

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1560  
van **BRECHT WARNEZ**  
datum: 7 juli 2022

---

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

---

### *Verkeersveiligheid woon-schoolverkeer - Octopusplan (2)*

Om de schoolomgeving veiliger, duurzamer en kindvriendelijker trachten te maken, startte het Octopusplan in 2017-2018 een charter onder de naam 'Schoolomgeving 2.0'. Uit de semestriële rapportering van februari 2022 kan worden besloten dat de Vlaamse Regering reeds veel ondernam in het kader van verkeersveiligheid in de schoolomgeving. Toch brengt nog ongeveer 40% van de ouders dagelijks hun kind met de auto naar de basisschool, onder andere omdat ze de schoolomgeving te gevaarlijk vinden. Nochtans heeft met de fiets naar school gaan vele voordelen: goed voor de gezondheid, milieu... Het kan ook de druktepiek in de ochtend en namiddag in de schoolomgeving verminderen en zo de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers nabij de school verbeteren.

Ik verwijs naar het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 756 van 1 februari 2022 waarin de minister verwijst naar een onderzoek over de impact van de maatregelen in het kader van veilige schoolomgevingen. Dit onderzoek had als doel om meer inzicht te verschaffen in de benutting van de subsidie en de bijdrage van de uitgevoerde ingrepen tot de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd.

1. In opvolging van mijn schriftelijke vraag nr. 756 van 1 februari 2022: wat is de huidige stand van zaken van het onderzoek naar de evolutie van de verkeersveiligheid van schoolomgevingen sinds 2017-2018 door de taskforce?
  - a) Indien de cijfers of data verzameld zijn, kan de minister een overzicht ter beschikking stellen, in Excel, voor de provincie West-Vlaanderen, graag per gemeente?
  - b) Hoever staat het onderzoek naar de impact van de maatregelen die aangevraagd werden bij de subsidie voor veilige schoolomgevingen? Is een impact van de genomen maatregelen op de cijfers meetbaar?
  - c) Hoe evalueert de minister de tendens van de cijfers?
  - d) Blijkt uit de cijfers dat bepaalde ingrepen doeltreffender zijn om het gewenste resultaat te bereiken? Zo ja, over welke ingrepen gaat het? Welke conclusies voor komende projecten kunnen daaruit worden getrokken?
2. Wat is de stand van zaken van het Agentschap Wegen en Verkeer in verband met de knelpunten op schoolroutes op gewestwegen, specifiek voor de provincie West-Vlaanderen?

- a) Welke concrete maatregelen werden reeds genomen en hoe evalueert de minister de effectiviteit van deze maatregelen?
  - b) Zijn er bijkomende initiatieven gepland voor het komende schooljaar (2022-2023) en zo ja, welke? Wat is daarvoor de timing en de begroting?
3. In de semestriële voortgangsrapportering geeft de minister aan zich te engageren om samen te zitten met belanghebbenden over de directe betrokkenheid van kinderen en jongeren.

Hoe evalueert de minister dat overleg? Welke concrete initiatieven zijn daaruit ontstaan? Graag het plan van aanpak met timing en budget.

4. Het is de gemeente die de aanvraag voor subsidie voor aanpassing van de schoolomgeving indient.

Heeft de minister weet van gemeenten met één of meerdere onveilige schoolomgevingen waarvoor alsnog geen aanvraag is ingediend? Is het de bedoeling om dergelijke gemeenten extra te stimuleren om actie te ondernemen?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1560 van 7 juli 2022

van **BRECHT WARNEZ**

---

1. Zoals in mijn eerder geformuleerd antwoord focuste het beleidsmatig analyserapport op de beschikbare operationele data van de subsidieaanvragen en -afrekeningen sinds de intrede van de subsidie. Bij de analyse van deze data merkte mijn administratie een aantal trends op en formuleerde men op basis hiervan verder te onderzoeken hypothesen.

Dit voorbereidend werk wil ik nu evalueren op zijn correctheid en nagaan welke lessen we hieruit kunnen trekken voor het al dan niet bijsturen van deze subsidie. Het extern studiebureau waaraan het evaluatieonderzoek zal worden toegekend zal bijgevolg de redenen en oorzaken achter de opgemerkte trends en geformuleerde hypothesen moeten uitdiepen. Enkel zo kunnen we een beter inzicht verkrijgen in zowel de doeltreffendheid en impact van de uitgevoerde ingrepen, als in het subsidieproces zelf.

Die impact van de uitgevoerde ingrepen op de subjectieve, gepercipieerde verkeersveiligheid in Vlaamse schoolomgevingen zal worden nagaan via een bevraging. Die gepercipieerde verkeersveiligheid blijkt immers volgens eerdere onderzoeken uiterst belangrijk bij schoolomgevingen. Ze bepaalt hoe bereidwillig ouders staan tegenover het wel of niet begeleiden van hun kinderen tot aan de schoolpoort en of ze dit met of zonder auto durven doen. En uiteraard is het ook voor de kinderen zelf belangrijk of zij zich daarbij veilig voelen en zich bijgevolg autonoom durven bewegen in het verkeer op weg naar school.

Daarnaast zal aandacht worden besteed aan hoe een subsidieaanvraag tot stand komt en welke invloed dit heeft op de selectie van ingrepen binnen zo'n project.

