

VLAAMSE RAAD

ZITTING 1989-1990

8 FEBRUARI 1990

VOORSTEL VAN DECREET

— van de heer J. Ansoms c.s. —

houdende oprichting van een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde

VERSLAG

namens de Commissie voor Onderwijs en Vorming
uitgebracht door mevrouw M. Panneels-Van Baelen

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Onderwijs en Vorming besprak op 25 januari en op 6 februari 1990 het voorstel van decreet. Na grondige amendering werd het voorstel van decreet door de Commissie aangenomen.

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer A. Laridon.

Vaste leden : de heer Jos Bosmans, mevrouw A. Leysen, de heer C. Moors, mevrouw M. Panneels-Van Baelen, de heren F. Sarens, M. Van Peel ;

de heren E. Baldewijns, A. Laridon, A. Schellens, J. Verheyden ;
de heren E. Beysen, W. Taelman, E. Vandersmissen ;
mevrouw N. Maes, de heer L. Vanhorenbeek.

Plaatsvervangers :

de heren P. Breyne, M. Didden, P. Hermans, mevrouw L. Nelis-Van Liedekerke, de heren J. Van Hecke, R. Vannieuwenhuyze ;
de heren A. Beckers, P. Chevalier, R. Garcia, W. Seeuws ;
de heren R. Deswaene, E. Flamant, O. Van den Broeck ;
de heren H. Lauwers, R. Van Hooland.

Zie :

87 (BZ 1988)

- Nr. 1 : Voorstel van decreet
- Nr. 2 : Amendement
- Nr. 3 : Subamendementen

1. ALGEMENE BESPREKING

A. Inleiding door de indiener van het voorstel van decreet

De indiener omschrijft de verkeersproblematiek in Vlaanderen als zeer acuut. De verkeersveiligheid kan niet alleen via affiches, stickers en repressief optreden worden gerealiseerd. Het aantal verkeersslachtoffers blijft onaanvaardbaar hoog : per jaar vallen er 80.000 slachtoffers waaronder 18.000 zwaargewonden en 2.000 doden. De verkeersinfrastructuur moet dus dringend worden aangepast.

De toename van het aantal auto's brengt de leefbaarheid van de steden en de dorpen in het gedrang. De dorpsstraten worden meer en meer verbindingswegen waardoor de zwakke weggebruiker, met name de fietser en de voetganger, wordt verdrongen. Een gevolg van de toename van het autopark is eveneens het steeds groeiend parkeerprobleem.

Het mobiliteitsvraagstuk, met onder andere het fileprobleem, vergt een aantal ingrijpende maatschappelijke maatregelen. Het inleggen van meer treinen, bussen en trams is onvoldoende.

In Vlaanderen moet op zeer korte termijn een oplossing voor deze problemen worden gevonden. Momenteel ontbreekt hier de nodige technische deskundigheid ; ook de integratie van de verschillende deskundigen laat veel te wensen over. Niettegenstaande een aantal goede bedoelingen, gebeuren er nu een aantal fragmentarische of verkeerde zaken.

De gemeentebesturen, die voor 90 procent eigenaar zijn van het wegennet, worden geconfronteerd met de meeste eisen en verlangens van de bevolking ter zake. Verkeerswezen en Openbare Werken behoren nu tot de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap. Een bijscholing van het bevoegde gemeentelijk personeel is nu mogelijk. Hierbij moeten niet alleen de verkeerstechnische elementen aan bod komen, maar ook de leefbaarheid van de gemeenten.

In 1986 werd reeds een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde vzw opgericht die zich richt tot de gemeentelijke ambtenaren en tot de bestaande actiegroepen. De vzw werkte met anderen samen en boekte reeds aanzienlijke resultaten.

Niettegenstaande de grote weerklink van haar initiatieven verkeert de vzw telkenjare in een onzekere situatie over het al dan niet verkrijgen van subsidies. Een decretale basis voor dergelijke initiatieven is dus nodig. Bovendien eist ook de Inspectie van Financiën de oprichting van structuren : de Inspectie kant zich tegen het jaarlijks toekennen van subsidies aan een instelling, zonder decretale basis. Dit voorstel van decreet is een gevolg van deze beschouwingen.

De budgettaire weerslag van onderhavig voorstel van decreet is nihil. De vzw ontvangt nu reeds een subsidie van bijna 7 miljoen frank via het Fonds voor Onderwijs en Vorming, terwijl ook de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer voor 3 miljoen frank subsidieert. In totaal bedraagt de huidige subsidie 10 miljoen frank. Een grotere subsidie wordt niet gevraagd.

De indiener opteert voor de formule van een stichting omdat hierdoor ook de privé-sector, zoals het Gemeentekre-

diet en de verzekeringsmaatschappijen, financiële steun zal kunnen verlenen. Een instituut daartegen zou zich naast de bestaande initiatieven plaatsen. Door de formule van de stichting blijven de bestaande initiatieven bestaan, terwijl een koepelstructuur wordt opgericht.

B. BESPREKING

Een lid noemt de verkeersproblematiek een zeer boeiend thema. Hij oordeelt echter dat één specifieke oplossing niet mogelijk is : een geheel van beleidsmaatregelen is nodig. Deze moeten zich op de diverse beleidsniveaus (gemeenten, provincies, gewesten, nationaal) situeren. Een goed geïntegreerd beleid is echter noodzakelijk.

Een breed debat hierover is nodig. Het fileprobleem bijvoorbeeld mag niet resulteren in een fragmentarisch debat, maar moet binnen het project „Star 21”, dus op het nationale niveau, worden gesitueerd. Ook is er een coördinatie met een aantal reeds lopende initiatieven nodig.

Inzake de opvoeding naar het verkeer toe zijn een aantal onderwijsmensen reeds bij het project betrokken. In het lager onderwijs bestaan er verkeersklassen. Vanaf de leeftijd van 12 jaar krijgen de leerlingen over dit thema geen vorming meer ; de piek van de dodelijke ongevallen bij de schoolgaande jeugd situeert zich echter bij de 16-jarigen. Om al die redenen is het goed dat het voorliggend voorstel van decreet in deze Commissie wordt besproken.

Het lid breekt echter een lans om ook de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer bij de besprekingen te betrekken. Beide Commissies samen moeten zijns inziens tot een oplossing komen.

Een ander lid poneert dat het aspect verkeersveiligheid niet meer weg te cijferen valt. Ze kan niet aanvaarden dat onze maatschappij hier zomaar aan voorbijgaat. Het is onbegrijpelijk dat het drama der verkeersdoden geen grotere reacties oproept.

Zij wil geen afbreuk doen aan de verdiensten van die personen die zich reeds jaren met deze problematiek bezighouden, maar betreurt toch het gebrek aan coördinatie ter zake. Zo bestaan er twee vzw's waarbij de gemeenten kunnen aansluiten. Het lid hoopt dat deze complementaire taken op zich nemen : concurrentie is immers niet te aanvaarden.

In principe stemt het lid in met de idee van het voorstel van decreet. Ook steunt zij de suggestie om de leden van de Commissie voor Openbare Werken en Vervoer bij de besprekingen te betrekken. Zij dringt er tevens op aan om de gemeenten, via de vzw's, te horen bij het uitbouwen van de toekomstige structuur.

Het is correct dat we de mobiliteit moeten ordenen op een wijze waarbij er minder doden vallen. De toename van het aantal auto's speelt een rol in het creëren van een onveilig milieu. Het opvoeden van de jeugd via verkeersklassen lost niet alles op : het beleid moet de macro-economische structuren aanpassen.

Een lid is tevreden over het feit dat de Vlaamse Raad zich over dit, voor de jeugd zeer acute, probleem buigt. Het stelt vast dat de verwachtingen ten aanzien van het onderwijs voor allerlei materies (verkeer, milieu) bestendig groeien. Binnen deze Commissie is men dringend toe aan een debat over wat

men van het onderwijs verlangt. Niet alleen de structurele en financiële problemen, maar ook de pedagogische en sociale opdracht zijn van belang. Wat zijn de doelstellingen van het onderwijs op de verschillende onderwijsniveaus ?

Er gebeuren immers veel meer ongevallen wanneer de kinderen, per fiets of bromfiets, alleen naar school gaan dan wanneer ze naar school worden gebracht. Waar moet de verkeersopvoeding zich situeren ?

Het lid stelt vast dat men in het onderwijs bijna niet meer kan selecteren inzake vakken. De vraag dringt zich op wat men, buiten de normale vakken, als burger in de maatschappij moet kennen. Een gedachtenwisseling hierover ware nuttig.

Met betrekking tot de voorgestelde stichting stelt het vast dat de huidige kostprijs voor de Vlaamse Gemeenschap nu reeds 10 miljoen frank per jaar bedraagt. Allicht zal een betere en grotere activiteit een gevolg zijn van het aanvaarden van dit voorstel van decreet, zonet ware dit voorstel niet nodig. Dit impliceert echter dat ook de kostprijs zal stijgen. Welke ruimte bestaat er op dit vlak ? Wat wordt er van de lokale besturen verwacht ? Indien men de vorming van het gemeentelijk personeel wil verbeteren, dan is het vooral nodig dat men de politieke mandatarissen sensibiliseert. Die kampen echter wel met financiële beperkingen.

Het voorstel van decreet is positief in zoverre het aanzet tot een gedachtenwisseling ; wel moet de hele Vlaamse Gemeenschap erbij worden betrokken.

De Gemeenschapsminister van Onderwijs is verheugd over dit parlementair initiatief. De Vlaamse Executieve werd erdoor gevat : op 8 november 1989 besliste de Executieve tot het samenstellen van een werkgroep ad hoc waarin alle leden van de Executieve waren vertegenwoordigd. In haar vergadering van 24 januari 1990 bepaalde de Vlaamse Executieve haar houding en definieerde ze haar standpunt aan de hand van een aantal amendementen die zullen worden ingediend.

Het standpunt van de Executieve kan als volgt worden samengevat : het voorstel van decreet is een globaal gunstige regeling van deze problematiek, maar op een aantal punten is een duidelijke amendering gewenst. Dit geldt meer in het bijzonder voor de samenstelling van de algemene vergadering, de uitvoerende modaliteiten (een aantal materies worden voor uitvoering beter aan de uitvoerende macht overgelaten), een grotere betrokkenheid van de twee betrokken Gemeenschapsministers, namelijk deze van Onderwijs en deze van Openbare Werken en Verkeer, en ten slotte het jaarlijks voorleggen van een globaal financieringsplan.

De Executieve wenst bij het bepalen van de jaarlijkse dotatie rekening te houden met de inbreng van de privé-sector. Een blancokrediet kan niet worden toegestaan : telkenjare opnieuw wil de Executieve de financiële mogelijkheden bekijken.

De Gemeenschapsminister van Onderwijs geeft toe dat er hier geen volledige oplossing voor het probleem wordt uitgewerkt : het betreft een relatief specifieke materie. Deze poging moet echter positief worden ingeschat en sluit aan op een groot werkveld.

Hij geeft de gevraagde cijfers over het aantal slachtoffers, per leeftijd en per onderwijsniveau welke in bijlage aan dit verslag zijn toegevoegd.

Inzake de vraag om een gemengde commissie samen te stellen, repliceert hij dat hij hier namens de hele Executieve spreekt. Alle Gemeenschapsministers werden bij de besprekingen in de Executieve betrokken. Deze aangelegenheid

behoort zijns inziens tot de bevoegdheid van de Commissie voor Onderwijs en Vorming. Uiteraard moet deze Commissie zelf bepalen of zij een andere commissie bij de besprekingen wil betrekken. Toch mag het behandelen van deze problematiek nietodeloos worden verdaagd.

De Commissie beslist hierop het voorstel van decreet zelf te bespreken en geen verenigde commissie voor te stellen.

Met betrekking tot het gesuggereerde globaal onderwijsdebat verduidelijkt de Gemeenschapsminister dat het in zijn bedoeling ligt om de brede maatschappelijke geledingen bij de oriëntering van het onderwijsbeleid te betrekken : een aantal zaken moeten eerder via overleg worden geregeld, andere behoren tot de bevoegdheid van de wetgevende en de uitvoerende macht.

Hier wordt op decretale basis het kader uitgewerkt van wat nu reeds wordt gedaan : van een verhoogde kostprijs zal hier geen sprake zijn. De inbreng vanwege de overheid gebeurt op basis van een aantal plannen en rekening houdend met de financiële tussenkomst vanwege de privé-sector.

De indiener van een voorstel van decreet kan de inhoud van de aangekondigde amendementen van de Executieve onderschrijven. Op het oorspronkelijk voorstel van decreet heeft hij zelf een amendement ingediend (stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2) om het voorstel aan de jongste staatshervorming aan te passen.

Inzake de vraag tot het oprichten van een verenigde commissie merkt hij op dat hier enkel een structuur van de organisatie van de vorming wordt uitgewerkt : over de inhoud van de vormingsprogramma's wordt er niet gesproken. Er zal geen sprake zijn van enige concurrentie met de twee gemeentelijke vzw's : beide zullen in de algemene vergadering worden vertegenwoordigd. De bedoeling is om alle initiatieven te coördineren ten einde de beleidsverantwoordelijken te stimuleren en te sensibiliseren. De Vereniging van Belgische Steden en Gemeenten kan met het voorstel van decreet instemmen.

Het voorstel van decreet stelt niet dat het onderwijs alles moet regelen. Dit was de misvatting een tiental jaren geleden. De vormingsprogramma's en de lessen inzake verkeersopleiding moeten aanvullend zijn.

