



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 584

van **BRECHT WARNEZ**

datum: 18 januari 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveilige schoolomgevingen en -routes - Stand van zaken

Een schoolomgeving en -route die zo veilig mogelijk is, is de grootste motivatie voor leerlingen en hun ouders om met de fiets of te voet naar school te komen. Verkeersveilige schoolomgevingen en -routes zijn daarom een prioriteit voor de Vlaamse Regering.

Om schoolomgevingen en -routes veiliger te maken kan de bevoegde overheid, in het bijzonder de gemeente, fietsstraten en schoolstraten inrichten conform artikels 22novies en 22undecies van de Wegcode. De gemeentelijke aanvullende verkeersreglementen worden conform het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 23 januari 2009 aan de minister voorgelegd.

Heel wat steden en gemeenten ondertekenden het 'Charter Werftransport'. Samen met de bouwsector streven ze via dit initiatief naar veilige schoolomgevingen en -routes en een maximaal bereikbare, leefbare en verkeersveilige omgeving, ook als er bouw- en wegenwerken zijn. Zo wordt bijvoorbeeld gestreefd naar het vermijden van werftransport tijdens de begin- en einduren van de scholen.

1. Welke gemeenten sloten een Charter Werftransport af? Graag een oplistijng per provincie, met jaar van ondertekening.
2. Hoe apprecieert de minister het aantal gemeenten die het charter afsloten? Heeft de minister plannen om hieromtrent nieuwe initiatieven te nemen? Graag een plan van aanpak, timing en budget.
3. Hoeveel fietsstraten zijn er in Vlaanderen? Welke daarvan bevinden zich in de omgeving van een school? Graag een oplistijng per provincie.
4. Hoe apprecieert de minister het aantal fietsstraten? Heeft de minister plannen om hieromtrent nieuwe initiatieven te nemen? Graag een plan van aanpak, timing en budget.
5. Hoeveel schoolstraten zijn er in Vlaanderen? Graag een oplistijng per provincie.
6. Hoe apprecieert de minister het aantal schoolstraten? Heeft de minister plannen om hieromtrent nieuwe initiatieven te nemen? Graag een plan van aanpak, timing en budget.
7. De zorg voor een verkeersveilige schoolomgeving leeft onder de bevolking.
 - a) Op welke manieren ondersteunt de minister de lokale besturen bij een degelijke aanpak?

- b) Kunnen besturen via Vlaanderen good practices raadplegen?
 - c) In welke budgetten voorzag Vlaanderen voor dit thema de laatste vijf jaar, 2017-2021?
8. Is de minister van plan nieuwe initiatieven te nemen voor verkeersveilige schoolomgevingen? Zo ja, graag een plan van aanpak, timing en budget.

ANTWOORD

op vraag nr. 584 van 18 januari 2021
van **BRECHT WARNEZ**

1. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde houdt deze lijst online up-to-date op de website: <https://charterwerftransport.be/deze-gemeenten-tekenden-al/>). Momenteel hebben 74 gemeenten het Charter Werftransport afsloten. De tabel in bijlage toont u welke gemeenten dit zijn, in welke provincie ze liggen en wanneer deze het charter afsloten.

Zie de bijlage.

2. Het charter ondertekenen, betekent dat er een actieve communicatie wordt gevoerd tussen het lokaal bestuur van de gemeente en tal van aannemers, bouwheren en handelaars in bouwmaterialen. De overlegmomenten vinden plaats ten behoeve van de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom, in schoolomgevingen en op schoolfietsroutes. Voor de optimale samenwerking dat het charter nastreeft, is dus eerst en vooral een groot draagvlak nodig. Dat reeds 74 gemeenten geslaagd zijn dit te creëren, kan ik alleen maar prijzen. Echter, kijkend naar het verhogen van de verkeersveiligheid van de weggebruikers, de kwetsbare in het bijzonder, mag dit zeker meer zijn.

Momenteel is de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een bevraging aan het opstellen voor gemeenten die het charter reeds ondertekenden (2019-2020). Deze bevraging start over enkele maanden. Daaruit kan dan een sensibiliseringscampagne voortvloeien om zo meer gemeenten te kunnen aantrekken. Zodra de resultaten gekend zijn, kan een plan van aanpak opgemaakt worden.

