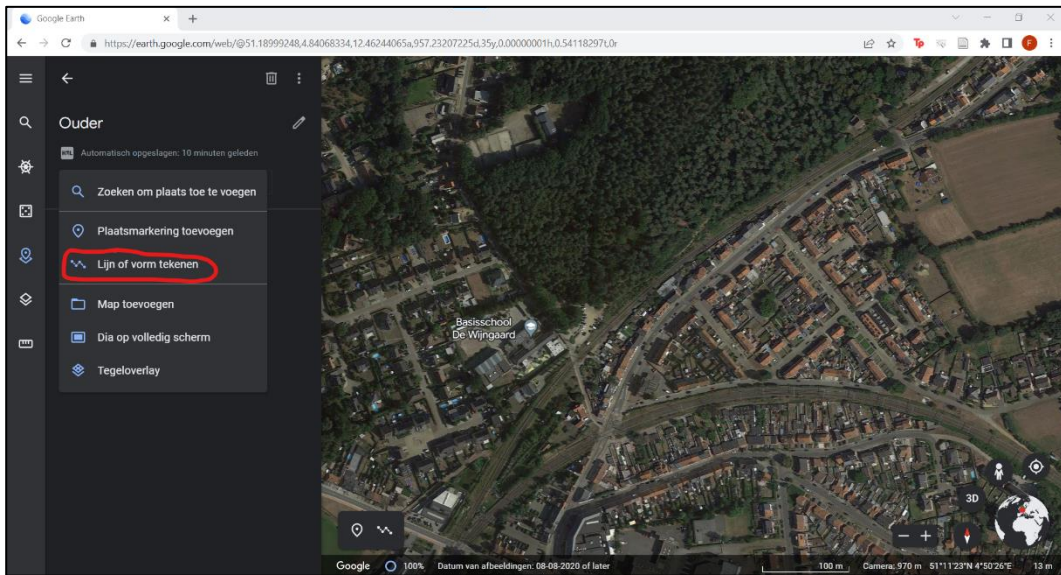
- 1) Klik op dit symbool  aan de linkerkant van het scherm.
- 2) Klik vervolgens op de knop maken .
- 3) Klik daarna op KML-bestand maken .
- 4) Verander de naam van het project door op de pen  te klikken.  
Verander de naam naar **"Ouder"**.



### Stap 3: Route naar school invoeren.

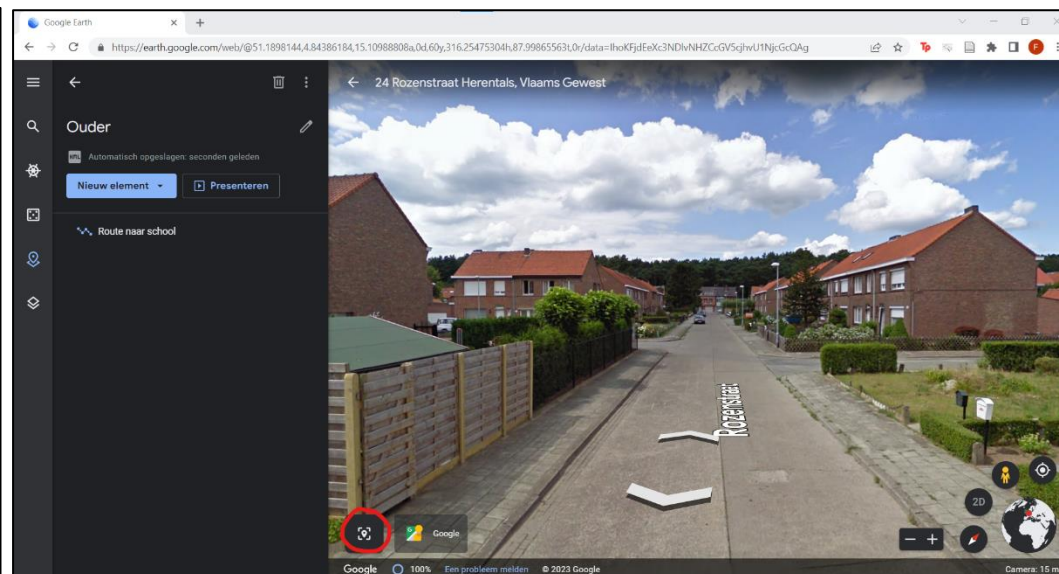
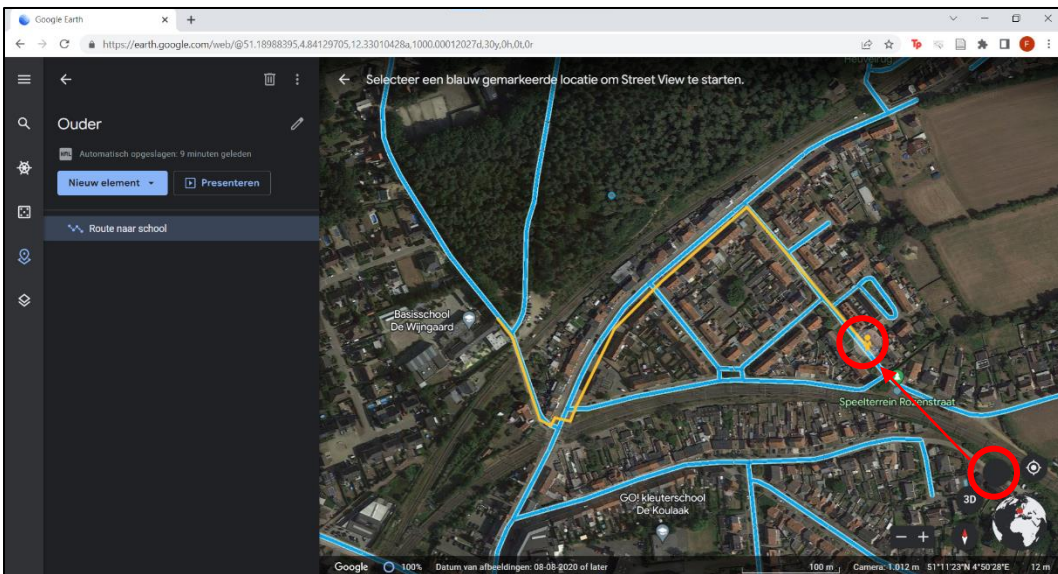
- 1) Zoom in naar het **vertrekpunt** van de route. In- en uitzoomen kan met de muis of door op de plus of min  onderaan rechts op het scherm te klikken. De kaart kan verschoven worden door de linkermuisknop ingedrukt te houden en de kaart op hetzelfde moment te verschuiven.
- 2) **Maak de route** die uw kind aflegt naar school **aan**. Klik hiervoor op nieuw element . Klik vervolgens op lijn of vorm tekenen . Klik met de linkermuisknop op de plaats waar de route start. Maak vervolgens de route door telkens op de linkermuisknop te klikken bij een afslag of bocht. De kaart kan tussendoor verschoven worden door de linkermuisknop ingedrukt te houden en de kaart te verschuiven. Dubbelklik met de linkermuisknop om de route af te sluiten op het eindpunt.
- 3) Een **fout** in de route, geen probleem! Druk op hetzelfde moment op de toets ctrl en de letter z op het toetsenbord (ctrl + z). Het laatste punt verdwijnt. Deze stap kan meerdere keren herhaald worden als meerdere punten fout zijn.
- 4) De **naam** van de **route** kan links aangepast worden net zoals bij de titel van het project. Geef de route de naam **“route naar school”**. In het gele vak kunt u indien u wil extra informatie geven over de route. Dit is niet verplicht.
- 5) Klik op het pijltje  linksboven om terug te gaan naar het overzicht. Nu staat de route links in het overzichtsvak.

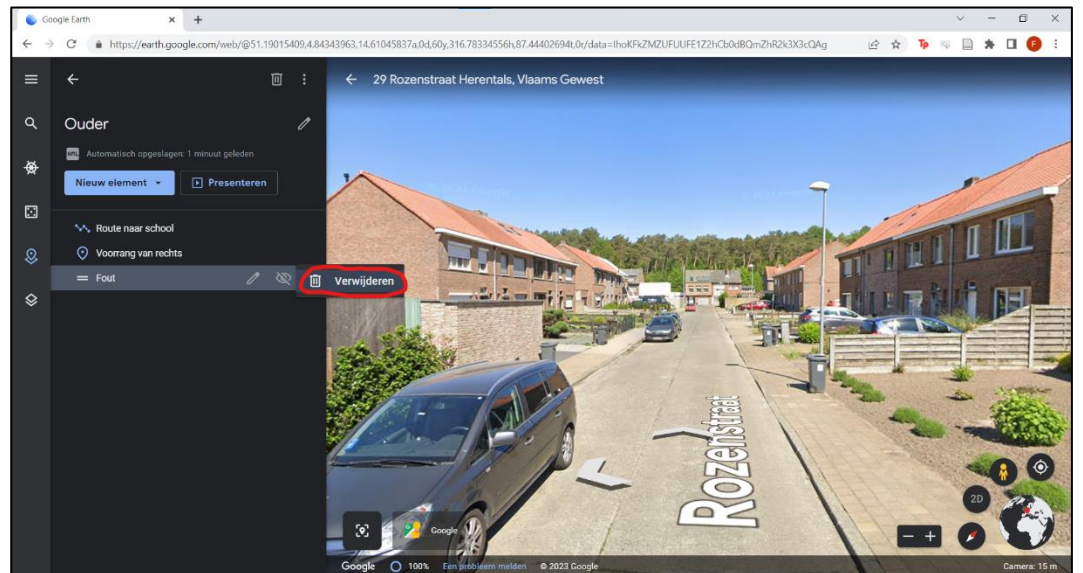
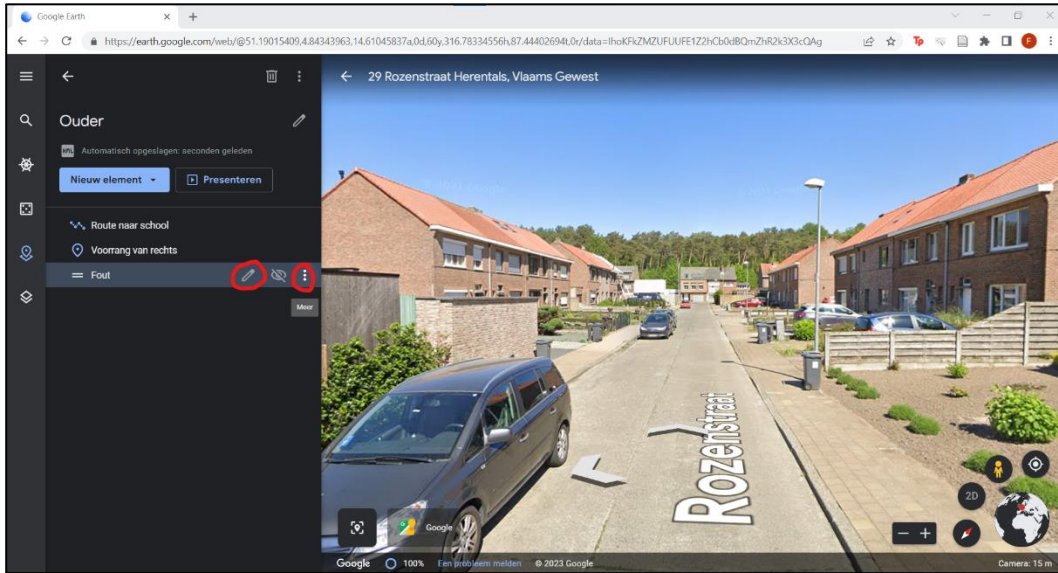
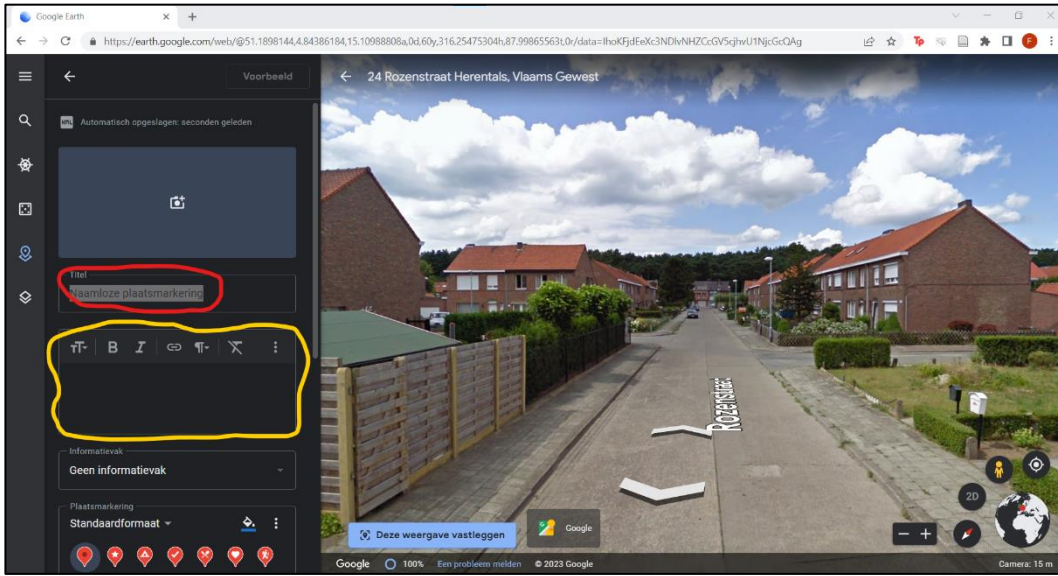