Inzake de opmerking dat de meeste verkeersslachtoffers op de leeftijd van 16 jaar vallen, repliceert hij dat dit enkel betrekking heeft op de fietsers ; bij de jonge voetgangers wordt een piek op de leeftijd van 10 jaar genoteerd.

De formule van de stichting heeft enkel tot gevolg dat enkele personen voor de coördinatie instaan ; de overige betrokkenen blijven in hun normale structuur actief.

Met betrekking tot de inkomstenzijde van de toekomstige stichting vermoedt hij dat de cursisten ook een gedeelte van de vormingskosten zullen betalen. Hij merkt op dat de subsidie van 3 miljoen frank voor het departement Openbare Werken en Verkeer een goedkope oplossing is om alle belanghebbenden te vormen. Budgettair zal zijn voorstel geen problemen meebrengen ; toch is het goed dat er geen blankorekrediet wordt verleend.

Het voorstel van decreet kadert in een groter geheel en vormt één van de elementen bij het streven naar verkeersveiligheid. Toch doet zijns inziens het onderwijs nog te weinig inspanningen voor de kinderen die, rekening houdend met het verkeersvolume, een zwaar risico lopen. Hij kan ermee instemmen dat er een globaal onderwijsdebat wordt gevoerd, maar is verkeersopvoeding niet belangrijker dan kennisoverdracht ?

Een lid informeert naar de verkeersopleiding in het secundair onderwijs. Volgens haar gaat het hier niet zozeer om een gebrek aan kennis maar eerder om een attitude-vorming.

De Gemeenschapsminister van Onderwijs oordeelt dat hier een globale en goede oriënterende bespreking werd gevoerd. De Executieve wil de bestaande initiatieven behouden : de voorgestelde stichting kan enkel een overkoepeling ervan zijn.

De Executieve is voorstander van een cofinanciering van de Stichting en dit via middelen uit de privé-sector, van de overheid en via eigen inkomsten. Dit is ook de geest van het voorstel van decreet. De Executieve conditioneert wel duidelijk haar inbreng.

Hij merkt op dat het onderwijs niet alleen betrekking heeft op kennisoverdracht : het onderwijs doet ook aan attitude-vorming. De vraag blijft echter hoe dit moet gebeuren. Inzake de vraag tot meer verkeersopvoeding in het secundair onderwijs repliceert hij dat ook voor een aantal andere vakken, zoals geschiedenis en lichamelijke opvoeding, meer uren worden gevraagd. Op al deze vragen ingaan, betekent een verhoging van het aantal lesuren en leraars.

Met betrekking tot de verkeersopvoeding in het basis- en het secundair onderwijs geeft hij de volgende verduidelijking.

1. Verkeersopvoeding in het basisonderwijs :

a. de leerplannen

— voor het Gemeenschapsonderwijs „Veilig wegverkeer en Verkeersopvoeding”

— voor het gesubsidieerd vrij onderwijs „Verkeersopvoeding in de basisschool”

b. het lesrooster

In de kleuterschool worden passende gelegenheden occasioneel ingeschakeld die de gewoontehandeling en de persoonlijke veiligheid van het kind ten goede komen. De initiatie in de verkeersopvoeding is verplicht in alle lagere scholen.

Voor het Gemeenschapsonderwijs wordt voorzien :

— 1/2 uur/week in de eerste en de tweede graad in het kader van de milieustudie ;

— 1/2 uur/week in de derde graad in het kader van nagevoeg alle vakken zonder dat dit echter stelselmatig in hetzelfde vak mag worden ingeschakeld.

2. Voor het gesubsidieerd vrij onderwijs :

— 1/2 uur/week werken rond levenshouding, verkeersopvoeding, de actualiteit en de gezondheidszorg. Dit in het kader van Wereldoriëntatie (eerste en tweede graad) of wereldoriënterende vakken (aardrijkskunde, geschiedenis en natuurkunde) in de derde graad.

Verkeersopvoeding in het secundair onderwijs.

De verkeersproblematiek wordt in het secundair onderwijs niet als een afzonderlijke discipline behandeld. Veeleer wordt geadviseerd om via de basisvakken de nodige aandacht aan dit probleem te besteden.

De verantwoording hiervoor is gelegen in de redenering dat het probleem niet zozeer een kwestie is van kennis, dan wel een kwestie van gedragingen. Dit laatste is veel complexer en heeft met een algemene cultuur te maken die de school wel kan doorgeven, maar die qua integratie door de persoon niet meetbaar, noch controleerbaar is in de school.

Een lid noemt de financiering van de Stichting bijzonder vaag. De inbreng van de privé-sector is zeer vrijblijvend : waarom wordt hiervoor geen bepaald percentage voorzien ?

De Gemeenschapsminister repliceert dat de Executieve zal eisen dat de inbreng van de privé-sector in het begrotingsplan duidelijk wordt gemaakt : de subsidie van de Executieve zal slechts naderhand worden vastgelegd. Over de exacte bedragen wil hij zich niet uitspreken.

De indiener van het voorstel van decreet wijst op het duidelijk doorbreken van de traditionele manier van werken : het voorstel betreft ook duidelijk de privé-sector bij de financiering van de Stichting. Deze is gegroeid uit de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde vzw die nu reeds gebruik maakt van de bestaande instellingen. Het wordt dus geenszins een nieuw instituut met eigen personeel.

II. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Door de heer J. Ansoms C.S. werd een amendement ingediend (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2) dat ertoe strekt de tekst van het voorstel van decreet te vervangen door wat volgt :

„Artikel 1

Dit decreet regelt een in artikel 59bis van de Grondwet bedoelde aangelegenheid.

Artikel 2

Er wordt een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde opgericht, hierna te noemen de Stichting. De Stichting heeft rechtspersoonlijkheid.

Artikel 3

§ 1. De Stichting heeft de volgende doelstellingen en opdrachten :

1° het opstellen van de programma's, de organisatie en de coördinatie van de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming inzake verkeerskunde, alsook het adviseren bij de aanstelling van lesgevers in de verkeerskunde ;

2° het stimuleren van het wetenschappelijk onderzoek en van het universitair onderwijs betreffende de verkeerskunde ;

3° het zoeken naar financiële partners bij de overheid op alle bestuurlijke niveaus en in de privé-sector, ter realisatie van bovenstaande doelstellingen en opdrachten ;

4° het adviseren van de Vlaamse Raad en van de Vlaamse Executieve met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde.

§ 2. De Stichting kan, na goedkeuring door de Vlaamse Executieve en onder de door de Vlaamse Executieve bepaalde voorwaarden, andere activiteiten betreffende de verkeers- en vervoersproblemen organiseren of op zich nemen.

Artikel 4

§ 1. De Stichting wordt geleid door een algemene vergadering en door een raad van beheer.

§ 2. De algemene vergadering wordt door de Vlaamse Executieve samengesteld als volgt

1° een afvaardiging van de Vlaamse Executieve, bestaande uit ten hoogste twaalf leden, rekening houdend met de bevoegdheden van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest inzake onderwijs en vorming, openbare werken en verkeer, ruimtelijke ordening en huisvesting, monumenten en landschappen, leefmilieu en natuurbehoud, binnenlandse aangelegenheden, openbaar ambt, economie en energie ;

2° een vertegenwoordiging

- van het onderwijs en de wetenschappelijke onderzoeksinstellingen, bestaande uit ten hoogste zes personen ;

- van de sociale partners die lid zijn van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, bestaande uit ten hoogste zes personen ;

- van de regionale en lokale besturen, bestaande uit ten hoogste zes personen ;

- van de gebruikers en van onafhankelijke deskundigen en van de representatieve vormingsorganisaties die het verkeer of het vervoer tot voorwerp hebben, bestaande uit ten hoogste zeven personen.

De algemene vergadering kan bij tweederde meerderheid overgaan tot coöptatie van nieuwe leden. Zij hebben zitting met raadgevende stem. Zij kunnen geen deel uitmaken van de raad van beheer.

De raad van beheer bestaat uit ten minste drie en ten hoogste negen leden, de voorzitter meegerekend. Ten minste tweederde van de leden van de raad van beheer wordt gekozen uit de in § 2, 2° van dit artikel genoemde leden van de algemene vergadering.

Artikel 5

De algemene vergadering is bevoegd voor :

1° de bepaling van het algemeen beleid inzake de in artikel 3, § 1, 1° en 2° en § 2 bepaalde opdrachten en doelstellingen ;

2° de verkiezing van de leden van de raad van beheer en van de voorzitter ;

3° het opstellen en wijzigen van de statuten, die bekrachtigd moeten worden door een tweederde meerderheid van de algemene vergadering en door de Vlaamse Executieve ;

4° het goedkeuren van de begroting en van de rekeningen ;

5° het aanvaarden of verwerpen van schenkingen, giften en legaten ;

6° de coöptatie van nieuwe leden van de algemene vergadering.

Alle andere bevoegdheden worden uitgeoefend door de raad van beheer.

De raad van beheer stelt een huishoudelijk reglement op dat niet in tegenstrijd mag zijn met de bepalingen van dit decreet en dat dient goedgekeurd te worden door de algemene vergadering.

Artikel 6

De Stichting wordt, binnen de perken van de daartoe op de begrotingen van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest voorziene kredieten, gesubsidieerd.

De Stichting kan tevens bijkomend gefinancierd worden door de overheden op alle bestuurlijke niveaus en door de privé-sector. Tevens kan zij schenkingen, giften en legaten in ontvangst nemen.

De leden van de algemene vergadering en van de raad van beheer genieten reis- en verblijfsvergoedingen waarvan het bedrag wordt vastgesteld door de Vlaamse Executieve.

Artikel 7

De beslissingen van de Stichting kunnen door de Vlaamse Executieve worden vernietigd op voorstel van een Gemeenschapscommissaris die door de Vlaamse Executieve wordt benoemd op voorstel van de Gemeenschapsminister die het onderwijs onder zijn bevoegdheid heeft, binnen dertig dagen nadat de beslissing genomen werd, zoniet is de beslissing definitief.

De Gemeenschapscommissaris beschikt over een termijn van vijf dagen om vernietiging van beslissing voor te stellen ; deze termijn en het eventuele vernietigingsvoorstel schorsen de uitvoering van de beslissing.

De Gemeenschapscommissaris beschikt over stemrecht in de raad van beheer en in de algemene vergadering.

Artikel 8

Dit decreet treedt in werking de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.”

De Commissie beslist eenparig de artikelsgewijze bespreking voort te zetten op basis van dit amendement.

Artikel 2

Bij dit artikel worden geen opmerkingen geformuleerd.

Artikel 3

Een lid oordeelt dat zijns inziens de Stichting de plicht heeft jaarlijks een activiteitenverslag op te maken en dit aan de Vlaamse Raad over te maken. Kan de Executieve dit in de uitvoeringsbesluiten stipuleren ?

De Gemeenschapsminister stemt in met deze suggestie en wil er zich toe verbinden dat de Executieve dit in de uitvoeringsbesluiten opneemt. Het decretaal initiatief gaat uit van de Vlaamse Raad en het is dus heel normaal dat de Vlaamse Raad de uitvoering van het decreet kan opvolgen. De Stichting zal bovendien genoodzaakt zijn om telkens een activiteitenverslag op te stellen teneinde nieuwe subsidies te bekomen.

De indiener van het voorstel van decreet stelt dat de vierde opdracht van de Stichting, namelijk het adviseren van de Vlaamse Executieve en de Vlaamse Raad, bij deze suggestie aansluit.

Een ander lid stelt dat artikel 3 een sleutelartikel vormt. Zal de Stichting zich al dan niet beperken tot activiteiten gericht op de schoolgaande jeugd ? Hoe moet men de volgen-

de bepalingen van artikel 3 interpreteren : „het adviseren bij de aanstelling van lesgevers in de verkeerskunde” (artikel 3, § 1, 1^o) en „andere activiteiten” betreffende de verkeers- en vervoersproblemen organiseren (artikel 3, § 2) ?

De indiener van het voorstel van decreet verduidelijkt dat er programma's voor permanente vorming ten behoeve van de sociaal-culturele sector kunnen worden opgesteld. Ook concrete adviezen, gericht tot onder meer de gemeentebesturen, met betrekking tot de herinrichting van bepaalde zaken zijn mogelijk. Fundamenteel onderzoek over de globale mobiliteitsproblematiek wordt evenmin uitgesloten.

De Gemeenschapsminister repliceert dat het onderwijs nu ook de navorming organiseert. De inrichtende machten van het onderwijs zullen zelf moeten oordelen of ze al dan niet een beroep op de Stichting doen ; ze kunnen ook zelf bepaalde initiatieven ontwikkelen. De bestaande vzw bewees dat de hier vooropgestelde structuur functioneert. Het initiatief wordt nu decretaal erkend en krijgt groeikansen.

Een lid merkt op dat artikel 3, § 1, 1^o stipuleert dat de Stichting onder andere als opdracht heeft het opstellen van de programma's. De leerplannen van het Gemeenschapsonderwijs en het gesubsidieerd vrij onderwijs verschillen. Bovendien is de verkeersopvoeding in het secundair onderwijs eigenlijk onbestaande. Is het niet aangewezen om leerplannen voor de beide netten op te stellen ? Hij suggereert een aanvulling van artikel 3, § 1, 1^o en zo de Stichting te belasten met het opstellen van de leerplannen. Het lid informeert eveneens naar de inhoud van de opdracht om te adviseren bij de aanstelling van lesgevers in de verkeerskunde. Wie stelt deze lesgevers aan en op grond van welke kwalificatie ?

