

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

4 juli 2000

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Johan Malcorps –

**betreffende de verkeersveiligheid van kinderen op weg van en naar school
en schoolvervoerplannen**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Meer en meer kinderen worden met de auto naar school gebracht of afgehaald. Daardoor neemt de verkeersonveiligheid toe voor de kinderen die toch nog alleen naar school komen, waardoor nog meer ouders het zekere boven het onzekere verkiezen en hun kinderen aan de schoolpoort afzetten met de auto. Een vicieuze cirkel.

Iedereen is het erover eens dat deze trend omgebogen moet worden. Het ideaal zou zijn dat kinderen alleen op een perfect veilige manier naar school kunnen stappen of fietsen of op eigen houtje de bus of tram kunnen nemen en aan de schoolpoort kunnen afstappen. Maar door de toenemende verkeersdruk zijn we nog ver van dit doel verwijderd. Toch moet dit het einddoel zijn : in feite is het inperken van de bewegingsvrijheid van kinderen door de onveiligheid van het verkeer op straat, de schending van een belangrijk kinderrecht. Kinderen moeten te veel figureren als 'achterbankgeneratie', niet alleen voor verplaatsingen naar school, maar ook om op de jeugdbeweging te geraken, de muziekschool, feestjes, sportclubs, enzoverder. Tegelijk worden ouders in de rol gedrongen van taxi-ouders.

Een tussenoplossing is kinderen niet met de auto, maar met openbaar vervoer, de fiets of te voet, zij het onder begeleiding, naar school te brengen, of af te halen van school. Op heel wat plaatsen hebben ouders en leerkrachten, al dan niet in samenwerking met gemeenten, projecten opgezet van begeleiding van kinderen op weg van en naar school, te voet of met de fiets. Het idee van 'fiets-poolen' werd enige tijd terug gelanceerd door de VZW Langzaam Verkeer, het in groep en onder begeleiding naar en van school fietsen. Dit idee kreeg veel bijval. Maar we moeten vaststellen dat het ondanks alle goede bedoelingen bij enkele experimenten blijft.

Uiteraard kan het niet de bedoeling zijn dat men zich neerlegt bij de verkeersonveilige situatie rond een school of op de routes op weg naar die school. In feite moeten vormen van 'school-' of fiets-poolen' altijd ook als einddoel houden dat men de schoolomgeving en de schoolroutes zelf aanpakt en saneert.

De overheid kan een belangrijke stimulerende én regulerende rol spelen in de opzet van projecten rond een veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes en begeleid woon-school-verkeer. Verschil-

lende overheden kunnen bijdragen : de lokale overheden (de gemeenten), maar ook de gewestoverheid (infrastructuur), de gemeenschap (de scholen) én de federale overheid (verkeersreglementering).

In de praktijk zijn er al verschillende initiatieven gelanceerd, maar de versnippering op het terrein is groot. Want we zitten hier nu juist met een materie die ten dele gemeentelijk, ten dele gewestelijk, ten dele van de gemeenschappen en ten dele federaal is.

De bevoegdheidsdiscussie die zich reeds voordeed naar aanleiding van de discussie over bedrijfsvervoersplannen, komt evenzeer te berde als we het hebben over de concrete uitvoering van schoolvervoersplannen.

Vandaar het voorstel om een gecoördineerd project op te stellen. In plaats van ons te verliezen in bevoegdheidsdebatten, kunnen alle niveaus veel beter de krachten bundelen, in het belang van de veiligheid van de kinderen.

Het is dus dringend tijd dat werk gemaakt wordt van veilige schoolroutes. Het Waalse Gewest nam in 1994 al het initiatief om financieel gemeentelijke infrastructuurprojecten te ondersteunen die een verbetering van de verkeersveiligheid beogen in de schoolomgevingen of op schoolroutes. Voor de technische ondersteuning van dit initiatief werkte het ministerie van het Waalse Gewest samen met de cel infrastructuur van het BIVV.

In het Vlaamse Gewest kunnen gemeenten in het kader van mobiliteitsconvenanten (via de module 10) steun krijgen voor projecten rond "schoolomgevingen langs of in de onmiddellijke omgeving van gewestwegen met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd en de bevordering van alternatieve verplaatsingswijzen voor de auto, in het kader van het woon-schoolverkeer".

Voorwaarde daarbij is dat ook de school een schoolvervoerplan opstelt, waarin aandacht besteed wordt aan "het organiseren van de toegangen tot de school, het op- en afhalen van scholieren, het voorzien in voldoende fietsstallingen, de haltes van de schoolbus en het begeleiden van scholieren naar de haltes, de inzet van gemachtigde opzichters, het langparkeren van leerkrachten en het organiseren van een carpool, schoolpool en/of fietspool".

De gewestelijke initiatieven zijn vooral toegespitst op infrastructurele ingrepen. De ruimere initiatie-

ven die van scholen verwacht worden in het kader van een schoolvervoerplan, worden slechts zeer onrechtstreeks ondersteund. Het zou echter nuttig zijn om ook structurele steun uit te trekken voor gemeenten en/of scholen of ouderverenigingen die samen met het gewest werk willen maken van "fiets- of school-pooling" of andere begeleidingsopdrachten in het kader van het woon-schoolverkeer. Scholen moeten er inderdaad toe komen net als bedrijven om de hele mobiliteitsproblematiek onder de loop te nemen en in de mate van het mogelijk sturend op te treden. Of schoolvervoerplannen verplicht gesteld moeten worden, zoals kamerlid Jos Ansoms voorstelde, is een andere vraag. Om overdadige bureaucratie te vermijden, lijkt het beter om, zeker in de aanvang, vooral stimulerend op te treden. Maar binnen afzienbare termijn (bijvoorbeeld binnen 5 jaar) mag wel verwacht worden dat alle scholen of scholengemeenschappen een volwaardig vervoersplan opstellen. De gefaseerde invoering van een dergelijke verplichting kan het best op federaal niveau gebeuren. De stimuli horen veeleer thuis op het niveau van de gemeenschappen.