## Stap 4: Aandachtspunten ingeven.



- 1) De volgende stap is de aandachtspunten ingeven. Dit gaat het makkelijkste via **Google Streetview**. Hiermee kan de route digitaal afgelopen worden en op elk punt informatie ingeven worden. Open Google Streetview door het mannetje  van rechtsonder naar het startpunt van de route te slepen. De route kan afgelopen worden in Google Streetview door op de witte pijl  te klikken of door dubbel te klikken op het punt waar u naartoe wil. Daarnaast kan het beeld verschoven worden door met de linkermuisknop ingedrukt het beeld te verschuiven.
- 2) Loop heel de route af in Google Streetview van het startpunt tot het eindpunt. **Beeld u in** dat u de route samen met uw kind oefent zodat uw kind binnenkort zelfstandig naar school kan gaan. Maak een punt aan voor elk **aandachtspunt** dat u uw kind zou meegeven. Een punt aanmaken kan door links onderaan op volgend symbool  te klikken. Verander de **titel** in wat u aan uw kind zou zeggen. In het voorbeeld hieronder kan dit zijn: “Let op voorrang van rechts” of “Rechts op de rijbaan fietsen”. Extra informatie kan meegegeven worden in het geel omcirkelde vak. Dit is opnieuw niet verplicht. **Klik** daarna op de **pijl**  linksboven. Het is **belangrijk** om dit na elk punt te doen voordat u verdergaat met de route. Zo blijft het aandachtspunt op de juiste plaats staan. Loop de route vervolgens verder af in Google Streetview tot u opnieuw een punt ziet waar u iets tegen uw kind zou zeggen. **Herhaal deze stap** door opnieuw op het symbool linksonder te klikken. Herhaal dit tot het eindpunt van de route.
- 3) Per ongeluk een **fout** punt aangeduid, geen probleem! Dit kan op elk moment aangepast of verwijderd worden in het overzicht. Klik op de pen  als u het punt wil bewerken en klik op de drie puntjes  als u punt het wil verwijderen. Om het te verwijderen moet u vervolgens op verwijderen  **Verwijderen** klikken.

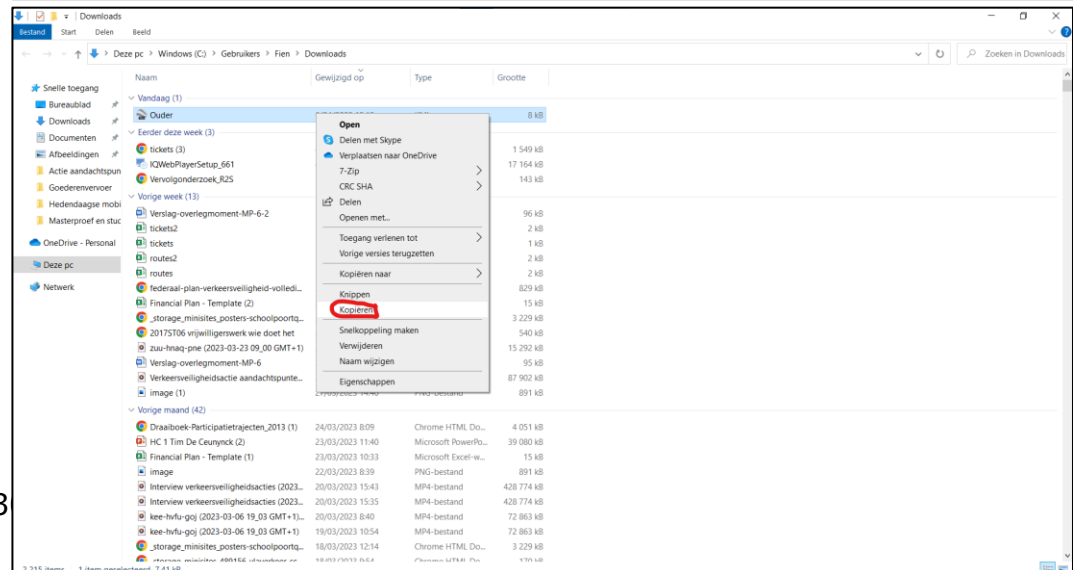
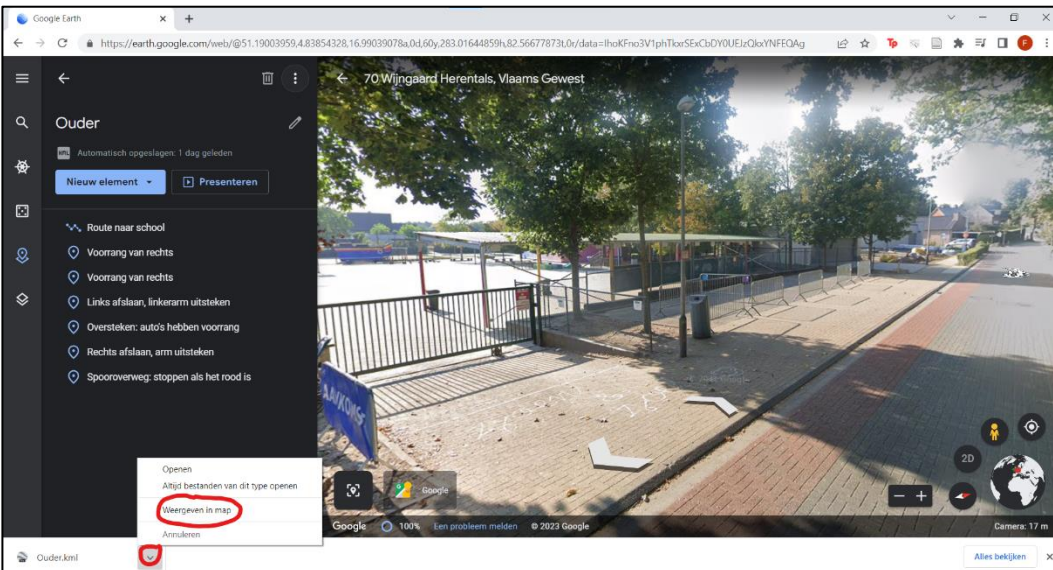
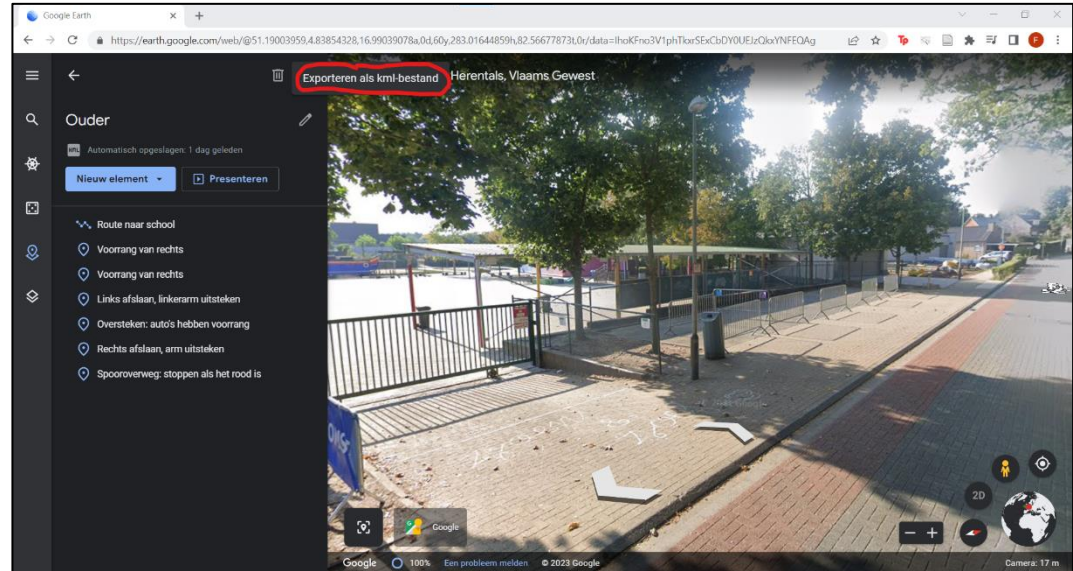
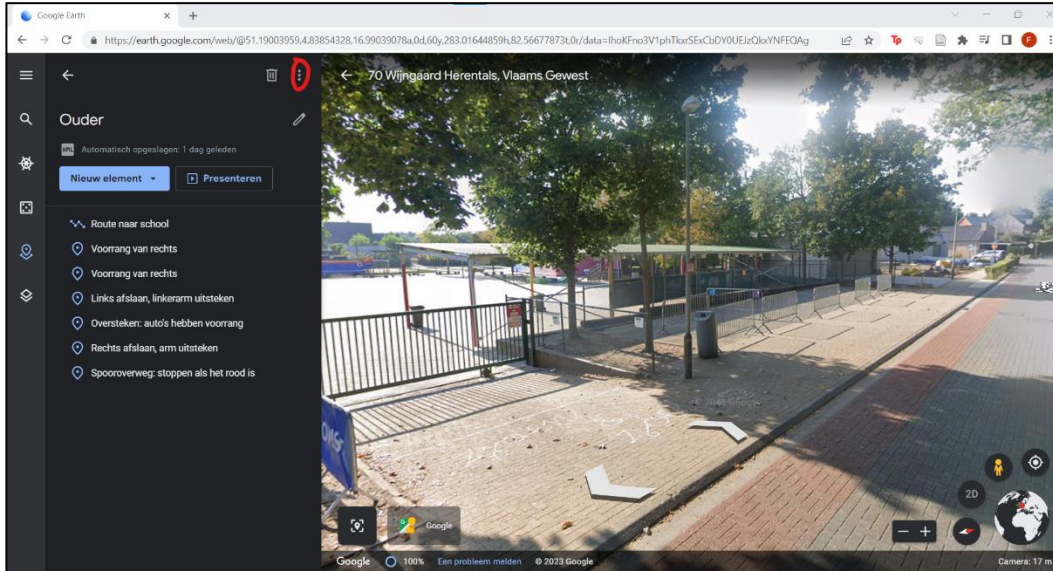






## Stap 5: Document opslaan

- 1) Proficiat u heeft heel de route afgelegd en alle aandachtspunten aangeduid! **Sla het document op**, op uw computer op een plaats waar u het kan terugvinden. Klik hiervoor linksboven op de drie puntjes  en exporteer het project als KLM-bestand **Exporteren als kml-bestand**. Het document verschijnt onderaan het scherm. Klik op het pijltje  en kies weergeven in map **Weergeven in map**. Nu staat het document tussen uw downloads en kunt u het verplaatsen naar de map waar u het wilt opslaan. Dit kan door het te kopiëren en het daarna in de juiste map te plakken.



## Stap 6: Route afleggen met uw kind.

- 1) **Leg de route naar school af met uw kind** met de fiets, te voet of met de step. Vraag aan uw kind dat het **hardop zegt** waar het op let in het verkeer (als het zelfstandig naar school zou gaan). U kunt eventueel een voorbeeld geven. Als het moeilijk gaat, kunt u aan uw kind vragen om alles wat hij doet op weg naar school hardop te zeggen. Noteer op de weg naar school wat uw kind vertelt. Enkele **tips** zijn het nemen van een foto op elk punt waar uw kind iets zegt of de route afprinten en erbij schrijven wat uw kind zegt op welke locatie. Het is belangrijk voor de volgende stap dat u onthoudt waar uw kind wat zegt.

## Stap 7: Maak een project aan voor uw kind.

- 1) Open opnieuw Google Earth zoals in stap 1.
- 2) Maak een nieuw project aan voor uw kind zoals in stap 2. Geef dit project de naam "**Kind**".
- 3) Geef de **aandachtspunten** van uw kind in zoals in stap 4. (De route moet NIET opnieuw ingegeven worden omdat we deze uit het project "ouder" kunnen halen).
- 4) **Sla** het project van uw kind **op** zoals in stap 5.

## Stap 8: Bestanden doorsturen.

- 1) Proficiat u heeft alle stappen doorlopen en de verkeersveiligheidsactie tot een goed einde gebracht! Hopelijk vonden u en uw kind dit een leuke actie en hebben jullie wat bijgeleerd. De laatste stap is de **bestanden doorsturen via mail** naar ons. De bestanden kunt u toevoegen in de mail door op "**invoegen**" of "**bestand toevoegen**" te klikken en de bestanden te selecteren. Onze emailadressen vindt u hieronder:
  - Kristien Drooghmans: [kristien.drooghmans@student.uhasselt.be](mailto:kristien.drooghmans@student.uhasselt.be)
  - Fien Beirinckx: [fien.beirinckx@student.uhasselt.be](mailto:fien.beirinckx@student.uhasselt.be)
- 2) Wat nu? Als we alle bestanden van alle deelnemers hebben ontvangen, laten we weten hoe de actie verlopen is, wat de belangrijkste aandachtspunten zijn en hoe de vergelijking is tussen de aandachtspunten van de ouders en de kinderen.

## Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten

Beste deelnemer,

Hartelijk dank voor jouw deelname aan de verkeersveiligheidsactie rond de aandachtspunten op de schoolroute van jouw (klein)kind.

Om de actie af te ronden, vragen we u nog de onderstaande bevraging in te vullen. De bevraging is anoniem en alle tips zijn welkom!

Waarom heeft u deelgenomen aan de actie? \*

Tekst lang antwoord

Wat was jouw algemene ervaring rond de actie? \*

- Positief
- Negatief
- Zowel positief als negatief

Wat vond u positief aan de actie? \*

Tekst lang antwoord

Wat vond u negatief aan de actie? \*

Tekst lang antwoord



Hoe nuttig vond u de actie?

	1	2	3	4	5	
Totaal niet nuttig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zeer nuttig

Indien u de actie nuttig vond, waarom vond u de actie (niet) nuttig? \*

Tekst lang antwoord

---

Van welke hulpmiddelen heeft u gebruik gemaakt? \*

- Handleiding
- Video
- Beide
- Anders...

Wat vond u duidelijk/nuttig aan de handleiding/video? \*

Tekst lang antwoord

---

Wat zijn verbeterpunten voor de handleiding/video? \*

Tekst lang antwoord

---

Vond u Google Earth handig in gebruik? Zo ja/nee, waarom wel/niet? \*

Tekst lang antwoord

---

Heeft u aanbevelingen richting de toekomst? \*

Tekst lang antwoord

---

Zou u de actie nogmaals willen uitvoeren, maar dan met een ander (klein)kind? \*

- Ja, graag
- Nee bedankt
- Misschien
- Anders...

Zou u de actie aanraden aan anderen? \*

- Ja
- Nee
- Misschien
- Anders...

## 18.11 Verslag fietslessen

### 18.11.1 Verslag kennismakings- en opleidingsdag fietslessen Herentals 08/03/2023

#### **Wat is het?**

- Fietslessen voor volwassenen op iedere woensdag namiddag van maart – juni 2023
- Kinderopvang voor de kinderen van de deelnemers (aparte vrijwilligersoproep)

#### **Praktisch**

- Woensdag namiddag
  - o 13u30-14u00: vrijwilligers spreken af en hebben een halfuur de tijd om alles klaar te zetten en alles te overlopen/bespreken
  - o 14u00: deelnemers komen aan
  - o 14u00-16u00: effectieve fietslessen met de deelnemers
  - o 16u00-16u30: opruimen en nabespreking onder de vrijwilligers
- Locatie: Vorselaarsebaan 50 in Herentals (bij het verkeersterrein en speeltuin)
- Foto's worden gemaakt

#### **Doelgroep**

- Volwassenen
- Anderstalige afkomst
- Enkel vrouwen
- Geschatte leeftijd: 20-40 jaar (één iemand van 50-60 jaar)
- 20 deelnemers

#### **Wie zijn de organisators?**

- Hoofd = Hans
- Michaela (maatschappelijk werkster stad Herentals, dienst gelijke kansen en preventie), Ann en Marie-an zitten in een organisatie (Neteland) en nemen de leiding, daar kan je terecht bij vragen. Antonia is een stagiaire van Michaela. Zij gaat ook de fietslessen mee begeleiden
- Sus, Marleen en Christine zijn vrijwilligers en hebben al vaker fietslessen georganiseerd. Sus en Christine hebben vorig jaar deelgenomen. Marleen heeft al vaker deelgenomen en begeleidde vroeger in haar eentje fietslessen
- Sus en Christine zijn broer en zus van Ann die de fietslessen mee organiseert
- Luc, Roger en wij zijn nieuwe vrijwilligers
- Marina heeft vorig jaar zelf deelgenomen aan de fietslessen. Niet omdat ze nog niet kon fietsen maar wel omdat ze bang had om te fietsen. Bij de laatste lessen heeft ze zelf het initiatief genomen om de overige deelnemers mee te ondersteunen. Dit jaar is zij mee vrijwilliger.

#### **Bedoeling van vandaag**

- Kennismaking onder de vrijwilligers
- Nieuwe terrein en het gebouw verkennen

- Brainstormen over de aanpak van de fietslessen (de vrijwilligers kiezen zelf een beetje hoe ze de lessen indelen. Dit gebeurt wel op basis van de cursus van Mobiel 21).
- Vrijwilligerscontracten opstellen en ondertekenen
- Cursussen (Mobiel 21) worden meegegeven
  - o Hoe communiceer je met anderstaligen
  - o Hoe zitten de fietslessen in elkaar
  - o ...

### **Besproken onderwerpen**

- 15/03: kennismaking tussen vrijwilligers en deelnemers (kinderen) en helmen uitdelen, passen en een naamkaartje op plakken
- 22/03 = eerste les:
  - o Eerst de groep van 20 deelnemers samen, dan opsplitsen in ieder 10
  - o Wat is een fiets? Welke onderdelen zijn er? Hoe communiceren we tijdens de lessen (bv. fluitjes als signaal van stoppen en starten)
  - o Opwarmoefeningen omdat sommige deelnemers bepaalde spieren niet gebruiken die je ook gebruikt tijdens het fietsen
  - o Wandelen met fiets in de hand, hoe parkeer je een fiets, banden oppompen (zijn ook zaken om binnen te oefenen moest het regenen)
  - o Zitten op zadel en al wandelen fietsen, evenwicht testen
  - o Steppen met de fiets
- Omgang met de deelnemers
  - o Niet aanraken, zelf evenwicht laten voelen
  - o Mannen helpen buiten, vrouwen mogen enkel helpen met het kiezen en passen van de helmen
- Theorielessen komen halverwege de fietslessen (als het eens slecht weer is)
- Praktische zaken
  - o Nummers van de hulpdiensten bij de hand
  - o Verzekering checken voor als mensen tegen een auto rijden
  - o Wat doen bij regen
  - o Ramadan (ongeveer 50% van de deelnemers) à genoeg pauzes nemen, op het gemak doen
  - o EHBO koffer nachecken
  - o Communicatie tussen de mensen van de kinderopvang en de fietslessen
  - o Omgeving, zoals het rusthuis, contacteren
  - o Waar laten ze de spullen liggen
  - o Fietszakken meenemen om gsm's of tassen in te kunnen steken
  - o Zelf fiets meenemen
  - o Bereikbaarheid van de locatie voor de deelnemers (verre afstand om te wandelen vanaf de bushalte)

### **Extra**

- Mobiel 21 geeft de lessen en heeft de cursus opgesteld. Hun kunnen we contacteren
- Hans kunnen we contacteren, hij is vrijwilligerscoördinator bij de organisatie Neteland

- Silvia van de afdeling verkeerseducatie
- Andere voorbeelden van fietslessen: Mol, Geel en Turnhout (individueel, buurtsporten)
- Vorig jaar waren er 4 vrijwilligers, dit jaar zijn het er een pak meer. 3 van de 4 vrijwilligers zijn dit jaar terug vrijwilliger. Dit is een grote meerwaarde doordat zij weten hoe de fietslessen in hun werk gaan en al de nodige ervaring hebben. Dit jaar zijn er meer vrijwilligers wat voor extra ademruimte zorgt indien een vrijwilliger een les niet aanwezig kan zijn.
- Christine en Marleen gaven aan dat ze heel veel waardering halen uit het geven van de fietslessen



### 18.11.2 Verslag fietsles 22/03/2023

Eerste echte fietsles voor de deelnemers. Vorige week was het kennismaking waarbij de helmen en de fluo-hesjes werden gepast.

#### **Fietsles zelf:**

- Programma: start fietsles en uitleg begrippen fiets. Daarna fietsgewenning: rondwandelen met de fiets. Als laatste peddelen en stappen met de fiets. Dit laatste gebeurde ook als slalom langs kegels.
- Halverwege was er een pauze. Dit was noodzakelijk. 2u was lang voor sommige deelnemers. De meeste deelnemers hebben dan ook nog nooit op een fiets gezeten.
- Op einde van de les waren er twee die konden fietsen.

#### **Vrijwilligers:**

- Er waren een aantal nieuwe vrijwilligers: Ria, Roger en Agnes. Er is nu een ruime groep vrijwilligers. Veel meer dan vorig jaar, toen waren er maar 4. Dit is goed voor als er op straat gefietst wordt.
- De meeste van de nieuwe vrijwilligers kennen andere vrijwilligers. Kennis is dus ook hier belangrijk.
- Marleen: heeft het meeste ervaring met het geven fietslessen. Zij geeft al fietslessen sinds 2006. Toen werd het georganiseerd door het OCMW. Het geven van fietslessen zat bij de opleiding tot poetsvrouw? Zij was er vorig jaar ook bij.

### 18.11.3 Verslag fietsles 05/04/2023

Vorige week niet aanwezig want de studenten hadden les.

#### **Verloop van de les:**

- Fietsness: opwarming aan het begin van de les
- **Onderverdeling** in twee groepen: één groep met deelnemers die kunnen fietsen + één groep met deelnemers die nog niet kunnen fietsen
- De deelnemers die kunnen fietsen hebben heel de les gefietst en geoefend op rechts rijden.
- De deelnemers die nog niet kunnen fietsen, hebben geoefend op het blindelings zoeken van de pedalen. Dit gebeurde bij een lichte helling naar beneden zodat de deelnemers snelheid hadden.
- Halverwege was er een pauze

#### **Extra informatie:**

- Er waren zes vrijwilligers aanwezig
- Er waren 11 deelnemers
- De inschrijvingen voor dit jaar zaten vol. Er is zelfs een wachtlijst voor als er deelnemers zouden stoppen, dan kunnen nieuwe deelnemers aansluiten
- Tegen het einde van de les kon iedereen fietsen behalve één deelnemer.
- Sommige deelnemers moeten nog leren remmen. Belangrijk voor ze de straat op gaan.
- Woonzorgcentrum vlak bij het verkeerseducatief centrum is de ideale plaats om voor de eerste keer op de weg te oefenen omdat het een beschermde omgeving is met weinig verkeer maar toch een eerste keer een andere omgeving is.

#### 18.11.4 Verslag fietsles 12/04/2023

##### **Verloop fietsles:**

- Fietsles: opwarming aan het begin van de les
- Er was één nieuwe deelnemer doordat iemand anders gestopt was. Deze deelnemer moest nog van nul beginnen en werd door één vrijwilliger apart genomen.
- Het was geen goed weer. Het regende waardoor de les even is moeten stopgezet worden. Toen hebben de deelnemers binnen uitleg gekregen over de verschillende verkeersborden.
- Er waren zes vrijwilligers aanwezig en tien deelnemers
- De les verliep chaotisch. Elke deelnemer oefende op zichzelf en de vrijwilligers probeerde hier en daar te helpen waar nodig.
- Halverwege de les was er een pauze.
- De regen zorgde ervoor dat het vrij glad was.
- De meeste deelnemers konden op het einde van de les fietsen.

##### **Extra informatie:**

- Dit was de laatste was waar nieuwe deelnemers konden aansluiten doordat de achterstand anders te groot is.
- In mei krijgen de deelnemers een theorieles over de verkeersregels door de werknemers van het verkeerseducatief centrum.
- Volgende les gaan het gestructureerder verlopen waarbij de deelnemers oefeningen krijgen en zich aan de verkeersregels moeten houden.
- Marleen, de vrijwilliger die al heel lang fietslessen geeft, heeft de nodige kennis en oefeningen die toegepast kunnen worden.
- Deze les waren de fietsen geleverd. Hiervoor leerden de deelnemers fietsen op kinderfietsen. Dit was handig zodat ze met de voeten aan de grond konden maar kinderfietsen zijn niet gemaakt voor volwassenen. De stad Herentals en de organisatie Neteland hebben een oproep gedaan voor gratis fietsen te verkrijgen. Deze fietsen zijn deze les gearriveerd. Het zijn allemaal oudere fietsen maar ze zijn wel nagekeken door een techniker. Op het einde van de lessen kunnen de deelnemers de fietsen tegen een schappelijke prijs kopen. De stad Herentals heeft blijkbaar 2 containers vol fietsen maar deze kunnen niet gebruikt worden omdat deze geveild moeten worden.