De Gemeenschapsminister repliceert dat inzake de leerplannen de pedagogische vrijheid van de inrichtende machten speelt. Uiteraard is het niet uitgesloten dat deze dezelfde opties kiezen. De gemeentelijke en provinciale netten kunnen ofwel het ARGO-leerplan ofwel dit van het vrij gesubsidieerd onderwijs volgen. Ook het aanstellen van lesgevers in de verkeerskunde behoort tot de volle bevoegdheid van de inrichtende machten. Wel kan men, zoals dit nu ook reeds gebeurt, een beroep doen op externen (o.m. politie en rijks-wacht).

De indiener van het voorstel van decreet voegt hieraan toe dat de Stichting de instantie is die alle elementen inzake verkeerskunde verzamelt en dus een volwaardig advies kan geven. Dit heeft, als dusdanig, niets te maken met de inrichting van het onderwijs.

Een ander lid herinnert eraan dat de opdrachten van de Stichting kunnen worden uitgebreid. Is het de bedoeling om leerplannen uit te werken voor de theoretische lessen met het oog op het behalen van het rijbewijs ?

De Gemeenschapsminister weerlegt dit. Men wil enkel de aangroei mogelijk maken onder controle van de Executieve. De theoretische lessen voor het behalen van het rijbewijs behoren tot de bevoegdheid van de nationale overheid : de bestaande reglementering wordt niet gewijzigd.

Deze stelling wordt ook door de indiener beaamd. De bevoegdheid van de autorijscholen wordt niet aangetast.

Een lid informeert naar de coördinatie met het Nationaal Instituut voor de Verkeersveiligheid — Via Secura. Deze organisatie werkt goed. De gehele problematiek moet in een grotere dimensie worden bestudeerd, zelfs op internationaal vlak. In Vlaanderen mag er geen afzonderlijke reglementering worden uitgewerkt die van de rest los staat. Een coördi-

nerende rol moet in optimale omstandigheden worden vervuld. Het heeft bovendien vragen bij de voorgestelde decreetale regeling voor de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde vzw. Waarom regelt men niet alle instellingen bij decreet, onder meer in de culturele sector ? Wil de bestaande vzw zich verzekeren van een zekere subsidiëring vanwege de overheid ? De Stichting kan immers haar rol vervullen zonder decreetale erkenning.

Naar de vormgeving toe formuleert het lid een aantal subsidiaire opmerkingen. Zo pleit het voor een nader onderzoek en een verfijning van de verwoording van de doelstellingen. De doelstellingen zijn nu zeer breed waardoor een aantal vragen rijzen. Wat zijn „lesgevers in de verkeerskunde” ? Waarop zal de Stichting zich steunen om te adviseren bij hun aanstelling ? Zal er dienaangaande al dan niet rekening worden gehouden met de verscheidenheid der inrichtende machten ?

Artikel 3, § 1, 3° (het zoeken naar financiële partners) is te vrijblijvend : oplossingen moeten worden aangebracht. Met betrekking tot artikel 3, § 1, 4° heeft hij vragen bij de opdracht van de Stichting om de Vlaamse Raad te adviseren. Als decreetgever moet de Vlaamse Raad zelf bepalen hoe en door wie hij zich laat adviseren. De Vlaamse Raad mag zich niet aan de Stichting laten vastkoppelen voor het inwinnen van adviezen inzake verkeerskunde. Bovendien kan de Vlaamse Raad uit de door de Stichting ter beschikking gestelde verslagen zelf conclusies trekken.

Ook artikel 3, § 2 (uitbreiding van de opdrachten van de Stichting na goedkeuring door de Executieve) impliceert een te grote afhankelijkheid van de Stichting van de Executieve.

Een aantal bepalingen moeten dus dringend opnieuw worden geformuleerd.

Een lid informeert naar de situering van de Stichting als adviesorgaan. Komt de Stichting bij voorbeeld tussen bij de instelling van een gemeentelijke Zone-30 ?

De indiener van het voorstel van decreet verduidelijkt de verhouding met het Nationaal Instituut voor de Verkeersveiligheid. Alle normerende bevoegdheden blijven op het nationale niveau, ook deze met betrekking tot het instellen van een Zone-30. De Minister van Verkeerswezen bekrachtigt bij ministerieel besluit een beslissing van de gemeenteraad. Het Nationaal Instituut of de Vlaamse Stichting komen hier niet tussen.

Niettegenstaande het repressief en preventief optreden daalt het aantal verkeersongevallen niet. Een goed beheer van de lokale verkeersinfrastructuur ontbreekt. Dit is een zuivere Vlaamse aangelegenheid waarbij de Stichting een belangrijke rol kan spelen.

Hij geeft diverse redenen waarom een decreetale onderbouw van de Stichting nodig is. 1) De Inspectie van Financiën dringt voortdurend aan op het decretaal onderbouwen van de subsidiëringen. 2) Het niet-kennen van de te verwachten subsidie leidt tot grote onzekerheid voor de bestaande vzw en maakt een meerjarenplanning niet mogelijk. 3) Bovendien is de privé-sector vlugger geneigd om te participeren in een vaste structuur dan in een niet-decretaal geregelde vzw. 4) De Stichting zal het mogelijk maken om de verschillende facet-inbrengen te overschrijden en te coördineren. 5) Ten slotte is een bestendige centrale structuur nodig om het reeds bestaande veilig te stellen.

Hij beaamt dat verschillende opdrachten ruim werden omschreven : in deze context was dit echter niet te vermijden.

Met betrekking tot de adviesopdracht herinnert hij eraan dat de Vlaamse Raad veel adviesorganen heeft opgericht.

Een ander lid oordeelt dat de adviesopdracht een belangrijk gegeven is. De Vlaamse Raad en de Vlaamse Executieve geven nu toe dat ze aan specialisten advies moeten vragen. Tot op heden werd bij alle beslissingen vergeten om verkeersdeskundigen te raadplegen. Ook de verkeersinfrastructuur zal nu aan bod kunnen komen zodat men geen industriezones meer zal inplanteren in gebieden zonder openbaar vervoer.

De Gemeenschapsminister bevestigt dat de Inspectie van Financiën de Executieve tot een decretale regeling dwingt. De Executieve heeft daarom positief ingespeeld op dit parlementair initiatief dat ertoe strekt de budgettaire orthodoxie te herstellen.

Hij is eveneens de mening toegedaan dat een decretale structuur de financiële inbreng van de privé-sector zal aanmoedigen. Deze inbreng zal wezenlijk en bepalend zijn voor de grootte van de subsidie van de Executieve : er is immers geenszins sprake van het verlenen van een blankokrediet. De budgettaire situatie laat niet toe om een jarenlange vaste financiering vanwege de Executieve te voorzien. Eventuele mogelijkheden van een financiële meerjarenplanning kunnen misschien via het jaarlijks in te dienen plan worden gerealiseerd. Mogelijk kan de Executieve jaar na jaar een bedrag voorzien, mits een eventuele zekerheid naar een programma-tie in meerjarenperspectief toe.

Hij verdedigt de in artikel 3 voorziene soepele regeling. Een te strakke regeling mag niet worden opgelegd : enkel een aantal oriëntaties moeten worden vastgelegd.

De Executieve stelt financiële middelen ter beschikking. Het is dus normaal dat de Vlaamse Raad en de Executieve een aantal zaken aan de Stichting kunnen vragen.

Aan het onbestaande en aan de nationale bevoegdheden wordt niet geraakt. Het goed werkend Nationaal Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft een eigen opdracht en bevoegdheid. Eventuele vormen van overleg tussen het Instituut en de Stichting zijn mogelijk. De Vlaamse Gemeenschap heeft ter zake eigen bevoegdheden zodat door het oprichten van de Stichting de eigen deskundigheden worden erkend. De Executieve heeft dit eenparig aanvaard zodat nieuwe amendementen niet aangewezen zijn.

Een lid informeert naar de gebeurlijke filosofische strekking van de bestaande vzw. Het dringt aan op een pluralistische ingesteldheid. Met betrekking tot de nood aan een decretale onderbouw van de stichtingen en de vzw's informeert zij naar een inventaris van de instellingen die deze decretale basis nog niet hebben.

De indiener van het voorstel van decreet verduidelijkt dat de vzw op een pluralistische basis is gestart. Onder meer de UIA, de RUG, de VUB, de KUL, de VBSG, de Koning Boudewijnstichting zijn erin vertegenwoordigd.

De Gemeenschapsminister verzekert dat ook de samenstelling van de algemene vergadering van de Stichting op een pluralistische basis zal geschieden.

Hij stelt bovendien dat de Executieve in de sector van de verkeersproblematiek enkel deze vzw subsidieert.

Artikel 4

Door de Executieve wordt op het amendement van de heer J. Ansoms C.S. (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2) een suba-

mendement ingediend (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 3) dat ertoe strekt de voorgestelde tekst van artikel 4, paragraaf 2 te vervangen door de volgende bepaling :

„§ 2. De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden van de algemene vergadering worden benoemd door de Vlaamse Executieve. Hun aantal bedraagt maximaal zevenendertig.

De algemene vergadering is als volgt samengesteld :

1° een voorzitter en een ondervoorzitter, representatief voor respectievelijk de sector onderwijs en de sector verkeer. Zij zijn eveneens voorzitter en ondervoorzitter van de raad van beheer. De voorzitter en de ondervoorzitter wisselen jaarlijks hun mandaat ;

2° een afvaardiging van de Vlaamse Executieve bestaande uit een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die onderwijs onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die openbare werken onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die ruimtelijke ordening en huisvesting onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die binnenlandse aangelegenheden onder zijn bevoegdheid heeft en een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die economie onder zijn bevoegdheid heeft ;

3° een vertegenwoordiging van :

— het onderwijs en de wetenschappelijke onderzoeksinstellingen ;

— de sociale partners die lid zijn van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen ;

— de regionale en lokale besturen ;

4° onafhankelijke deskundigen inzake verkeer en vervoer en vertegenwoordigers van de representatieve vormingsorganisaties ter zake.

De Vlaamse Executieve bepaalt de respectieve aantallen en de wijze van benoemen.

§ 3. De algemene vergadering kan bij tweederde meerderheid overgaan tot coöptatie van nieuwe leden. Zij hebben zitting met raadgevende stem. Zij kunnen geen deel uitmaken van de raad van beheer.

§ 4. De raad van beheer bestaat uit ten minste drie en ten hoogste negen leden, de voorzitter en de ondervoorzitter meegerekend. Ten minste twee derde van de leden van de raad van beheer wordt gekozen uit de in § 2, 3° en 4° van dit artikel genoemde leden van de algemene vergadering.”

In de verantwoording wordt gesteld dat de structuur en de samenstelling van de algemene vergadering van de Stichting Verkeerskunde moeten beantwoorden aan de deskundigheid die ervan wordt verwacht. Een duidelijker hergroepering van de verschillende geledingen van de algemene vergadering geeft een meer doorzichtige structuur aan dit orgaan. Zo voorziet het amendement naast een voorzitter en een ondervoorzitter (één voor de sector onderwijs, één voor de sector verkeer, met jaarlijks wisselend mandaat) in drie belangrijke onderdelen, met name een afvaardiging van de Vlaamse Executieve, een vertegenwoordiging van onderwijs, de sociaal-economische partners en de regionale en lokale besturen en een groep van onafhankelijke deskundigen en representatieve figuren uit de vormingssector.

Bovendien is het beter de respectieve aantallen en de wijze van benoemen over te laten aan de Vlaamse Executieve. Het zijn typische uitvoeringsmodaliteiten die niet de essentie zelf van het decreet raken.

De Gemeenschapsminister wijst er bovendien op dat onder de Vlaamse Executieve moet worden verstaan de Gemeenschapsministers die het Onderwijs en het Verkeer onder hun bevoegdheid hebben. Beide staan collegiaal in voor de uitvoering van de bepalingen van dit decreet. Dit geldt niet alleen bij artikel 4, maar ook bij de artikelen 5, 6 en 7.

Gezien zowel op het vlak van het onderwijs als op het vlak van het verkeer de bevoegdheden van het gewest en de gemeenschap aanzienlijk zijn toegenomen sinds het initiële voorstel van decreet en de opdrachten van de Stichting betrekking hebben op de beide beleidssectoren, is het aangewezen dat de Gemeenschapsministers die in de Vlaamse Executieve deze bevoegdheid zijn toegewezen van nabij de ontwikkelingen volgen. Dit heeft betrekking op o.m. de samenstelling van de bestuursorganen van de Stichting, het indienen van de uitvoeringsbesluiten en de rapportering.

Er worden geen verdere opmerkingen geformuleerd.

Artikel 5

Door de indiener wordt op zijn amendement (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2) een subamendement ingediend (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 3) dat ertoe strekt artikel 5, 1° te vervangen door de volgende bepaling :

„1° de bepaling van het algemeen beleid inzake de in artikel 3, § 1, 1°, 2° en 4° en § 2 bepaalde opdrachten en doelstellingen ;”

Door de Executieve wordt eveneens een subamendement ingediend (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 3) op het amendement van de heer J. Ansoms c.s. (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2) dat ertoe strekt de voorgestelde tekst van artikel 5, 2° te vervangen door wat volgt :

„2° de verkiezing van de leden van de raad van beheer :”.

Er worden verder geen vragen gesteld.