Vanuit het departement Onderwijs zouden uren ter beschikking kunnen worden gesteld voor een deeltijdse functie van "mobiliteitscoördinator" afhankelijk van de grootte van de school, zodat op schoolniveau met leerlingen, ouders, leerkrachten en overheid samen oplossingen kunnen worden uitgewerkt. Dezelfde mensen, of andere, kunnen en moeten echter ook ingezet worden 'te velde' om kinderen op weg naar en van school te begeleiden, in afwachting dat wellicht meer fundamentele oplossingen worden uitgewerkt, zodat kinderen veilig alleen naar school kunnen.

Het is echter niet evident om op de reeds druk belaagde gemeenschapbegrotingen voor onderwijs deze extra middelen vrij te maken. Het voorzien in een financiële stimulans voor het maken van schoolvervoerplannen, zou al een voldoende financiële opgave zijn.

Maar hier zou het federale niveau kunnen bijspringen. De wetgeving op de startbanen (hoofdstuk VIII-De startbaanovereenkomst van de wet van 24 december 1999 ter bevordering van de werkgelegenheid) biedt terzake mogelijkheden.

In het kader van dit project zouden startbaners kunnen worden ingezet door gemeenten om voor verschillende scholen een mobiliteitsplan uit te werken en dat ook in de praktijk te begeleiden. Het aspect opleiding kan in elk geval verzekerd worden, doordat de begeleiders vooraf een oplei-

ding krijgen tot gemachtigde opzichters, met introductie in verkeersreglementering, verantwoordelijkheidszin, aansprakelijkheid (arbeidsongeval, schoolverzekering, enzoverder).

Veilig naar school fietsen kan federaal ook mee gesteund worden door een aangepaste reglementering. Concreet denken we aan een voorrangregeling voor fietsoversteekplaatsen, vergelijkbaar met die voor zebapaden, zodat de verkeersborden die nu al oversteekplaatsen voor fietsers aanduiden, meer dan enkel een symbolische waarde krijgen. De bevoegdheden van gemachtigde opzichters kan uitgebreid worden tot het hele traject van en naar school, zodat fietsers in het verkeer steeds voorrang krijgen. De veiligheid van de schoolomgeving zelf kan gegarandeerd worden door de invoering van een zone-30-regeling in schoolomgevingen (cf. het wetsvoorstel van Kathy Lindekens, Meryem Kaçar en andere) of beter nog : door te voorzien in autovrije zones rond scholen, zeker op de schoolspitsuren. Het idee zou moeten zijn dat autoverkeer vlak voor de schoolpoort 's morgens en 's avonds zoveel mogelijk geweerd wordt en dat ouders die hun kinderen toch met de auto naar school brengen, hun kinderen kwijt kunnen op 'kiss and go'-zones ruim buiten de onmiddellijke schoolomgeving. Als de zone vlak rond de school dan inderdaad echt autoluw of zelfs autovrij gemaakt is, hoeft dit geen probleem te zijn.

Ten slotte is er de mogelijkheid om extra overeenkomsten te sluiten met de NMBS of met regionale vervoersmaatschappijen in uitvoering van een schoolvervoerplan. Federaal en regionaal kan dit financieel omkaderd worden. Dit zou dan mogelijk moeten zijn voor afspraken over een meer aangepaste bediening door bestaande lijnen en voor het inleggen van extra of nieuwe pendeldiensten.

Johan MALCORPS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat

1° de verkeersveiligheid van kinderen op weg naar of van school een belangrijke beleidsprioriteit hoort te zijn ;

2° daartoe op alle beleidsniveaus de nodige impulsen moeten worden gegeven ;

3° er dringend een behoefte is aan een gecoördineerde aanpak om een maximale afstemming van de mogelijke initiatieven op alle beleidsniveaus te realiseren ;

– vraagt de Vlaamse regering om in overleg met de federale overheid enerzijds en de lokale besturen, scholen en ouderverenigingen anderzijds samenwerkingsprojecten op te zetten ter verhoging van de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op schoolroutes, waarbij

a) de Vlaamse ministers bevoegd voor de mobiliteit en de gemeenten instaan voor een financiële ondersteuning van de noodzakelijke infrastructurele ingrepen in schoolomgevingen en op schoolroutes (cf. de module 10 van de mobiliteitsconvenant) in overleg met scholen en ouderverenigingen ;

b) de Vlaamse minister bevoegd voor het onderwijs instaat voor stimuli voor scholen die een schoolvervoerplan maken in overleg met scholieren, leerkrachten, ouders en de gemeenten ;

c) de federale minister bevoegd voor de mobiliteit instaat voor de aanpassing van de verkeersreglementering met het oog op een maximale beveiliging van schoolomgevingen en schoolroutes in nauw overleg met de scholen én voor de gefaseerde invoering van de verplichting voor alle scholengemeenschappen om schoolvervoerplannen te maken en uit te voeren ;

d) de federale minister bevoegd voor de arbeid de toepassing stimuleert van startbaanovereenkomsten door gemeenten ter ondersteuning van het maken en/of het uitvoeren van schoolvervoerplannen ;

e) de Vlaamse en de federale minister bevoegd voor de mobiliteit instaan voor de financiële omkadering van overeenkomsten inzake extra dienstverlening tussen scholen of scholengemeenschappen enerzijds en de Lijn of de NMBS anderzijds.

Johan MALCORPS
