

> Philippe Moreau, adviseur mobiliteit – Brulocalis

# SCHOOLSTRATEN, EEN HEEL VERHAAL!

Ze duiken nu al enkele jaren op en gaandeweg hebben ze hun plaats gevonden in het hart van onze gemeenten. Voor hen is de coronacrisis eerder heilzaam geweest omdat er daardoor heel wat zijn kunnen bijkomen. Waar komen ze vandaan? Hoe zijn ze ontstaan? Wat is hun nut? Dit is het verhaal van de schoolstraten.

## HET BEGIN

Bolzano, Trentino, Italië, 1989; na talrijke klachten over de veiligheid in de buurt van een school werd gemotoriseerd verkeer in de betrokken straat bij de start en het einde van de school verboden, behalve mits toestemming; het concept van de schoolstraat was geboren! Het wordt vervolgens uitgebreid tot andere straten in de stad.

In België werd in 2004 de zones 30 rond scholen verplicht. In 2012 experimenteerde de stad Gent met schoolstraten en dat was een succes. Ze vonden al snel navolging in Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Op 20 oktober 2018 deed de schoolstraat zijn intrede in het verkeersreglement. Naast de belangrijke verbeteringen op het vlak van mobiliteit dragen schoolstraten ook bij tot een betere luchtkwaliteit rond scholen, wat zeer gunstig is voor de leefomgeving van de kleinsten onder ons.

De goede voorbeelden van de voorlopers en het succes van hun initiatieven overstijgen de nationale grenzen en inspireren andere Europese landen. Het Verenigd Koninkrijk begon in 2015 met een project in Schotland en telt nu 150 straten in het hele land. Ook Frankrijk volgt de beweging met ontwikkelingen in vele grote steden, Parijs, Rijsel, Lyon, enz.

Na de coronacrisis zijn de mobiliteits- en veiligheidseisen geëvolueerd en zijn schoolstraatprojecten vaak gekozen als standaardoplossing voor scholen.



> Parijs - rue Charles Baudelaire

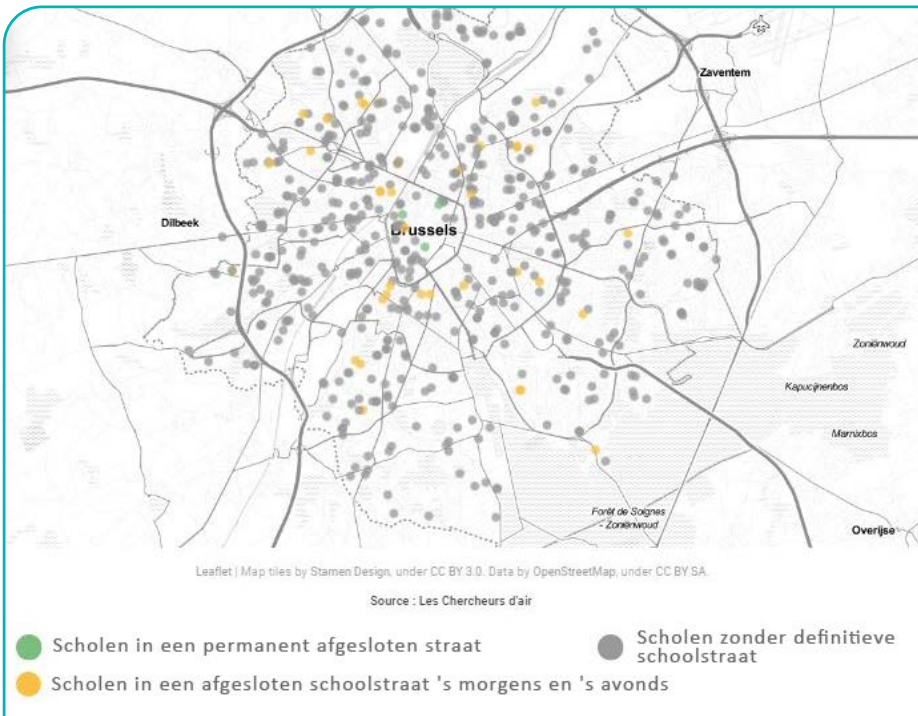
## EN VANDAAG IN BRUSSEL?

