



Mobiliteitsbrief

oktober 2008

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
10e jaargang, nr 99 - verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

Schoolbuurten

Schoolbuurten moeten infrastructuurlijk zo goed mogelijk afgestemd worden op voetgangers en fietsers. Maar ook de mentaliteit van ouders en leerlingen moet worden aangepakt. De Vlaamse overheid subsidieert gemeenten om hun schoolbuurten in beide opzichten te verbeteren via het mobiliteitsconvenant en het nieuwe project 'Duurzaam naar school'.



Foto: Peter Van Hoof

■ Duurzaam naar school

Nog te weinig leerlingen uit het basisonderwijs komen met de fiets of te voet naar school. Ook gemeenten kunnen meewerken aan een mentaliteitswijziging.

Via het project 'Duurzaam naar school' kunnen Vlaamse gemeenten subsidies krijgen om - in samenwerking met de scholen - de leerlingen in het gewoon basisonderwijs te stimuleren om op een duurzame manier naar school te gaan. Het initiatief is gebaseerd op het STOP-principe. Stappen en trappen staan dus centraal. Dit schooljaar nemen 76 gemeenten deel aan het initiatief. In totaal is hiervoor een subsidiebudget van 2,4 miljoen euro voorzien. Voor het schooljaar 2009-2010 is het budget opgetrokken tot 4,8 miljoen euro. Met het geld kunnen geen infrastructuurle aanpassingen betaald worden, maar wel educatieve, organisatorische, informatieve of sensibiliserende projecten. Gemeenten die aanspraak willen maken op de subsidies voor het schooljaar 2009-2010, kunnen een aanvraag indienen bij het Vlaamse ministerie van Onderwijs tot 19 december 2008.

Stappen en trappen

Het project 'Duurzaam naar school' omvat twee luiken:

- een basisluik 'stappen en trappen';
- een optioneel luik 'organisatie van leerlingvervoer'.

Elke gemeente moet eerst intekenen op

het basisluik. Het daaropvolgende jaar kan de gemeente, mits goedkeuring van het basisluik, ook een aanvraag indienen voor het tweede luik, op voorwaarde dat het basisluik ook wordt verder gezet. 90 % van de leerlingen die wonen en schoollopen in de gemeente moeten in het project betrokken worden.

Drie soorten

Er komen drie soorten projecten in aanmerking voor subsidie:

- Educatie: lesmateriaal, lesmethode verkeers- en mobiliteitseducatie, ...
- Informatie en sensibilisering: spaaracties aan de schoolpoort, folders, strooibriefjes, affiches, sensibiliseringsmateriaal, ...
- Organisatorische initiatieven: voetpoolen, fietspoolen, schoolbereikbaarheidskaart, schoolvervoerplan, opleiding gemachtigde opzichter, ...

Meer info over 'Duurzaam naar school' bij de Cel Leerlingvervoer: carl.koninckx@ond.vlaanderen, www.ond.vlaanderen.be/leerlingvervoer/duurzaam.

Lees ook 'Ondersteuning via Octopus' op pagina 4.

Foto: Peter Van Hoof



Elk 'Duurzaam naar school'-project heeft als doel: meer stappers en trappers in het woon-schoolverkeer.

Rillaar kiest voor totaal nieuw concept in schoolbuurt: Radicale breuk met chaos

Ouders die hun kinderen met de auto gaan oppikken aan basisschool De Pumpel in Rillaar zullen binnenkort meer discipline moeten tonen. Het chaotische zoekverkeer aan de schoolpoort wordt immers onmogelijk gemaakt.

De Gemeentelijke Basisschool 'De Pumpel' ligt op een kruispunt met zeer dichte bebouwing. De infrastructuur is niet afgestemd op zachte weggebruikers. Bovendien is het plein voor de school nu een kluwen van fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer. Maar

daar komt binnenkort verandering in dankzij een grondige herinrichting van de schoolomgeving. Het geheel moet eind 2010 klaar zijn.

