



Schoolomgevingen

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Tegen 1 september 2005 moet aan alle Belgische scholen, behalve enkele te motiveren uitzonderingen, een snelheidslimiet van 30 km/uur gelden. Op gewestwegen is dit een taak van de hogere overheid, op gemeentewegen staat de lokale overheid hiervoor in. Voor infrastructurele herinrichtingen in schoolomgevingen op en rond gewestwegen kunnen lokale overheden subsidies krijgen van het Vlaamse Gewest via module 10 van het mobiliteitsconvenant. In elk geval is het invoeren van een zone 30 de ideale gelegenheid om de hele schoolomgeving grondig in kaart te brengen. In deze Mobiliteitsbrief vindt u tips en aanspreekpunten voor meer informatie.



Foto: Johan Martens

“Zones 30 invoeren is maatwerk”

Armand Rouffaert van de Afdeling Verkeerskunde van de Vlaamse overheid over de ideale aanpak.

Armand Rouffaert: “Het invoeren van een zone 30 vergt een specifieke aanpak, afhankelijk van de omgeving en de aard van de weg. Het gebeurt best in overleg met de school, en liefst ook met het oudercomité. Zij kennen de noden en de courante bewegingen rond de school.”



Armand Rouffaert (afdeling Verkeerskunde):
“Het invoeren van een zone 30 in alle schoolomgevingen is de gelegenheid voor een grondige doorlichting van de omgeving.”

“Wij zien het invoeren van een zone 30 aan schoolomgevingen als de ideale gelegenheid om de schoolomgevingen grondig door te lichten, samen met alle partners: de school, de omwonenden, de lokale overheid, het Gewest, De Lijn,... Het is hét moment om fundamentele vragen te stellen: Ligt de uitgang van de school wel op de meest geschikte plaats? Zijn de haltes goed ingeplant? Zijn er goede fietspaden? Worden de parkeerplaatsen juist gebruikt?”

Op sommige plaatsen vergt de invoering van een zone 30 een herinrichting die niet op 1,2,3 te realiseren is. En toch moet de zone 30 op 1 september een feit zijn.

Rouffaert: “Een grondige herinrichting vraagt inderdaad een gefaseerde aanpak met verschillende evaluatiemomenten. Het is op sommige plaatsen onmogelijk om dat voor 1 september nog rond te krijgen. Maar niets belet de wegbeheerder om ondertussen al een zone 30 in te voeren, desnoods gewoon met vaste borden. Je kan altijd achteraf nog bijschaven. En het is beter om zo’n project grondig en op langere termijn aan te pakken, dan nu een half-en-half oplossing klaar te stomen die dan 20 jaar ongewijzigd blijft.”

Heeft u nog tips voor lokale overheden?

Rouffaert: “Samenwerking is in dit verhaal het magische woord. Ook voor het afstemmen van de signalisatie is het belangrijk dat de lokale overheid en het Vlaamse Gewest goede afspraken maken.”

Meer info: Op 22 april 2005 geeft Armand Rouffaert samen met Tom D’Hollander (Voetgangersbeweging) een lezing over ‘zones 30 in schoolomgevingen’ op het Congres Verkeersveiligheid in Brussel. In het Jaarboek Verkeersveiligheid kunt u een schriftelijk verslag hiervan lezen. Het jaarboek kunt u bestellen bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Bruul 101, 2800 Mechelen, info@verkeerskunde.be. Prijs: 15 euro.

Vast of variabel?

Rouffaert: “Of je het best kiest voor een vast of een variabel bord, hangt in de eerste plaats af van het snelheidsregime dat in de ruimere omgeving van de school geldt. Geldt er 50 km/uur, dan is de stap naar 30 km/uur niet zo groot. Geldt er 70 km/uur, dan kan je een variabel bord overwegen. Maar je kan de gelegenheid ook gebruiken om de grote omgeving van de school eens onder de loep te nemen: misschien is het bijvoorbeeld beter om de 70 km/uur terug te brengen tot 50 km/uur en toch met vaste borden te werken.”



Foto: AWW



Foto: AWW

Variabele signalisatie

Voor het afbakenen van zones 30 kunnen gewone 'vaste' borden gebruikt worden, maar ook variabele borden duiden meer en meer op.

Een variabel bord dat een dynamische zone 30 aanduidt, zorgt ervoor dat alleen tijdens schooldagen en tijdens bepaalde uren een snelheidslimiet van 30 km/uur geldt in de afgebakende zone. Branden de LED's van het bord niet, dan gelden de 'normale' snelheidslimieten (50 of 70 km/uur).

Sint-Katelijne-Waver plaatste als eerste in de provincie Antwerpen een variabel 'zone 30' - bord in een schoolomgeving. Waarom maakten zij – ondertussen al meer dan een jaar geleden – die keuze?



