

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

28 januari 2009

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de dames Marleen Van den Eynde, An Michiels en Agnes Bruyninckx
en de heren Jan Penris, Johan Deckmyn en Pieter Huybrechts –**

betreffende het creëren van veilige schoolomgevingen

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds 1 september 2005 geldt in Vlaanderen een snelheidsbeperking – zone 30 – in de omgeving van scholen. Het is de bedoeling om alle schoolomgevingen veiliger te maken voor schoolgaande kinderen.

De voetgangersbeweging lanceerde vervolgens het Octopusproject om schoolomgevingen duidelijk zichtbaar te maken voor de automobilist. Ondertussen blijkt dat in vele schoolomgevingen octopuspalen geplaatst werden aan schoolingangen, waardoor de schoolingang voor automobilisten visueel weergegeven wordt.

Het project ‘Duurzaam naar school’ is een initiatief van de Vlaamse Regering. Vlaamse gemeenten kunnen subsidies aanvragen om, in samenwerking met de scholen, de leerlingen in het basisonderwijs te stimuleren om op een duurzame manier naar school te gaan. Het initiatief is gebaseerd op het STOP-principe: 1) Stappen; 2) Trappen; 3) Openbaar vervoer; 4) Privévervoer om naar school te gaan. Dat initiatief subsidieert dus in hoofdzaak initiatieven met betrekking tot ‘voetpoolen’ en ‘fietspoolen’ (dat wil zeggen: een vorm van begeleiding van leerlingen die ergens bijeenkomen en onder begeleiding te voet of per fiets naar school gaan), de opleiding van gemachtigde opzichters, maar ook educatie, informatie en sensibilisering.

Uit het rapport van het Steunpunt Verkeersveiligheid: ‘Zone 30 in schoolomgevingen: effect op snelheid’, blijkt dat de gemiddelde snelheid na de invoering van een zone 30 in ieder geval duidelijk gedaald is. Het rapport stelt overigens wel dat enkele maanden na het plaatsen van de zone 30-borden, de snelheid van het verkeer opnieuw toegenomen is.

Minister Crevits besliste onlangs om de zone 30-borden in schoolomgevingen langs gewestwegen te vervangen door variabele verkeersborden. Door die ingreep wordt de zone 30 beter zichtbaar, en kan tevens aan een beter snelheidsbeheer gedaan worden.

Uit een studie van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid blijkt dat slechts 4% van de automobilisten de snelheidsbeperking in de zone 30 respecteert. Een van de oorzaken is dat de zone 30-borden in vele gevallen niet duidelijk zichtbaar zijn, waardoor ze in vele straten weinig effect hebben. Een duidelijk herkenbaar bord dat opvalt in het straatbeeld, is aan te raden.

De invoering van de zone 30 in schoolomgevingen heeft momenteel nog niet overal in Vlaanderen het gewenste effect. Een zone 30 kan beter niet alleen met een verkeersbord aangegeven worden. Ook een snelheidsvertragende wegaanleg is aanbevelenswaardig, zodat het voor de automobilist meteen duidelijk wordt dat een ander rijgedrag noodzakelijk is. Voor infrastructurele maatregelen, die financieel trouwens het zwaarst doorwegen, bestaat weinig ondersteuning. Scholen wordt wel aangeraden om het voetpad af te bakenen tegenover de schoolingang; daardoor kunnen kinderen niet roekeloos de straat oplopen bij het verlaten van de school. Maar andere investeringen om de schoolomgeving infrastructureel te veranderen blijven meestal uit.

In een zone 30 heeft de voetganger voorrang op de automobilist om de rijbaan te kruisen, ook als er geen zebrapad gemarkeerd is. Het ontbreken van een zebrapad blijkt veelal te wijten te zijn aan de onduidelijkheid die gecreëerd wordt door het voetgangersvademecum. Dat vademecum beschouwt de aanwezigheid van een zebrapad niet als een wenselijk kenmerk van de zone 30 in schoolomgevingen.

De aanwezigheid van een zebrapad in een schoolomgeving is echter wel een duidelijk zichtbaar infrastructureel element. Het zebrapad geeft aan waar oversteken gewenst is. Voor kinderen wordt een oversteekplaats zichtbaar weergegeven, waardoor het oversteken nog beter beveiligd wordt, in combinatie met de zone 30 en de nodige educatie. Dat betekent niet dat het kind roekeloos de straat kan oversteken. Men voorkomt echter wel dat het kind op elke plaats in de zone 30 kan oversteken.

Uit een onderzoek van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB in Nederland is gebleken dat de zebrapaden in Nederland een enorm gunstige invloed hebben op de verkeersveiligheid. Het is vooral de bedoeling om de zone 30 in schoolomgevingen nog veiliger te maken met kleine infrastructurele ingrepen en om een duidelijke richtlijn voor het kind te bieden dat zich in het verkeer beweegt.

Marleen VAN DEN EYNDE

An MICHIELS

Agnes BRUYNINCKX

Jan PENRIS

Johan DECKMYN

Pieter HUYBRECHTS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op het rapport van het Steunpunt Verkeersveiligheid ‘Zone 30 in schoolomgevingen: effect op snelheid’;
- gelet op een studie van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid;
- overwegende dat de zone 30 in vele gevallen niet duidelijk herkenbaar is;
- overwegende dat het ontbreken van een zebrapad veelal te wijten blijkt te zijn aan de onduidelijkheid die gecreëerd wordt door het voetgangersvademecum;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° het voetgangersvademecum bij te sturen, en de kenmerken van de zone 30 in schoolomgevingen aan te passen, zodat het duidelijk wordt dat de aanleg van zebrapaden noodzakelijk is in schoolomgevingen;
 - 2° vervolgens de gemeentebesturen op de hoogte te brengen van die wijziging met de bedoeling een snelle aanleg van zebrapaden in schoolomgevingen te realiseren.

Marleen VAN DEN EYNDE

An MICHIELS

Agnes BRUYNINCKX

Jan PENRIS

Johan DECKMYN

Pieter HUYBRECHTS