Artikel 6

Op de door het amendement van de indiener c.s. voorgestelde tekst (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2) wordt er door de Executieve een subamendement ingediend (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 3) dat ertoe strekt na het eerste lid van artikel 6 een nieuw lid in te voegen dat luidt als volgt :

„Jaarlijks dient een financieel plan te worden opgesteld op basis waarvan een gemotiveerde subsidieaanvraag wordt geformuleerd .”

De verantwoording stelt dat de indieners van het voorstel geopteerd hebben voor de formule van de cofinanciering. Dit wil zeggen dat ten aanzien van de financiële draagkracht van de Stichting middelen zowel van de overheid als van de privé-sector worden verwacht. Dit brengt met zich mee dat op grond van de begrotingsopmaak de Vlaamse Executieve moet kunnen beschikken over de begroting van de Stichting. Zo zal de jaarlijkse „dotatie” worden bepaald op grond van de middelen verkregen van de privé-sector. Deze voorafgaande kennis is noodzakelijk ten aanzien van de rechtszekerheid van zowel de Stichting als de overheid.

Een lid merkt op dat de verenigingen voor sociaal-cultureel vormingswerk subsidies ontvangen op basis van het voorlaatste werkingsjaar. Deze regeling geldt jammer genoeg niet voor de instellingen. Ook de nieuwe Stichting kent deze zekerheid niet en moet ieder jaar de grootte der subsidies afwachten. Is het niet mogelijk om hier een alternatief uit te werken ?

De Gemeenschapsminister stelt het lid gerust. Ingevolge de nieuwe begrotingstechniek wordt de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het volgende jaar reeds in juni van het lopend jaar opgesteld. Ieder jaar is er dus een voorafgaandelijke zekerheid over het subsidiebedrag. Bovendien heeft hij hier reeds verklaard dat een meerjarenplanning niet uitgesloten is. Persoonlijk zou hij de toelage aan de Stichting liever zien stijgen in zoverre het financieel plan en de activiteiten hiervoor de basis leveren. Naast de 7 miljoen frank uit het Fonds voor Onderwijs en Vorming heeft de vzw nu voor de eerste maal ook 3 miljoen frank van het Vervoersdepartement ontvangen. Het lijkt de Gemeenschapsminister wenselijk dat de Stichting op termijn van deze 10 miljoen frank verzekerd is. Deze subsidie vormt echter slechts één luik : ook anderen kunnen een financiële inbreng hebben.

Het subamendement van de Executieve getuigt van budgettaire orthodoxie. De Stichting moet ervoor zorgen dat ze de subsidie van de Executieve blijft ontvangen alsmede de financiële middelen uit de privé-sector en de subsidies van de andere openbare besturen. Het zou niet conform zijn met het voorstel van decreet dat de Executieve alle lasten zou blijven dragen : het principe van de cofinanciering wordt gehuldigd.

Met betrekking tot de bepaling waarbij het bedrag van de reis- en verblijfskosten waarvan de leden van de algemene vergadering en van de raad van beheer genieten door de Executieve worden vastgesteld, betreurt een lid dat de Stichting hier opnieuw van de Executieve afhankelijk wordt gemaakt. Voor essentiële zaken moet er vertrouwen worden gegeven aan de algemene vergadering die op pluralistische basis zal worden samengesteld. Momenteel blijft er van de autonomie van de Stichting slechts weinig over. De Gemeenschapsminister erkent dat de Executieve hier een bepaalde impact heeft gewenst. Voor de regeling van de vergoedingen en de reis- en verblijfskosten van de leden van de Stichting verwijst hij naar het besluit van de Vlaamse Executieve van 27 januari 1988 houdende sommige maatregelen tot harmonisatie van de toelagen en presentiegelden aan commissarissen, gemachtigden van financiën, afgevaardigden van de Vlaamse Executieve, voorzitters en leden van niet-adviserende bijzondere commissies of van raden van bestuur van instellingen en ondernemingen die onder de Vlaamse Executieve behoren (BS 16 april 1988). Deze eenvormigheid moet behouden blijven : ook de Stichting moet zich hierop aliëneren.

Het vorige lid betreurt dat de Executieve steeds meer de neiging vertoont om alles te willen regelen. Waarom moeten bovendien ook de statuten van de Stichting nog door de Executieve worden bekrachtigd ?

Artikel 7

Door de Executieve wordt op het amendement van de indiener c.s. (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2) een subamendement ingediend (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 3) dat ertoe strekt de voorgestelde tekst van artikel 7 te vervangen door de volgende bepaling :

„Artikel 7

Het toezicht en de controle op de activiteiten van de Stich-

ting en de aanwending van de middelen worden door de Vlaamse Executieve geregeld.”

Ook hier geldt immers dat het aangewezen is het algemene principe van het toezicht en de controle op de aanwending van de middelen te regelen in het decreet, maar de precieze modaliteiten over te laten aan de Vlaamse Executieve, aldus de verantwoording.

De Gemeenschapsminister voegt hieraan toe dat de Executieve moet bepalen of de controle en het toezicht al dan niet aan een Gemeenschapscommissaris moeten worden toevertrouwd. Persoonlijk opteert hij voor het gewoon administratieve toezicht.

Een lid wijst op het grote onderscheid tussen het oorspronkelijk artikel 8 van het voorstel van decreet en het nu voorliggend artikel 7. De procedure tot vernietiging van beslissingen van de Stichting door de Executieve was zeer precies geregeld. Welk is de reden dat van deze ingewikkelde, maar toch duidelijke afspraak wordt afgestapt ? Het voorgestelde subamendement is een vrijbrief voor de Executieve. Zij mist zowel in het oorspronkelijke artikel als in het nieuw voorgestelde artikel 7 elke verwijzing naar de Vlaamse Raad.

De indiener van het voorstel van decreet herinnert eraan dat het oorspronkelijke voorstel werd herschreven, rekening houdend met de gevolgen van de Staatshervorming. De indieners wisten eveneens dat de Executieve een grotere rol wilde spelen, vandaar de door het amendement van de heer J. Ansoms c.s. voorgestelde regeling. Nu zet de Executieve een stap terug : de controle en het toezicht zal zonder Gemeenschapscommissaris gebeuren. Daarom kan hij het subamendement van de Executieve aanvaarden.

Een ander lid wijst op de taalkundige dubbelzinnigheid van het voorgestelde subamendement op artikel 7. De Executieve moet zich niet inlaten met de aanwending van de middelen, maar moet wel de controle hierop uitoefenen. Hij stelt voor om, als taalcorrectie, op de tweede regel tussen de woorden „en” en „de” het woord „op” in te voegen.

De Commissie aanvaardt deze tekstverbetering.

De Gemeenschapsminister merkt op dat de middelen worden bepaald in functie van de activiteiten. Vanuit haar eigen bevoegdheid wil de Executieve een controle behouden.

Artikel 8

Bij artikel 8 worden er geen opmerkingen gemaakt.

III. STEMMINGEN

Voorafgaandelijk vraagt een lid om de stemmingen te verdagen teneinde toe te laten dat er op verschillende artikelen bij komende amendementen worden ingediend. Indien hier niet wordt op ingegaan zal zijn fractie de amendementen in de Openbare Vergadering indienen en zich bij de stemmingen in deze Commissie onthouden.

De Commissie beslist met 9 stemmen bij 2 onthoudingen om over de afgehandelde artikelen te stemmen.

Alle stemmingen gebeuren op basis van het amendement van de heer J. Ansoms c.s. (Stuk 87 (BZ 1988) – Nr. 2)

De artikelen 1, 2 en 3 worden telkens met 11 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen. Het subamendement van de Executieve alsmede het aldus gewijzigde artikel 4 worden

met 11 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen. De subamendementen van de heer J. Ansoms en van de Vlaamse Executieve op artikel 5, alsmede het aldus gewijzigde artikel 5 en het subamendement van de Executieve op artikel 6, alsmede het gewijzigde artikel 6, worden telkens met 11 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen. Het subamendement van de Executieve op artikel 7 dat ertoe strekt de voorgestelde tekst te vervangen door een nieuwe tekst en artikel 8 worden telkens met 11 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen.

IV. EINDSTEMMING

Het gehele geamendeerde voorstel van decreet wordt eveneens met 11 stemmen bij 2 onthoudingen aangenomen.

De Verslaggever,

M. PANNEELS-VAN BAELEN

De Voorzitter,

A. LARIDON

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**Artikel 1**

Dit decreet regelt een in artikel 59bis van de Grondwet bedoelde aangelegenheid.

Artikel 2

Er wordt een Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde opgericht, hierna te noemen de Stichting. De Stichting heeft rechtspersoonlijkheid.

Artikel 3

§ 1. De Stichting heeft de volgende doelstellingen en opdrachten :

1° het opstellen van de programma's, de organisatie en de coördinatie van de opleiding, de bijscholing en de permanente vorming inzake verkeerskunde, alsook het adviseren bij de aanstelling van lesgevers in de verkeerskunde ;

2° het stimuleren van het wetenschappelijk onderzoek en van het universitair onderwijs betreffende de verkeerskunde ;

3° het zoeken naar financiële partners bij de overheid op alle bestuurlijke niveaus en in de privé-sector, ter realisatie van bovenstaande doelstellingen en opdrachten ;

4° het adviseren van de Vlaamse Raad en van de Vlaamse Executieve met betrekking tot aangelegenheden inzake verkeerskunde.

§ 2. De Stichting kan, na goedkeuring door de Vlaamse Executieve en onder de door de Vlaamse Executieve bepaalde voorwaarden, andere activiteiten betreffende de verkeers- en vervoersproblemen organiseren of op zich nemen.

Artikel 4

§ 1. De Stichting wordt geleid door een algemene vergadering en door een raad van beheer.

§ 2. De voorzitter, de ondervoorzitter en de leden van de algemene vergadering worden benoemd door de Vlaamse Executieve. Hun aantal bedraagt maximaal zevenendertig.

De algemene vergadering is als volgt samengesteld :

1° een voorzitter en een ondervoorzitter, representatief voor respectievelijk de sector onderwijs en de sector verkeer. Zij zijn eveneens voorzitter en ondervoorzitter van de raad van beheer. De voorzitter en de ondervoorzitter wisselen jaarlijks hun mandaat ;

2° een afvaardiging van de Vlaamse Executieve bestaande uit een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die onderwijs onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die openbare werken onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die ruimtelijke ordening en huisvesting onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die leefmilieu onder zijn bevoegdheid heeft, een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die binnenlandse aangelegenheden onder zijn bevoegd-

heid heeft en een lid voorgedragen door de Gemeenschapsminister die economie onder zijn bevoegdheid heeft ;

3° een vertegenwoordiging van :

— het onderwijs en de wetenschappelijke onderzoeksinstellingen

— de sociale partners die lid zijn van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

— de regionale en lokale besturen ;

4° onafhankelijke deskundigen inzake verkeer en vervoer en vertegenwoordigers van de representatieve vormingsorganisaties ter zake.

De Vlaamse Executieve bepaalt de respectieve aantallen en de wijze van benoemen.

§ 3. De algemene vergadering kan bij tweederde meerderheid overgaan tot coöptatie van nieuwe leden. Zij hebben zitting met raadgevende stem. Zij kunnen geen deel uitmaken van de raad van beheer.

§ 4. De raad van beheer bestaat uit ten minste drie en ten hoogste negen leden, de voorzitter en de ondervoorzitter meegerekend. Ten minste twee derde van de leden van de raad van beheer wordt gekozen uit de in § 2, 3° en 4° van dit artikel genoemde leden van de algemene vergadering.

Artikel 5

De algemene vergadering is bevoegd voor :

1° de bepaling van het algemeen beleid inzake de in artikel 3, § 1, 1°, 2° en 4° en § 2 bepaalde opdrachten en doelstellingen ;

2° de verkiezing van de leden van de raad van beheer ;

3° het opstellen en wijzigen van de statuten, die bekrachtigd moeten worden door een tweederde meerderheid van de algemene vergadering en door de Vlaamse Executieve ;

4° het goedkeuren van de begroting en van de rekeningen ;

5° het aanvaarden of verwerpen van schenkingen, giften en legaten ;

6° de coöptatie van nieuwe leden van de algemene vergadering.

Alle andere bevoegdheden worden uitgeoefend door de raad van beheer.

De raad van beheer stelt een huishoudelijk reglement op dat niet in tegenstrijd mag zijn met de bepalingen van dit decreet en dat dient goedgekeurd te worden door de algemene vergadering.

Artikel 6

De Stichting wordt, binnen de perken van de daartoe op de begrotingen van de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaamse Gewest voorziene kredieten, gesubsidieerd.

Jaarlijks dient een financieel plan te worden opgesteld op basis waarvan een gemotiveerde subsidieaanvraag wordt geformuleerd.

De Stichting kan tevens bijkomend gefinancierd worden door de overheden op alle bestuurlijke niveaus en door de

privé-sector. Tevens kan zij schenkingen, giften en legaten in ontvangst nemen.

De leden van de algemene vergadering en van de raad van beheer genieten reis- en verblijfsvergoedingen waarvan het bedrag wordt vastgesteld door de Vlaamse Executieve.

Artikel 7

Het toezicht en de controle op de activiteiten van de Stichting en op de aanwending van de middelen worden door de Vlaamse Executieve geregeld.

Artikel 8

Dit decreet treedt in werking de dag van de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad.