Griet Fonteyne (mobiliteitsambtenaar Sint-Katelijne-Waver):
"Variabele signalisatie is op sommige plaatsen doeltreffender."

Griet Fonteyne: "Er zijn verschillende redenen geweest. De gemeenteweg waarlangs de school ligt, is een weg met veel en zwaar verkeer. Naar aanleiding van het doortrekken van de ring rond Mechelen zal die weg ook opgewaardeerd worden tot een secundaire weg type II. Daardoor zou het moeilijk worden om constant een snelheidslimiet van 30 km/uur af te dwingen. Het is volgens mij ook doeltreffender om slechts op bepaalde momenten van de dag, als het echt nodig is, lagere snelheden op te leggen. De bestuurder zal zich bewuster zijn van de noodzaak ervan. Bij een permanent lage snelheid op zo'n belangrijke weg zal de bestuurder volgens mij sneller oordelen dat de beperking ondoordacht is gebeurd, en dat ze niet noodzakelijk is. Met variabele borden is die ervaring anders."

Zijn er ook nadelen aan variabele signalisatie?

Fonteyne: "Het grootste nadeel is dat met oplichtende borden snel iets fout kan gaan op technisch vlak: de timer die niet goed functioneert, vergeten af te zetten tijdens schoolvakanties, afhankelijkheid van het elektriciteitsnet,... Een variabel bord is in aanschaf ook behoorlijk duur."



Op de Berlaarbaan in Sint-Katelijne-Waver geldt alleen voor- en na de schooluren een snelheidslimiet van 30 km/uur.

Scholen langs gewestwegen

Het Vlaamse Gewest trekt dit jaar 13,2 miljoen euro uit om tegen 1 september een snelheidsbeperking van 30 km/uur in te voeren aan scholen langs Vlaamse gewestwegen.

Waar mogelijk zal het Vlaamse Gewest werken met variabele borden. Een aantal schoolomgevingen zullen op termijn echter heringericht moeten worden. In afwachting komen er op sommige plaatsen flitspalen ter ondersteuning van de snelheidsbeperking. Om te beslissen waar borden en waar infrastructurele herinrichtingen komen, werken de kabinetten van minister Van Brempt en Peeters aan een investeringsprogramma. Eventuele aanpassingen op gewestwegen worden gefinancierd door het Vlaamse Gewest. Soms zullen ook aanpassingen of signalisatie nodig zijn op aanpalende gemeentewegen, ten koste van de lokale overheid.

Heeft u vragen over de invoering van zones 30 ter hoogte van schoolomgevingen op gewestwegen? Contacteer dan uw provinciale afdeling van de Administratie Wegen en Verkeer.

Flankerende maatregelen

Voor eenmalige niet-infrastructurele initiatieven kunnen lokale overheden die een conform verklaard mobiliteitsplan hebben subsidies krijgen van het Vlaamse Gewest.

Module 15 van het mobiliteitsconvenant subsidieert 'flankerende maatregelen'. Dat zijn alle niet-infrastructurele maatregelen die het effect van duurzame infrastructurele maatregelen ondersteunen. In het kader van scholen kan dit zijn: de organisatie van een autoluwe schooldag, samenstelling van een scholenkoffer met educatief materiaal, het maken van een schoolbereikbaarheidskaart waarop de veilige fietsroutes naar de school worden aangeduid, ...

Meer info: u kunt deze subsidie enkel ontvangen voor eenmalige initiatieven. De volledige tekst en alle voorwaarden vindt u op www.mobieltvlaanderen.be/convenants (4. modules)



Diepenbeek sloot in 2003 een module 15 af voor het organiseren van een autoluwe schooldag. Een week lang werden er in alle Diepenbeekse scholen activiteiten rond mobiliteit georganiseerd: er werd een fietskaart gemaakt met veilige schoolroutes, verkeersoefeningen, verkeersparken, een informatiesessie ivm de dode hoek, een tentoonstelling, een verkeerskwis, ... Sinds 2003 organiseert Diepenbeek elk jaar een autoluwe schooldag (ongesubsidieerd), op basis van het concept dat ze in 2003 uitprobeerden met de subsidie.

Subsidies schoolomgevingen

Via module 10 van het mobiliteitsconvenant kunnen lokale overheden die een conform verklaard mobiliteitsplan hebben subsidies krijgen van het Vlaamse Gewest voor de herinrichting van schoolomgevingen op of in de buurt van een gewestweg.

Max. 200 meter

Enkel schoolomgevingen waarvan de ingang van de school aan of in de buurt van een gewestweg ligt, komen in aanmerking voor subsidies via module 10 van het mobiliteitsconvenant.