Georganiseerd verzamelplein

Op dit moment is het plein voor de school een onoverzichtelijke parkeerplaats, waar voetgangers, fietsers en autoverkeer door elkaar lopen. Het nieuwe ontwerp maakt van het plein een goed georganiseerde verzamelplaats, opgesplitst per vervoersmodus. Er komen aparte verzamelplaatsen voor fietsers/voetgangers, busgebruikers en auto-gebruikers op een verhoogd plateau. Die verzamelplaatsen worden duidelijk afgebakend door verschillende legverbanden, kleuren en bakens met logo's van het vervoermiddel. Dankzij het verhoogde plateau wordt het autoverkeer automatisch afgeremd. Fietsers en voetgangers mogen als eerste het schoolplein verlaten om zo weinig mogelijk in contact te komen met het autoverkeer.

VOOR



Foto: Dominic Verhulst

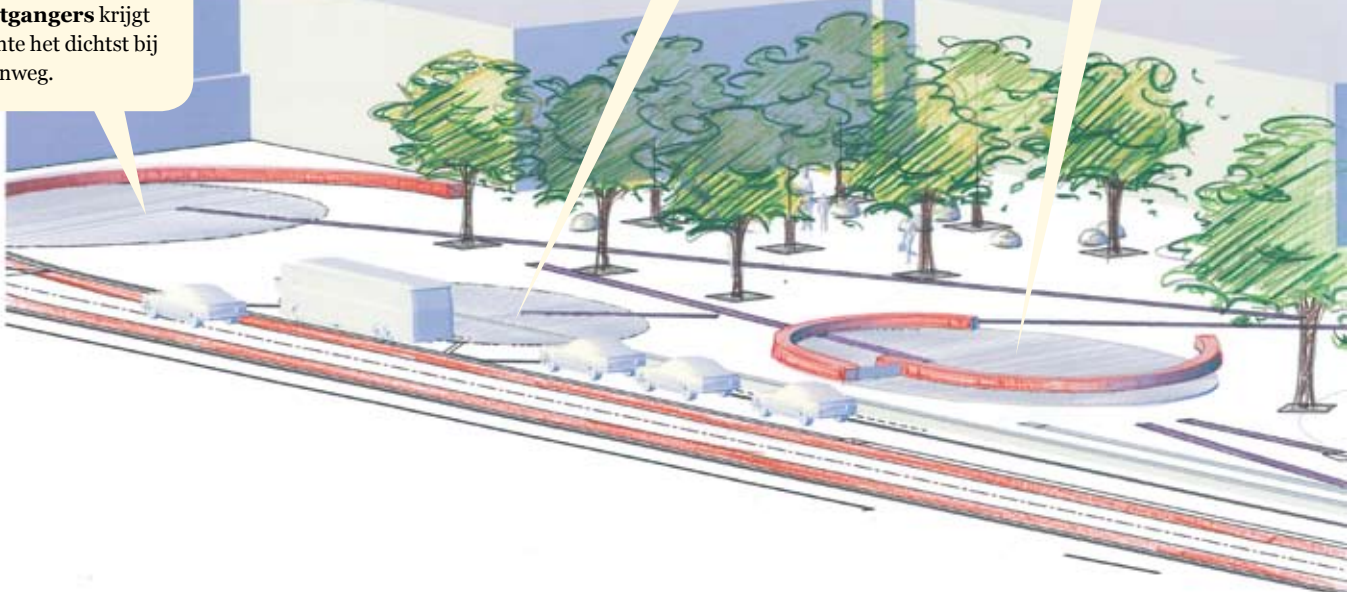
Het plein voor de school is nu ook al een parkeer- en oppikplaats, maar omdat er weinig structuur is, verloopt alles er chaotisch.

na

Voor de **busgebruikers** komt er een wachtperron op gelijk niveau met het voetpad. Een haltehaven zorgt ervoor dat de schoolbus het gemotoriseerde verkeer niet stremt.

Kinderen die op hun **ouders** wachten, hebben dankzij het plateau een goed overzicht over het aankomend verkeer. Om het parkeer-zoekverkeer uit te schakelen komt er een oppikstrook volgens een sluisstelsel. (zie 'Discipline in de auto-oppikzone')

De groep van **fietsers** en **voetgangers** krijgt de ruimte het dichtst bij de steenweg.

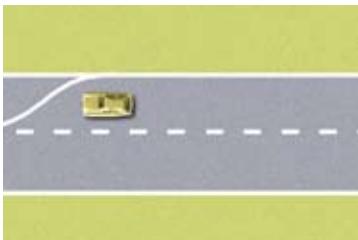


Plan: Saresma A+D Engels

Het nieuwe plein splitst de wachtende kinderen op per vervoersmodus. De kinderen kunnen daardoor systematischer opgehaald worden.

