

Vraag nr. 325
van 21 juni 2002
van de heer ANDRE MOREAU

Veiligheid schoolomgevingen – Stand van zaken

De veiligheid van schoolomgevingen is een belangrijk aandachtspunt. Toch gebeurt er op dat vlak nog veel te weinig. Schoolkinderen zijn immers als het ware de zwakke weggebruikers onder de zwakke weggebruikers.

1. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de projecten voor heraanleg van schoolomgevingen via de mobiliteitsconvenants ?

Omstreeks april 2001 had blijkbaar alleen Hasselt de betrokken module ondertekend. Zijn er sedertdien projecten bijgekomen ? Welke ?

Zo niet : vanwaar de geringe belangstelling ?

2. Wat zijn bij de bestaande projecten de meest voorkomende veiligheidsingrepen ?
3. Van 1 juni 2000 tot september 2001 liep het gesubsidieerde project "Schoolomgeving op kindermaat" van de ouderverenigingen van het officieel onderwijs.

Werd het al geëvalueerd ? Wat zijn de bevindingen ? Wat zijn de belangrijkste realisaties ?

4. De indruk bestaat dat bovenvermelde mogelijkheden of projecten niet echt volstaan.

Wat is de evaluatie vanuit het beleid met betrekking tot de veiligheid van schoolomgevingen ?

Lijkt een meer doorgedreven aanpak, gezien het belang van de problematiek, niet aangewezen ?

Antwoord

1. Wat de heraanleg van de schoolomgevingen betreft, wordt gewerkt met module 10. Momenteel zijn er reeds negen startnota's m.b.t. module 10 door de Provinciale Auditcommissie goedgekeurd. Het zijn Herentals, Hasselt, Zonhoven, Gistel, De Panne, Diest, Bertem, Bierbeek en Hoegaarden. Twee andere dossiers, met name Merksplas en Neerpelt, werden door de Provinciale Auditcommissie conform verklaard, zodat hier tot aanbesteding kan worden overgegaan,

terwijl zowel in Herk-de-Stad als in Kortemark reeds begonnen is met de uitvoering van de werken.

Eén van de centrale kenmerken van module 10 is dat zowel het gewest, de lokale overheid als de betrokken school verbintenissen dienen op te nemen. Zo dient de betrokken school een schoolvervoersplan op te stellen. In meer dan twintig gemeenten worden momenteel door verschillende scholen schoolvervoersplannen opgesteld.

2. Er wordt zeer sterk de nadruk gelegd op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de schoolgaande jeugd.

Infrastructurele ingrepen op dit vlak zijn de verkeersveilige inrichting van oversteekvoorzieningen en verbetering van de bestaande, het aanleggen van fietspaden en fietsoversteekplaatsen (ook bescherming en betere oversteekbaarheid van deze fietsoversteekplaatsen) en de verbetering van de veiligheid ter hoogte van bushaltes van schoolbus of lijnbus. Ook het invoeren van zone 30 en het creëren van asverschuivingen komen terug.

3. Zoals reeds vermeld, dient ook de betrokken school een zekere verantwoordelijkheid op te nemen in het kader van module 10. Ook de ouderverenigingen kunnen hier een belangrijke rol opnemen (artikel 5 van module 10 handelt over de verbintenissen van de ouders). Positief is het feit dat het project een tachtigtal scholen in kennis stelde van het bestaan van module 10, dat de scholen informatie werd verstrekt inzake mobiliteit, infrastructuur, verkeersgedrag rond schoolomgeving, enzovoort. Deze zaken zijn ook bij de opmaak van een schoolvervoersplan essentieel.
4. In het jaar 2001 kon men inderdaad de indruk krijgen dat de module 10 niet veel succes oogstte bij de gemeenten. Voor alle duidelijkheid, de module 10 laat een gemeente toe om subsidies aan te vragen bij het Vlaams Gewest om de schoolomgeving heraan te leggen. Het initiatief wordt door de gemeenten genomen en niet door het gewest.

De oorzaak van de ogenschijnlijk trage start was waarschijnlijk het uitzonderlijke karakter van deze module.

- De gemeente moet beschikken over een conform verklaard mobiliteitsplan. Steeds meer

gemeenten zijn nu in dit geval : zo beschikte 41 % van de gemeenten in juni 2002 over een conform verklaard mobiliteitsplan. 82 % van de gemeenten beschikt over een oriëntatienota en is dus goed op weg naar een afgerond mobiliteitsplan.

- De module 10 is niet enkel en alleen een infrastructuurmodule. Zij speelt ook in op het gedrag van de verschillende verkeersdeelnemers. De belangrijkste doelstellingen zijn de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd te verhogen en de alternatieve vervoersvormen te bevorderen. Daarom moet de school een schoolvervoersplan opstellen dat behalve de knelpunten ook een actieplan bevat. Dit vergt enige voorbereiding. Dit schoolvervoersplan dient dan als basis voor de infrastructurele heraanleg. Er wordt dus veel overlegd alvorens de infrastructuur aan te passen. Dit overleg waarborgt anderzijds wel een succesvolle realisatie. In opdracht van het Vlaams Gewest werd een soort typeschoolvervoersplan ontwikkeld, zodat de scholen zich hierop kunnen inspireren en enige houvast hebben.

Het is evenwel zo dat meer en meer gemeenten en scholen interesse krijgen in module 10. Uiteraard zullen ook in de toekomst initiatieven genomen worden om deze module 10 nog meer bekendheid in het Vlaamse gewest te laten krijgen : zo plant de Vlaamse Stichting Verkeerskunde voor het najaar van 2002 de organisatie van verschillende provinciale studiedagen rond deze module.