



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 277

van **ROOSMARIJN BECKERS**

datum: 27 november 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Woon-schoolverkeer - Bevraging Touring - Maatregelen voor meer verkeersveiligheid

In een uitgebreide bevraging peilde mobiliteitsorganisatie Touring bij 3700 respondenten naar o.a. het verplaatsingsgedrag van leerlingen van en naar school. Belangrijke voetnoot hierbij is dat ze peilden naar het desbetreffende gedrag in normale omstandigheden, dus wanneer er geen coronacrisis zou zijn. Niet minder dan 37% van de leerlingen kiest voor de fiets als voornaamste, bijna dagelijks vervoermiddel. 27% doet de verplaatsing te voet en 22% gebruikt weleens het openbaar vervoer. 58% wordt met de auto gebracht. Touring stelt zelf dat dit laatste gegeven vrij eigenaardig is aangezien zeker 40% van het woon-schooltraject minder dan drie kilometer bedraagt.

De vermelde cijfers zijn nationale cijfers. Wanneer men dit uitsplitst naargelang het gewest, zien we dat Vlaanderen het qua duurzaam woon-schoolverkeer beter doet dan Brussel en Wallonië; bij ons zegt maar liefst 57% met de fiets naar school te gaan. 15% gebruikt het openbaar vervoer. Dat zijn zeker geen slechte cijfers, maar er is altijd ruimte voor verbetering. Zo stelt ook hun woordvoerder Danny Smagghe, die pleit voor meer fietsende schoolgangers: "Een kwart van het spitsverkeer bestaat momenteel uit schoolverkeer. Tien procent minder spitsverkeer zou volgens onze berekeningen leiden tot een halvering van de files rond de steden."

Grote hinderpaal om over te schakelen op de fiets is, buiten de afstand, de verkeersveiligheid op weg naar en in de omgeving van de school: 54% van de bevroegde ouders/grootouders vindt de schoolomgeving niet veilig. 71% wijst op de aanwezigheid van gemengd verkeer aan de school en, hoewel men in twee derde van de gevallen met de auto tot aan de schoolpoort kan rijden, is er bij 68% geen zogenaamde kiss & ride-zone aanwezig. 87% van de scholen ligt in een zone 30 en in bijna de helft van de gevallen is er een verkeersopzichter ter plaatse. Op de vraag wat de weggebruikers zelf voorstellen als maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen, antwoordt 48% een verkeersopzichter, 33% een betere signalisatie en wegmarkeringen. 28% kiest voor het afsluiten van de straat bij start en einde van de schooluren en hetzelfde aandeel gaat voor verkeersdrempels.

1. Hoe evalueert de minister de cijfers en aanbevelingen uit de bevraging van Touring?
2. In een vorige bespreking over de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen in de commissievergadering van 17 september 2020, heeft de minister al het voornemen geuit om het rijgedrag van zowel de fietsende jeugd zelf als dat van de autochauffeurs te willen verbeteren. Anderzijds beloofde de minister de infrastructuur voor de fietsers veiliger te maken door extra te investeren in onze fietsinfrastructuur, waarbij niet enkel gefocust wordt op het aanleggen van extra

kilometers maar ook op de bestaande infrastructuur en het fietscomfort daarvan, waarbij ze verklaarde dat ter zake nog een tandje moet worden bijgestoken. De minister wees toen op de toolbox 'duurzame mobiliteit' waarbij aan de lokale besturen gevraagd werd waar nog extra kan worden ingezet op verkeersveiligheid. Op dat moment hadden 140 gemeenten een aanvraag ingediend tot aanpassingen in dit kader op gemeentewegen en 14 gemeenten een aanvraag tot aanpassingen op een gewestweg.

Wat is daarvan momenteel de stand van zaken? Hebben nog meer gemeenten een dergelijke aanvraag ingediend? Zijn daar nog extra projecten bij gekomen?

3. De minister stelde in september dat ze in haar ministerschap een bedrag van 4,47 miljoen euro heeft kunnen uitkeren aan lokale besturen, die daarmee al 632 schoolomgevingen veiliger hebben kunnen maken. Er zijn dus inderdaad initiatieven genomen om subsidies aan lokale besturen toe te kennen voor het veiliger maken van schoolomgevingen.
 - a) Zal de minister, waar het infrastructureel mogelijk is, nog meer inzetten op het doen aanleggen van kiss & ride-zones bij scholen? Zeker bij scholen waar meerdere toegangen zijn tot het schoolterrein is zo'n maatregel zeker efficiënt naar verkeersveiligheid toe omdat men zo het niet-gemotoriseerd verkeer kan scheiden van het gemotoriseerd verkeer dat leerlingen naar de school brengt. Zijn veel lokale besturen bereid om mee te stappen in deze piste of zien vele besturen dat veeleer als plekken die verloren gaan ten nadele van gewone parkeerplaatsen?
 - b) Zal de minister scholen en lokale besturen aanzetten om nog meer in te zetten op de aanwezigheid van gemachtigde opzichters en/of toezichhoudende leraren? Volgens de respondenten van de enquête zijn die maar in de helft van de gevallen (duidelijk) aanwezig. Klopt deze bevinding met de werkelijkheid? Waar liggen de grote pijnpunten? Worden er bijvoorbeeld te weinig vrijwilligers gevonden die de opleiding tot gemachtigd opzichter wensen te volgen?
 - c) Wat betreft het opzetten van tijdelijke schoolstraten, waarbij een weg tijdelijk bij de start en het einde van de schooluren wordt afgesloten, zijn daar thans nog veel mogelijkheden toe? Zo ja, waarom is dat bij veel scholen dan nog niet toegepast? Waar liggen de pijnpunten? Ziet de minister bijvoorbeeld dat veel lokale besturen deze maatregel niet mogelijk achten omdat bepaalde inwoners er niet mee zullen opgezet zijn of zijn de hinderpalen veeleer puur infrastructureel van aard?
4. Welke eventuele andere beleidsmaatregelen zal de minister nemen om de veiligheid in schoolomgevingen te verbeteren teneinde het aantal fietsende leerlingen verder te verhogen?

