

Vraag nr. 58
van 23 december 2004
van mevrouw AN MICHIELS

Verkeersveiligheid – Schoolomgeving

"Veiligheid op school" haalde de laatste maanden meermaals de pers. Het ging dan vooral om agressie, maar ook de (verkeers)veiligheid rond de schoolpoort was aan de orde. Nu wil ik de zaken niet overroepen, maar één en ander stemt toch tot nadenken.

Eén van de incidenten was zeer schrijnend : kleine jongens schopten een kleutertje een beenbreuk, maar omdat de schoolpoort op slot was gezien de onveilige verkeerssituatie, konden de ouders niet tussenbeide komen.

1. Bestaan er cijfers over het aantal ongevallen rond de scholen ? Zo ja, kan de minister de cijfers van de laatste jaren meedelen ? Is er een evolutie merkbaar ?
2. Wat zijn de gevolgen van deze ongevallen : overlijden, zwaar gewond, licht gewond, ... ? Bestaan daarover cijfers ? Is er een evolutie merkbaar ?
3. Is er enig zicht op de oorzaak van deze ongevallen (te hoge en/of onaangepaste snelheid, onvoorzichtigheid van de kinderen, onaangepaste infrastructuur, ...) ?
4. Welke maatregelen, naast het invoeren van de zone 30, worden genomen om de situatie rond de schoolpoorten veiliger te maken, zodat deze bijvoorbeeld niet meer op slot moeten wegens de onveilige verkeerssituatie ?
5. De zone 30 rond de schoolpoorten is intussen zowat algemeen ingevoerd.

Zijn er al cijfers die erop wijzen dat daardoor de onveilige verkeerssituaties rond schoolpoorten zijn afgenomen (minder ongevallen, ongevallen met minder zware letsels, ...) ?

Antwoord

1,2 en 3. De globale cijfers voor Vlaanderen over het aantal en de aard van ongevallen in alle

schoolomgevingen werden niet systematisch bijgehouden. Het begrip "schoolomgeving" zelf was immers lange tijd niet duidelijk afgeleid. Sinds het recente Ministerieel besluit van 26 april 2004 over zone 30 in de schoolomgevingen is er wel een definitie ontstaan. Maar op het gebied van verkeersveiligheid zijn voor de schoolgaande jeugd de routes van en naar de scholen minstens even belangrijk als de schoolomgeving zelf.

Over het algemeen kan echter gesteld worden dat schoolomgevingen op veel plaatsen een gevoel van onveiligheid oproepen (voornamelijk op het vlak van subjectieve onveiligheid), maar dat objectief gezien de onveiligheid over het algemeen (gelukkig) slechts beperkt blijft. Zo zijn er bijvoorbeeld slechts een zeer beperkt aantal gevaarlijke punten op de gewestwegen in een schoolomgeving gesitueerd.

4. De schoolomgevingen vormen een voortdurend aandachtspunt voor het mobiliteitsbeleid van het Vlaams Gewest en er worden heel wat maatregelen genomen om de subjectieve veiligheid te verbeteren en ook de objectieve verkeersveiligheid nog verder te verhogen.

Met het oog op de bepalingen van het MB wordt momenteel in overleg met de gemeentebesturen en veelal ook met de betrokken scholen, hard gewerkt om de permanente of tijdelijke (bij begin en einduren van de school) zones 30 te realiseren tegen 1 september 2005. Zij zullen trouwens een aangrijpingspunt vormen om de afbakening van veel meer zones 30 binnen de bebouwde kommen te stimuleren. Voor die schoolomgevingen waar geen specifieke herinrichting is vereist of waar deze herinrichting voor later wordt gemaakt, werd een strikt programma opgemaakt om de noodzakelijke borden te plaatsen.

Voor de schoolomgevingen langs de gewestwegen voorziet de Vlaamse overheid in subsidiëring van de herinrichting via module 10 (de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen) van het mobiliteitsconvenant. Het aantal ondertekende modules 10 is sinds 2002 gevoelig verhoogd. Zo werd er in 2004 een bedrag van ongeveer 8 miljoen euro vrijgemaakt voor de verkeersveilige herinrichting van schoolomgevingen in het kader van de be-

trokken module 10. Op deze manier wordt trouwens uitvoering gegeven aan de bepaling in het Vlaamse regeerakkoord waarin gesteld wordt dat de verkeersveiligheid ter hoogte van schoolomgevingen verder wordt verhoogd.

Ook de schoolroutes welke door de leerlingen gebruikt worden, worden veiliger gemaakt door bijvoorbeeld de aanleg van fietspaden. Het Vlaams Gewest maakte hiervoor in 2004 een bedrag van meer dan 42 miljoen euro vrij en dit in het kader van de specifieke subsidiëringmodules van het mobiliteitsconvenantenbeleid.

Naast de boven vermelde infrastructurele maatregelen welke door het Vlaams Gewest worden genomen, is het zo dat er ook inspanningen gebeuren door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) om de verkeersveiligheid in schoolomgevingen verder te verbeteren. Deze inspanningen hebben bijvoorbeeld betrekking op het vlak van de verkeerseducatie (verkeersbrevetten, . . .), maar ook op het vlak van de sensibilisatie. Ik verwijs hier bijvoorbeeld naar de "veilig naar school-campagne" van de VSV.

Ik wil er verder ook op wijzen dat in het kader van module 15 van het mobiliteitsconvenantenbeleid (subsidieering van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid) ook subsidies mogelijk zijn voor gemeenten die projecten opzetten op het vlak van sensibilisatie, educatie rond de verkeersveiligheid in schoolomgevingen. Ook hier zijn er dus aangrijpingspunten voor gemeenten om te werken rond deze specifieke thematiek.

Volledigheidshalve wil ik ook nog vermelden dat de Vlaamse overheid nauw samengewerkt heeft met het Levenslijn-Kinderfonds. In september 2004 lanceerde het Levenslijn-Kinderfonds een oproep naar bewonersgroepen, verenigingen, scholen en bedrijven om projecten in te dienen die de verkeersveiligheid in de woon-, school- of werkomgeving daadwerkelijk zouden verbeteren. De Vlaamse overheid maakte een bedrag van 55.000 euro vrij om verschillende goede projecten (een groot deel van deze projecten waren trouwens afkomstig van scholen) te ondersteunen.

5. Aangezien de meeste realisaties (zowel op het vlak van de infrastructurele herinrichting van schoolomgevingen als van de versnelde invoering van zones 30 in schoolomgevingen) recent zijn en wegens van het feit dat de meest recente ongevallengegevens van het Nationaal Instituut voor de Mobiliteit betrekking hebben op 2001, is het momenteel niet mogelijk om een objectief zicht te hebben op de evolutie van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen gedurende de laatste jaren en/of na het invoeren van zones 30 op de gewestwegen.

Uiteraard zal deze problematiek nauwlettend in de gaten worden gehouden.