BIJLAGE

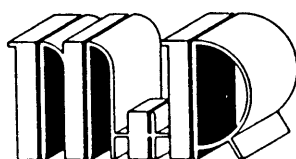
*FONDS VOOR HET COLLECTIEF FUNDAMENTEEL
WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK • MINISTERIEEL INITIATIEF*

NAAR EEN VEILIGER SCHOOLVERKEER IN VLAANDEREN EN BRUSSEL

Onderzoek naar de objectieve verkeersonveiligheid
voor het Nederlandstalig Onderwijs

SYNTHESE RAPPORT

1988
in opdracht van de
MINISTER VAN ONDERWIJS



studiegroep

mens en ruimte

vzw

Aarlenstraat 44
1040 Brussel
tel. 02/230.67.75 - 230.68.29

=====

Hfst 1. SAMENVATTENDE RESULTATEN
 VAN HET ONDERZOEK

=====

1. Rapport 1 : Onderzoekskader

1.1. ALGEMENE EN INITIELE PROBLEEMSTELLING

- Volgens NIS-cijfers raakt er in België elk jaar 1 scholier of student op 670 betrokken bij een verkeersongeval waarbij ten minste één deelnemer lichamelijk letsel oploopt. Opgesplitst geeft dit : 1 op 47.000 wordt betrokken bij een ongeval met doden, 1 op 2.900 bij een ongeval met ernstig gewonden, en 1 op 900 bij een ongeval met licht gewonden. Daar deze NIS-gegevens niet altijd even betrouwbaar zijn, en er ook niet zoveel informatie ter omkadering van het schoolverkeersongeval bestaat, voerde Mens en Ruimte in juni 1986 een eigen enquête uit bij een scholensteekproef in Vlaanderen om een basisgegevensbestand voor haar onderzoek op te bouwen.

1.2. CONCEPTUEEL ONDERZOEKSKADER

- Er bestaat geen eenduidige en algemeen aanvaarde theorie, methodologie of filosofie over verkeersveiligheid. Na bespreking van diverse concepten van verschillende auteurs wordt besloten om in dit onderzoek, zoveel als mogelijk, de (pragmatische) werkwijze te inspireren op de dynamische systeembenadering en het bijhorende fazemodel van Asmussen en Kranenburg.

1.3. MAATSCHAPPELIJK ONDERZOEKSKADER

- De daling van het leerlingenaantal en de besparingen op de overheidsuitgaven hebben tot nog toe weinig of geen invloed gehad op de verplaatsingspatronen van de scholieren, zodat er vanuit deze hoek nog geen impact geweest is op de schoolverkeersonveiligheid.

- De behoefte aan schoolverplaatsingen wordt in belangrijke mate bepaald door de schoolkeuze. De schoolkeuzeprocessen zijn erg individu-specifiek. De keuze van een kleuter- en een lagere school is in principe eenvoudiger dan die van een middelbare school; deze laatste ligt meer geconcentreerd in de ruimte en vertoont meer specialisatie in haar aanbod.

- De volkstelling van 1981 leert dat de fiets zeer populair is bij de middelbare scholieren in Vlaanderen (44 %), terwijl dit voor de Brusselse middelbare scholieren het openbaar vervoer is (49 %).

De lagere scholieren wonen doorgaans dicht bij de school en gaan meer te voet dan de middelbare scholieren. Lagere scholieren reizen ongeveer evenveel als passagier mee dan hun collega's uit het middelbaar onderwijs, maar de eerstgenoemden laten zich meer brengen, terwijl de anderen meer het openbaar vervoer nemen.

- Niettegenstaande het autoverkeer sinds 1965 een sterke toename gekend heeft, wordt er globaal een daling van het aantal verkeersslachtoffers vastgesteld.

Kinderen en jongeren behoren echter vooral tot de zwakke weggebruikers, de meeste gedode en ernstig gewonde zwakke weggebruikers vinden we dan ook terug in de leeftijdsgroep van 5 tot 25 jaar.

Verkeer blijft voor de 15- tot 19-jarigen, met gemiddeld meer dan 50 % van de doodsoorzaken, een belangrijker doder dan voor de 5- tot 14-jarigen, waar verkeer voor 30 % van de doodsoorzaken staat.

Van de schoolongevallen die aangegeven worden bij de verzekeringen, wordt (in 1985) zowat 9 % op rekening van het verkeer geschreven.

2. Rapport II : Kind en verkeer

2.1. INLEIDING

- In dit rapport staan de resultaten vermeld van uitgebreid literatuuronderzoek naar interacties tussen het kind enerzijds en de verkeersomgeving en het voertuig anderzijds.

2.2. DE VERKEERSOMGEVING VANUIT HET STANDPUNT VAN HET KIND

- Het gedrag van kinderen aanpassen aan het hedendaagse verkeer wordt niet mogelijk geacht, vermits kinderen hiertoe niet de nodige ervaring, kennis en vaardigheid bezitten.

- Kinderen in hun woonomgeving

Kinderen nemen vanaf ca. 3 jaar in toenemende mate zelfstandig deel aan het verkeer in de woonbuurt, en wel steeds verder van de woning af. Tot een leeftijd van ongeveer 10 jaar wordt dit echter nog voornamelijk bepaald door wat de ouders goedvinden.

Jonge kinderen spelen graag dicht bij huis. Een belangrijke rol hierbij speelt de contactmogelijkheid met de ouders.

Kinderen spelen overal en niet alleen op de daarvoor aangelegde speelplaatsen. Vooral overgangen zijn erg in trek als speelplaats, bv. portieken (overgang binnen-buiten), waterkant (overgang land-water), bosjes, enz..

2.3. AANPASSING KIND - VOERTUIG

- Voertuigen zijn in de eerste plaats ontworpen door en voor volwassenen, zodat de onaangepastheid of beperkingen van het voertuig vaak mede de oorzaak kunnen zijn van letsels bij een kind.

Letsels opgelopen door een kind bij aanrijding door een auto, kunnen in principe verminderd worden door aanpassingen aan de auto.

Daar bij het meerijden van een kind achterop de fiets het nogal eens voorkomt dat het kind zijn beentjes tussen de spaken terechtkomen waardoor de fietser valt, zou een kind steeds in een speciaal zitje op de bagagedrager moeten meegenomen worden.

De verkeersomgeving bepaalt ook mee vanaf welke leeftijd een kind mee kan fietsen in het algemene verkeer.

2.4. MOGELIJKHEDEN VAN KINDEREN IN HET VERKEER

- Enkele beperkingen op fysisch vlak

Door zijn kleine gestalte ziet het kind het verkeer uit een heel andere gezichtshoek dan de volwassene. Daardoor kan het ondermeer moeilijk snelheden en afstanden schatten.

Een kind heeft een beperkt gezichtsveld, waardoor het de zijdelings naderende auto's niet ziet komen.

Het gehoor van een kind werkt anders dan dat van een volwassene. Een kind kan geluid slecht lokaliseren. Het zal moeilijker aan de hand van het geluid weten dat er een auto aankomt.

Tot 8 jaar (en bij druk verkeer tot 10 jaar) weet het kind de aangeleerde verkeersregels niet in praktijk te brengen.

Een kind heeft een grotere reactietijd nodig dan een volwassene.

- Enkele beperkingen op psychisch vlak

Doordat het nog zo jong is heeft het kind nog te weinig ervaring opgedaan i.v.m. het verkeer. Het gaat zich daardoor vooral steunen op nabootsing van volwassenen; dit kan echter gevaarlijk zijn indien de betrokken volwassenen het slechte voorbeeld geven.

Het verkeer gaat de waarneming en het begrip van het kind te boven.

Zelfs als het kind een normaal gezichtsvermogen heeft, kan het het verkeer niet concreet waarnemen. Het huidige verkeersgebeuren is zodanig gecompliceerd, dat het kind geen overzicht krijgt en ook geen verbanden kan leggen tussen de verschillende gebeurtenissen en aspecten. Het kind ziet verschillende delen als even zoveel details, maar de relatie tussen die details merkt het dikwijls niet op.

Een kind kan moeilijker de belangrijke aspecten in het verkeer van de minder belangrijke onderscheiden.

Het kind kan zijn aandacht niet of onvoldoende verdelen, daardoor komen bepaalde details meer in het licht te staan dan het geheel.

Het aandachtsvermogen vermindert nog meer onder invloed van sterke emoties.

Kinderen kunnen moeilijk weerstaan aan plotse opwellingen.

Het verkeersgebeuren zet hen gemakkelijk aan tot fantaseren.

Tot de leeftijd van 7 jaar kennen 50 % van de kinderen nog geen onderscheid tussen links en rechts.

Veel kinderen kunnen de verschillende verkeersregels uit hun hoofd opdreunen, maar vanaf het moment dat ze in hun spel betrokken zijn vergeten ze het bestaan ervan. Zoals ze in hun spel niet kunnen aanvaarden dat er spelregels zijn, zo aanvaarden ze ook niet dat het verkeer volgens vaste regels verloopt. Kinderen zijn altijd aan het spelen, ook in het verkeer,

Verkeersregels, -borden en strepen zijn voor kinderen vaak verwarrend, soms onbegrijpelijk. Het gebeurt ook niet zelden dat een kind aan een bord een verkeerde interpretatie geeft.

Een kind kent meestal het onderscheid niet tussen zien en yezien worden. Het denkt dat wanneer het ziet, het ook yezien wordt.

- In het verkeer moeten kinderen taken uitvoeren. Het geheel van de uitgevoerde verkeerstakingen en de manier waarop deze uitgevoerd worden, maakt het verkeersgedrag uit. Om een taak uit te voeren zijn een aantal functies en vaardigheden nodig.

Een vaardigheid betreft een meer praktisch vermogen, zoals het nemen van een oversteekbeslissing. Functies daarentegen behelzen meer fundamentele vermogens die ook bij andere taken tot uiting komen. Het is soms erg moeilijk om een onderscheid te maken tussen functies en vaardigheden zodat beide in de praktijk nogal door elkaar gebruikt worden.

- Een overzicht van de ontwikkeling van specifieke functies en vaardigheden hoeft nog geen indruk te geven van de wijze waarop een kind op een bepaalde leeftijd functioneert. Het geeft voornamelijk aanwijzingen over wat het kind op een bepaald moment niet kan. Hieruit zijn niet altijd vlot aanknopingspunten voor trainingsmogelijkheden af te leiden. In veel gevallen is het beter de aanknopingspunten voor trainingsmogelijkheden deductief te bepalen a.h.v. theorie & i.v.m. de algemene ontwikkelingstheorie.

Kort gesteld: Tot 4 jaar kunnen kinderen hun aandacht nog maar nauwelijks controleren en is er nog vrijwel geen mechanisme dat opkomende impulsen reguleert. Daardoor blijven zij in principe zeer onbetrouwbaar in het verkeer.

Voor kinderen van deze leeftijden bieden meer cognitief gerichte trainingsmethoden weinig uitzicht. Meer hoop bieden conditioneringsmethoden die er op gericht zijn een automatische reactie op relevante wegkenmerken tot stand te brengen. Vanaf een jaar of 5 begint de invloed van cognitieve reguleringsmechanismen zich meer en meer te doen gelden zodat die mogelijk als hulpmiddel zouden kunnen dienen voor het tot stand brengen van generalisatie naar andere situaties en het langer laten voortbestaan van trainingsseffecten. Daarbij moet wel aangetekend worden, dat de mogelijkheden tot generalisatie tot het begin van de concreet operationele periode (+/- 7 jaar) toch wel erg beperkt blijven. Aangezien de meeste reguleringsmechanismen pas op 11- a 12-jarige leeftijd tot volledige ontwikkeling gekomen zijn, lijkt ook voor oudere kinderen gedragstraining de meest aangewezen methode om veilig verkeersgedrag tot stand te brengen.

Er zijn nog veel onbekende grootheden in de voorwaarden voor het tot stand komen van veilig verkeersgedrag, zodat er nog een grote behoefte aan onderzoek bestaat.

- Onderzoek "Vaardigheid van jonge fietsers" door het Lab Motorisch Leren van het Instituut voor Lichamelijke Opvoeding van de K.U.Leuven

Enkele resultaten, voorgebracht op een persconferentie op 1 juni 1988 :

- * per leeftijdsgroep bekeken, is er geen belangrijk verschil qua prestatie in de verschillende tests tussen jongens en meisjes;
- * de gemiddelde prestatie stijgt in functie van de leeftijd;
- * binnen elke leeftijdsgroep zijn er belangrijke verschillen naargelang de kinderen veel of weinig fietservaring hebben;
- * voor de proefgroep samengesteld uit leerlingen van 2 verschillende scholen, blijkt dat alleen de 12-jarigen gemiddeld blijf geven van een voldoende verkeersbekwaamheid;
- * verkeerseducatie vereist het oefenen van de opdrachten in een relevante situatie, dus in het verkeer zelf.

2.5. VERKEERSEDUKATIE

- Verkeerseducatie is een traditioneel instrument om de verkeersveiligheid voor kinderen te verbeteren. Daar het slechts inspeelt op 1 geïsoleerde komponent van het verkeerssysteem, is dit instrument volstrekt waardeloos indien het geen integrerend deel uitmaakt van een geheel van maatregelen die vat hebben op alle komponenten van het systeem.

- Binnen verkeerseducatie kunnen drie doelstellingenniveaus onderscheiden worden : kennis uitbreiden, gedrag verbeteren, en het aantal verkeersongevallen doen dalen. M.a.w. verkeerseducatie draagt ook bij tot de algemene ontwikkeling en is niet louter en alleen een instrument voor ongevallenpreventie.

