

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



Zitting 2005-2006

21 maart 2006

KINDERRECHTENCOMMISSARIAAT

JAARVERSLAG

2004-2005

GEDACHTEWISSELING

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens, Etienne Schouppe;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Rob Verreycken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

42 (2005-2006)

- Nr. 1: Jaarverslag van het Kinderrechtencommissariaat
- Nrs. 2 en 3: Verslagen over gedachtewisselingen

INHOUD

	Blz.
1. Toelichting door mevrouw Ankie Vandekerckhove, Kinderrechtencommissaris, bij het jaarverslag van het Kinderrechtencommissariaat 2004-2005	4
2. Bespreking	7

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie had op 7 maart 2006 een gedachtewisseling met mevrouw Ankie Vandekerckhove, Kinderrechtencommissaris, over het jaarverslag 2004-2005 van het Kinderrechtencommissariaat (afgekort KRC).

1. Toelichting door mevrouw Ankie Vandekerckhove, Kinderrechtencommissaris, bij het jaarverslag van het Kinderrechtencommissariaat 2004-2005

Mevrouw *Ankie Vandekerckhove*, Kinderrechtencommissaris, dankt de commissieleden voor de uitnodiging om de werking van het KRC te komen voorstellen in de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie. Normalerwijs wordt het jaarverslag nagenoeg alleen voorgesteld in de commissies bevoegd voor Welzijn, Onderwijs en Jeugd. Ze vindt het echter belangrijk om de kinderrechtenbenadering ook te kunnen introduceren in de commissies die zich bezighouden met de hardere materies.

De algemene opdracht van het KRC is het toezicht op de naleving van het Kinderrechtenverdrag van de VN, een internationale rechtsnorm die bindend is ten aanzien van de Vlaamse overheid. De concrete werking bestaat uit het verstrekken van advies aan het Vlaams Parlement en aan andere assemblees, het vervullen van een ombudsfunctie voor minderjarigen, het uitvoeren of laten uitvoeren van onderzoek ter ondersteuning van de adviezen en het informeren en sensibiliseren van jong en oud over kinderrechten. Het is dus de bedoeling de aandacht van de verschillende parlementaire commissies te blijven vestigen op de minderjarigen en vooral op hun rechten, soms tegen heersende tendensen in.

In deze commissie zal de tussenkomst van de Kinderrechtencommissaris, zoals gevraagd, beperkt zijn tot zaken die van belang zijn voor het aspect mobiliteit. Een eerste hoofdlijn in deze tussenkomst houdt verband met ‘de drie p’s’ in het Kinderrechtenverdrag, namelijk provisie, protectie en participatie. Ook in het mobiliteitsbeleid moeten deze drie p’s op een evenwichtige manier aan bod komen. Een tweede hoofdlijn houdt verband met de vicieuze cirkel van vervoersafhankelijkheid en verkeersrisico’s bij minderjarigen. Hoe minder kinderen en jongeren immers op een autonome wijze kunnen deelnemen aan het verkeer, hoe kwetsbaarder hun situatie wordt door een gebrek aan verkeerservaring. Een derde hoofd-

lijn is het bepleiten van samenwerking tussen verschillende beleidsniveaus – regionaal, provinciaal en gemeentelijk – en beleidsdomeinen, vooral ruimtelijke ordening, openbare werken, onderwijs en jeugd. Een andere belangrijke hoofdlijn waarop de overheid evenwel minder directe impact heeft, is de voorbeeldfunctie van ouders voor het verkeersgedrag van de kinderen. Als kinderen niet van kleins af leren om zich zonder auto te verplaatsen, dan zullen ze daar op volwassen leeftijd zelden mee beginnen. Als de ouders hun kinderen leren om zich meer met het openbaar vervoer en met de fiets te verplaatsen, dan kan dat leiden tot maatschappelijke winst op korte en lange termijn.