Terwijl er in 2018 bijna geen schoolstraten waren in onze hoofdstad, waren er in september 2022 niet minder dan 30 schoolstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarvan er drie permanent werden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat niet minder dan 39 scholen konden rekenen op een autoluwe omgeving bij het begin of het einde van de schooluren. Het gaat evenwel slechts om ongeveer 7% van de scholen. Elke verandering heeft in de eerste plaats tijd nodig vooraleer ze aanvaard worden en veel mensen zijn nog altijd terughoudend ten aanzien van dit soort maatregelen. Het is vaak pas nadat het systeem is getest dat de voordelen ervan volledig worden ingezien door de buurtbewoners en andere straatgebruikers. Ten tweede laat de onmiddellijke stedelijke omgeving de inrichting van een schoolstraat niet altijd toe. Er is het probleem van het openbaar vervoer of het verkeer dat er moeilijk kan omgeleid worden. In dergelijke gevallen zal een ander soort regeling moeten worden bedacht om de omgeving van de school veiliger en autoluwer te maken. Tenslotte vereist de goede werking van een schoolstraat

een gecoördineerd optreden van talrijke actoren (leerkrachten, ouders, buurtbewoners, de overheid, enz). Wanneer het project echter goed is uitgedacht, opgebouwd, ondersteund en gecommuniceerd, is het over het algemeen een succes.



> Bolzano - Italië



## ENKELE ERVARINGEN:

In Brussel hebben 18 van de 19 gemeenten al minstens één schoolstraat ingericht. In Jette bijvoorbeeld hebben twee scholen in dezelfde straat het initiatief genomen voor de invoering van een schoolstraat en zij regelen samen in volledige autonomie het afsluiten van de straat. “Over het algemeen werkt het goed”, zegt Katherine Wakuluk van de dienst Mobiliteit, “de bewoners zijn blij met de rust die zo’n straat ‘s morgens in hun straat brengt. We werken ook aan een schoolhandvest, dat als basis zal dienen voor nieuwe schoolstraten in de toekomst en waarin ieders verantwoordelijkheden beter kunnen worden afgebakend”. Zoals hierboven vermeld gaat de uitvoering van een dergelijk project gepaard met valkuilen en uitdagingen. “Voor de “potentiële” nieuwe straten”, vervolgt Katherine, “is het euvel vaak hetzelfde: de scholen zijn zeer gemotiveerd maar missen de middelen om een eventuele afsluiting te kunnen plaatsen en weer weg te halen en soms lukt het niet, maar het is altijd een goede gelegenheid om het gesprek met de scholen aan te gaan”.

In de naburige gemeente Ganshoren zijn twee schoolstraten permanent uitgerust met telescopische barrières, en de reacties zijn positief. De gemeentelijke mobiliteitsdienst getuigt: “Behalve een paar buurtbewoners die tegen verandering zijn, waardeert iedereen de rust en veiligheid van deze straten. Het zijn duidelijk de scholen die de regie moeten voeren. Gelukkig kunnen we ook rekenen

op personeel (gesubsidieerd door Brussel Mobiliteit) om elke ochtend en avond de afsluitingen te plaatsen en ervoor te zorgen dat de schoolstraat gerespecteerd wordt. Dit is een grote hulp voor de scholen”.

Iets verderop, in Berchem, is de Kerkstraat sinds 2019 een schoolstraat. Ze werd met veel



lachende kindergezichten en veel opgestoken duimen geopend.

Maar niet alleen in het noordwesten van Brussel beweegt er wat. Tegenwoordig heeft bijna elke gemeente in Brussel een of meer schoolstraten. Hoewel het autoluw maken van de straat en de stimulans om te voet te gaan en te fietsen unaniem als positieve punten worden genoemd, zijn er in sommige situaties nog grote moeilijkheden om de maatregel naar behoren uit te voeren. In de gemeente Vorst zeggen ze: “Onze enige schoolstraat, de “Mysteriestraat”, ligt moeilijk ... De huidige inrichting houdt in dat de Geallieerdenstraat, die toegang geeft tot de Mysteriestraat, tijdelijk een eenrichtingsstraat is tijdens de schoolstraat. Sommige automobilisten forceren zich een weg om zo dicht mogelijk bij de school te komen. De school en de oudervereniging willen graag meer politiepatrouilles, maar de politie heeft niet altijd de tijd om regelmatig langs te komen”.

Een schoolstraat kan niet worden geïmproviseerd en het project en de omgeving van de straat moeten met alle betrokken actoren worden bestudeerd voordat het wordt uitgevoerd.

## GOEDE PRAKTIJKEN:

Kijken we eerst nog eens naar de definitie van een schoolstraat. Zoals hierboven vermeld, is het in België in 2018 in de wegcode





opgenomen en wordt het als volgt gedefinieerd: "schoolstraat, een openbare weg in de nabijheid van een onderwijsinstelling waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen motorvoertuigen geweerd worden door een verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding schoolstraat, tenzij het onderbord in een uitzondering voorziet voor bepaalde motorvoertuigen". Een uitzondering wordt gemaakt voor hulpdiensten en openbare nutsvoorzieningen. Het is dus van groot belang aandacht te besteden aan de inrichting van de schoolstraat, vooral wat de toegang betreft. Naast de wettelijke signalisatie is het ook aangewezen een bord te plaatsen met een duidelijke aanduiding van de toepassings tijden. Voor een vlot verloop bij de ingangen van de straat moet er een afsluiting zijn. Daar kunnen de onderstaande C3- en aanvullende borden worden bevestigd, zodat deze duidelijk niet van toepassing zijn wanneer de weg voor het normale verkeer wordt opengesteld. In de testfase kan een nadarhek worden gebruikt, maar als de schoolstraat permanent wordt, is een vastere oplossing praktischer te bedienen en zorgt deze bovendien voor een betere zichtbaarheid van de schoolstraat, ook buiten de gebruikperiodes.