2.6. GEVALSTUDIE : OVERSTEEKPROBLEMATIEK VAN TE VOET GAANDE SCHOOLKINDEREN

- Op basis van wetenschappelijke rapporten zijn vanuit de opeenvolgende oversteekhandelingen, de belangrijkste invloedsfactoren van het oversteken afgeleid. De invloedsfactoren zijn gespecificeerd voor te voet gaande schoolkinderen. Voor de omgevingsfactoren zijn criteria en normen opgesteld, waaraan de omgeving van de oversteekplaats moet voldoen, om kinderen een veiligere oversteek te bieden. Deze normen zijn eenduidig vastgesteld en zodoende te toetsen aan de oversteeksituatie.

Het niveau van de kindfactoren, is afhankelijk van de functieontwikkeling van kinderen. De niveaus liggen hoger naarmate kinderen ouder zijn. Onduidelijk is nog, welk niveau per functie vereist is, om de oversteekhandelingen goed uit te voeren. Wel is gebleken dat bij kinderen jonger dan 11 a 12 jaar, de benodigde functies onvoldoende zijn ontwikkeld, om zelfstandig, de oversteekhandelingen uit te kunnen voeren. Tot aan dezelfde leeftijdsgrens, kunnen kinderen hun aandacht onvoldoende op het verkeer gevestigd houden en zijn ze niet in staat, hun gedrag volledig te beheersen.

Begeleiding verkleint het risico voor overstekende kinderen en fysieke maatregelen kunnen ongewenst kindgedrag voorkomen. Een alternatieve maatregel, een rode trottoirband, kan kinderen helpen, hun aandacht te vestigen op de oversteeksituatie. Voorwaarde hierbij is, dat kinderen de betekenis van de maatregel herhaaldelijk in de praktijk uitgelegd krijgen (conditionering). Maatregelen, die de herkenbaarheid en de overzichtelijkheid van een situatie verhogen, maken de oversteeksituatie eenvoudiger, waardoor kinderen eerder in staat zijn over te steken.

- Een ander belangrijk doel van de maatregelen is, aan de mede-gebruikers duidelijk maken, dat in de oversteekomgeving aangepast gedrag vereist is (snelheidsverlaging, verhoging van het attentieniveau). Een juiste oplossing daarvoor is, een verandering van het normale straatbeeld. Die verandering kan bereikt worden door : aanpassing van de rijbaanbreedte, andere verhardingsmaterialen, asverspringing van de rijbaan, plaatsing van bomen, laaggroen en andere visuele attentiepunten, aangepaste

verlichting en bebording. Daarbij moet worden gestreefd naar de aanwezigheid van voldoende zicht; voor overstekende kinderen en voor de weggebruikers.

- In België blijkt maar één wettelijk besluit te bestaan met betrekking tot de aanpak van oversteekproblemen. Daarin staan de voorwaarden voor het plaatsen van verkeerslichten, in de nabijheid van een school. De beslissing tot het toepassen van anderssoortige maatregelen, wordt per school overwogen. Er bestaan echter geen wettelijke richtlijnen, om dergelijke maatregelen te kunnen rechtvaardigen. Dit onderzoek kan misschien, als eerste aanzet dienen, om meerdere richtlijnen (vanuit de omgeving en vanuit het kindgedrag) op te stellen, ter verbetering van oversteeksituaties voor schoolkinderen. Daarbij zal een structurele aanpak van het oversteekprobleem, wellicht meer effect opleveren.

3. Rapport III : Objectieve schoolverkeersonveiligheids- analyse a.h.v. plaatsgevonden ongevallen ----- -----

3.1. GEGEVENSBRONNEN I.V.M. PLAATSGEVONDEN ONGEVALLen IN HET SCHOOLVERKEER

- We onderscheiden drie soorten bronnen : officiële ongeval-
lenbestanden, ongevalgegevens als nevenprodukt, en gele-
genheidsongevallenbestanden.

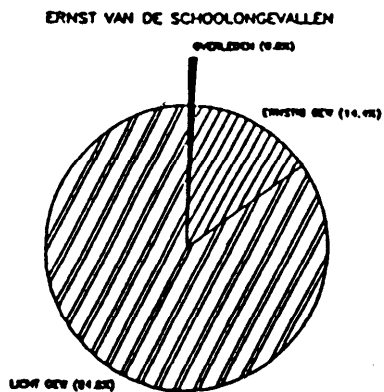
- In dit onderzoek wordt gewerkt met de resultaten van een
uitgebreide enquête "naar omstandigheden waarin verkeers-
ongevallen met de schoolgaande jeugd plaatsvinden", die in
juni 1986 bij een steekproef van de Vlaamse scholen gehouden
werd,

De antwoordensteekproef omvat 31 % van de scholen, of 33 %
van de leerlijnen, en mag daardoor als voldoende groot
beschouwd worden. Zij is representatief voor de 3 niveaus :
kleuter-, lager en middelbaar onderwijs.

3.2. ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE OBJECTIEVE ONVEILIGHEID IN HET SCHOOLVERKEER A.H.V. PLAATSGEVONDEN ONGEVALLen

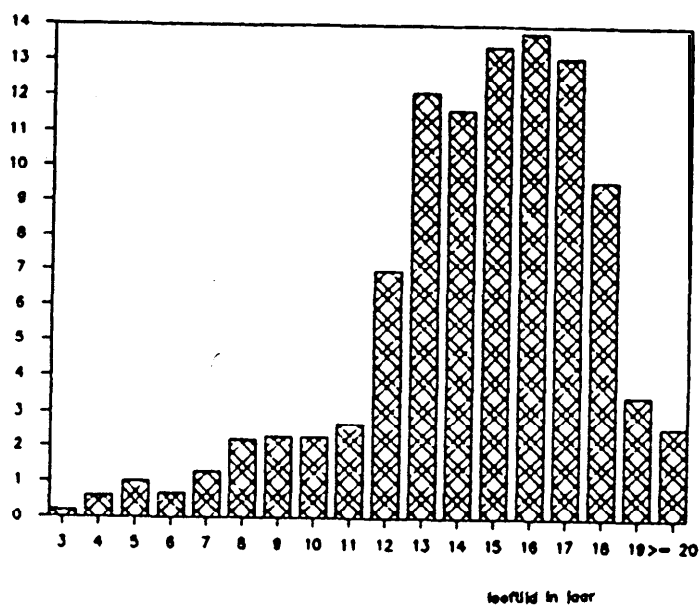
Hieronder volgen de meest sprekende figuren.

- Personalia

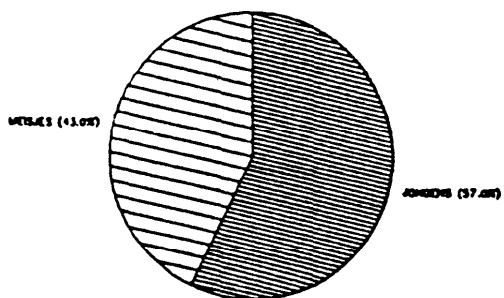


%
slachtoffers

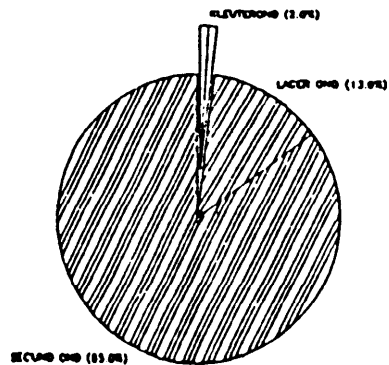
LEEFTIJD SLACHTOFFERS



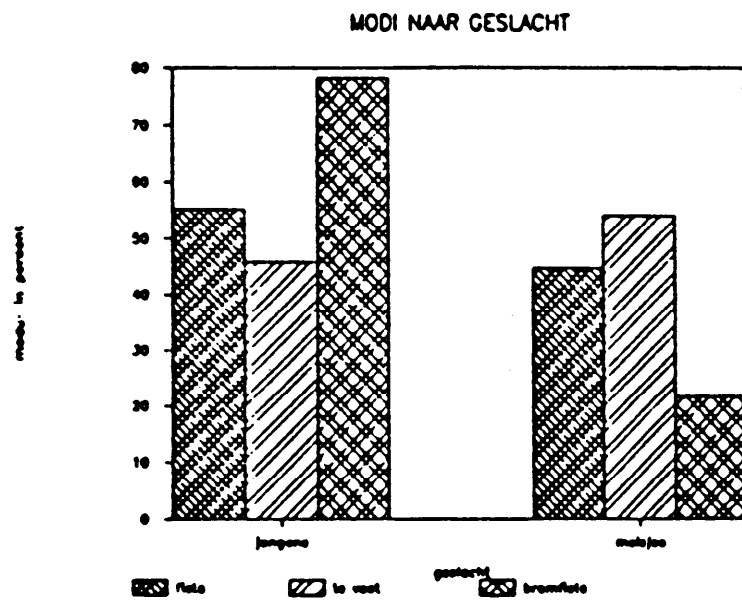
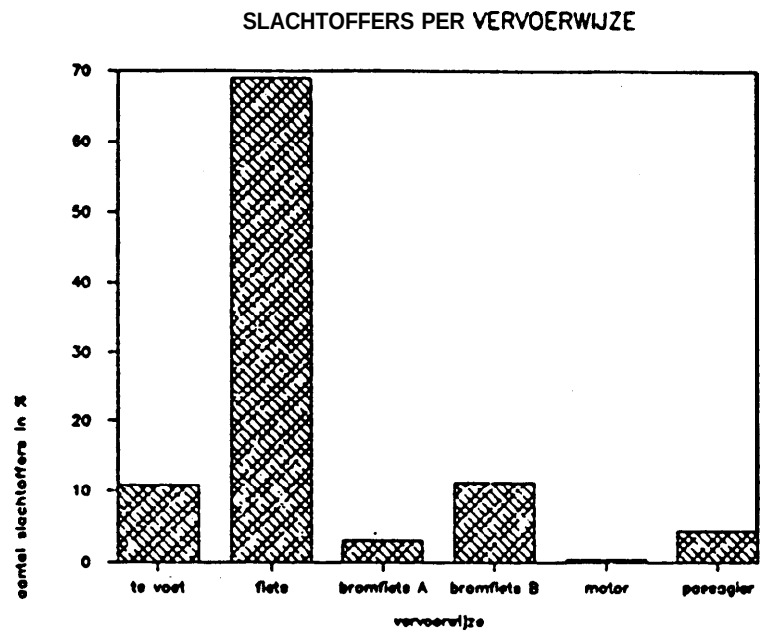
OPSPLITSING NAAR GESLACHT