De belangrijkste activiteit van het KRC rond mobiliteit was de verwerking van de resultaten van het Kliksonsonderzoek. Deze resultaten werden in boekvorm gebundeld en bezorgd aan alle fracties en aan de betrokken ministers. Het Kliksonsonderzoek was in essentie een vrijetijdsonderzoek waarbij meer dan 35.000 tieners bevestigd werden. Mobiliteit nam daarin een belangrijke plaats in. De vraag luidde hoe vaak kinderen in hun vrije tijd het openbaar vervoer gebruiken, hoe bereikbaar de plekken zijn waar ze bij voorkeur hun vrije tijd doorbrengen en wat hen verhindert om daar te raken. Er werd vastgesteld dat tieners zich in hun vrije tijd meestal verplaatsen te voet, per fiets of met de auto. Vaak worden ze door hun ouders met de auto gebracht en gehaald. De zogenaamde achterbankgeneratie is dus een feit. De ouders spelen een belangrijke rol bij de keuze van het vervoersmiddel. Ze vervoeren hun kinderen liever met de auto dan dat ze hen te voet, met de fiets, met de brommer of met het openbaar vervoer laten gaan. De belangrijkste argumenten – ook bij kinderen zelf, die de argumenten van hun ouders overnemen – zijn de grote afstanden en de onveiligheid van het verkeer. Bij het mobiliteitsbeleid moet men duidelijk voor ogen houden dat het verkeer de belangrijkste doodsoorzaak is bij minderjarigen.

Ook al gaan veel tieners te voet of met de fiets, ze doen het niet altijd graag. Net als volwassenen klagen ze erover dat het te ver is, dat het slecht weer is of dat ze niet veel zin hebben. In financieel sterke gezinnen is het evident dat kinderen door hun ouders met de auto gebracht worden. Zo groeit de gewoonte om overal gebracht en gehaald te worden. Over de hele lijn is er kritiek op de veiligheid en het onderhoud van voetpaden en over het gebrek aan veilige fietspaden. Over het algemeen vinden tieners dat fietsen gevaarlijk is.

Bovendien leren zelfs niet alle kinderen fietsen, doordat ouders het gevaarlijk vinden. Kinderen en jongeren op het platteland fietsen natuurlijk meer dan kinderen en jongeren in de stad, hoewel dat eigenlijk niet zo hoeft te zijn, als ook de stad behoorlijk zou uitgerust zijn voor fietsers. Ook allochtone kinderen hebben onvoldoende mogelijkheden om te leren fietsen. Voor een deel is dat cultureel bepaald. Een gebrek aan fietscultuur gaat dus zowel bij autochtonen als bij allochtonen over van ouders op kinderen.

Allochtone jongeren blijken zich ook minder op hun gemak te voelen in het openbaar vervoer. Toch gebruiken ze het openbaar vervoer relatief meer, omwille van het feit dat ze vaker in de stad wonen.

Meisjes worden nog vaker met de auto gebracht dan jongens en voelen zich in verhouding nog onveiliger in het verkeer.

De eerste vaststellingen zijn misschien niet zo verrassend. Het is wel de eerste keer dat de tieners die gegevens zelf aanbrengen. Verrassend was wel dat tieners in hun vrije tijd zo weinig het openbaar vervoer gebruiken. Slechts zes percent geeft aan dat ze het openbaar vervoer gebruiken. De belangrijkste redenen voor dit beperkte gebruik zijn de hoge prijs, de onaangepaste uurschema's en het tekort aan opstapplaatsen. Dat laatste moet nochtans gerelativeerd worden vermits het decreet Basismobiliteit bepaalt dat men op iedere plaats in Vlaanderen binnen de zevenhonderdvijftig meter een opstapplaats moet hebben. De perceptie bij tieners is echter dat het openbaar vervoer op dat vlak nog tekort schiet.

Nog meer verrassend was de vaststelling dat 16,5 percent van de tieners aangaf niet te weten hoe het openbaar vervoer in elkaar zit. Het openbaar vervoer heeft ook geen positief imago op het vlak van sociale veiligheid, noch bij de tieners, noch bij de ouders. Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, zal men nog aan die perceptie moeten werken. In die zin kwam het decreet Basismobiliteit niets te vroeg. Er is een mentaliteitswijziging nodig opdat de ouders voldoende vertrouwen zouden hebben om hun kinderen alleen het openbaar vervoer te laten nemen en om te verhelpen dat tieners niet eens weten hoe ze het openbaar vervoer kunnen gebruiken en zich er niet op hun gemak voelen.