Onder schoolomgeving wordt verstaan:

- Het wegvak ter hoogte van de schoolingang(en) die aan de gewestweg paalt, tot op maximaal 200 meter van de schoolingang(en).
- Het wegvak ter hoogte van de schoolingang(en) die paalt aan de zijstraten van die gewestweg tot op maximaal 200 meter van de schoolingang(en) en het kruispunt van die schoolzijstraten met de gewestweg.

Derde partner

Bij de herinrichting van een schoolomgeving wordt de school zo nauw mogelijk betrokken. De module 10 wordt steeds afgesloten tussen de lokale overheid en het Vlaamse Gewest. De school en de schoolraad kunnen wel mee tekenen. Een van de taken van de school in kwestie is het opmaken van een schoolvervoerplan (zie tekst hiernaast).

Kostenverdeling module 10 van het mobiliteitsconvenant

Vlaams Gewest	Lokale overheid
<ul style="list-style-type: none">• 100% van de reële kostprijs voor werkzaamheden op het domein van het gewest, inclusief de studiekosten en BTW.• 50% van de reële kostprijs voor werkzaamheden op het domein van de lokale overheid, inclusief de studiekosten en BTW.	<ul style="list-style-type: none">• 50% van de reële kostprijs voor werkzaamheden op het domein van de lokale overheid, inclusief de studiekosten en BTW.• Levering, plaatsing en onderhoud van nieuwe stoepverharding, straatmeubilair en groen op gewestelijk en gemeentelijk domein.

Meer info: de volledige tekst van module 10 vindt u op www.mobielvlaanderen.be/convenants/ (4. modules)



Foto: Kluwer

Onder meer in Diest werd recent een schoolomgeving heringericht met subsidies van het Vlaamse Gewest via module 10 van het mobiliteitsconvenant.

Schoolvervoerplannen

Een schoolvervoerplan brengt de mobiliteit rond een school in kaart en is dus de perfecte basis voor een al dan niet grondige herinrichting van de schoolomgeving.

Een schoolvervoerplan omvat drie onderdelen:

- Een inventarisatie van de verplaatsingen van en naar de school en de mobiliteitsknelpunten.
- Een actieplan dat ouders, leerlingen, leerkrachten, buurtbewoners,... aanzet om de knelpunten in de schoolomgeving en op de schoolroutes mee weg te werken. Er wordt getracht om de autodruk aan de schoolpoort te verminderen en om meer kinderen met het openbaar vervoer of met de fiets naar school te laten komen.
- Een evaluatiemoment.



Grondige aanpak

Een schoolvervoerplan is enkel verplicht voor scholen waarvoor de lokale overheid een module 10 van het mobiliteitsconvenant wil afsluiten (zie artikel hiernaast). Toch kan een schoolvervoerplan ook voor andere scholen nuttig zijn. Al heel wat steden en gemeenten vragen aan alle scholen op hun grondgebied om een schoolvervoerplan op te maken. Zo krijgen zij een duidelijk beeld van de verkeersknelpunten en kunnen zij die samen met de scholen systematisch aanpakken. Gemeenten die voor de opmaak van schoolvervoerplannen geen subsidie kunnen krijgen via module 10, kunnen dat onder bepaalde voorwaarden wel via module 15 (zie artikel 'flankerende maatregelen').

Wie kan helpen bij het opmaken van een schoolvervoerplan?

Een schoolvervoerplan wordt in principe opgemaakt door de school (leerkrachten, leerlingen, oudercomité), met steun van de lokale overheid. Iedereen die aan het schoolvervoerplan meewerkt, kan hier inspiratie vinden:

- Vraag raad aan de mobiliteitsbegeleiders van uw provinciale afdeling Administratie Wegen en Verkeer. Op www.mobielvlaanderen.be/convenants/ (8. Wie is wie) vindt u een lijst.
- Op www.mobielvlaanderen.be/convenants/ (zoeken op trefwoorden - schoolvervoerplan) vindt u een stappenplan voor de opmaak van schoolvervoerplannen én praktijkvoorbeelden.
- Met de steun van de Vlaamse Overheid begeleidt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde scholen en gemeenten bij het opstellen van schoolvervoerplannen voor een bedrag van 50 euro per school. Meer info op www.verkeerskunde.be (onderwijs – begeleiding) of bel 015-44.65.50.
- De nieuwe website www.move-vlaanderen.be bundelt concrete tips om samen met de leerlingen uit de derde graad van het secundair onderwijs aan een schoolvervoerplan te werken (zie ook 'goed om weten').
- Er bestaan studiebureaus die gespecialiseerd zijn in het opmaken van schoolvervoerplannen. Op www.mobielvlaanderen.be/convenants/ (8. Wie is wie – 8.8. Anderen - studiebureaus) vindt u een lijst.