ANTWOORD

op vraag nr. 277 van 27 november 2020

van **ROOSMARIJN BECKERS**

1. Ondertussen zijn de cijfers van OVG 5.5 (januari 2019-januari 2020) gepubliceerd. Daaruit blijkt dat 65% van de scholieren en studenten de woon-schoolafstand op een duurzame manier aflegt: met de fiets (28%), te voet (14%) of met het openbaar vervoer (23%). 33% van de scholieren en studenten legt de woon-schoolafstand af met de auto, ofwel als autopassagier, ofwel als autobestuurder.

Volgens de bevraging van Touring zeggen bijna zes op de tien scholieren voornamelijk met de fiets naar school te gaan. Het is een positief resultaat dat veel leerlingen nu de fiets naar school gebruiken en dat slechts een klein gedeelte de voorkeur geeft aan een verplaatsing met de wagen.

Ik kan me wel aansluiten bij de vaststelling dat er nog meer winst kan geboekt worden op dit vlak. Wanneer we onze doelstelling van een duurzame modal shift in het woon-schoolverkeer willen bereiken én bestendigen, moeten we niet alleen zorgen voor een veilige schoolomgeving, maar ook voor een veilige route van en naar school. Welke maatregelen we nemen om de veiligheid te verbeteren komt aan bod in volgende deelvragen.

2. Wat betreft de toolbox duurzame mobiliteit hebben uiteindelijk 96 gemeenten een subsidieaanvraag ingediend. Dit correspondeert met een totaalbedrag van 487.978,81 euro subsidie voor maatregelen die de lokale besturen namen om duurzame verplaatsingen te stimuleren. Alle lokale besturen die een subsidieaanvraag indienden, ontvangen een subsidie, zoals vooraf vastgelegd op maximaal 7.000 euro. Daarnaast werden ook nog een reeks werkzaamheden uitgevoerd op gewestwegen, om 'stappen en trappen' veiliger te maken én blijvend aan te moedigen
3. Het komt aan de lokale besturen toe om de lokale situatie te beoordelen en vervolgens de gepaste maatregelen te selecteren. Wel kunnen we lokale besturen in hun keuze ondersteunen door richtlijnen en goede praktijken te voorzien.

Het gaat vaak om een totaalaanpak waarbij wordt ingezet op verschillende maatregelen. Aandachtspunten zijn een duidelijke probleem- en doelstelling, overleg met betrokkenen (gedurende het ganse proces), tijd voor evaluatie, monitoring en eventuele bijsturing van de maatregelen.

Voor wat betreft Kiss & ride-zones kunnen we vaststellen dat deze maatregel regelmatig wordt aangevraagd in het kader van de subsidie veilige schoolomgevingen. Wel vangen we ook signalen op dat deze soms hun doel missen doordat bijv. bewoners hierop parkeren (veronderstelt regelmatige handhaving); de 'zone' lijkt soms beter te werken voor het afzetten dan voor het ophalen (dan is het vaak meer dan even stoppen om de kinderen te laten instappen, maar wordt het eerder kortparkeren omdat men de kinderen moet opwachten of ophalen binnen de school), gevreesd wordt voor de stimulans om net met de auto te komen.

Zoals de BIVV brochure "Een Kiss and Ride-strook in de schoolomgeving" hieromtrent formuleert, is het geen mirakeloplossing die altijd noodzakelijk of nuttig is. Er is eerst een analyse vereist om te bepalen of een dergelijke strook opportuun is.

In verband met de gemachtigde opzichters, ben ik ervan overtuigd dat het toezicht ervan aan de schoolpoort een pluspunt kan betekenen voor de veiligheid. Deze mensen hebben een opleiding genoten, kunnen de risico's ter plaatse inschatten en kunnen zo nodig ingrijpen. Ik heb geen zicht op het aantal gemachtigde opzichters.