De resultaten van het onderzoek werden besproken met relevante actoren zoals De Lijn, Langzaam Verkeer en voetgangers- en fietsersbewegingen. Ze zijn

aan bod gekomen tijdens een Kliksonsdiscussiedag in De Schelp van het Vlaams Parlement, in aanwezigheid van de betrokken ministers. De aanbevelingen liggen eigenlijk voor de hand.

Eerst moeten we echter stilstaan bij een aantal dubbelzinnigheden rond het thema mobiliteit, en minderjarigen. De samenleving verwacht terecht verantwoord verkeersgedrag, ook van kinderen en jongeren. Jongeren krijgen echter onvoldoende leerkanalen om een verantwoord verkeersgebruiker te worden doordat ze zich niet veilig in het verkeer kunnen begeven.

Een andere dubbelzinnigheid is dat veel risico's op schouders worden gelegd van kinderen en jongeren, de meest kwetsbare weggebruikers. Zij moeten gebruik maken van fluovestjes, reflectoren, vlaggetjes en dergelijke meer, terwijl aan de sterkere weggebruikers minder lasten worden opgelegd.

De cijfers over de slachtoffers in het verkeer tonen aan hoe zwak hun positie in het verkeer nog altijd is. Nochtans is het voor de psychomotorische en sociale ontwikkeling van kinderen van groot belang om te kunnen deelnemen aan het leven buiten de beschermde thuisomgeving. Zonder mobiliteit en zonder een zekere mate van onafhankelijkheid, loopt deze ontwikkeling te veel risico's. Door zich te bewegen in de publieke ruimte gaan kinderen deze ruimte meer appreciëren en krijgen ze meer toegang tot diverse voorzieningen zoals school en vrijetijdsvoorzieningen. Ze bewegen zich elke dag in het verkeer, ze zijn weggebruikers met rechten en plichten zoals iedereen. Ze blijven echter extra kwetsbaar, door hun eigen verkeersgedrag, maar ook doordat ze fysiek de zwakste gebruikers zijn. Verkeerservaring kan hen tot sterkere gebruikers van het verkeer maken.

Op jonge leeftijd is hun vervoersautonomie erg beperkt. Ze zijn vaak afhankelijk, met name van hun ouders, om van het ene punt naar het andere te raken. Ze zijn ook afhankelijk voor de manier waarop ze die afhankelijkheid ervaren: ze kiezen er ook zelf voor om gebracht en gehaald te worden. Basismobiliteit is in Vlaanderen een recht van iedereen, maar voor minderjarigen is dat nog niet helemaal gerealiseerd. Indien we kinderen en jongeren hun eigen plaats willen gunnen in het verkeer, met de autonomie die ze verdienen, dan moeten we het volwassen verkeersgedrag fundamenteel durven herzien. Dat vereist een doorgedreven en structurele samenwerking op verschillende beleidsniveaus en in verschillende sec-

toren, verkeer en ruimtelijke ordening, openbare werken, onderwijs, jeugd en vooral ook stedelijk beleid. De aandacht moet niet alleen gaan naar het recht op bescherming, maar ook naar participatie.

Een kindvriendelijke trendbreuk in het verkeers- en mobiliteitsbeleid dringt zich dan ook op. Het doorbreken van de vicieuze cirkel van verkeersonveiligheid kan een belangrijk aandachtspunt zijn. Dat is ook van belang voor de Kyoto-afspraken en voor het milieu. Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school, waardoor de schoolomgeving nog onveiliger wordt. We moeten duidelijk kiezen voor meer fiets- en wandelkansen en minder autogebruik. De laatste campagnes spelen daarop al in. Men moet ook kijken naar de contextgebonden behoeften. Voor drukke gewestwegen is het bijvoorbeeld aangewezen om een apart fietspad aan te leggen. In een stedelijke context zou dat niet het geval zijn omdat het de automobilisten niet zou aanzetten tot een aangepaste snelheid. Op die omstandigheden moet men dus inspelen om het fiets- en wandelklimaat aantrekkelijker te maken.

Kinderen en jongeren vragen zelf ook meer ruimte, niet alleen meer speelruimte, maar ook meer en veiliger fietspaden. De minister wil de ervaringsdeskundigheid van de gebruikers benutten bij de mobiliteitsplanning. De Kinderrechtencommissaris hoopt dat men ook de minderjarige en dus niet stemmende bevolking, daarbij zal betrekken.

