



**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 283

van **STIJN BEX**

datum: 30 november 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Verkeersveiligheid schoolomgevingen - Werfcharter vrachtverkeer*

Uit de verkeersveiligheidsbarometer van Vias blijkt dat het derde kwartaal van 2020 een bijzonder zware tol eiste voor fietsend Vlaanderen. Met zeventien dodelijke slachtoffers in juli, augustus en september was de zomer van 2020 de zwartste sinds 2014. Sinds het begin van het schooljaar melden de kranten bijna wekelijks een al dan niet dodelijke aanrijding van een fietser door een vrachtwagen. Dat kinderen of jongeren op weg naar school worden aangereden, is onaanvaardbaar. Dat kranten schrijven over "een typisch dodehoekongeval" toont aan dat de verkeersveiligheid voor fietsers op Vlaamse wegen dringend verbeterd moet worden.

Vrachtverkeer rond schoolomgevingen moet vermeden worden, zeker bij het begin en het einde van de lesuren. Dat vraagt een veelheid aan oplossingen. De minister van Mobiliteit kijkt daarbij vooral naar de lokale besturen. De minister van Binnenlandse Aangelegenheden neemt al initiatieven rond fietsinfrastructuur in het kader van het relancebeleid. Uiteraard moet vermeden worden dat lokale besturen pas ingrijpen nadat een (dodelijk) ongeval heeft plaatsgevonden.

Afvalintercommunale Imog uit Harelbeke zal ervoor zorgen dat haar ophalers niet langer in de schoolbuurt rijden aan het begin en het einde van de lesuren. Het bedrijf maakt een inventaris op van de ophaalroutes en zal bij de volgende aanbesteding voor ophalers de voorwaarde om schoolomgevingen te vermijden bij het begin en einde van de lesuren opnemen in het bestek.

Om de verkeersveiligheid rond schoolomgevingen te verbeteren, ondertekenden ook al minstens 61 gemeenten het 'werfcharter', opgesteld door lokale overheden, de Bouwunie, de Confederatie Bouw en FeMa. Het werfcharter verbiedt bouwbedrijven om bij het begin en aan het einde van de lesuren in schoolomgevingen te passeren met werfverkeer.

Naast het werfverkeer in schoolomgevingen zouden algemene venstertijden, waarbij alle vrachtverkeer in de buurt van de school bij het begin en het einde van de lesuren verboden is, de verkeersveiligheid voor de kinderen en jongeren verhogen.

1. Welke gemeenten hebben al het werfcharter ondertekend? Is de minister van plan om andere gemeenten aan te moedigen om het werfcharter te ondertekenen? Wat is de impact van het werfcharter op de veiligheid van schoolgaande jongeren?

2. Zal de minister het initiatief van de afvalintercommunale Imog aangrijpen als voorbeeld en lokale besturen en intercommunales aansporen om gelijkaardige maatregelen te treffen?
3. Welke gemeenten hebben al venstertijden ingevoerd rond scholen? Is de minister van plan om andere gemeenten aan te moedigen om venstertijden in te voeren, en hiervoor een kader aan te bieden? Wat is de impact van venstertijden op de veiligheid van schoolgaande jongeren?
4. Wat is de stand van zaken van de monitoring van het effect van de kilometerheffing voor vrachtwagens op het gebruik van sluiptwegen? Kan in kaart gebracht worden wat de impact is op vrachtverkeer in schoolomgevingen? Wat is de stand van zaken van het vrachtrouten netwerk?
5. Welke andere maatregelen wil de minister nemen om te vermijden dat schoolgaande kinderen op de fiets verongelukken door vrachtverkeer?

---

*Deze vraag werd gesteld aan de ministers Bart Somers (75), Lydia Peeters (283).*

**GECOÖRDINEERD ANTWOORD**

op vraag nr. 283 van 30 november 2020

van **STIJN BEX**

---

1. 66 gemeenten ondertekenden het charter.