Kortrijkse schoolomgevingen aangepakt

Kortrijk nam de afgelopen jaren al heel wat maatregelen om de verplaatsingen naar school veilig te laten verlopen. Nu de schoolomgevingen vanaf september zone 30 moeten worden, staan nog enkele grote infrastructuur-ingrepen op het programma. "De grootste uitdaging is tot een ontwerp komen dat ook beantwoordt aan de wensen van de omwonenden en de handelszaken", zegt Heidi Debels van de stad Kortrijk.

Hoe ver staat Kortrijk met de invoering van zone 30 in schoolomgevingen?



Heidi Debels (mobiliteitsdeskundige Kortrijk):

"Vier van onze startnota's module 10 zijn al goedgekeurd en we zijn van plan om er nog twee in te dienen."

Heidi Debels: "Een aantal scholen lag vroeger al in een zone 30. Vorig jaar hebben we nog 33 extra schoolomgevingen waar geen infrastructuur-ingrepen nodig waren, zone 30 gemaakt. De overige worden pas in september zone 30 met hier en daar een infrastructuur-aanpassing. Voorlopig werken we met voetpadverbredingen en accentueringen van de schoolingangen door een ander wegdek en inplanting van groen. Dit jaar doen we nog enkele grote ingrepen, zoals de volledige herinrichting van het kruispunt Schoolstraat-Kortrijksestraat en de heraanleg van de Beekstraat, een belangrijke schoolstraat met veel fietsverkeer."

Hoe hebben jullie de prioriteiten bepaald?

Debels: "In 2003-2004 hebben we een studieopdracht laten uitvoeren. Op basis daarvan werden schetsontwerpen gemaakt van de belangrijkste omgevingen. Zo konden we zien waar kleine



voor



na

Het kruispunt Schoolstraat-Kortrijksestraat werd volledig heringericht.

maatregelen en een beperkt budget volstonden, en waar een module 10 of een uitgebreider stadsbudget nodig was.

Intussen hebben we al vier goedgekeurde startnota's module 10 en we zijn van plan om er nog twee in te dienen. Ook de schoolvervoerplannen bevatten heel wat interessante informatie."

Welke andere initiatieven maken de Kortrijkse schoolomgevingen veiliger?

Debels: "Een werkgroep mobiliteitseducatie maakt deel uit van het stedelijk preventieteam en de politiezone Vlas. Wij bieden samen heel wat educatieve, informatieve en sensibiliserende diensten en materialen aan. Die moeten ervoor zorgen dat leerlingen, directies, leerkrachten en (groot)ouders hun verkeersgedrag positief bijsturen. Voor het sensibiliserend werk hebben we een module 15 afgesloten, maar uitgebreider dan de scholenwerking alleen. Wij hebben ons gefocust op alle communicatie die we gevoerd hebben, zowel rond scholen, het fietsbeleid als het bedrijfsvervoerplan van de stad."

Goed om weten

Schoolacties tijdens Week van de Zachte Weggebruiker

Tijdens de Week van de Zachte Weggebruiker van 4 tot 15 mei worden onder er acties georganiseerd rond 'veilige schoolomgevingen'. Twee van de meest verspreide acties zijn 'Veilig en milieuvriendelijk naar school' van Mobil21 en 'Octopus' van de Voetgangsbeweging. Meer info op www.mobil21.be en www.voetgangsbeweging.be.

Week van Vervoering

Van 4 tot 15 mei loopt de Week van de Zachte Weggebruiker, die vooral tot doel heeft het fietsen en stappen te promoten. Traditioneel wordt er in september ook steeds een Week van Vervoering georganiseerd, die duurzame vervoerswijzen promoot. Wilt u als lokale overheid deelnemen aan initiatieven tijdens de Week van Vervoering van 16 tot 22 september 2005? Contacteer dan Komimo voor ideeën en informatie: Komimo, Kon. Maria Hendrikaplein 65B, 9000 Gent, tel.: 09-242.32.35. Ook op www.komimo.be vindt u heel wat inspiratie.

www.move-vlaanderen.be

MOVE staat voor 'mobiliteit' en 'verantwoordelijkheid' en omvat een website met een online lespakket dat gekoppeld is aan het Geografisch Informatiesysteem (GIS) van Vlaanderen. Move nodigt leerlingen van de derde graad secundair onderwijs uit om hun woon-schoolverkeer (en dat van hun collega's) te analyseren, veiliger en duurzamer te maken.

Ook andere trajecten zijn mogelijk: naar de sportclub, naar het museum, naar een toeristische trekpleister, ... Met MOVE kan de school de eindtermen realiseren betreffende het schoolvervoerplan en het gebruik van GIS.



Foto: Peter Van Hoof

Oproep

In een van de volgende mobiliteitsbrieven belichten we module 13 van het mobiliteitsconvenant over de subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen. Heeft uw gemeente hier ervaringen mee of vragen over? Laat het ons weten voor 10 mei. Schrijf naar Kluwer, Sandra De Bel, Motstraat 30, 2800 Mechelen of mail sandra.debel@wkb.be.