Op dat vlak hebben participatieprojecten op lokaal niveau al hun nut bewezen. De veilige zones, bijvoorbeeld de zones-30 rond scholen, leiden soms tot een vals veiligheidsgevoel. Het is namelijk niet alleen in de onmiddellijke omgeving van scholen dat men aan de veiligheid moet denken. Daar rijdt men in veel gevallen immers toch al stapvoets omdat er te veel auto's zijn. Veel ongevallen gebeuren echter op het traject van school naar huis of van huis naar het zwembad. De pakkans bij snelheidsovertredingen en ander onveilig verkeersgedrag moet zeker nog opgevoerd worden als men het totale aantal doden en zwaargewonden onder de minderjarigen wil beperken. We beseffen dat we ons daarmee voor een stuk op het bevoegdheidssterrein van de federale overheid begeven. De liefde voor de auto kan echter nooit het aantal zware en dodelijke ongevallen per jaar legitimeren. Bij veel zware verwondingen en overlijdens gaat het trouwens om minderjarigen die in de auto zitten. Het gaat dus niet alleen om aanrijdingen door

auto's, maar ook onveilig rijgedrag van de chauffeur en om kinderen die geen gordel dragen.

Inzake het openbaar vervoer heeft De Lijn al een aantal succesvolle ingrepen doorgevoerd. Er blijft echter iets mis met de perceptie van het openbaar vervoer – en van De Lijn in het bijzonder – bij tieners. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat slechts vijftien procent van de tieners een Buzzy Pazz hebben, hoewel dit initiatief precies voor deze leeftijdscategorie bedoeld is. Een verbetering van het imago van De Lijn is noodzakelijk om de inspanningen voor nachtvervoer of voor evenementen voor kinderen en jongeren nog meer te laten renderen. Het is altijd moeilijk om de overheid te laten werken aan perceptie of aan mentaliteit, maar toch wil ze dat niet onvermeld laten. De ouders moeten zich meer bewust worden van hun voorbeeldfunctie, bijvoorbeeld bij het toepassen van het STOP-principe – stappen, trappen (fietsen), openbaar vervoer en dan pas privé gemotoriseerd vervoer – in hun eigen vervoersgedrag. Dat principe zal in deze commissie wel gekend zijn. Ze denkt dat de meest recente plannen daaraan tegemoet kunnen komen.

Een meer doorgedreven en praktijkgerichte uitbouw van mobiliteits- en verkeerseducatie in het onderwijs dringt zich op. De eindtermen rond verkeerseducatie zijn momenteel nog vakoverschrijdend. In de praktijk werkt de ene school een uurtje per schooljaar rond dat thema, terwijl de andere school daarrond een heel project uitbouwt. Er is veel materiaal uitgewerkt rond het thema verkeerseducatie, onder meer door de vzw Zebra. De scholen zouden nog meer gestimuleerd moeten worden om daarvan gebruik te maken. Verkeerseducatie houdt inderdaad meer in dan het herkennen van een blauw bord met een fiets erop.

De Kinderrechtencommissaris denkt dat men nog meer campagne moet voeren rond het STOP-principe. Ze beseft dat het moeilijk zal zijn om de auto zijn status van heilige koe te ontnemen. Dat zal nochtans nodig zijn, zowel voor het milieu als voor de veiligheid van kinderen en jongeren. Ze stelt dat de Vlaamse overheid bedrijven en scholen zou kunnen stimuleren tot het opstellen van vervoersplannen.

De vaststellingen van het onderzoek door Kind en Samenleving in het kader van de onderzoeken van Langzaam Verkeer zijn gelijklopend. Daaruit blijken de positieve resultaten van lokale participatieprojecten waarbij kinderen betrokken worden bij de herziening van plannen rond mobiliteit of ruimtelijke ordening.

Het KRC heeft ook een ombudsfunctie voor minderjarigen. Er zijn ongeveer duizend ombudsmeldingen per jaar. Voor deze commissie is het uiteraard niet relevant om in te gaan op echtscheidingen en schoolproblemen, al kunnen de parlementsleden haar daarover altijd contacteren. Rond het thema mobiliteit zijn er heel weinig meldingen. Doorgaand hebben die dan nog te maken met federale materies, zoals de onduidelijkheid van de regels voor skaters en het opdrijven van brommers. Het KRC vervult met graagte zijn informatieplicht terzake.