(Aalst, Aarschot, Aartselaar, Beernem, Beersel, Beringen, Berlaar, Beveren-Waas, Bierbeek, Bilzen, Boechout, Boom, Boortmeerbeek, De Haan, De Pinte, Deerlijk, Geel, Gent, Geraardsbergen, Halle, Hamme, Harelbeke, Hasselt, Herent, Heusden-Zolder, Kalmthout, Kapellen, Kasterlee, Kontich, Kortesseem, Kortrijk, Kruibeke, Laarne, Lanaken, Landen, Ledegem, Leuven, Lokeren, Maarkedal, Machelen, Meerhout, Middelkerke, Moorslede, Niel, Oostende, Oostkamp, Overijse, Pelt, Ranst, Schoten, Sint-Niklaas, Sint-Truiden, Stabroek, Temse, Ternat, Vosselaar, Waregem, Westerlo, Wetteren, Wijnegem, Wingene, Wuustwezel, Zandhoven, Zaventem, Zedelgem en Zwijndrecht).

Er werd nog geen onderzoek gedaan naar de impact van het werfcharter op de veiligheid van jongeren.

2. Initiatieven, zoals bv. ontwikkeld door de afvalintercommunale Imog, kan ik zeker toejuichen. Doordat men binnen de uitvoering van de opdracht rekening houdt met specifieke plaatsen of met de aanwezigheid van specifieke, kwetsbare, doelgroepen, anticipeert men op mogelijke onveilige situaties. Het feit dat een organisatie zoals een afvalintercommunale dit meeneemt in haar routeplanning getuigt van verantwoordelijkheidszin én engagement om mee werk te maken van meer verkeersveiligheid.
3. Ik heb geen informatie met betrekking tot het aantal gemeenten dat venstertijden invoerde.

Noch op basis van de aanvullende reglementen op het wegverkeer, noch op basis van de informatie in Verkeersborden.Vlaanderen kunnen we een betrouwbaar en volledig antwoord formuleren op deze vraag.

Daardoor is het ook onmogelijk om informatie omtrent de impact van venstertijden op de veiligheid van schoolgaande jongeren te bezorgen.

4. Er is een tool beschikbaar die toelaat om semi-geautomatiseerde analyses uit te voeren, waarbij indicaties kunnen gegeven worden van herkomst en bestemming van vrachtwagens en een onderscheid gemaakt kan worden tussen doorgaand en lokaal verkeer. Tevens is het mogelijk om de intensiteiten af te leiden van vrachtwagens onderhevig aan de kilometerheffing. Gezien dit een semi-geautomatiseerd proces is, vergen de analyses de nodige tijd en middelen, waardoor er slechts een beperkte set van analyses uitgevoerd kunnen worden. Momenteel worden de beschikbare middelen ingezet om discussiepunten bij de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen in beeld te brengen.

Ik verwijs tevens naar mijn antwoord op de schriftelijke vraag nummer 1261 van 23 september 2020, waarmee ik toelichting gaf bij de stand van zaken op dat moment.

5. 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.

Langs gewestwegen zetten we eveneens in op het wegwerken van de gevaarlijke punten op de dynamische gevaarlijke puntenlijst, waarbij welbepaalde locaties zich ook bevinden langs (veelgebruikte) woon-schoolroutes. Verder werkt het Agentschap Wegen en Verkeer verder aan de uitrol van het actieplan verkeerslichten waarbij verkeerslichten maximaal conflictvrij geregeld worden.

We investeren extra in fietsinfrastructuur. De fietsinvesteringen worden 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.

Minister Bart Somers voorziet in het kader van het relanceplan "Vlaamse Veerkracht" ook een investeringssubsidie van 150 miljoen euro voor lokale besturen voor het stimuleren van fietsinvesteringen met focus op de aanleg en het structureel onderhoud van gemeentelijke fietsinfrastructuur. Daarbij wordt een systeem met trekkingsrechten beoogd. Elke gemeente zal à rato van het aantal inwoners aanspraak kunnen maken op een geplafonneerd bedrag. Het is ook de bedoeling om deze subsidie te koppelen aan lokale cofinanciering, waarbij het lokale bestuur zich engageert om voor elke euro subsidie, twee euro bijkomend te investeren in gemeentelijke fietsinfrastructuur.

Lokale overheden kunnen voor de aanleg van fietsinfrastructuur op het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk (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 Fietsrouten netwerk.

We blijven inzetten op de scheiding van gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers waar mogelijk 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.