Discipline in de auto-oppikzone

Op het einde van de schooldag worden de autokinderen verzameld en door een leerkracht naar het auto-platform geleid. Een sluisstelsel moet ervoor zorgen dat de kinderen vlot en veilig opgepikt worden.



De eerste auto die aankomt, stelt zich op de eerste plaats van de strook op.



De volgende auto's sluiten gewoon aan.



Enkel de eerste vijf auto's op de oppikstrook zijn toegankelijk voor de kinderen. Wanneer het kind is opgepikt, verlaat de auto de rij.



De andere auto's schuiven gewoon aan zodat de vrijgekomen plaats wordt opgevuld.



Invoegen op de vrijgekomen plaats is onmogelijk, achteraan aanschuiven is de enige optie.

Over het concept



De ontwerpster

Carolien Haijen, projectleider Mobiliteit Soresma A+D Engels:

“In het nieuwe concept was het absoluut belangrijk dat voetgangers, fietsers en openbaarvervoergebruikers op de eerste plaats kwamen. Ook het parkeer-zoekverkeer moest

absoluut verminderen om de veiligheid te verhogen. De inspiratie voor de oppikstrook met sluisstelsel deed ik op in Avalon in Australië, waar een gelijkaardig concept werd toegepast aan een lagere school. Het grote voordeel is dat de automobilist die het systeem te slim af denkt te zijn, bestraft wordt. Wanneer hij de wachtrij voorbijrijdt en merkt dat invoegen niet mogelijk is, is hij verplicht een blokje om te rijden, waardoor hij achteraan in de rij belandt.”



Het stadsbestuur

Frans Deboes, schepen Mobiliteit Aarschot:

“Uiteraard zijn we blij dat er eindelijk een oplossing is voor deze problematische schoolomgeving. We zagen wel een beetje op tegen de procedure voor de subsidieaanvraag, maar dat bleek onterecht. Dankzij een

goede samenwerking met de partners verliep alles vlot. Ik realiseer me ook dat het niet gemakkelijk zal zijn om ouders en kinderen gedisciplineerd te laten wachten aan de schoolpoort. Communicatie zal daar een belangrijke rol in spelen. We zullen daar dan ook genoeg tijd en middelen voor uittrekken.”



De schooldirectie

Gert Van den Broeck, directeur basisschool 'De Pompel':

“Al enkele jaren zijn we op zoek naar een manier om onze schoolomgeving veiliger in te richten. Drie jaar geleden hebben we de gronden van de parochie in erfpacht genomen. Daardoor kwam er ruimte voor structurele

maatregelen om de verkeersstromen te scheiden. We zullen uitgebreid communicatie voeren over het nieuwe concept. Er komt een infoavond, een brief voor de ouders en ook de burens worden ingelicht. In de weken voorafgaand aan de invoering van het nieuwe systeem wordt er in de verkeerslessen aandacht aan besteed. De kinderen gaan dan ter plaatse oefenen.”



De mobiliteitsbegeleider

Veerle Smet, mobiliteitsbegeleider BMV Vlaams-Brabant:

“Het mobiliteitsprobleem aan deze schoolomgeving leek een onoplosbare situatie, maar dankzij de nieuwe ontwerper geraakten we toch uit de impasse. Eindelijk wordt de inrichting en de organisatie van de schoolomgeving

constructief en ingrijpend veranderd. De gedurfde en originele aanpak kan misschien ook andere gemeenten inspireren. Voor de aanpassingen op het openbaar domein werd een module 10 van het mobiliteitsconvenant gebruikt.”

Module 10

Kleinschalige maar nuttige ingrepen aan de schoolpoort



"Het was altijd al de bedoeling om eerder kleinschalige ingrepen met module 10 te financieren."

Joris Willems

■ **Met de module 10 van het mobiliteitsconvenant kan een gemeente subsidie krijgen voor de herinrichting van een schoolbuurt aan een gewestwegen. In de lente van 2007 werd die module aangepast. Auditor Joris Willems licht toe.**

Wat veranderde er in 2007 aan de module 10?