### 18.11.5 Verslag fietsles 19/04/2023

#### **Verloop fietsles**

- Fietsness: opwarming aan het begin van de les
- Nadien hebben de deelnemers één voor één een strook gefietst zodat de vrijwilligers konden zien hoe ver elke deelnemer stond
- De deelnemers die nog niet zo goed konden fietsen werden individueel begeleid. De andere fietsten aan het begin op hun eigen rond. Leren fietsen vergt veel oefening
- Halverwege werd een parcours gemaakt met potjes. Dit parcours bestond uit een aantal stopstrepen waarbij de deelnemers leerden remmen en hun voet aan de grond moesten zetten. Nadien moesten ze terug vertrekken. Daarnaast was er ook een slalom. Dit bleek nog te moeilijk dus de slalom werd gewisseld met het tussen de lijnen rijden van een fietspad. Dit is niet zo makkelijk omdat een fietspad vrij smal is.
- De verkeerslichten werden aangezet. De deelnemers moesten dus ook rekening houden met de verkeersregels
- Halverwege was er een pauze voorzien

#### **Extra informatie**

- Voor de fietsles ben ik samen met een andere vrijwilliger (die al veel ervaring heeft met het geven van fietslessen) naar het nabijgelegen woonzorgcentrum gereden.
- Leren remmen is heel belangrijk, daarom werd er deze les extra aandacht aan besteed
- Het verkeerseducatief centrum is de ideale plek om de fietslessen te organiseren doordat er realistische verkeerssituaties zijn nagebootst. Er zijn verkeerslichten, een treinoverweg, fietspaden, een rotonde, een fietsstraat, enzovoort.
- De deelnemers zijn steeds vermoeid op het einde van de les doordat ze het niet gewoon zijn om te fietsen. Bijkomend was het Ramadan voor een deel van de deelnemers waardoor het voor hun extra vermoeiend was omdat ze overdag niet mogen eten of drinken.
- De les verliep opnieuw redelijke chaotisch, zonder structuur. Daarom hebben de vrijwilligers de volgende les om 13u15 afgesproken zodat de les goed voorbereid kan worden
- De meeste deelnemers kunnen fietsen

### 18.11.6 Verslag fietsles 26/04/2023

#### **Verloop fietsles**

- De deelnemers werden toegesproken en er werd duidelijk gemaakt dat ze naar de begeleiders moeten luisteren. De vorige lessen waren er hierbij problemen waardoor de lessen chaotisch verliepen.
- Fietsness: opwarming aan het begin van de les.
- Aanvullend werd de hুকkelbuk gedanst om op te warmen en de deelnemers te laten ontspannen.
- Opdeling deelnemers in groepjes waarbij duidelijk was welke deelnemers bij welke begeleiders hoorden.
- Test (elke groep apart): starten vertragen stoppen.
- Individueel per groep oefeningen
- Pauze
- Individuele begeleiding per deelnemer (groepjes werden opgesplitst). Er waren ongeveer even veel begeleiders als deelnemers waardoor dit mogelijk was

#### **Extra informatie**

- Voor de les samenkomst van begeleiders en organisatoren om het verloop van de lessen te bespreken.
  - o Vorige lessen verliepen chaotisch. Als de deelnemers in groepjes werden gedeeld, luisterden ze niet en reed iedereen op zijn eigen
  - o Het is zinvol om mee te fietsen, zo kunnen de deelnemers optimaal begeleid worden en kan er gekeken worden waar elke deelnemer op moet letten
  - o Veel deelnemers kunnen niet remmen en remmen met hun voeten. Hier moet extra aandacht aan besteed worden
  - o Op voorhand worden de deelnemers toegesproken en wordt er gevraagd van zo goed mogelijk naar de begeleiders te luisteren
  - o Het fluitsignaal moet gevolgd worden. Dit was tot nu toe niet het geval. Als er gefloten wordt, is het pauze
  - o Het uitstippelen van een parcours werkte de laatste les goed
  - o Veel deelnemers komen niet elke les. Dit gaan ze voor volgend jaar bekijken of ze eventueel inschrijvingsgeld en intakegesprekken kunnen invoeren. Daarnaast moeten op voorhand de verwachtingen goed geschept worden (elke les aanwezig, gepaste kledij)
- Leerlingen werden op voorhand in groepjes opgedeeld naargelang het niveau en aan elk groepjes werden begeleider(s) toegekend
- De focus van deze les lag op: rechtdoor fietsen, slalommen, bochten nemen en remmen

### 18.11.7 Verslag fietsles 11/05/2023

Vorige week niet aanwezig want de studenten hadden les.

#### **Verloop fietsles:**

- Geen fietsles aan het begin van de les maar wandeling door het verkeerseducatief centrum waarbij de aanwezige verkeersborden werden uitgelegd zoals voorrang van rechts en verbodsborden.
- De meeste deelnemers zijn daarna onder begeleiding buiten het verkeerseducatief centrum gaan fietsen.
- In de eerste plaats werd er opnieuw naar het woonzorgcentrum Sint-Anna gefietst. Dit is een rustige omgeving met weinig verkeer.
- In het woonzorgcentrum werd een oefening gedaan waarbij de groep in twee gesplitst werd. De groepen fietsten in tegengestelde richting en begroeten elkaar met het opsteken van de hand als ze elkaar kruisen. Dit test de behendigheid op de fietst en is een voorbereiding op het uitsteken van de arm bij het afslaan.
- Daarna is er gefietst naar het rondpunt bij Sport Vlaanderen Herentals. Dit is op de openbare weg met meer verkeer dan in het woonzorgcentrum.

#### **Extra informatie:**

- Vorige week hebben een aantal deelnemers voor de eerste keer het verkeerseducatief centrum verlaten en hebben op de openbare weg gefietst naar het woonzorgcentrum Sint-Anna.
- Er waren 6 vrijwilligers aanwezig
- Na de fietsles vond het interview plaats met de organisator van de fietslessen.
- Volgende week is het verkeersles gegeven door de politie. Dit duurt ongeveer een uur. Nadien kan er praktisch geoefend worden op de verkeersregels.

### 18.11.8 Verslag fietsles 17/05/2023

#### **Verloop fietsles**

- Deze week was het geen normale fietsles. Deze les was het theorieles gegeven door een medewerker van het verkeerseducatief centrum van Herentals.
- De deelnemers kregen gedurende een uur uitleg over de verkeersregels. Het ging voornamelijk over de plaats op de rijbaan, de verkeersborden en voorrang.
- Tijdens de les mochten de deelnemers vragen stellen. Dit gebeurde door meerdere deelnemers.
- Daarnaast was er interactie tussen de lesgever en de deelnemers.
- Na de les werd er buiten in het verkeerspark te voet rondgewandeld er werd er bij elk bord stilgestaan over de betekenis. Ook werden de voorrangsregels geoefend. Voornamelijk voorrang van rechts werd behandeld.
- Er was geen tijd over om de verkeersregels al fietsend te oefenen.

#### **Extra informatie**

- Tijdens de fietslessen is er één theorieles die door een professional gegeven wordt. Deze les was vandaag.
- Volgende les wordt er opnieuw met zoveel mogelijk deelnemers buiten gefietst zodat ze ervaring krijgen met oefenen in het verkeer en niet in een beschermde omgeving.

### 18.11.9 Verslag fietsles 31/05/2023

#### **Verloop fietsles:**

- Deze week werd er naar een camping gefietst die op zo'n drie kilometer van het administratief centrum ligt.
- Het was de eerste keer dat de deelnemers in een grote groep zo ver fietsten in gemengd verkeer. Ze rijden over de openbare weg.
- De fietstocht verliep heel vlot.

#### **Extra informatie:**

- Er was nog een deelnemer die moeite heeft met fietsen. Zij reed apart onder begeleiding van een vrijwilligers naar de camping.



### 18.11.10 Verslag fietsles 07/06/2023

#### **Verloop fietsles:**

- In het begin regende het. Toen werden de verkeersregels nog eens herhaald. De deelnemers kennen de verkeersregels goed.
- Deze week werd er gefietst in een drukker omgeving. Eerst werd naar een woonwijk gefietst. Aansluitend werd er ook gefietst in de stationsomgeving waar het drukker is.
- In de woonwijk werd geoefend op het afslaan. Meer bepaald op het achteruit kijken en het uitsteken van de arm.

#### **Extra informatie:**

- Het is een sterke groep. Hiermee wordt bedoeld dat de deelnemers al goed kunnen fietsen en dit vlot geleerd hebben.
- Op het einde als de fietslessen gedaan, volgt er een evaluatiemoment over het verloop van de fietslessen.
- Volgende week kan er met sommige deelnemers in het centrum van Herentals gefietst worden.

## 18.12 Samenvatting interviews

### 18.12.1 Enquête, niet deelgenomen verleden (26/02/2023)

**Tijd** is een heel belangrijke component voor deze respondent. Op dit moment neemt hij niet deel aan call-to-actions omdat hij geen tijd heeft. Als hij meer tijd heeft zou hij wel graag deelnemen. Tijdsgebrek is de reden om niet deel te nemen.

**Kinderen** is een volgende heel belangrijke factor. Hij kent vooral acties die met kinderen of scholen te maken hebben. Kinderen zou dan ook de reden dat hij zou deelnemen aan een actie. Acties die hij voorstelt hebben te maken met zichtbaarheid met schoolomgevingen. Het zijn vooral **kwetsbare weggebruikers** die hij belangrijk vindt. Er kan nog veel gedaan worden voor **zichtbaarheid** in het verkeer en van schoolomgevingen zoals fluorescerende kledij.

Zou makkelijker deelnemen aan iets rond fietsers omdat hij zelf een fietsliefhebber is. **Interesses** zijn een belangrijke drijfveer

### 18.12.2 Enquête, niet deelgenomen verleden (03/03/2023)

**Verkeerspark** bestond al toen hij in de lagere school zat. **Opfriscursus auto** heeft hij gedaan. Was verplicht als hij zijn kinderen wou leren rijden. Is nu terug afgeschafte.

**Kinderen** is een belangrijke factor om te willen deelnemen aan verkeersveiligheidsacties. 's Ochtends in de schoolomgevingen is het levensgevaarlijk. Het is een plek waar op dat moment geen auto's moeten zijn.

Heeft een **afkeer** van het **openbaar vervoer**. Heeft 6j naar Antwerpen gependeld. Openbaar vervoer is vaak te laat. Je moet er op kunnen rekenen.

**Tijd** is ook een belangrijke factor. Hij heeft enkel tijd voor een occasionele call-to-action. Een eenmalige call-to-action zou hij zien zitten, op wekelijkse of dagelijkse basis niet.

**Fietsvoorzieningen** zijn belangrijk. Het fiets als hobby in het weekend. In Vlaanderen zijn fietsvoorzieningen heel slecht en afhankelijk per gemeente. Er is geen overkoepelende aanpak.

**Fiscaliteit** is ook een probleem. Autofiscaliteit is een raar begrip, je moet de mogelijkheid hebben om fiscaal voor iets anders te kiezen dan de auto en dat is er niet. De fiscaliteit duwt mensen naar de auto.

Zijn kinderen zijn niet zo bezig met het halen van hun rijbewijs. Dat leeft niet meer zo.

**Parkeerprobleem** voor de deur. Mensen zijn lui. Aanpassing naar zone 30 is wel goed, parkeren moet nog beter.

Kent niemand dat meedoet aan verkeersveiligheidsacties.

**Idee:** borden zetten om te zeggen dat ze met de fiets of te voet kunnen komen. Mensen moeten aanspreken in schoolomgevingen waarom ze met de auto komen,

maar je moet iemand hebben dat dat durft. Stadsplan bekijken voor trage wegen en deze gebruiken. Hij zit in de GECORO, gebruik deze mensen. Ze zijn er, hebben er veel verstand van en kennen de stad/gemeente uit hun broekzak.

### 18.12.3 Gemachtigd opzichter, verkeersplatform Ruppelstreek (06/03/2023)

Gemachtigd opzichter: Hij was **werkzoekend** en **kent** de **directeur** van de lagere school, ze hebben samen in de klas gezeten en hij is al seingever (veel tijd, kennis en passie). Hij heeft wel tegen de directeur gezegd dat als hij **werk vindt, hij stopt als gemachtigd opzicher**. Hij is **4 jaar** gemachtigd opzichter geweest. **Nu** staat er **niemand** meer aan de school. Je verdient er niets mee en je hebt **geen bevoegdheden**. Op een gegeven moment stond hij op een kruispunt waar normaal gezien een agent moet staan. Toen hij is gestopt zijn, zijn **collega's ook gestopt** omdat hij gestopt was. Er was ook veel **administratie**: hij moest de planning opmaken, ze waren met 6 gemachtigd opzichter. **Positief**: interactie met weggebruikers, **negatief**: geen bevoegdheden: veel auto's die tegen richting inrijden, geeft nummerplaat door maar politie kan niets doen want heeft het zelf niet gezien. **Contacten** met politie en directeur blijft.

#### **Verkeersplatform** (openbare facebookgroep):

- Opgestart in **2019**: werken in Aartselaar op A12, hij zit bij het ACV, de vakbond, en de vraag van bedrijven rond mobiliteit en bereikbaarheid. Vlak voor corona is hij naar de minister gegaan of dat ze wilden meewerken en dat was geen probleem. Hij heeft geen computer, hij doet alles met smartphone.
- Dan corona wat nu, hij is een openbare **facebookgroep** gestart in **april 2020**
- Oorspronkelijk bedoeling alleen rond de **A12**.
- Zit ook met de snelle trambus tussen Willebroek en Brussel en met het Oosterweeldossier. Dus hij heeft zich ook lid gemaakt van de **staten generaal verkeersveiligheid Antwerpen**.
- **Geen subsidies**: via Europa het road safety charter, krijgt het niet via ACV of bewegen.net. Financieel moet je zien dat je erdoor komt.
- Fysiek komt hij niet in contact met mensen
- Hij is ook lid van **verkeersplatform VZW**. Gesprekken met het kabinet over werkingssubsidies
- **Doel**: mensen informeren en samenbrengen, Ruppelstreek verkeersveilig blijft.
- **Financiële aspect** speelt een grote rol. Wij een actie rond dode hoek opzetten maar had geen financiële middelen waardoor het niet kon. Belet hem niet van verder te doen
- Hij legt de nodige contacten, hij gaat naar beurzen, congressen
- Maart 2022 een **infoavond** georganiseerd waarbij hij de **ouders van verongelukte kinderen** had uitgenodigd. Hier kwamen maar een kleine 40 man op af, wat hij weinig vond.