Voor wat betreft de afbakening van een schoolstraat komt het eveneens aan de lokale besturen toe om in te schatten of deze maatregel al dan niet opportuun is. Om de maatregel tot een succes te maken is overleg met de verschillende betrokkenen vereist.

We blijven investeren in veilige schoolomgevingen, wel weten we dat de grootste onveiligheid zich situeert op de routes van en naar school, en niet zozeer in de directe schoolomgeving. Bijgevolg, als we onze doelstelling van een duurzame modal shift in het woon-schoolverkeer willen bereiken én bestendigen, dan is het noodzakelijk dat deze verplaatsingen op een veilige manier kunnen gebeuren. Er zijn momenteel nog te veel gevaarlijke locaties op weg van en naar school, die niet alleen zorgen voor een subjectief verkeersonveiligheidsgevoel, maar ook daadwerkelijk nog te vaak tot verkeersslachtoffers aanleiding geven.

Ik heb het initiatief genomen om de bestaande subsidieregeling voor de beveiliging van schoolomgevingen uit te breiden naar de beveiliging van de routes van en naar de scholen. Mijn administratie bereidt dit momenteel voor. Het subsidiesysteem moet lokale besturen ondersteunen om de gevaarlijke locaties op schoolroutes zoveel mogelijk weg te werken, gelijkaardig aan het subsidiesysteem voor veiligere schoolomgevingen.

Ik zal dus niet alleen inzetten op veiligere schoolomgevingen, maar ook op veilige schoolroutes. Daardoor denk ik dat we nog meer mensen kunnen overtuigen om met de fiets naar school te gaan.

We blijven verder inzetten op het wegwerken van de gevaarlijke punten op de dynamische gevaarlijke puntenlijst, waarbij welbepaalde locaties zich ook bevinden langs (veelgebruikte) woon-schoolroutes. Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt ook verder aan de uitrol van het actieplan verkeerslichten waarbij deze maximaal conflictvrij geregeld worden.

We investeren extra in fietsinfrastructuur. De fietsinvesteringen worden bijvoorbeeld opgetrokken van 180 miljoen euro in 2020 tot 335 miljoen euro in 2021. Om een fietsreflex te creëren bij elke Vlaming wordt er ingezet op voldoende veilige, ruime en comfortabele fietspaden. De conformiteit en het comfort van de fietspaden staan centraal, alsook het wegwerken van missing links.

Het Agentschap Binnenlands Bestuur stelt daarnaast ook 150 miljoen euro extra middelen uit het relanceplan ter beschikking voor de subsidiëring van veilige fietsinfrastructuur langs gemeentewegen, gespreid over 2021 en 2022. De gemeente ontvangt voor elke 2 euro, die ze zelf investeert, 1 euro subsidie vanuit Vlaanderen.

Lokale overheden kunnen voor de aanleg van fietsinfrastructuur op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (dat belangrijke attractiepolen met elkaar verbindt, dus ook scholen) rekenen op een aantrekkelijke subsidieregeling van Vlaanderen en de provincies, namelijk het Fietsfonds. De middelen voor het fietsfonds worden voor 2021 en 2022 opgetrokken met 50%. Dit betekent dat er 15 miljoen geïnvesteerd kan worden op jaarbasis in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Momenteel zijn de vervoerregio's bezig met de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. In het kader hiervan zal ook het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk kunnen gewijzigd worden en roep ik de vervoerregio's op om te

bekijken of de bestaande woon-schooltrajecten voldoende zijn opgenomen in het huidige BFF.

We blijven inzetten op de scheiding van gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers om (ernstige) ongevallen zoveel mogelijk te voorkomen: maximaal vrijliggende fietspaden (conform de richtlijnen in het vademecum Fietsvoorzieningen); ontvlechten van de verkeersstromen (keuze voor een andere route dan die van het gemotoriseerd verkeer) door onder meer de verdere uitbouw van de fietssnelwegen, gebruik van alternatieve routes in plaats van de hoofdassen voor het gemotoriseerde verkeer en de maximale inschakeling van jaagpaden bij deze duurzame verplaatsingen.

Naast deze investeringen in een veiligere fietsinfrastructuur, begeleid door de herwerking van het vademecum fietsvoorzieningen, blijf ik uiteraard ook inzetten op verkeersveiligheidscampagnes en -educatie. De nadruk in de educatie op school ligt op vaardigheidstraining en attitudeverwerving. Met onze educatieve projecten wil ik jongeren wapenen om veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer en potentieel gevaarlijke situaties te herkennen en te vermijden. Ook schoolroutekaarten die de leerlingen de meest veilige routes tonen, kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

We blijven ook goede voorbeelden beschikbaar stellen via onze websites om de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen te verhogen.

Ook op het vlak van sensibilisering blijf ik werk maken van fietsveiligheid. In 2021 voorzie ik alvast een campagne waarbij zowel naar fietsers als naar gemotoriseerd verkeer opgeroepen wordt om elkaar en de regels te respecteren. Ik reken hiervoor op het engagement van de lokale besturen om deze campagne mee te ondersteunen en de zichtbaarheid te verhogen.