De laatste jaren wordt er veel gesproken over effectenrapportage, onder meer milieu-effectenrapportage. Sinds 1997 is er in Vlaanderen ook een systeem van kindeffectenrapportage. De Kinderrechtencommissaris meent dat het Vlaams Parlement daarvan te weinig gebruik maakt. Elke minister kan nagaan of voorgenomen beleidsbeslissingen raken aan de belangen van minderjarigen en zo ja of de administratie een kindeffectenrapport moet opmaken. Het opmaken van een kindeffectenrapport is dus geen taak voor het KRC. Het Vlaams Parlement moet de ministers wel af en toe aan die verplichting herinneren. Inzake mobiliteit kan een kindeffectenrapport volgens de Kinderrechtencommissaris af en toe nuttig zijn. De besluitvorming zal daardoor misschien iets trager verlopen, maar zal in elk geval kwaliteitsvoller worden.

2. Bespreking

De heer *Eloi Glorieux* verwijst naar de opmerking van mevrouw Vandekerckhove dat de zone 30 zich bevindt in de onmiddellijke omgeving van een school, maar dat een kind het hele traject van thuis naar school op een veilige manier moet kunnen afleggen. Hij wil weten wat ze vindt van de zogenaamde kindlinten. Van elke woonwijk zou er een pad moeten zijn waarlangs kinderen op een veilige manier zelfstandig naar school, zwembad, sportclub of jeugdbeweging kunnen gaan.

De *Kinderrechtencommissaris* antwoordt dat elke inspanning om de overlevingskansen van kinderen te verhogen, de moeite waard is. De voorbeelden van de heer Glorieux tonen volgens haar aan dat beleidsmakers op elk niveau bijkomende inspanningen kunnen leveren voor de minderjarigen, ook inzake mobiliteit. Een andere benaming kan volgens haar een groter draagvlak creëren. Ze vreest immers dat de term kindlinten de indruk wekt dat die maatregelen alleen

voor kinderen een positief effect kunnen hebben. De kracht van heel wat kinderrechtenprojecten is nochtans dat ze uiteindelijk positief blijken voor alle leeftijdscategorieën en alle doelgroepen. Het gebruik van dergelijke instrumenten maakt de situatie immers veiliger voor alle voetgangers en fietsers in een bepaalde omgeving. Dergelijke maatregelen moeten dus zeker worden gestimuleerd.

Ook het systeem van fietspoolen is volgens haar positief. Heel wat gemeenten werken al met een dergelijk systeem tijdens de schoolweken. Zowel de gebruikers als de ouders hebben daar voordeel bij. Ouders die veraf werken, hoeven de kinderen niet meer eerst aan de school af te zetten. Ze weten dat ze op een goed moment en op een veilige manier naar de school kunnen vertrekken. Het is duidelijk dat niet alleen de minderjarigen voordeel hebben bij dergelijke creatieve projecten. Zo kan men het draagvlak voor dergelijke initiatieven vergroten.

De heer *Joris Vandenbroucke* stelt vast dat de knelpunten en de aanbevelingen van het KRC sowieso belangrijke aandachtspunten zijn binnen deze commissie. Hij wil weten of het KRC zijn boodschap ook rechtstreeks overbrengt naar de lokale besturen. Opdat kinderen en jongeren meer te voet en met de fiets naar school zouden gaan, is er immers een mentaliteitswijziging nodig. Op dat vlak is er een belangrijke rol weggelegd voor de lokale besturen. De projecten inzake voetpoolen en fietspoolen zijn vaak gegroeid vanuit scholen of gemeenten. Dergelijke kleine projecten kunnen een groot verschil maken op het niveau van de gemeente.