- Verschillende gemeenten zijn mee gestapt in het project **verkeersveilige gemeenten** van **VSV**. Hij heeft naar VSV gestuurd dat ze willen samenwerken. Hij wilt samenwerken, niet tegenwerken. Niet dat hij A zegt tegen de gemeente en dat VSV de dag nadien B zegt.
- Voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2024 wil hij een eisenbundel opstellen.
- **Nadeel** van facebook: mist het fysiek contact, weinig reactie of niet de reactie die je wil
- **Advies vragen** aan stakeholders is een goed idee. Bijvoorbeeld de fietsersbond: hoe gaan jullie daar mee om.
- Reactie van kabinet duurt lang
- Hij is het **aanspreekpunt** binnen de regio: krijgt veel vragen van burgers en geeft die dan door of stuurt een mail naar de gemeente. Daarnaast ook verenigingen, scholen, bedrijven, unizo. Hij **legt de nodige contacten**. Hij is een kleine garnaal.
- Binnen AWW op drie jaar tijd al vijf contactpersonen. Dit is een probleem.
- Realisatie: A12 derde rijstrook waar vrachtwagens niet mogen voorbijsteken.
- Verkeersplatform moet **politiek onafhankelijk** zijn.
- Hij is er **dagelijks** mee bezig.
- **Terugkoppeling** is belangrijk. Dat burgers weten dat hij er mee bezig is.

#### 18.12.4 Gemachtigd opzichter, KWB (07/03/2023)

**Gevraagd** als **gemachtigd opzichter** want zijn dochter is schooldirectrice. Daarnaast had hij **vrienden** die het al waren omdat hij in de werkgroep mobiliteit van de KWB zit. Cursus was geen struikelblok. Hij is gemachtigd opzichter geworden als hij **gepensioneerd** was.

**Eén verantwoordelijke** onder de gemachtigd opzichters.

**Negatief:** auto's die zich niet aan de regels houden. Vroeg opstaan of in de regen of wind staan maakt hem niets uit.

Hij is ook lid van de **KWB werkgroep mobiliteit**. Vooral melden van gevaarlijke situaties of vragen voor snelheidsverlaging maar ze nemen ook **zelf initiatief** zoals het scheren van overhangende takken. Een verantwoordelijke die **contacten** legt met **gemeente**. Respons van de gemeente kan veel, veel beter.

Neemt deel met zijn vrouw en vrienden waaronder van de KWB als **vrijwilliger** aan het **fietsexamen** om de leerlingen te beoordelen.

Snelheid in het centrum vindt hij belangrijk, ook het weren van zwaar vervoer in het centrum. Het verbeteren van de fiets- en voetpaden maar vooral de fietspaden.

#### 18.12.5 Medewerker VSV (08/03/2023)

Projectverantwoordelijke actiepakketten.

Ze gaan zelf niet aan de slag met de pakketten. Krijgen wel elk jaar **feedback**, maar dat is klein, halen ze zelf niet zoveel uit. Kan ons wel in contact brengen met mensen die al aan de slag zijn geweest.

**Facebookgroep:** gewoon een post, wie is al aan de slag geweest en hoe geweest. Algemeen lukt vaak wel. Leuke manier erin plaatsen.

Hoe **bedenken**. Het pakket Parkeerdruk voor dat zij er was ontwikkeld. Brainstorm, ideeën, laten liggen en rop voortgaan. Schoolpoortquiz: kinderen leren heel veel van hun ouders, zien veel van hun ouders. Ouders moeten zelf het juiste gedrag tonen. Omdat gedrag een beetje bij te sturen, quiz gemaakt verkeersregels in de schoolomgeving, kennis opruisen in de hoop dat ze het zo ook gaan doen. Welke dingen, zouden ouders rekening mee moeten houden. 30 quizvragen, dit jaar een update, een aantal vragen aangepast. Eerst stock opwerken, daarna krijgen scholen de nieuwe versie.

Het **doel** zit er altijd achter. Het komt altijd van een vraag.

**Monitoren** is heel moeilijk. In het verleden enkel ouders de pakketten konden bestellen. Vroeger werd daar misbruik van gemaakt, leerkrachten die zich aanmelden als ouders, dus nu voor iedereen beschikbaar stellen. Voornamelijk leerkrachten die pakketten bestellen, is ook logisch. Ontwikkeld oogpunt, ouder kan er mee aan de slag gaan. Het zijn vooral de scholen zelf die er mee aan de slag gaat. Elke school of een verkeersouder kan de pakketten bestellen. Je moet een school aanduiden

**Gratis:** twee sensibiliserende de andere educatief naar de leerlingen bv fietscontrole.

Hoeveel er mee aan doen, jaarlijks **cijfers** doorgeven want gratis aanbieden via subsidies, moeten zich verantwoorden. Schoolpoortquiz: 3j in gebruik, 1) 589 pakketten (2020), pakket is gratis, per school maar één keer per schooljaar besteld, vorig jaar 510, 2022 303. Het aantal pakketten mindert, de meeste scholen hebben in de eerste jaren ruim gebruikt, nu kennen ze en hebben ze nog liggen. Het is best veel. ZE weten niet of de school er effectief mee aan de slag is gegaan. 2021 bevraging uitgestuurd, haal je kleine dingen uit. Elk jaar in september enquête naar verkeersouders, ben je aan de slag gegaan met pakket, is ook vrijblijvend dus geen harde cijfers.

**Herdruk** kijken ze naar de enquêtes, pakket Parkeerdruk, vorig jaar ook een update, met de politie, dat politie komt handhaven hebben ze erin gestoken, impact groter is. Sensibilisering is beperkt, slechts korte impact, acties moeten herhaald worden. Daarom bieden ze aan dat ze het elk jaar opnieuw mogen bestellen.

Niet elke school is hetzelfde, **verwerking** is ook anders, elke school mag daar op eigen manier mee omgaan, zodat ze zelf kunnen zien wat past.

**Positieve en negatieve punten** is heel moeilijk, niet veel feedback en feedback ligt op dezelfde lijn. Vaak enkel dat ze met pakket aan de slag zijn gegaan. Schoolpoortquiz moeilijk, je hebt poster, ouders moeten turven, in de avond hang je de flap omhoog met het juiste antwoord, je hebt scholen met verschillende

ingangen, op welke plaats bereik je de meeste ouders. Ook scholen waarbij ouders op een afstand van de school kind het laatste stuk laten afleggen, bereik je ouders ook niet. Hoe zoveel mogelijk ouders bereiken, extra kunnen afprinten, online ook aanbieden

**Parkeerdruk:** begin de opmerking heel moeilijk om ouders met het vingertje te wijzen, jij staat niet juist geparkeerd, in de verdediging schieten, reden om heel ludiek hebben getrokken, in de actiefiche ook de leerlingen 6<sup>de</sup> leerjaar laten uitvoeren en een tweetje met de politie, wel degelijk handhaving, ook van de politie te horen krijgen. Zo proberen ze dat altijd een beetje te updaten.

Voorlopig **3 sensibiliserende actie:** foutpakeren te snel rijden en verkeersregels ouders, zijn de grootste thema's waar nood aan is, zolang actueel is blijven ze het aanbieden tenzij ze het niet meer gaan bestellen. Parkeerdruk sinds 2017 wordt nog altijd 300-460 keer per scholjaar besteld. Zolang er vraag is blijven aanbieden

Je zou school in de buurt contacteren, wij mee sturen en uitvoeren om mee aanwezig te zijn. We hebben een school gevonden kunnen ze nog een pakket opsturen.

Ze raden aan om in **samenwerking** met de politie te doen, maar in realiteit niet meer dan de helft van de scholen er in slaagt. Wijkagent geraakt niet altijd aan school. Is wel altijd toffer, meer waarde en effect. Agenten erbij betrekken, contact opnemen zien wat voor hun past in de planning, neemt meer tijd in de beslag, Schoolpoortquiz is iets lossier.

Drie sensibiliserende pakketten, zone 30 zit er ook in, verloopt hetzelfde als Parkeerdruk, wordt minder besteld, het laatste jaar dan toch, voorgaande jaren gelijk. Schoolpoortquiz iets meer, is iets vrijblijvender om aan de slag te gaan, kan je zelf in de hand houden.

School posters laten drukken op **spandoekmateriaal**, laten ophangen, elk jaar opnieuw kunnen gebruiken. Is wel een school die heel geen gaeerde verkeersouders en hebben budgetten om ermee aan de slag te gaan.

Stel vragen in de facebookgroep, liever een rechtstreeks contactpersoon, mogen we een mail sturen naar haar, zien of ze iemand rechtstreeks kan contacteren.

#### 18.12.6 Verkeersouder (13/03/2023)

Verkeersouder: zat in het oudercomité en men wist dat ze bij de VSV werkt dus ze hebben haar **gevraagd**. Zij is het **aanspreekpunt** voor ouders en leerkrachten.

#### **Parkeerdruk:**

- **Aanleiding:** perceptie dat veel ouders de parkeerregels niet respecteren + degene die het goed doen belonen, zit bij de VSV waar heel wat actiepakketten voorhanden zijn. Pakketten zijn kant-en-klaar direct voor gebruik.
- **Doel:** foutparkeerders sensibiliseren, die het goed doen belonen. VSV: positieve gedrag in the picture zetten. Ludiek, leuke manier.

- **Parkerschijf:** je kan iets afgeven en mensen kunnen het effectief gebruiken.
- **Uitvoering:**
  - o Informereren: stop-principe, niet waar mag je niet parkeren maar met een kaartje waar mag je wel parkeren + wandeltijd, dit gaan we de komende weken doen, aankondiging
  - o Buurtbewoners betrekken: affiches en flyers uitdelen, zijn vaak ook de dupe, dat ze zien dat de school/verkeersouders ook moeite doen.
  - o Actie zelf: parkeerschijven uitgedeeld met hoop mensen van het oudercomité op verschillende plekken (ze kennen de plekken waar foutgeparkeerd wordt), zowel de foutparkeerders als degene die het goed deden aangesproken en parkeerschijf overhandigt. Vastgesteld dat het niet heel veel mensen zijn die foutparkeren en vaak dezelfde
  - o Samenwerking met de school: aan creajuf gevraagd om iets met parkeerpaauw te doen zodat het mee ondersteund wordt door de kinderen. Dan is de actie herhaald waarbij de tekeningen uitgedeeld werden
  - o Controle door politie: sluitstuk van de actie, beetje misgelopen want niet in dezelfde tijdsperiode, iets later
- **Besluit:** tijdje beter gegaan, paar maanden geleden terug erger, opnieuw de vraag, middelen afwegen, over hoeveel mensen gaat het echt, is de inspanning navenant.
- **2<sup>e</sup> keer:** anders aangepakt anders niet origineel, enkel focus op foutparkeerders deze week
  - o Informereren: informatiebrief waarop drie fases stonden uitgelegd
  - o Sensibiliseren: 2 ouders van het oudercomité met fluohesje de foutparkeerders aangesproken
  - o Handhaven door politie: zijn een week nadien komen handhaven en hebben boetes uitgeschreven
  - o Effect valt af te wachten, degene die zij heeft aangesproken zijn echt hardleerse. Sommige mensen ga je niet veranderen. Ouders die het niet correct vinden hebben wel het gevoel, hier wordt iets aan gedaan.
- Haar mening: om de zoveel tijd opnieuw onder de aandacht brengen en liefst op een andere manier
- Actie wordt **goed onthaald**
- **Communicatie** naar ouders toe is moeilijk: je probeert uw boodschap over te brengen maar moet zo simpel mogelijk zijn. Er is vaak een cultureel probleem of taalissue bij de overtreders, hoe bereik je die mensen.
- **Kort na de actie is er wel een verbetering**
- Post-corona: meer **eigen belang** vooropstellen bv ik rijd een schoolstraat in omdat hij goed uitkomt, ik denk niet na over het effect op andere weggebruikers die potentieel mijn kind kunnen zijn. Degene die het niet respecteren denken hier niet aan.
- **Tips:** geen stappen overslaan, fiche is heel handig

**Andere voorbeelden:** ze heeft ook een **verkeersquiz** georganiseerd (wees creatief, kijk welke aanbod er is, zijn er acties die ik kan aanpassen zodat ze door mij gebruikt kunnen worden)

- Schoolpoortquiz ging ze niet doen want het was corona
- Digitaal gedaan
- Is ook van VSV maar niet zo voorgeschreven, normaal voor bedrijven. Niet specifiek voor verkeersregels in schoolomgevingen maar ook breder, rond alle verkeersregels
- Entiteiten aanmaken en tegen elkaar spelen, klassen tegen elkaar en er waren prijzen te winnen. Zij kon alle scores zien
- Rond communiceren via sociale media, die klas staat eerst, komaan andere klassen
- Leefde echt wel die periode, aantal klassen veel ouders die hebben deelgenomen
- **Doel:** sensibiliseren, kennis laten maken met verkeersregels
- Heel de periode van de grote verkeersquiz uitgevoerd

**School** doet zelf veel rond fluo en zichtbaarheid in het verkeer. Daar helpen ze bij maar dat is niet hun eigen actie.

Ze is er niet continue mee bezig. Ze kiest **één actie per jaar** uit.