SCHOOLONGEV NAAR ONDERWIJSNIVEAU

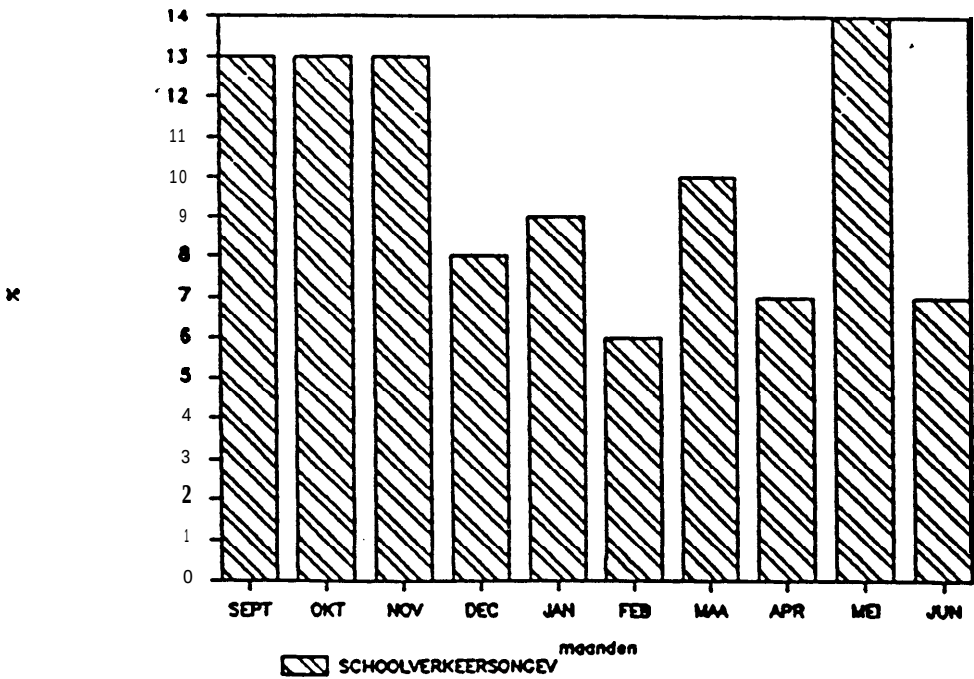


- Verplaatsingsgedrag

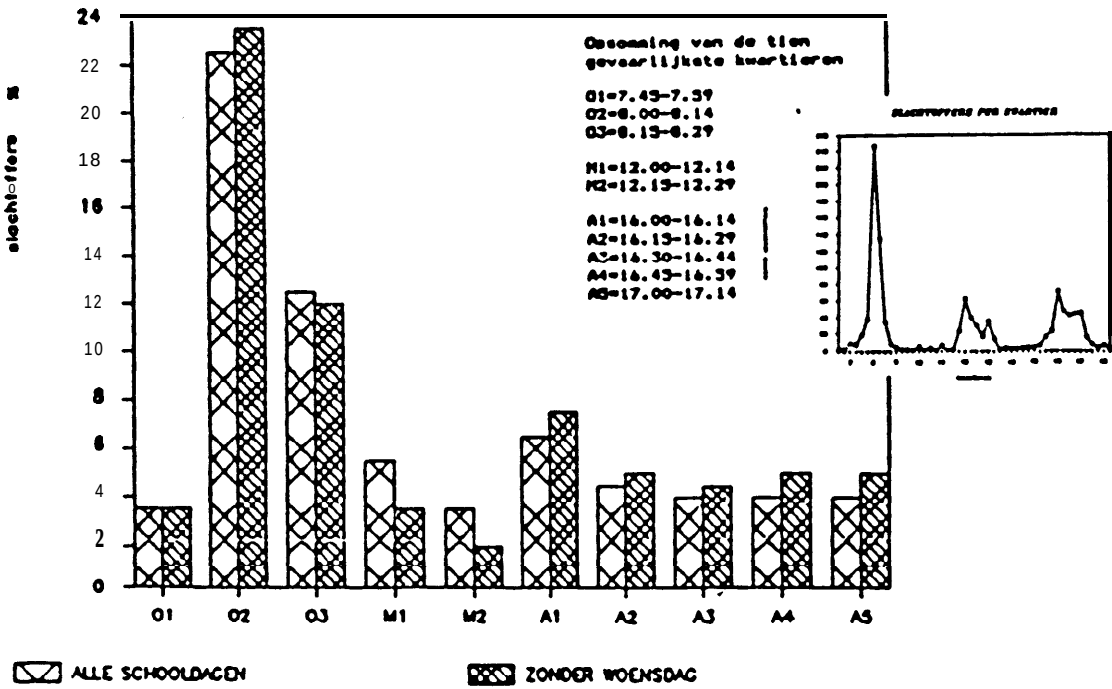


- Tijdsaspecten

VERDEUNG OVER DE 10 MAANDEN

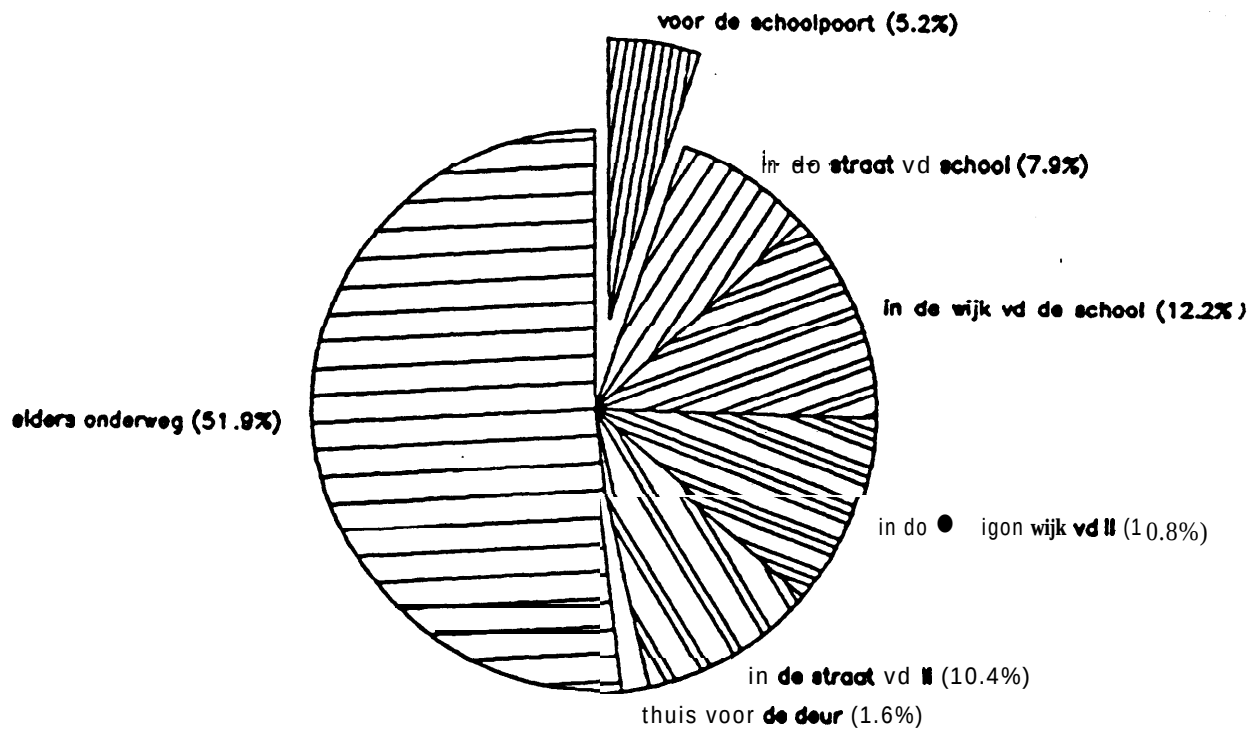


VERDEUNG OVER DE 10 GEVAARLIJKSTE 15'



- Ruimtelijke situering en spreiding

WAAR OP DE SCHOOLROUTE



3.3. ENKELE GEGEVENS M.B.T. DE CONCRETE LOKALISATIE EN DE VERKENNING VAN HET EIGENLIJKE ONGEVALSGEBEUREN

- 65 % van de slachtoffers (of 705 eenheden) botste met andere verkeersdeelnemers, en aan 35 % (of 386 eenheden) overkwam een ongeval zonder dat er anderen bij betrokken waren. ,

De gevolgen van ongevallen waarbij slechts 1 verkeersdeelnemer betrokken is zijn duidelijk minder ernstig, er treden vooral lichte verwondingen op.

- **Kategorieën** van ongevallen met verscheidene betrokkenen worden in onderstaande tabel weergegeven.

KATEGORIE	SLACHTOFF	%
aanrijding vd 11 bij 't inuitrtappen	9	1.3
aanrijding vd 11 bij 't oversteken	171	25.5
11 rijdt 'n overstekende derde aan	1	0.1
aanrijding vd 11 bij 't afslaan	86	11.9
11 aangereiden door af slaande derde	14	2.1
aanrijding vd 11 terwijl ie 'n P-pl in/uitrijdt	2	0.3
11 aangereiden door derde die P-pl inuitrrjdt	11	1.6
aanrijding vd 11 terwijl ie afwijkt vd 'rechte baan	97	14.5
11 aangereiden door derde die afwijkt vd rechte baan	74	11
11 rijdt tegen geparkeerd voertuig	32	4.8
11 ondergaat ongeval als passagier	14	2.1
voorrangsproblemen	36	5.4
aanrijding zonder meer	114	17
rest	15	2.2
totaal	670	100

bron : M+R-enquête 1986

- De precieze plaatsen waarop de ongevallen gebeurden staan in onderstaande tabel opgesomd.

PLEX	SLACHTOFF	%
rijbaan	475	46.1
fietspad	153	15.3
fietsstrook	147	14.3
trottoir	74	7.2
fiets overst zonder licht	36	3.5
zebra zonder lichten	26	2.5
fiets overst met lichten	20	1.9
zebra met lichter	13	1.3
in/uitrit	50	5.0
halte/station	5	0.5
overig	72	7
totaal	1031	100

bron : M+R-enquête 1986

- **Niet alleen** moeten conflictmogelijkheden tussen zwakke verkeersdeelnemers en auto's zoveel mogelijk beperkt worden, maar ook die tussen fietsers onderling. Concreet betekent dit het toepassen van verkeersscheiding daar waar mogelijk, en daar waar het verkeer gemengd verloopt moet de sterkste verkeersdeelnemer zich aanpassen aan de zwakste. Oversteekongevallen verdienen veel aandacht, niet in eerste instantie omwille van hun veelvuldig voorkomen, maar vooral wegens de zwaardere gevolgen. De rijbaan blijft een zeer onvriendelijke plaats voor de zwakkere verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers). Fietspaden en fietsstroken moeten voldoende breed aangelegd worden, zij mogen niet als "restruimte" gezien worden.

3.4. ONGEVALLANALYSE MET RESPECT VOOR DE SYSTEEMSAMENHANG

- Theoretische beschouwingen over **verkeersonveiligheidsanalyse** benadrukken dat het verkeersonveiligheidssysteem erg complex is. Dit betekent concreet dat bij het opzoeken van ongevalsfactoren niet louter naar individuele variabelen dient gezocht te worden maar naar variabelencombinaties. Als statistische techniek die hiervoor geschikt is (m.a.w. een techniek voor **multivariate analyse** op niet-parametrische basis) opteerden we voor **homogeniteitsanalyse**. Deze techniek laat toe homogene groepen **schoolverkeersslachtoffers** (= groepen met groot aantal kenmerken gemeenschappelijk) af te zonderen.

- Er kwamen 4 families van belangrijke ongevalsfactoren naar voor. Deze families bevatten kenmerken die gemeenschappelijk zijn voor grote groepen slachtoffers, vandaar dat de veronderstelling gerechtvaardigd is dat zij in belangrijke mate het ongevalsgebeuren kunnen meehelpen verklaren.

Deze 4 variabelenfamilies hebben we als volgt omschreven : leeftijd en leeftijdsgebonden verplaatsingskeuzes, het verkeersgedrag op het moment van het ongeval, studierichting en studierichtingsgebonden verplaatsingskeuzes (deze familie is nauw verwant met de eerstgenoemde), en de plaats van het ongeval.

- Homogeniteitsanalyse is erg interessant voor een totaalbenadering van de problemen. De mogelijkheden in het verkeers(onveiligheids)onderzoek dienen nader onderzocht en gepropageerd.

=====

HFST 2 : AANGRIJPINGSPUNTEN VOOR MAATREGELEN
EN VOOR VERDER ONDERZOEK

=====

2.1. Uitgangssituatie

a) BEDOELING

- Tot slot van deze schoolverkeersonveiligheidsanalyse wordt deze geoperationaliseerd door het formuleren van aangrijpingspunten voor maatregelen en ook van de nood aan verder onderzoek.

Het ligt, hierbij niet in onze bedoeling een zo volledig mogelijk verhaal uit te spinnen over wat er zoal allemaal aan de verkeersveiligheidsproblemen van de schoolgaande jeugd zou kunnen gedaan worden. We beperken ons tot het operationaliseren van de resultaten van het onderliggende onderzoek.

Gezien de enorme complexiteit van de **verkeersveiligheidsproblematiek** enerzijds, en de beperkingen van dit onderzoek anderzijds, pretenderen we hier niet een aantal kant en klare en altijd en overal geldende oplossingen te kunnen formuleren. Wel laten een aantal interessante onderzoeksresultaten toe indicaties te geven van de richting waarin aan maatregelen voor meer schoolverkeersveiligheid kan gewerkt worden, wat we hier (in navolging van de SWOV, 1987, zie (1)) **aangrijpingspunten** voor maatregelen noemen.

b) STRUKTUUR

- Als achtergrondfilosofie bij het formuleren van de aangrijpingspunten voor maatregelen gaan we ervan uit dat de verkeersonveiligheidsproblematiek van de schoolgaande jeugd zoveel mogelijk **geïntegreerd** benaderd dient te worden (zie ook 1-hfst 2). Dit betekent bijvoorbeeld dat zo goed als mogelijk rekening moet worden gehouden met enkele belangrijke interacties, nl. :

- . de interacties tussen de verschillende componenten van het verkeerssysteem : mens, voertuig, en omgeving;
- . de interacties tussen de verschillende onderdelen binnen één komponent, zoals leeftijdsgroepen, **voertuigkategorieën**, enz.;
- . de interacties tussen de verschillende aspecten van het verkeerssysteem, bv. tussen veiligheid en doorstroming;
- . de interacties tussen het verkeerssysteem en de sociale omgeving;
- . de interacties tussen individuele verkeersdeelnemers, overheden en partikuliere instanties die zich bezighouden met verkeer en vervoer (m.a.w. de actoren binnen het verkeerssysteem).

Elk ingrijpen in een onderdeel van het verkeerssysteem kan gevolgen hebben voor andere onderdelen. Daarom is het nood-

zakelijk te streven naar een optimale afstemming van de verschillende onderdelen op elkaar, en van het totale⁴ systeem op de sociale omgeving waarbinnen dat systeem functioneert. Om dit te bereiken kan het verkeers-(onveiligheids)proces onderverdeeld worden in een aantal chronologisch verlopende fazen.

- Bij de formulering van aangrijpingspunten voor maatregelen wordt dit fazemodel (zie ook hfst 2) als indelingsstructuur gehanteerd, dit omdat in elke **faze** de interacties tussen de systeemcomponenten verschillend van aard zijn. In de opeenvolgende fazen van het model heeft de verkeersdeelnemer steeds minder tijd om zijn gedrag bij te stellen ter voorkoming van een ongeval en daaruit voortvloeiend letsel; bovendien heeft de verkeersdeelnemer bij het voortschrijden van het ongevalenproces steeds minder gedragsalternatieven. Bij de onveiligheidsanalyse is deze structuur minder expliciet gevolgd omwille van operationaliteitsredenen.

- In de marge moet er ook rekening mee gehouden worden dat de verschillende **fazes** maar opgevuld kunnen worden voor zover het empirisch onderzoek de hiertoe vereiste informatie oplevert.

2.2. Aangrijpingspunten in het maatschappelijk kader

a) SCHOOLVERKEER ALS ONDERDEEL VAN HET VERKEER

- Bij de keuze van schoolverkeer als studie-object spelen natuurlijk tal van redenen mee (waarover en voor wie verzamelen we informatie, welke hoeveelheid gegevens kunnen we aan met de beschikbare middelen), maar dit mag ons niet uit het oog doen verliezen dat schoolverkeer een **integrerend** onderdeel uitmaakt van HET verkeer in het algemeen. Maatregelen om het schoolverkeer veiliger te maken zullen dan ook vaak niet zinvol afgescheiden kunnen worden van algemene verkeersveiligheidsmaatregelen.