Naast het proberen vergroten van het draagvlak om het charter te ondertekenen, zet ik ook in om lokale besturen (die concrete lokale situaties best kennen) te laten afwegen om werftransport in risicovolle omgevingen te weren. Maatregelen die kunnen genomen worden door lokale besturen via de subsidieregelingen voor veiliger schoolverkeer tonen dit aan. Zo is bijvoorbeeld werftransport niet toegelaten in schoolstraten. Ook het uitvoeren van snelheidsremmende maatregelen, het plaatsen van wegversmallingen en het invoeren van fietsstraten zijn acties die het gevolg zijn van de subsidieregeling die ook de aanwezigheid van dit verkeer sterk kunnen afzwakken. De subsidieregeling voor veilige schoolomgevingen is sinds 2019 van kracht. Binnenkort komt hier nog een aanvulling op voor ook het subsidiëren van maatregelen uitgevoerd op schoolroutes. Hiervoor voorzie ik in 2021 en 2022 via het relanceplan in totaal 15 miljoen euro voor gewestwegen en 15 miljoen euro voor gemeentewegen.

3. Op welke manier informatie over de invoering van schoolstraten of fietsstraten wordt bijgehouden bij de lokale besturen, behoort tot de verantwoordelijkheid van de lokale besturen.

Vanuit de geregistreerde gegevens omtrent de aanvullende reglementen en de data vervat in de toepassing Verkeersborden.Vlaanderen is het dus niet mogelijk om zoals gevraagd een correcte indicatie te geven van het aantal fiets- en schoolstraten per provincie in Vlaanderen. Dit blijven immers lokale beslissingen.

4. Zoals hierboven vermeld, heb ik geen precieze informatie over het aantal fietsstraten die momenteel ingevoerd zijn. Aangezien ik volop inzet op duurzame verplaatsingswijzen kan, zoals reeds vermeld, door de lokale besturen gebruik gemaakt worden van de subsidieregelingen inzake de veilige schoolomgevingen en binnenkort ook inzake van de nieuwe subsidieregeling voor veilige schoolroutes.

Voor meer uitleg over de manieren waarop ik het fietsen verder aanmoedig en hiervoor extra budgetten vrijmaak, verwijs ik naar het antwoord op vraag 8 en vraag nr. 583 (punt 4).

5. Zie het antwoord op vraag 3.
6. Zoals vermeld in het antwoord op vraag 3 heb ik geen informatie over het aantal schoolstraten dat er zijn ingevoerd in Vlaanderen. Ik kan wel het belang van de veiligheid in schoolomgevingen benadrukken en lokale besturen zo veel mogelijk ondersteunen in het faciliteren hiervan.

7. a) Subsidieregelingen aanbieden aan lokale besturen kan al heel wat helpen bij een degelijke aanpak van het veiliger maken van de schoolomgeving.

Buiten het aanpakken van de directe omgeving van de school via de subsidieregeling voor Veilige Schoolomgevingen zullen wij ook ondersteuning bieden om dit breder aan te pakken. We weten dat de grootste onveiligheid zich situeert op de routes van en naar school, en zeker niet alleen in de directe schoolomgeving.

Ik heb daarom het initiatief genomen om naast de bestaande subsidieregeling voor de beveiliging van schoolomgevingen ook een nieuwe subsidieregeling uit te werken om de veiligheid van de routes van en naar de scholen.

- b) Het Werkboek Schoolomgevingen kan lokale besturen een goed zicht geven op allerlei manieren om de schoolomgeving veiliger te maken. Hierin worden problemen aangehaald en samen met de context waarin deze zich voordoen wordt een mogelijke oplossing helder geformuleerd. Deze oplossingen kunnen educatieve maatregelen omvatten, maar ook een hele reeks infrastructurele maatregelen worden aangekaart.
 - c) Sinds de inwerkingtreding van de subsidie voor veilige schoolomgeving in 2019 werd een totaal bedrag van 5.924.910,01 euro toegekend aan lokale besturen.
8. Ik zal zoals vermeld in vraag 7 niet alleen blijven inzetten op veiligere schoolomgevingen, maar ook op veilige schoolroutes. In het kader van het relanceplan wordt voor het verkeersveiliger maken van schoolroutes in Vlaanderen 30 miljoen euro voorzien verdeeld over gewestwegen en gemeentewegen.

Verder blijven we investeren in het wegwerken van de gevaarlijke punten op de dynamische gevaarlijke puntenlijst, waarbij welbepaalde locaties zich ook bevinden langs (veelgebruikte) woon-schoolroutes. Voor de aanpak van gevaarlijke punten voorzien we een extra injectie van 50 miljoen euro.

Ook naar het conflictvrij maken van verkeerslichtengeregelde kruispunten en dynamisch verkeersmanagement gaat extra aandacht, met een extra budget van 20 miljoen euro.

We investeren extra in fietsinfrastructuur. De fietsinvesteringen worden bijvoorbeeld opgetrokken tot 335 miljoen euro in 2021.

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 euro geïnvesteerd kan worden op jaarbasis in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

BIJLAGE

[Overzicht van de gemeenten die het Charter Werftransport afsloten](#)