Ander voorbeeld: **infoavond** voor jonge ouders gegeven door een VSV'er die naar de school komt.

- Interactief met wat quizjes tussendoor.
- De VSV zocht nog try-out scholen
- 15 mensen, ook wat leerkrachten die nog eens wouden oprispen
- Laagdrempelig om verkeersveiligheid toch nog eens onder de aandacht te brengen
- Komen mensen op af die oprecht geïnteresseerd zijn
- Heel praktische vragen bv hoe vervoer ik mijn kind het beste op de fiets naar school met een bakfiets of iets anders?
- Try-out: uittesten wat werkt en wat niet, is er interesse in

**Wanneer een actie geslaagd** is: in de eerste plaats het **bewustzijn**, dat ze nadenken over hun gedrag. **Gedragsverandering** bij iedereen is een **utopie**, hardleerse gaan hun gedrag niet veranderen. Maar als je er toch een paar kan overtuigen die niet beseffen dat ze iets fout doen dan is dat leuk, dat merk ook direct wie dat zijn.

**Kent de meeste acties.** De acties in de school communiceren ze via sociale media. Zij beheert ook het sociale media-account van de ouderraad. Ouderraad wordt niet gevraagd om te helpen bij het fietsexamen, school vraagt het rechtstreeks aan de ouders. Gemachtigd opzichter hebben ze niet, vrij verkeersveilige schoolomgeving in een woonwijk met een schoolstraat.



**Motivatie:** kinderen, geïnteresseerd in mobiliteit, positieve impact op verkeersveiligheid. Eigen ideeën uitwerken, waardering. Sociaal contact is ook leuk maar is breder want ze zit ook in het oudercomité.

**Niet deelnemen:** als de kinderen niet meer op school zitten, hangt samen met tijdsgebrek

**Thema's:** vindt alles belangrijk, zwaar vervoer, de **drie grote killers** in het verkeer: snelheid, alcohol en drugs en afleiding, afleiding vindt ze ook heel belangrijk.

**Mobiliteitsproblemen:** ze heeft meegewerkt aan participatie in de gemeente en het octopusplan. Het is leuk als je ziet dat er iets mee gedaan wordt. Deelnemers zijn altijd mensen die geïnteresseerd zijn in verkeersveiligheid. Zij durft rechtstreeks naar de dienst mobiliteit te mailen. Je moet zelf ook een beetje het **initiatief nemen**.

**Ideeën:** in een donkere kamer zonder en met fluo. Het verschil laten zien in plaats van via een filmpje. Bij politiezone Demerdal doen ze dit voor minderjarige overtreeders in plaats van theorielessen.

#### 18.12.7 OKRA (20/03/2023)

##### **Opfriscursus verkeersregels:**

- Eigen **initiatief** van een **lid**: gepensioneerde hoofdcommissaris
- Uitgenodigd op een bestuursvergadering: kennis gemaakt en afspraken gemaakt
- Verspreid via de **magazine** van OKRA in de bijlage: zowel refereren naar voorbije activiteiten als naar de toekomstige activiteiten
- A.d.h.v een **ppt**-presentatie toegelicht
- Het is **gratis** (zaal (dienstencentrum) was gratis + spreker was gratis, hebben ze wel een attentie gegeven), drank aan een maatschappelijke prijs
- **2** keer georganiseerd:
  - o Eerste keer lokaal: 17 deelnemers
  - o Tweede keer **provinciaal** + Davidsfonds + Diabetesliga: 21 deelnemers (OKRA academie)
  - o Hij vond het een **magere opkomst**: komt doordat het in de avond georganiseerd werd, kon niet anders want de zaal wordt overdag gebruikt. Senioren komen moeilijk buiten in de avond. Het was ook donker
- **Goede reacties** → geeft voldoening
- Met de middelen die ze hebben zou het zo opnieuw doen
- **Evaluatie** tijdens de maandelijkse teamvergadering. Gebeurd voor elke activiteit
- Enige activiteit tot dusver rond verkeersveiligheid
- Nabije toekomst niet opnieuw organiseren: leden hebben hun kans gehad om te komen
- Beperkt budget: bekende sprekers uitnodigen is moeilijker

### 18.12.8 Fietspool Heusden-Zolder (22/03/2023)

#### **Fietspool:**

- Idee via het internet: vindt je alle informatie bv standaardbrief met uitleg, voorwaarden, brief voor de ouders, ...
- Raad gevraagd aan de fietsersbond
- Relatief veel reactie: telkens > 20 deelnemers
- Hij rijdt elke dag, 3 opa's die elke twee ritten meerijden. Opa's van leerlingen. De eerste keer konden ook (groot)ouders zich inschrijven om mee te begeleiden
- Rijden enkel op dinsdag, donderdag en vrijdag. Maandag moet hij zijn klas klaarzetten, woensdag is het maar een halve dag
- Ze rijden van september tot aan de allerheiligenvakantie en van de paasvakantie tot het einde van het schooljaar
- Ze moeten inschrijven via een brief die ze meekrijgen via school. Dan maakt hij geografisch de route. Kinderen krijgen een uur mee en een punt waar ze opgehaald worden. Als ze niet klaarstaan rijdt de fietspool door, ze wachten niet.
- Kinderen begrijpen het principe nu beter, zijn er aan gewoon.
- Doel veelvuldig: kinderen veilig naar school brengen maar ook afspraken nakomen, groepsgevoel, gezond bewegen, ...
- Reacties zijn positief
- Geëvalueerd met de politie en de fietsersbond. Tips gegeven, waren vooral kleine dingen. Gevaarlijke punten overgemaakt aan de gemeente.
- Onverwachte omstandigheden: WhatsApp groep waar in gecommuniceerd wordt
- Fietspool niet door gaat en er om praktische redenen een probleem is, gaat hij kinderen halen met de auto

#### **Wandelpool:**

- Naar gemeente gegaan, belijning aangebracht op een parking op 100 meter van de school zodat het duidelijk is waar er geparkeerd mag worden.
- Ouders van de oudste leerlingen van de lagere school worden sterk aangeraden om op deze parking te parkeren en niet voor de poort.
- Wandelpool brengt de kinderen tot aan de parking. Kinderen die worden opgehaald worden teruggebracht naar de school
- Mix van leerkrachten, ouders en directeur. Eén iemand per dag, eerst begeleiders van buiten de school nadien wordt er intern gekeken
- Enkel in de avond

#### **Overige:**

- Tijdelijke eenrichtingsstraat: wordt tijdens de vakantie opgeheven wat voor verwarring zorgt → permanente eenrichtingsstraat zodat de straat hier ook naar ingericht kan worden

### 18.12.9 Verkeersouder (23/03/2023)

#### **Verkeersouder:**

- Zal al bij het oudercomité
- Vanuit leerkrachten een team rond verkeersveiligheid
- Vanuit de ouderraad met een aantal in het groepje gestapt omdat ze veel reacties krijgen van ouders rond verkeersveiligheid
- Ideeën bundelen en samen actie ondernemen

#### **Schoolpoortquiz:**

- Actie van VSV, ze hebben het pakket aangevraagd
- Doel: bewust maken van de ouders en sensibiliseren
- Twee maanden elke week bij de nieuwsbrief een vraag steken + hangen het de vraag aan de schoolpoort
- Staan zelf niet aan de schoolpoort, vraag wordt gewoon opgehangen
- Sinds vorig jaar: poll via Instagram

#### **Fluoactie:**

- 4 x per jaar aan de schoolpoort: als ze een fluovestje aan hebben, mogen ze een fluogadget kiezen. Extra motivatie
- Kondigen ze op voorhand aan, kleinste taak van de ouders
- Refter donker maken, met blacklights zodat ze het verschil kunnen zien
- Afsluiten van de fluoweek: verkleed in fluo naar school komen op vrijdag

#### **30 km per uur:**

- Voormiddag een stuk straat afsluiten
- Kinderen mogen tekenen: verkeersborden van 30
- Vinden kinderen zelf leuk

#### **Parkeerdruk:**

- Actie van VSV
- Niet alle stappen gevolgd: geen handhaving
- Bekend gemaakt via nieuwsbrief
- Drie dagen met leden van het oudercomité parkeerschijven uitgedeeld

#### **Gemeente:**

- Parkeerplaatsen bedoeld voor de leerkrachten omgetoverd naar fietsparking door bloembakken te zetten
- Project rond schoolstraten
- Gevraagd om gele onderbroken lijnen voor en achter de bushalte te schilderen. Wachten het antwoord nog af

Ouders gaan niet uit hun eigen 100 meter verder parkeren en dan te voet komen: moet je ouders echt aanleren

Ouders **reageren** heel **positief**. Vaak zelfs **vragende partij** voor de acties

Tip: op **Facebook** vind je veel leuke ideeën.

### 18.12.10 Verkeersvrijwilligers (03/04/2023)

Gekomen door de **(klein)kinderen**. Zochten (groot)ouders om mee te rijden. Reden soms met 60 kinderen. In het begin waren ze nog geen verkeersvrijwilligers.

#### **Verkeersvrijwilliger:**

- Zagen een **oproep** in de **krant** en dan hebben ze zich aangemeld
- Halve dag een 'examen' (**opleiding**)
- **Verantwoordelijkheidszin** is belangrijk
- Er is veel **verkeersagressie**, laatste tijd is het beter. Ze hebben geen informatie gekregen tijdens opleiding over hoe hiermee om te gaan.
- Rijden niet alleen vanuit Larum (vroeger als ze nog geen verkeersvrijwilliger waren reden ze alleen vanuit Larum, nu ook andere scholen)
- Soms op voorhand kijken wat is de veiligste route (geeft aan dat ze ermee bezig zijn), overgedragen aan de verzekering. Soms krijgen ze een route en soms niet.
- **Gemachtigd** om het verkeer tegen te houden behalve aan de rode lichten
- In de 60 kinderen dat is soms niet verantwoord, vanaf 53 kinderen moet er van voor en vanachter een auto rijden, was tijdens de opleiding niet vermeld
- Proberen het altijd met hun **twee** te doen. Soms rijdt er een koppel mee
- **Taken**: scholieren begeleiden, fietscontroles, fietsexamen
- Vinden het **leuk** om met kinderen te werken.
- Mountainbikes zijn vaak niet in orde maar voor de rest valt het redelijk mee (fietscontroles)
- Kinderen **reageren positief**
- Soms moeten ze van hun voeten maken als de kinderen niet luisteren maar het gaat over de veiligheid van de kinderen.
- Ze kennen het gevaar op de baan. Is bij de leerkrachten niet altijd het geval, de meest zijn wel heel goed. Een **opleiding** voor de **leerkrachten** zou niet slecht zijn. Leerkrachten rijden normaal mee tenzij ze zwanger zijn
- Zou goed zijn als de coördinatoren ook eens meerijden, dan weten ze wat het is. Het is niet altijd zo makkelijk
- Geeft **stress**
- Ze geven zelf aan dat ze misschien wel wat te voorzichtig zijn.
- School vraagt aan politie, politie vraagt het aan de verkeersvrijwilligers. Als het niet via de politie gaat zijn ze niet verzekerd. Bij de politie zijn er twee coördinatoren die alles met vrijwilligers doen, ook buurtbemiddeling enzovoort. Dit zijn zelf geen politieagenten.
- Eén keer per jaar worden ze bedankt (dag van de vrijwilliger), komen alle vrijwilligers samen op het politiebureau en krijgen ze een kleine attentie. Er zijn ongeveer 10 verkeersvrijwilligers.
- Vorig jaar zijn ze veel geweest. Kosten voor de scholen zijn groter geworden, ze rijden vaker met de fiets want de bus is te duur geworden. Ze worden 2-3 weken op voorhand gevraagd.

- **Negatief:** verkeersagressie, kinderen die niet luisteren, fietsen die niet in orde zijn
- **Positief:** zijn begonnen voor de kleinkinderen maar ze doen het graag.
- **Kwaliteiten:** betrokken met verkeersveiligheid, verantwoordelijkheidszin, ervaring op de baan.
- Weten niet of ze het nog lang gaan blijven (verkeersvrijwilliger), jongste kleinkind gaat naar het middelbaar, hebben geen bindtenis meer met Larum. Na een moeilijke rit denkt ze er wel eens over
- Mogen lichten niet regelen. Er is een tunnel waar ze niet allemaal in één keer door geraken. Durven ze wel vragen aan de autobestuurder of die even wil wachten tot alle kinderen er door zijn. Meeste willen wel wachten.
- De ritten worden niet geëvalueerd
- Als de **politie** erbij is gaat alles precies vlotter.
- Ze doen het al 10 jaar
- Hij durft zijn gedacht zeggen, als er gevaarlijke punten zijn ofzo. Het wordt wel niet aangenomen. Als er iemand een bepaald standpunt heeft dan is dat zo.
- **Fietsostrade** is goed, ze proberen altijd langs daar te rijden.
- Ze krijgen een **fietsvergoeding** maar daarvoor doen ze het niet.
- De bus is te duur geworden waardoor de scholen vaker met de fiets rijden.