"De afstand van de schoolbuurt die heringericht kan worden, is ingeperkt van 200 naar 150 meter aan weerszijden van de schooltoegang. Dat gebeurde naar analogie met de federale 'schoolgeving'-maatregel (zone 30). Daarnaast werden de mogelijke maatregelen voor subsidies duidelijker omschreven dan vroeger. Bij sommigen ontstond daarvoor de indruk dat er nu minder mogelijk is met de module 10. Maar dat is eigenlijk onterecht. De 'geest' van de module 10 is immers niet veranderd. Het is in wezen altijd al de bedoeling geweest om toe te spitsen op kleinschalige maatregelen in de onmiddellijke buurt van de school."

Welk soort maatregelen kunnen wel nog gesubsidieerd worden?

"Kleinschalige aanpassingen in de onmiddellijke buurt van de schoolpoort, zoals een verkeersplateau, een wegversmalling, een kiss&ride, herinrichtingen van oversteekplaatsen,..."

Wat was de aanleiding voor de aanpassing?

"Laat ons eerlijk zijn: vroeger was het met een beetje creativiteit mogelijk om met een module 10 een hele straat of zelfs een dorpskern herin te richten. En dat was eigenlijk niet de bedoeling, daarvoor bestaan er andere modules. Met de aangepaste module 10 is zo'n totaalproject onmogelijk. En dat is positief want daardoor kan het beschikbare geld over meer scholen verdeeld worden."

En gemeenten die meer willen dan de kleinschalige maatregelen?

"Gemeenten die de aanpassingen aan de schoolpoort willen combineren met andere, grotere herinrichtingen zullen onder de koepelmodule modules moeten combineren. Populaire combinaties zijn die met een module 13 (fietspaden), module 3 (doortochten) en module 4 of 17 (verlichting)."



Foto: Stad Kemijnik

Kleinschalige ingrepen zoals een verkeersplateau aan de schoolpoort zijn nog steeds mogelijk met de module 10 van het mobiliteitsconvenant.

Zorgt dat voor meer administratie?

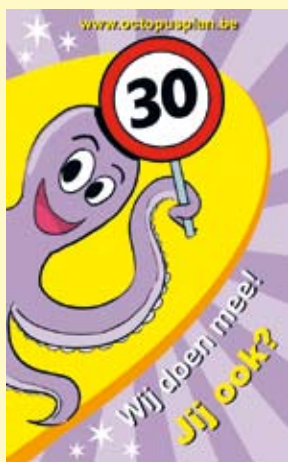
"Niet als je van bij het begin alle dossiers samen indient via een koepelmodule. Alles kan zelfs met één startnota ingediend worden."

Meer voorbeelden van heringerichte schoolbuurten op www.mobienvlaanderen.be/convenants (Modules - Module 10). U vindt er ook de tekst van de module 10.

Goed om weten

De nieuwe brochure van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) bevat aanbevelingen voor de plaatskeuze en de aanleg van een kiss&ride-strook in schoolomgevingen. De brochure 'Een kiss&ride-strook in de schoolomgeving' beschrijft ook de nodige begeleidende maatregelen.

Enkel beschikbaar in pdf. Zie www.bivv.be (publicaties - weginfrastructuur).



Duurzaam naar school Ondersteuning via Octopus

Via het Octopusplan biedt de Voetgangersbeweging gemeenten begeleiding aan bij het samenstellen van een maatregelenpakket ten voordele van leerlingen die duurzaam naar school komen. Een groot deel van die maatregelen kan gesubsidieerd worden via het project 'Duurzaam naar school'. Tom Dhollander (Voetgangersbeweging): "Momenteel begeleiden wij 18 gemeenten die subsidies kregen via 'Duurzaam naar school'. Samen met hen stelden we een haalbaar maatregelenpakket samen, afgestemd op hun beleid en ingebed in hun mobiliteitsplan. Onder andere via de website bieden we administratieve ondersteuning en inhoudelijk advies. Vooral gemeenten met een kleine mobiliteitsdienst zijn dankbaar voor die input. Zij kunnen zich nu volop concentreren op de inhoud, omdat de administratie en de opvolging van de scholen door ons gebeurt."

Meer info over octopus: www.octopusplan.be
Lees ook 'Duurzaam naar school' op pagina 1.

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

Website: www.mobienvlaanderen.be/convenants/. **Abonnement:** www.mobienvlaanderen.be/ (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@wkb.be. **Redactieraad:** Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VMSG), Stijn Dergent (VSV), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel. © 2008 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.