Tot slot zullen zowel de positieve punten als tekortkomingen in de subsidieprocedure zelf worden onderzocht. Die laatste kunnen lokale besturen er eventueel van weerhouden om een subsidiedossier in te dienen of een minder aangewezen selectie aan ingrepen op te nemen in hun aanvraag.

- a) De nu beschikbare data zijn onvoldoende om over de evolutie van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen sinds 2017 een duidelijk beeld te geven.

Mijn administratie werkt aan het koppelen van de beschikbare informatie over schoollocaties, schooltoegangen, ongevallencijfers en snelheidsdata zodat we die kunnen benutten bij het evalueren van ingrepen in schoolomgevingen.

Snelheidsdata in schoolomgevingen zijn niet vaak voorhanden. Schoolomgevingen bestrijken per definitie slechts 100m rond een schoolpoort. Dit gebied is meestal te beperkt om klassieke metingen op uit te voeren. Dat is meteen ook de reden waarom ik het Telraam-proefproject dat het verkeer rond 12 Vlaamse scholen meet ondersteun.

- b) Het bestek voor de uitbesteding van het onderzoek zal dit najaar gepubliceerd worden, zodat het onderzoek begin volgend jaar kan starten. Wat de impact is van de m.b.v. de subsidie genomen maatregelen, wordt

kwalitatief onderzocht door de bevraging van de belanghebbenden bij de bestudeerde projecten (subjectieve veiligheid) - zoals hiervoor al vermeld. Voor zover de beschikbare gegevens dit toelaten, wordt dit met kwantitatief onderzoek aangevuld (objectieve veiligheid).

- c) Zie antwoord op vraag 1 en 1a.
  - d) Welke ingrepen uitgevoerd m.b.v. de subsidie voor veilige schoolomgevingen het meest doeltreffend zijn zal moeten blijken uit het onderzoek naar de impact van de subsidie.
2. Er zijn in West-Vlaanderen 29 knelpunten op schoolroutes uitgevoerd, 28 zijn momenteel nog in uitvoering en voor 9 locaties is een concrete uitvoering gepland. Daarnaast worden er werken voorbereid voor 53 knelpunten en loopt er nog onderzoek voor 8 knelpunten. Er zijn 23 knelpunten afgesloten (uitvoering door bijv. lokaal bestuur, geen quick win mogelijk, groot infrastructuurproject) en 13 knelpunten staan on hold (gesprekken met derden (bijv. lokaal bestuur, nutsvoorzieningen) lopen nog). Deze ingrepen omvatten voornamelijk horizontale en verticale signalisatie, oversteekvoorzieningen, verbeteringen aan fietsinfrastructuur en overige infrastructurale aanpassingen.
- a) Het is op dit moment te vroeg om op basis van objectieve gegevens een effectevaluatie van de uitgevoerde maatregelen te kunnen uitvoeren.
  - b) Ook het komende schooljaar wordt voortgewerkt om de lijst met schoolrouteknelpunten weg te werken.
3. Ik gaf in het antwoord op vraag nr. 756 reeds aan dat de verkeersveiligheid van kinderen en jongeren een belangrijk aandachtspunt is in het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid, zoals ook in het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 aangegeven. De directe betrokkenheid van kinderen en jongeren bij geplande ingrepen in hun leefomgeving kan zeker een meerwaarde vormen in hun verkeersveiligheid.

Mijn administratie heeft dit jaar drie overlegmomenten gehad (op 10 februari, 5 mei en 14 juni) met diverse organisaties die op dit vlak actief zijn (o.a. de Bataljong, Kind & Samenleving, KeKI, de Jeugdraad, de Voetgangersbeweging, ...). Na het overlopen en toelichten van de voorstellen die op 10 februari en 05 mei door deze overleggroep werden geformuleerd, heeft mijn administratie de suggesties en door hen geformuleerde prioriteiten verwerkt en op het overleg van 14 juni toegelicht rond welke voorstellen we kunnen gaan samenwerken.

Kort daarna (30 juni) had ik een aanvullend overleg met Bataljong en Kind & Samenleving over hun ambities om te verduurzamen wat er in het project Jonge Wegweters ondertussen al is bereikt.

Naast de directe link van dit project met ons Verkeersveiligheidsplan ben ik uiteraard ook geïnteresseerd in hoe jongeren kijken naar Hoppinpunten en deelmobiliteit en de initiatieven die hiermee verbonden zijn voor een duurzame en veilige verplaatsing.

4. Ik ben ervan overtuigd dat lokale besturen niet doof blijven voor de signalen over onveilige schoolomgevingen die zij van de scholen op hun grondgebied, van ouders, kinderen & jongeren of andere bewoners ontvangen.

Wanneer wij toch dergelijke signalen opvangen, worden die uiteraard aan het betrokken bestuur doorgegeven met de betreffende informatie over de bestaande subsidies voor zowel veilige schoolomgevingen als veilige schoolroutes

Bovendien heb ik ook mijn administratie gevraagd om actief contact op te nemen met een aantal besturen waarvan wij op basis van gegevens vermoeden dat zij nog in aanmerking komen voor een project met de subsidie veilige schoolroutes. Dit is de voorbije maanden gebeurd. In die context wordt ook steeds de mogelijkheid van de subsidie veilige schoolomgeving herhaald.