#### 18.12.11 Organisator verkeersveiligheidsacties Aalst (06/04/2023)

**Motivatie:** ongeval van een patiënt, eind jaren 80 enorm veel ongevallen en veel verkeersdoden. Naar aanleiding hiervan hebben ze **actiegroep** langzaam verkeer Rozendreef opgericht. Jaren nadien uitgebreid. Begint altijd op het moment dat je geconfronteerd wordt met ongevallen, dan verzamelen mensen zich die van dichtbij of verderaf betrokken waren. Verenigd met verschillende verenigingen in een overkoepelende vereniging voor de stad Aalst: Aalster forum voor verkeersveiligheid. Eén keer per maand samenkomen. Mensen doen mee omdat ze het aan de lijve ondervonden hebben

**Doel:** verkeersveiligheid verbeteren, verbeteren van de volksgezondheid en de klimaatdoelstellingen bereiken. Voor minder mag je niet gaan. Luchtvervuiling verbeteren, modal shift. Doelstellingen zijn niet bereikt

Een actie is **geslaagd** als het doel bereikt is, eerder niet.

**Realisaties:** tweebaansvak naar een éénbaansvak, oversteekplaatsen ring van Aalst, zone 30

**Acties:** fietspool, verkeersconferenties, betogingen, publieke vergaderingen, petities, stickeracties, voetpadenacties (fotowedstrijd)

**Samenwerking:** langzaam verkeer, mobiel 21, school, fietsersbond

**Moeilijkheden:** geld (fietspool), er moeten meer budgetten beschikbaar komen om op korte termijn verkeersveiligheid te verhogen, opeenvolgende crisissen (budgetten sterk verminderd), wegvallen medestanders, tussengeneratie onderneemt geen actie, hun actiebereidheid is laag, vooral oudere mensen nemen

deel. Soms hebben ze wat scherp gereageerd. Medewerking en engagement is op dit moment moeilijk

**Positief:** Maar van de andere kant als je resultaten boekt met al het werk dat je erin steekt dan zeg je het is de moeite waard geweest. Daar blijf ik bij het is de moeite waard geweest alleen

**Beleid** heeft een belangrijke impact. Zij beslissen wat er (niet) gebeurt. Proberen contact te hebben met de gemeente maar ze krijgen geen antwoord. Hij heeft zelf in de politiek gezeten om. Het kan wel in steden als Leuven en Gent lukt het wel

**Wat moet er gebeuren:** Je moet mensen persoonlijk aanspreken en je moet zichtbaar zijn: pamfletten uitdelen, tijdschriften maken, website, sociale media, persconferenties. Je vindt medestanders door mensen persoonlijk aan te spreken. Je moet zelf initiatief nemen, als je een probleem ziet moet je het aanpakken. Het duurt altijd lang voor een actie succesvol is. Doorzettingsvermogen en volhouden is belangrijk. Herkenbaarheid is ook belangrijk bijvoorbeeld door een logo. Van elke vergadering wordt een verslag gemaakt

**Sociaal engagement:** Hij heeft ook nog ander sociale projecten lopen

**Reacties:** negatief door de gemeente

**Tips:** leg u nooit neer bij de feiten.

### 18.12.12 Enquête, deelgenomen in het verleden (03/03/2023)

Hij houdt zich enorm veel bezig met mobiliteit vanwege zijn **werk**, maar besteed er ook veel tijd aan in zijn **vrije tijd**. Hij neemt deel aan Straatvinken en Telraam. Verder zet hij zich zelf in voor verkeersveiligheid, maar neemt hij niet officieel deel aan cta's. Indien er bijvoorbeeld een auto verkeerd geparkeerd staat en de veiligheid van de fietsers komt in het gedrang, dan zal hij stoppen, een foto maken en dit melden aan de politie, meldpunt wegen en/of sociale media.

**Eigen idee** = geocatching → bewustzijn creëren bij een doelgroep dat er niet direct mee bezig is

**Fietsersvoorzieningen en parkeren** zijn dan ook dé thema's die hij het belangrijkste vindt en waarvoor hij zich dan ook wilt inzetten. **Onderzoek** vindt hij ook belangrijk (daarom Telraam en Straatvinken) en dat is dan ook voornamelijk vanwege de professionele kant. **Sociale media** is voornamelijk eigen inbreng, maar ook posts van de VSV of Kris Peeters delen.

**Acties voor kinderen** vindt hij ook zeker belangrijk en zijn vrouw zet zich daar ook voor in en hij ondersteunt sommige zaken zoals begeleiding van een fietstocht. Zijn eigen kinderen zijn nu wel te groot, waardoor hij minder de noodzaak ziet om hier nog acties rond te organiseren.

De voornaamste **reden om acties te organiseren/** deel te nemen is om de verkeersveiligheid te verbeteren en omdat hij ook geïnteresseerd is in de resultaten (Telraam/Straatvinken/aanpassingen infrastructuur/...).

Voornaamste reden om **niet deel te nemen** is als een cta (zeer) frequent moet gebeuren. Dus bv. gemachtigd opzichter zou hij niet willen doen als je dat meerdere dagen per week moet doen. De cursus vindt hij geen struikelblok. Maar opzich geeft hij ook aan dat hij ook juist ook graag tijd maakt voor zo'n dingen.

Ik gaf 3 voorbeelden van wanneer een **actie geslaagd** is. Hij vindt dat een cta pas geslaagd is als de actie wordt uitgevoerd en dat er op langere termijn de verkeersveiligheid verbetert. → vind ik een belangrijke. Hij legt de lat hoog volgens hemzelf. Gewone bewustmaking, zonder het resultaat te behalen vindt hij niet ok.

**Sociale media actie** → verschil in posten op eigen tijdslijn en een groep van 'ge zijt van...als...'

### 18.12.13 Enquête, niet deelgenomen in het verleden (10/03/2023)

**Belangrijk:** Voetgangers- en fietsvoorzieningen springt eruit. Hij fiets veel. En drugs- en alcohol in het verkeer. Maar hij zou zich enkel inzetten voor fietsvoorzieningen.

Slipcursus, fiets- en voetgangersexamen zou hij zich wel voor willen **inzetten**. Fietslessen niet want dat moet periodiek gegeven worden. Straatvinken lijkt hem saai.

Waarom **niet deelnemen**: tijdsgebrek en kennisgebrek.

Wanneer **geslaagd**? Afhankelijk van de actie. Slipcursus of fietsexamen is kennis leren aan anderen genoeg. Straatvinken, dat wil hij ook de resultaten weten.

Hij kent **niemand** die verkeersveiligheidsacties organiseert of die eraan deelnemen.

### 18.12.14 Enquête, niet deelgenomen in het verleden (06/03/2023)

Opvallend is dat ze zich enkel wilt inzetten op **school- en buurtniveau**. Dus voornamelijk verkeersveiligheid rondom de school en in haar omgeving, met toespitsing op de thema's voetgangersvoorzieningen, parkeren, kinderen in het verkeer, snelheid en veiligheid in de wagen. Alle andere thema's vindt ze ook belangrijk, maar daar wilt ze zich niet voor inzetten. Bij de voorbeelden wou ze zich wel inzetten voor de volgende acties: wandelende/fietsende schoolbus, Schoolpoortquiz, speurtocht (enkel deelnemen), Parkeerdruk.

De **reden** dat ze nu **gemachtigd opzichter** wordt is op de eerste plaats dat ze de verkeersveiligheid wilt verhogen aan de schoolpoort, omdat haar kinderen daar naar school gaan. En verder omdat ze ook meer tijd heeft dan anderen, want ze is momenteel werkloos vanwege langdurige ziekte. Er waren 2 mensen gemachtigd opzichter aan de school, eentje was op zwangerschapsverlof, dus ze heeft zichzelf vrijwillig aangeboden om het ook te worden. Niemand heeft het haar specifiek gevraagd. Ze zit wel in de ouderraad.

Reden om **niet deel te** nemen aan cta's: gezondheidsredenen is de hoofdoorzaak

**Positief** aan gemachtigd opzichter: meer leren over verkeer, veiligheid van de eigen kinderen, maar ook de andere kinderen.

**Negatief** aan gemachtigd opzichter: boos worden van andere ouders op haar

Verder wou ze niet echt dieper ingaan op bepaalde vragen/onderwerpen en ze wou het interview precies al afronden na 10 minuten, maar er zijn wel nuttige zaken naar voren gekomen.

#### 18.12.15 Verkeersouder en lid verkeersadviesraad Tremelo (24/03/2023)

Hij organiseert en begeleidt **verschillende acties**: dodehoekdemo's 4<sup>e</sup> – 6<sup>e</sup> leerjaar maar ook volwassenen, VR-brillen en tuimelwagen (samenwerking met VSV), sensibilisering zichtbaarheid (fluomateriaal en lichtjes uitdelen), voetgangers- en fietsexamen, Parkeerdruk (pakket VSV), zone 30 (pakket VSV), signalisatiebordjes voor mensen met een beperking, mobiel kapsalon, tractor-met-kar-opstelling, enz.

Hij ermee **begonnen**? Ouderraad van school dochter, die hebben adviesraden, thema mobiliteit vindt hij interessant, beginnen met acties op te zetten, vereniging gevormd

Whatsappgroep om de zebrapaden te bemannen. Verkeersadviesraad bestaat uit 15-20 man.

Welke meer **succes**? Dodehoekdemo's worden positief onthaald.

Zij zetten **zelf** acties op poten, maar **scholen** kunnen ook acties opvragen bij hun.

**Doel** is altijd anders. Dodehoekdemo wordt ieder jaar uitgevoerd en ze zien de evolutie bij de kinderen (lange termijn). Sensibilisering met materiaal uitdelen is puur bewustmaking (korte termijn).

**Feedback** wordt telkens meegenomen. De acties worden dan ook altijd lichtjes anders uitgevoerd dan de vorige keer.

Verkeersadviesraad houdt contact met **andere adviesraden** binnen de gemeente. Ze worden zelfs gevraagd om in buurgemeenten langs te komen, maar dat gaat niet lukken want dat wordt te veel.

Alles is **vrijwillig**, ze nemen er zelfs **verlof** voor.

**Positieve kanten** aan bv. dodehoekactie

- Scholen moeten amper iets doen. Zij doen de organisatie en planning
- Het zoekwerk is eruit gegroeid. Er is een routine ontstaan door de jaren ervaring.
- Positieve reacties zorgen voor extra motivatie

**Negatieve kanten** aan bv. dodehoekactie

- Locaties vinden om de acties te kunnen uitvoeren → operationele kant (locatie, stroom nodig, ruimte nodig..)

**Motivatie** om het te doen



- Positieve reacties
- Zien dat kinderen uit bijleren
- Mensen blijven komen
- Eigen ervaringen met gevaarlijke situaties in het verkeer

**Motivatie** om het **niet** te doen

- Hij ziet het niet als iets negatief, eerder als een uitdaging
- Blijven zoeken naar een evenwicht tussen werk, privé en vrijwilligerswerk
- Puzzelwerk van de planning en het zoeken naar helpende handen

### 18.12.16 Medewerker VSV (18/04/2023)

Hilde Bruynseels is de teamverantwoordelijke van de rijopleiding bij de VSV.

Totaal aantal workshops: **13**

**Verenigingen en gemeenten** kunnen een workshop aanvragen en betalen er €60 voor. Bedrijven kunnen dit ook, maar dat zijn dan andere workshops en ook met een andere prijs.

Vorige jaar waren er **142** workshops georganiseerd.

De **verkeersquiz** is de meest populaire workshop. Deze werd 49 keer aangevraagd in 2022, wat neerkomt op 1146 deelnemers. De verkeersquiz is dan ook flexibel in de opstelling. Vervolgens is het veilig op de fiets theorie 28 keer, de verkeersregels in de buurt 24 keer, rijvaardig 17 keer, veilig op de fiets 11 keer, en dan ga je nog naar 2 keer, 1 keer en eentje van 6 keer. De workshop rond **e-step** is niet populair.

Men kan **maximaal vier workshops** achter elkaar boeken of de vier workshops verspreid over het jaar.

**Corona** zorgde voor een daling in het aantal deelnemers, en aldus ook in het aantal gegeven workshops. De online workshops waren ook geen succes.

De workshops worden georganiseerd door **erkende rijlesgevers**.

Het **doel** van de workshops is het slimmer maken van mensen inzake mobiliteit en ze dan veiliger laten deelnemen aan het verkeer.

VSV houdt sterk rekening met de **vraag** naar specifieke mobiliteitsthema's. Er wordt aldus ook een opvolging gedaan. Indien een workshop geen succes heeft, wordt deze geschrapt. Na een workshop krijgt de vereniging of gemeente een **evaluatieformulier** waar ze kunnen aangeven wat er positief en negatief was en met hoeveel deelnemers ze aanwezig waren.

**Reclame** wordt voornamelijk gedaan via nieuwsbrieven. De VSV heeft een adressenbestand met mensen die in het verleden al interesse hebben getoond.

De **politie** heeft vaak materiaal nodig en dan bellen ze vsv en dan zegt vsv dat zij al een workshop hebben over dat onderwerp dus dat materiaal is niet nodig.

### 18.12.17 Medewerker Mobiel 21 (19/04/2023)

Els Van den Broeck is al 10 jaar aan de slag bij Mobiel 21. Mobiel 21 is een sociaal culturele organisatie. De acties worden over heel Vlaanderen, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zelfs in Europa uitgevoerd. In het buitenland werken ze dan wel samen met andere partners.