Mevrouw *Vandekerckhove* antwoordt dat het KRC geen rechtstreekse band heeft met de lokale besturen. Het dient in de eerste plaats het Vlaams Parlement, waardoor het werd opgericht. Het Kliksonsonderzoek, dat werd uitgewerkt in samenwerking met de Vlaamse Vereniging van Jeugddiensten en Jeugdconsulenten (afgekort VVJ) en met de provinciale jeugddiensten, is wel zodanig bewerkt dat het ook nuttig kan zijn voor de lokale overheid. De resultaten ervan werden verwerkt in de website www.kliksons.be, die nog altijd bestaat. Gemeentelijke overheden of jeugdconsulenten kunnen de gegevens die hun aanbelangen per postcode opzoeken. Het boek met de grote lijnen van de resultaten en met reflecties naar onder meer jongens, meisjes, kinderen met een handicap, achtergestelde kinderen en jongeren en beleid, is via de jeugddiensten naar alle gemeenten gestuurd. De bevindingen van het onderzoek werden dus zo

ruim mogelijk verspreid, zowel op het Vlaamse als op het lokale niveau. Op het Vlaamse niveau is de link naar onderwijs, ruimtelijke ordening en stedelijk beleid volgens haar belangrijk. Op bepaalde vlakken zou Vlaanderen de gemeenten kunnen stimuleren om creatiever om te gaan met bepaalde problemen.

De heer *Jan Peumans* vindt het goed dat de KRC gehoord wordt in deze commissie. Het is de eerste keer dat dat gebeurt. De opmerkingen van mevrouw Vandekerckhove over de zone 30 hebben hem getroffen. Het steunpunt Verkeersveiligheid was het nochtans eens met de keuze voor het inrichten van een zone 30 rond de scholen.

Hij was verwonderd over de perceptie van de jeugd over De Lijn. Uit andere onderzoeken binnen de leeftijdscategorie van 12 tot 18 jaar blijkt immers precies het tegenovergestelde, namelijk dat de Buzzy Pazz een groot succes is. Met een abonnement van 150 euro kan men het hele Vlaamse land afreizen, waarbij men ook de belbus en de tram kan gebruiken. Zijn eigen kinderen zitten liever op de achterbank dan dat ze de bus moesten nemen, ook al is die gratis. Daar zit ook een vorm van luiheid in. Het is immers veel gemakkelijker om door vader of moeder gebracht te worden, dan om zich te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen. De tieners zijn dus ook niet allemaal even perfect.

De *Kinderrechtencommissaris* is het daarmee eens. De gewoonte om de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken heeft echter ook te maken met het voorbeeld van de ouders. Bij het Kliksonsonderzoek werden op Vlaams niveau ongeveer 35.000 tieners ondervraagd. Er is onduidelijkheid over de representativiteit, want de twaalfjarigen zijn oververtegenwoordigd, terwijl de vijftienjarigen ondervertegenwoordigd zijn. Misschien heeft dat de cijfers over het gebruik van de Buzzy Pazz beïnvloed. Bij de bespreking van de resultaten stelde De Lijn dat de verkoopcijfers van de Buzzy Pazz nog altijd stijgen. Over het algemeen zouden er echter nog veel meer tieners gebruik kunnen van maken. De Lijn heeft bij die leeftijdsgroep blijkbaar een weinig cool imago. Nu dat geweten is, kan men daar iets aan doen. De *Kinderrechtencommissaris* denkt dat De Lijn de beleidssuggesties onderschrijft, vermits ze die mee uitgewerkt heeft. We hoeven de tieners niet noodzakelijk gelijk te geven wanneer ze beweren dat er niet genoeg opstapplaatsen zijn, want eigenlijk is het aantal opstapplaatsen gevoelig toegenomen. Deze bewering kan echter te maken hebben met een gebrek aan

informatie. De gemakzucht van tieners – voor een stuk geven ze dat zelf toe – komt ook voor bij volwassenen. Ook zij nemen gemakkelijk de auto, ook al dreigen ze in files terecht te komen en al geeft de Vlaamse overheid aan haar werknemers een gratis abonnement. Dergelijke gewoontes geeft men door aan zijn kinderen, meer dan men zelf beseft.

De *voorzitter* dankt de Kinderrechtencommissaris voor haar toelichting en voor het beantwoorden van de vragen. Hij stelt voor haar volgend jaar opnieuw uit te nodigen in deze commissie.

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris
VANDENBROUCKE

Marc
VAN DEN ABELEN