

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 759  
van **CARMEN RYHEUL**  
datum: 12 februari 2021

---

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Charter Werftransport - Evaluatie en inbreuken*

Het Charter Werftransport, gelanceerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), is een initiatief waarbij lokale overheden, de Bouwunie, de Confederatie Bouw en FeMa de handen in elkaar hebben geslagen om samen bij te dragen aan een maximaal bereikbare, leefbare en veilige schoolomgeving tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken.

Daarin wordt gevraagd om een aantal maatregelen te nemen om zeker het laden en lossen niet te doen op bepaalde tijdstippen of op bepaalde schoolroutes. Intussen hebben zo'n 70-tal besturen het charter al ondertekend.

1. Hoe evalueert de minister het succes van dit charter? Heeft het charter in de gemeenten die het charter ondertekenden inderdaad bijgedragen tot veiligere schoolomgevingen? Werd hier desgevallend al onderzoek naar gedaan?
2. Vlaanderen telt zo'n 300 gemeenten. Minder dan 25% van de gemeenten ondertekenden het charter.  
Welke inspanningen zal de minister doen om de lokale besturen aan te sporen om dit aandeel omhoog te krikken?
3. Graag had ik, per deelnemende gemeente, een overzicht gekregen van het aantal inbreuken dat tegen het werfcharter gebeurd is sinds de invoering ervan. Graag een opsplitsing in inbreuken die door nationale en internationale chauffeurs zijn gebeurd.
4. Welke andere bijkomende initiatieven heeft de minister desgevallend nog genomen of zal de minister nog nemen om veilige en bereikbare schoolomgevingen te garanderen tijdens wegenwerken?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 759 van 12 februari 2021

van **CARMEN RYHEUL**

---

1. 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.

De intentie van het charter is samen met gemeenten en de bouwsector bij te dragen aan een maximaal bereikbare, leefbare en veilige schoolomgeving tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken. Het gegeven dat gemeenten zich inzetten om het charter te ondertekenen en hierdoor aangeven aandacht te besteden aan voldoende communicatie hierover zullen hoe dan ook bijdragen aan de verkeersveiligheid van schoolkinderen. Alleen al het in beeld brengen van gevaren bij de verkeersveiligheid voor schoolkinderen kan al bijdragen. Er werd echter geen onderzoek gevoerd om de grootte van dit effect na te gaan.

2. 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.
3. Het charter ondertekenen door een lokaal bestuur betekent dat ze zich er toe verbinden een actieve communicatie te voeren met aannemers, bouwheren en handelaars in bouwmaterialen over het werftransport in de buurt van schoolomgevingen en schoolfietsroutes. Hiervoor moet een aanspreekpunt ter beschikking gesteld worden waar aannemers terecht kunnen met vragen. Dit aanspreekpunt zoekt samen met de aannemers naar alternatieve routes voor werftransport, waarbij schoolomgevingen en voor zover mogelijk ook fietsstraten, schoolfietsroutes en routes met veel kwetsbare weggebruikers vermeden worden.

Een inbreuk tegen het werfcharter zou willen zeggen dat de regels hierboven besproken niet goed nageleefd worden door de lokale besturen. Of zij deze afspraken nakomen en bijgevolg voldoende communicatie hieromtrent voeren wordt niet nagegaan. Evenmin zijn bij ons gegevens bekend over het respecteren van het charter langs de kant van het werftransport.

4. Het is aan de lokale besturen het nodige te doen om veilige en bereikbare schoolomgevingen te garanderen tijdens wegenwerken op hun grondgebied. Ik kan ze hierbij alleen maar ondersteunen.

Naast het meer publiekelijk maken van de problematiek van het wegenverkeer voor kwetsbare weggebruikers door het opstellen van een charter, kan het aanbieden van subsidieregelingen aan lokale besturen een hulp zijn bij een degelijke aanpak van het

veiliger maken van de schoolomgeving, ook tijdens wegenwerken. Maatregelen die kunnen genomen worden door lokale besturen via de subsidieregelingen, zoals het inrichten van schoolstraten en veilige schoolomgevingen hebben impact.. Werftransport is 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 welke eveneens de aanwezigheid van dit verkeer sterk afzwakken of compleet laten verdwijnen.

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 niet zozeer in de directe schoolomgeving. Er zijn momenteel nog te veel gevaarlijke locaties op weg van en naar school, die niet alleen zorgen voor een subjectief verkeersonveiligheidsgevoel, maar ook daadwerkelijk nog te vaak tot verkeersslachtoffers aanleiding geven.

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. Deze aanvulling op de reeds bestaande subsidieregeling zal op korte termijn in werking treden. Het subsidiesysteem moet lokale besturen ondersteunen om de gevaarlijke locaties op schoolroutes zoveel mogelijk weg te werken, gelijkaardig aan het subsidiesysteem voor veiligere schoolomgevingen. Daarnaast heb ik de lokale besturen ook bevraagd over knelpunten op schoolroutes op gewestwegen. Dit leverde meer dan 800 knelpunten op. AWV inventariseert deze en gaat hiermee op korte termijn aan de slag om zoveel als mogelijk van deze knelpunten weg te werken.