#### **Draaiboek participatie**

- 10 jaar geleden draaiboek participatie gestart voor het Departement Mobiliteit in Brussel wegens de introductie van mobiliteitsplannen, waarbij het onderwerp participatie verplicht werd
- Bedoeld voor lokale beleidsmakers
- Dient als leidraad/handleiding
- Mobiel 21 maakt er zelf gebruik van

#### **Guerrilla-acties**

- Ontstaan vanuit vragen van wijkcomités en burgergroepen
- Verkeersveiligheid verhogen
- Vragen over: wat mogen we doen? Wat mogen we niet doen? Kunne jullie ons daarbij helpen?
- Idealiter kijken mensen eerst op de website van Mobiel 21 voor inspiratie van wat er al bestaat en daarna kan Mobiel 21 hun verder op weg helpen
- Soms gaat Mobiel 21 mee op pad.
- Er zijn zelfs al gasboetes uitgedeeld.
- Voorbeeld van een guerrilla-actie: drie parkeerplaatsen innemen door middel van een fietsenstalling of bankjes te plaatsen zodat er aan bewustmaking gedaan wordt dat er geleefd wordt in de straat of dat er te veel (geparkeerde) auto's zijn
- Het dient om te provoceren, maar het is ook constructief in gesprek gaan.
- Guerrilla-acties zijn stilgevallen vanwege corona
- Afgelopen jaar zijn er tien guerrilla-acties uitgevoerd, waar Mobiel 21 weet van heeft. Soms krijgen ze ook vragen over het uitvoeren guerrilla-acties, Mobiel 21 zet hun op weg, maar na het telefoongesprek horen ze er niets meer van. Dus het kan zijn dat er meer worden uitgevoerd.
- Mobiel 21 doet ook aan testopstellingen, met evaluatie via scherpjes op straat
- Acties worden dus ook opgevolgd.

#### **Fietslessen voor volwassenen**

- Is niet vanuit burgerinitiatief, is vanuit gemeenten en steden.
- Mobiliteitsdienst, universiteitsdienst, integratiedienst, sportdienst, VDAB, enz. vragen dit op.
- Wordt ook de fietsschool genoemd.
- Op de website staat een kaart met de locaties waar dit wordt uitgevoerd.
- Burgers kunnen wel als vrijwilliger de acties ondersteunen.
- Drie mensen in het fietsschoolteam.

- Gemeente kan vragen aan Mobiel 21 om de hele fietslessenreeks te geven, maar het is praktischer om de trainer van de fietslessen te trainen en dat die persoon dan de fietslessen organiseert.
- Mobiel 21 voorziet de lessen van materiaal, cursussen, enzovoort.
- Doel: zoveel mogelijk mensen leren fietsen
- Lerend netwerk voor verschillende fietsscholen om ervaringen uit te wisselen vindt één à twee keer per jaar plaats.

### **Fietsen zonder leeftijd**

- Is wel vanuit burgerinitiatief
- Ontstaan in Denemarken
- Bedoeld voor oudere mensen die bijvoorbeeld in een woonzorgcentrum zitten en nog willen fietsen
- Riksja's, duofietsen, rolstoelfietsen
- Woonzorgcentrum, individuen kunnen vragen stellen bij Mobiel 21 of zelfs een workshops aanvragen waarbij er kennis gemaakt wordt met de verschillende fietsen. De workshops zijn zowel bedoeld voor de vrijwilligers als voor de doelgroep. Vragen kunnen gaan over de financiering, verzekering, dingen waarmee men rekening moet houden, enzovoort.

### **Voet- en fietspoolen**

- Deze acties zijn uitgedoofd.
- De acties vallen en staan met het engagement van de ouders.
- Leerkrachten kunnen het ook doen.
- Draaiboeken inzake het voet- en fietspoolen bestaan.
- Fietspoolen heeft een hogere drempel dan voetpoolen
- Mobiel 21 denkt dat het wel wordt gedaan, maar ze weten dat niet zeker. De draaiboeken worden wel nog gedownload.
- Mobiel 21 kan ondersteunen in de begeleiding van het voet- en fietspoolen, maar die vragen zijn er aldus zeer weinig.
- Doel: veilig brengen van kinderen naar en van school. Zoveel mogelijk auto's vermijden rondom de schoolomgeving en ouders de tijd besparen in de ochtend- en avonduren. Gevolg is ook minder auto's in de schoolomgeving.

## 18.12.18 Medewerker Stad Herentals: Gelijke kansen en Preventie - Fietslessen Herentals (10/05/2023)

### **Hoe bent u op het idee gekomen?**

- Er was veel vraag van toeleiders, oftewel mensen die in het sociaal werkveld staan en dus ook veel contact hebben met de doelgroepen.
- Ook vraag vanuit het project Moedertaal, waarbij moeders les volgen en de kinderen opgevangen worden. In Geel en Turnhout was dit al aanwezig, maar in Herentals nog niet.

### **Organisatie** fietslessen

- Gestart in 2021
- Michaela is van de stad Herentals, dienst gelijke kansen en preventie
- An werkt op de activeringsdienst
- Vrijwilligerscoördinator
- Samenwerking met Mobiel 21 om tot uitvoering te komen.
- Samenwerking met Welzijn en Neteland
- De deelnemers hebben we snel gevonden (maximum 20 mensen). Dit zijn voornamelijk vrouwen, met een anderstalige achtergrond. Dit jaar hebben we geen reclame moeten maken want er stonden nog genoeg deelnemers op de wachtlijst van vorig jaar.
- Vrijwilligers gezocht via Give a Day, de stadskrant, Facebook en mond-aan-mond-reclame
- Eerste les is kennismakingsles, zonder te fietsen
- Laatste les is de diploma-uitreiking, waarbij zelfs de burgemeester en/of schepenen aanwezig is. De diploma's zijn ingedeeld volgens het niveau dat ze bereikt hebben.

### **Doel** van de fietslessen

- Leren fietsen, van punt A naar B geraken, inzicht in het verkeer verkrijgen
- Ontplooien van jezelf
- Empowerment
- Zelfredzaamheid

### **Positieve punten**

- Zelfvertrouwen dat de deelnemers opbouwen
- Netwerk dat ze creëren
- Meer mogelijkheden om door te stromen naar een job vanwege de mobiliteit die ze verhogen
- Meer vrijwilliger, meer mogelijkheden om in te zetten op de noden die er zijn.
- Groepsgevoel helpt.

### **Moeilijkheden**

- Als mensen na het doorlopen van de lessen nog steeds niet kunnen fietsen.

- Ook zijn er onduidelijkheden over de langdurigheid van het fietsen na de fietslessen.
- De eerste locatie (bij Muktamee) was minder geschikt.
- Er zou een intakegesprek moeten komen zodat de deelnemers echt weten wat ze moeten verwachten
- Deelnemers zeggen af als niet even snel leren fietsen als de anderen, vaak ook als de kinderen meer zorg nodig hebben of dat de ze de bus missen vanwege bepaalde redenen.

### **Evaluatie**

- An en Michaela hebben elke week een evaluatie over de fietslessen. Bespreking over de verbeterpunten.
- Met de vrijwilligers zelf ook regelmatig aftoetsing met hoe het loopt, wat er beter kan, hoe ze het de volgende les gaan aanpakken, enzovoort.

### 18.13 Verkeersveiligheidsactie aandachtspunten

Aandachtspunt ouder	Aandachtspunt kind
Gezin 1	
/	Ik kijk even naar links om te zien of er fietsers aankomen.
Rustig rijden, even goed kijken voor je oversteekt en de baan oprijdt.	Ik steek de straat over en rij verder.
/	Ik let hier op de putten in de weg. En rij niet te dicht tegen de auto's aan.
Even afremmen, kijk naar links om te zien of er een auto aankomt, rustig terug vertrekken en afslaan naar rechts.	Ik rem een beetje af, om mijn bocht naar rechts te kunnen nemen.
/	Ik rij niet te dicht tegen de rand.
Afremmen en stilletjes aan verder rijden tot het kruispunt, goed kijken naar links en rechts of er verkeer aankomt. (Je hebt hier voorrang van rechts, dus de auto's die uit de Zandstraat komen moeten stoppen. Echter gebeurt dit niet heel vaak en moet je heel goed uitkijken. Meestal stoppen we en kijken we samen of het veilig is. Is het veilig: dan steken we over.)	Als ik het kruispunt nader, rem ik een beetje af, ik kijk goed naar rechts en als er auto's komen rem ik volledig af. Auto's van links moeten mij voorrang geven, maar dit gebeurt niet altijd, dus ik rem af en desnoods stop ik even.
Kasseienstrook - niet te dicht tegen de rand rijden, want dan kan je vallen.	Ik steek de straat over en zorg ervoor dat ik zeker niet te dicht tegen de rand rij.
Afremmen en even stoppen. Wagens uit de straat aan de rechterkant hebben voorrang op fietsers. Dus altijd even afremmen en stoppen voor je doorrijdt.	Ik rem af, want de auto's uit de straat aan de rechterkant hebben voorrang. Mijn mama rijdt dan altijd even naar voor om te zien of er auto's aankomen en als het ok is geeft ze teken dat we door kunnen fietsen.
Oppassen voor de tegenliggers. Door geparkeerd verkeer is het hier gevaarlijk om door te rijden.	Als er hier auto's dubbel geparkeerd staan, is het voor de fiets wel moeilijk om door te gaan. Want de auto's die van de markt komen laten ons er niet makkelijk tussen. En er is te weinig plaats om dubbel te passeren. Soms stop ik, en soms ga ik even op de stoep rijden.
Goed uitkijken voor je afslaat, niet alle auto's stoppen automatisch op dit punt.	Hier rij ik altijd een kort stukje over de stoep om de bocht af te snijden. Mama rijdt dan naast mij op straat en rijdt iets wijder, zodat ze in het midden van de weg kan rijden om de auto's tegen te houden.
Rij maar wat meer in het midden van de baan, en steek je arm uit naar links, dat de auto's weten dat we gaan	Hier rijden we wat meer in het midden van de straat, omdat we de eerste straat naar links moeten inrijden.

afslaan. Niet te snel rijden, kijken vooruit en even achteruit en oversteken aan de straat.	
Goed kijken en als het veilig is mag je de straat inrijden.	Mama en ik steken onze handen uit, om teken te doen aan de tegenliggers dat we willen afslaan. De meeste laten ons dan ook oversteken.
	Hier mag ik niet te dicht tegen de rand rijden.
Oppassen voor de putten in de weg.	Hier moet ik opletten op de putten in de weg.
Beetje afremmen: goed kijken (meestal is de straat afgesloten (schoolstraat), als het veilig is op het kruispunt, oversteken naar school.	We remmen een beetje af, omdat we over moeten steken naar de school. Als we op het kruispunt zijn, kijk ik goed naar rechts om te zien of ik door kan rijden. Meestal staan er mensen van school om ons door te laten.
Gezin 2	
Let op of er geen auto's of fietsen aankomen.	Ik kijk of er niemand aankomt.
/	Ik kijk of er niemand aankomt uit de Processieweg of Doornestraat.
/	Ik kijk of er hier niemand aankomt.
Stop en kijk of er geen auto of fiets aankomt.	Ik kijk of er geen verkeer aankomt.
Stop en steek dan voorzichtig over.	Ik stop, ik kijk en ik steek over via het zebrapad.
Gezin 3	
opletten op rood licht, fietspad	/ (problemen met computer)
opletten een zijstraat waar de auto's tot op het fietspad rijden om te kunnen kijken of ze kunnen verder rijden	/ (problemen met computer)
Gezin 4	
Wuytsbergen: Te hoge snelheid auto's gezien het volume aan fietsers. Ongeveer 40% van het verkeer in deze straat is sluipverkeer, wat overeenkomt met 1.200 wagens/dag. Zie <a href="https://www.herentals.be/adviesnota-objectieve-evaluatie-metingen-wuytsbergen-ekelen">https://www.herentals.be/adviesnota-objectieve-evaluatie-metingen-wuytsbergen-ekelen</a>	/
Rond punt Zaatweg-Belgielaan: Wachtrij auto's versperren fietspad, waardoor deze tijdens het sluiten van de spooroverweg naar het voetpad geduwd worden. Vele auto's rijden in tegenwijzerzin het rondpunt op indien zij van Zaatweg naar Olympiadelaan willen rijden tijdens de filevorming.	/

Olympiadelaan: Fiets- en voetpad in slechte staat. Fietspad te smal om met 2 naast elkaar te rijden.	/
Gezin 5	
	Goed links en rechts kijken voor ik het fietspad oprij.
	Ik blijf mooi rechts op de fietspad rijden.
Opgelet voor auto's die van hun oprit afrijden.	
	Hier draai ik rechts af en steek hierbij mijn rechterarm uit
Goed links en rechts kijken voor tegenliggers uit de andere padjes.	
Opgelet voor auto's die van hun oprit afrijden.	Ik let op dat er geen auto's van hun oprit komen
Opgelet voor auto's die van hun oprit afrijden.	
Opgelet voor auto's die van hun oprit afrijden.	
Opgelet voor auto's die van hun oprit afrijden.	
Opgelet voor auto's die van hun oprit afrijden.	
Oppassen voor andere kinderen die ze afzetten en voor omkerende auto's	Ik steek mijn rechterarm uit bij het afslaan naar het school en let op kerende auto's