## EN NU GAAN WE ERVOOR...

Zoals in de bovenstaande getuigenissen is aangegeven, betekent de invoering van een schoolstraat een echt pluspunt voor de rust en veiligheid rond de betrokken scholen. Maar er moet ook rekening worden gehouden met andere belangrijke aspecten, zoals de luchtkwaliteit of de geluidsoverlast, die de gezondheid van de kinderen aantasten. De vereniging *Les Chercheurs D'Air* heeft in 2020-2021 in bijna 70 scholen een onderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat de meeste speelplaatsen van scholen worden blootgesteld aan vervuilingsniveaus die schadelijk zijn voor de gezondheid van kinderen, die bijzonder kwetsbaar zijn voor

deze vervuiling en daardoor verschillende gezondheidsproblemen ontwikkelen: astma, bronchitis, concentratieproblemen, enz. Zij pleiten ook voor de aanleg van zoveel mogelijk schoolstraten in Brussel, en dan vooral om deze permanent volledig af te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer. Voor Justine Di Prima (campagneverantwoordelijke bij *Les Chercheurs d'Air*), "is de gezondheid en het welzijn van de Brusselse kinderen de verantwoordelijkheid van ons allemaal; vele ouders en scholen voeren al enkele jaren actie om de gemeenten te vragen schoolstraten aan te leggen; eind april 2023 zullen wij deze ouders opnieuw steunen tijdens een actiedag gewijd aan de schoolstraten".



Ben je overtuigd en gemotiveerd om een schoolstraatproject op te zetten? Geweldig! Maar waar begin je nu?

De verenigingen *Les Chercheurs D'Air* en *GoodPlanet* hebben samen een brochure opgesteld om u daarbij te helpen. U kunt een beroep op hen doen om u tijdens het project te laten begeleiden ([justine@leschercheursdair.be](mailto:justine@leschercheursdair.be); [a.huberlant@goodplanet.be](mailto:a.huberlant@goodplanet.be)).

Brussel Mobiliteit heeft ook verschillende documenten gepubliceerd om te helpen bij de invoering van schoolstraten. In hun stappenplan wordt het te volgen proces in detail beschreven:

*Bij het invoeren van een schoolstraat wordt altijd eerst een testfase georganiseerd. Deze testfase duurt bij voorkeur 14 weken*



*(3 maanden). Op die manier hebben alle betrokkenen voldoende tijd om zich aan te passen aan de nieuwe situatie en er de voor- en nadelen objectief van te evalueren.*

*Aan het einde van de testfase wordt de schoolstraat geëvalueerd en kan beslist worden om tot een definitieve inrichting over te gaan.*

*In dit draaiboek vind je informatie over de verschillende stappen die je moet doorlopen om een schoolstraat te organiseren.*

Er bestaan ook een aantal handige documenten die je daar zeker bij kunnen helpen (zie kader "Handige links").

Zoals de vorige jaren biedt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de mogelijkheid om subsidies aan te vragen voor de duurzame aanleg van schoolstraten (afsluitingen) en voor het toezicht op de schoolstraat (personeel). Je vindt alle informatie op de website van Brulocalis.

Wij hopen dat dit artikel je heeft overtuigd van de noodzaak om meer schoolstraten aan te leggen en dat je, als je daartoe in staat bent, alle informatie hebt gevonden die je nodig hebt om te starten met je project. En onthoud altijd dat in een schoolstraat, **you never walk alone!** 

#### HANDIGE LINKS

Les Chercheurs D'Air / GoodPlanet :

[brochure-schoolstraten](#)

[justine@leschercheursdair.be](mailto:justine@leschercheursdair.be)

[a.huberlant@goodplanet.be](mailto:a.huberlant@goodplanet.be)

Bruxelles Mobilité :

[draaiboek.pdf](#)

[evaluatie - vragenlijst voor leerlingen, ouders en personeel.docx](#)

[evaluatie - vragenlijst buurtbewoners.docx](#)

[brief van de school aan de gemeente.docx](#)

[brief van de ouders aan de gemeente.docx](#)

Brulocalis :

[Verkeersveiligheid \(schoolstraten\) : projectoproep 2023](#)