

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1511
van **ELS ROBEYNS**
datum: 23 juli 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Verkeersveiligheid schoolomgeving - Zone 30

Het invoeren van de zone 30 aan schoolomgevingen is zonder meer een positieve beleidskeuze geweest. Studies in het buitenland hebben jaren geleden reeds aangetoond dat het afbakenen van een zone 30 aan effect op de verkeersveiligheid inboet wanneer de infrastructuur in de zone 30 niet automatisch leidt tot het afdwingen van een snelheidsbeperking van 30 km/uur.

1. Welke meetbare effecten hebben de afbakeningen "zone 30" aan schoolomgevingen tot op heden reeds gehad op het vlak van de objectieve verkeersveiligheid?
2. Is er wat deelvraag 1 betreft een verschil merkbaar tussen enerzijds de afbakening van de zone 30 enkel door verkeersborden, en anderzijds de afbakening die door infrastructuur wordt ondersteund?
3. Welke initiatieven heeft de minister reeds genomen met betrekking tot de veiligheid in schoolomgevingen en welke zal hij nog nemen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1511 van 23 juli 2015

van **ELS ROBEYNS**

1. Jaarlijks maakt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in samenwerking met het Steunpunt Verkeersveiligheid een jaarrapport over de verkeersveiligheid op. Hierin worden de meest recente en beschikbare cijfers opgenomen. In december 2014 verscheen het "Jaarrapport verkeersveiligheid 2013, Analyse van verkeersveiligheidsindicatoren in Vlaanderen tot en met 2013".

Dit rapport beschrijft onder meer een evolutie in de ongevallen in zones 30. Let wel, de cijfers uit dit rapport gelden voor alle zones 30 en niet enkel voor de zones 30 schoolomgeving. Volgens dit rapport:

- daalt in 2013 (net zoals in 2012) het aantal letselongevallen in zones 30 ten opzichte van het voorgaande jaar. Deze daling blijft echter beperkt;
- stijgt in 2013 het aantal letselongevallen in zones 30 ten opzichte van het referentiegemiddelde (2005-2007);

Evenwel dient te worden benadrukt dat met deze cijfers zeer omzichtig moet worden omgegaan. Zo is de stijging in het aantal letselongevallen in zones 30 in 2013 ten opzichte van 2005-2007 in de lijn der verwachtingen gezien de uitbreiding van het aantal zones 30.

Wat de zones 30 binnen schoolomgeving betreft geeft een recente studie in augustus 2014 het volgende aan:

Tussen 2010 en 2012 waren er 7048 kinderen tussen 3 en 11 jaar betrokken bij een letselongeval in België. Bijna 40% van hen (2551 kinderen) had dit ongeval op weg van of naar school (2291 ongevallen in totaal).

Slechts 5% van de kinderen die betrokken waren bij een letselongeval op het woon-schooltraject had dit ongeval binnen de zone 30 in de onmiddellijke schoolomgeving. In totaal registreerden minder dan 1,4% van de lagere scholen een ongeval binnen hun zone 30 in de loop van de drie onderzoeksjaren. De onmiddellijke schoolomgeving is dus relatief veilig. Het probleem situeert zich buiten die zone 30: meer dan 3 op 4 kinderen (77%) waren slachtoffer van een ongeval dat gebeurde in het gebied tussen de zone 30 en 300 meter rond de school. Wellicht zijn bestuurders daar minder oplettend, hoewel er nog veel schoolkinderen aanwezig zijn.

2. Een onderscheid is momenteel niet beschikbaar.
3. Ik zorg er in mijn beleid wel voor dat er zowel op het vlak van communicatie als binnen educatieve projecten permanente aandacht is voor deze problematiek. Zo hebben we, in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Federale Politie, een uitzending van 'Kijk Uit' gewijd aan dit thema. Deze aflevering ('Graag traag') is op 16 mei uitgezonden op de VRT. Ook op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid was er de nodige aandacht voor projecten die het verhogen van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving tot doel hebben. Verder is er jaarlijks aandacht voor het belang van een aangepast verkeersgedrag in de schoolomgeving in de week van de mobiliteit. Zo moedigt De 'strapdag', die dit jaar plaatsvindt op

vrijdag 18 september, de ouders aan om zich veilig en duurzaam naar school te verplaatsen.

Verder werd snelheidshandhaving vanuit het Vlaamse gewest als aandachtspunt meegegeven voor de insteek voor het thema "Verkeersveiligheid" van de Kadernota Integrale Veiligheid. Deze nota vormt een belangrijk referentiekader voor de opmaak van het nationale veiligheidsplan en is dus van belang voor de prioritering bij politie en justitie.

In het verleden werd een werkboek opgesteld om lokale besturen een leidraad aan te bieden met het oog op het verkeersveilige inrichten van schoolomgevingen. Dit Werkboek voor verkeersveilige schoolomgevingen wordt, samen met andere ontwerpbademecums, samengebracht in een overkoepelend handboek voor het ontwerp van weginfrastructuur. Waar nodig zullen actualisaties of aanvullingen aangebracht worden.