- De vaststelling dat schoolverkeersongevallen verspreid over de ganse schoolroute plaatsvinden, en bv. niet hoofdzakelijk in de directe schoolomgeving, illustreert zeer duidelijk de noodzaak om schoolverkeersveiligheidsmaatregelen te integreren in een algemeen verkeersveiligheidsbeleid, waarbinnen aandacht besteed wordt aan de **bepaalde mogelijkheden** van kinderen. Over dit laatste bestaat reeds heelwat informatie waarvoor we naar rapport II verwijzen.

- Het woon-schoolverkeer veroorzaakt samen met het woon-werkverkeer de dagelijkse pieken van zeer grote verkeersintensiteit.

Vooral 's ochtends valt het woon-schoolverkeer samen met het woon-werkverkeer, wat voelbaar is in de ongevals cijfers. Dit betekent dat een herschikking van de schooltijden ook een invloed heeft op de verkeersveiligheid; maar het probleem ligt echter niet zo eenvoudig vermits het tijdstip van begin en einde van de school tal van andere sociale implicaties heeft (denken we maar aan het al of niet samenvallen met de werktijden van de ouders). Het piek uurverkeer dient alsdusdanig verminderd te worden door een verandering in de vervoermiddelenkeuze te bewerkstelligen : openbaar vervoer heeft een veel grotere voerscapaciteit dan de individuele wagen.

- In het schoolverkeer zijn de zachte vervoerwijzen in belangrijke mate vertegenwoordigd. Bij het uitwerken van maatregelen voor meer veiligheid in het schoolverkeer zal de problematiek van verkeersscheiding (tussen harde en zachte vervoerwijzen) zeker niet genegeerd kunnen worden. Ervan uitgaan dat verkeersscheiding per definitie een grotere veiligheid creëert, blijkt op basis van de gegevens te simplistisch; op fietspaden en -stroken gebeuren ook heelwat ongevallen. Het toepassen van verkeersscheiding of van verkeersvermenging zal vooral in de plaatselijke kontekst moeten bekeken worden.

b) STATISTIEKEN .

- Basisvereiste om een verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren is de beschikbaarheid van de nodige gegevens; zij moeten verzameld worden en bruikbaar gemaakt. Dit is een taak van de overheden op verschillende niveaus. De belangrijkste verkeersonveiligheidsgegevens worden door het NIS verzameld en toegankelijk gemaakt. Zoals in 3-hfst5 uitvoerig besproken, leent dit bestand zich niet voor schoolverkeersveiligheidsinformatie. Indien het ministerie van Onderwijs dergelijke gegevens bestendig wil bijhouden, zal het dit zelf moeten doen. Zoals met de M+R-enquête gebeurd is, zou aan elke school kunnen gevraagd worden per school(verkeers)ongeval een aantal vooraf vastgelegde gegevens te rapporteren. Hiermee kan dan een actueel blijvend gegevensbestand opgebouwd worden waarop het beleid continu beroep kan doen. Ook wordt de structuur van de huidige ongevalgegevensbestanden onvoldoende aangepast aan de evoluerende wetenschappelijke kennis terzake (cfr. dynamische systeembenadering).

c) ONDERZOEKSMETHODOLOGIE

- Totaalbenadering, complexiteit, systeemsamenhang, . . . zijn allemaal kenmerken die praktisch eenstemmig aan de verkeers-

problematiek toegemeten worden. Maar het ligt veel moeilijker om het praktijkwerk ook daadwerkelijk op te zetten volgens de theoretische concepten. Interdisciplinaire contacten zijn hierbij de oplossing; totnogtoe wordt interdisciplinariteit nog te veel louter met woorden verheerlijkt.

Homogeniteitsanalyse is een zeer geschikte techniek wanneer totadlbenadering voorop staat, maar blijkt (volgens diverse contacten) weinig of niet bekend te zijn bij vele **(verkeers)planologen**. Verder onderzoek naar geschikte statistische verwerkingsmethoden is noodzakelijk, zeker om op de evolutie van de theoretische kennis ook praktisch te kunnen inspelen.

d) AANDACHT VOOR DE LEEFTIJDSGROEP VAN 12 TOT 18 JAAR

- Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid dat instaat voor de grote nationale verkeersveiligheidscampagnes besteed traditioneel veel aandacht aan het jonge kind. Ook binnen de goegemeente leeft de mening dat vooral het jonge kind tegen de verkeersgevaaren moet beschermd worden.

Nu blijkt uit de M+R-enquête dat de leeftijdsgroep van 12 tot 18 jaar erg kwetsbaar is. De terechte aandacht voor het jonge kind (die zijn vruchten afwerpt ?!) moet aangevuld worden met een nieuwe aangepaste aandacht voor de adolescenten in het verkeer. Dit niet alleen door maatregelen specifiek gericht op deze groep, maar ook door de ganse maatschappij gevoelig te maken voor de kwetsbare verkeerspositie van deze adolescenten. De volwassen verkeersdeelnemers moeten er zich bewust van gemaakt woraen dat zij niet alleen de jonge kinderen moeten ontzien, maar dat ook middelbare scholieren kwetsbaar zijn.

Bij dit alles moet voor ogen gehouden dat de verkeersveiligheidsproblemen van de adolescenten sterk samenhangen met hun verplaatsingskeuzes. Zij maken veel gebruik van de fiets en de bromfiets, en begeven zich vaak alleen of met leeftijdsgenoten in het verkeer.

e) VERKEERSEDUKATIE

- Verkeerseducatie moet een onderdeel uitmaken van de algemene vorming. De verkeersproblematiek kan zowel in een apart vak als **geïntegreerd** in bestaande vakken behandeld worden. Belangrijk is echter dat het verkeersonderwijs niet beperkt blijft tot het aanleren van het verkeersreglement !

- Een zeer belangrijke doelstelling van verkeersonderwijs dient het verklaren van verkeer als maatschappelijk en ruimtegebonden verschijnsel te zijn.

2.3. Aangrijpingspunten in de fase van het verplaatsingsgedrag -----

- Op basis van de cijfers weten we dat schoolverkeersveiligheidsmaatregelen zich praktisch volledig op de **woon-school-trajekten** mogen concentreren. Vanuit het veiligheidsstandpunt is het zeker niet nodig om in te grijpen op het aantal verplaatsingen, en de redenen hiertoe, tijdens de schoolactiviteiten.

- De vervoermiddelenkeuze tesamen met leeftijd en studierichting is een belangrijke ongevalsfactor. Ervoor zorgen dat kinderen in alle streken van het land gemakkelijk met het openbaar vervoer of met de schoolbus naar school toe kunnen, zal de verkeersveiligheid zeker positief beïnvloeden. Maar moet het gebruik van de tweewieler ook effectief ontmoedigd worden? Ja, louter op basis van de ongevalleengegevens; nee, indien we er tal van maatschappelijke overwegingen bij betrekken. De tweewieler biedt individuele verplaatsingsvrijheid voor jongeren die niet met de wagen mogen rijden en misschien in een streek met beperkt openbaar vervoer wonen. Gebruik van de tweewieler leert de jongeren ook als bestuurder aan het verkeer deelnemen. Maar kan de jonge bestuurder al in voldoende mate zijn verkeerstaken aan, en spelen weg, voertuig en andere verkeersdeelnemers voldoende in op de 'mogelijkheden' van de beginnende, niet meer begeleide bestuurder? Over functies en vaardigheden die kinderen nodig hebben voor een veilige uitvoering van hun bestuurstaak is al heelwat onderzoek gebeurd, maar deze onderzoeksresultaten zijn nog te weinig geoperationaliseerd (2). Ook krijgen jongere kinderen hierbij traditioneel de meeste aandacht. Door een beter imago voor het openbaar vervoer te creëren zullen adolescenten minder geneigd zijn om zich van deze - toch zeer veilige - vervoermodus af te keren. Dit moet dan samengaan met prestigevermindering voor individueel razend snel vervoer (opgefokte bromfietsen, zware motorfietsen, ultrasnelle sportwagens, . ..).

2.4. Aangrijpingspunten in de fase van het verkeersgedrag -----

- De M+R-enquête levert praktisch geen informatie over het effectieve verkeersgedrag voor het ongeval. Aangrijpingspunten voor maatregelen in deze fase zullen ons inziens vooral betrekking hebben op het vormen van schoolgaanden opdat zij optimaler op verkeerssituaties kunnen anticiperen, en op het aanpassen van de vervoermiddelen en de verkeersruimte aan de mogelijkheden van jongeren. Dus het verkeer hoffelijker laten verlopen met aangepaste vervoermiddelen in een daartoe goed uitgeruste omgeving-

- We gaan over naar de volgende faze, waar we ons baseren op informatie m.b.t. het ongevalsmoment. Maar veel van hetgeen hieruit geleerd wordt is ook relevant voor de faze van het verkeersgedrag, beide zijn niet zo goed te scheiden.

2.5.' Aangrijpingspunten in de faze van de botsing

- Twee belangrijke ongevalsfactoren : verkeersgedrag op het moment van het ongeval, en plaats van het ongeval, horen thuis in de botsfaze.

- Omwille van het frekwenter voorkomen en de zwaardere gevolgen verdient de preventie van ongevallen met 2 of meer deelnemers prioriteit t.o.v. de preventie van ongevallen met slechts 1 betrokkene.

De belangrijkste botspartners zijn voetgangers-auto's, fietsers-auto's, fietsers-fietsers en bromfietsers-auto's.

- Er is duidelijk behoefte aan veilige oversteekmogelijkheden voor voetgangers en ook voor fietsers. Het in het verkeersontwerp inbouwen van fietsersoversteekvoorzieningen is nu zeker nog geen automatisme bij de meeste ontwerpers; ook blijft het verkeersreglement terzake erg vaag.

- Oversteekongevallen verdienen prioritaire aandacht daar zij de zwaarste gevolgen hebben. Bij het uitwerken van maatregelen moeten deze zowel geschikt zijn voor jongere als oudere scholieren. Oversteekinfrastructuur moet niet alleen voetgangers veilig de rijbaan overhelpen maar ook fietsers. En traditioneel wordt er veel minder aandacht besteed aan oversteekmogelijkheden voor fietsers, d.i. dus ten onrechte.

- Bij het uitwerken van oversteekmogelijkheden is de zichtbaarheid een belangrijk maar zeker niet het enige criterium dat moet gehanteerd worden. Het criterium zichtbaarheid is voor voetgangers van belang maar ook voor fietsers, vermits de ongevallen in de categorie die met slechte zichtbaarheid te maken hebben voor 44 % met voetgangers en voor 41 % met fietsers gebeuren.

- De afslagbeweging voor fietsers en bromfietsers zal meer specifieke aandacht moeten krijgen. Een maatregel zoals opgeblazen fietsopstelstroken (ofos, of fietssluis of -sas) dient in de huidige of verbeterde vorm algemeen toegepast te worden.

- Ongevallen bij het afwijken van de rechte baan zijn doorgaans minder ernstig en ze komen vooral voor bij fietsers. Meer plaats maken voor de fietser door fietsstroken of -paden te voorzien, die dan nog voldoende

breed zijn is een van de mogelijke (infrastructurele maatregelen. Een andere mogelijkheid is zorgen voor een betere naleving van de bestaande verkeersregels die het fietsen naast elkaar in de bebouwde kom en bij het naderen van een voertuig verbiedt (artikel 43.2 van het verkeersreglement).

- Vermits in 43 % van de "afwijkongevallen" de afwijkbeweging door een derde gebeurt moeten maatregelen in deze kontekst zich ook op niet-fietsers richten. Er dient voor gezorgd dat auto's en andere fietsers die van de rechte baan afwijken '(om welke reden dan ook) rekening houden met fietsers. Waar een groot snelheidsverschil tussen auto's en fietsers optreedt, en de gevolgen van een eventuele aanrijding dus ernstiger zijn, dient geopteerd voor de aanleg van gescheiden fietsinfrastructuur.

- Het veel geciteerde probleem (bv. op inspraakvergaderingen) van de fietser of bromfietser die tegen een openslaand autoportier rijdt staat, in onze enquête, in voor 14 % van de "afwijkongevallen" (het is hier ook een derde die plots meer plaats op de weg inneemt dan hem normaal toekomt), waardoor het concrete bestaan van dit probleem toch bevestigd wordt. Remediëring kan worden gezocht in het voorzien van voldoende ruimte tussen de parkeerplaats en de fietser.

- Overstekende voetgangers en fietsers die voorrang hebben t.o.v. afslaannde auto's, kunnen deze voorrang nog te weinig afdwingen. Als de oversteekplaats van driekleurige verkeerslichten voorzien is zou de oversteek conflictvrij moeten gehouden worden, wat nog onvoldoende frekwent toegepast wordt.

- Op de rijbaan gebeuren heelwat oversteekongevallen buiten de oversteekvoorzieningen. Vermits het niet mogelijk is alle oversteekbewegingen over daartoe bestemde voorzieningen te laten lopen, is het belangrijk d.m.v. algemeen toegepaste infrastructurale maatregelen de oversteekbaarheid van de straten te verbeteren (bv. vermijden van te grote en te brede asfaltvlakten); ook kan d.m.v. gerichte verkeerseducatie aan de scholier een veiliger oversteekgedrag aangeleerd worden. In het algemeen dient er steeds rekening gehouden met de logische looproutes bij het ontwerpen van de verkeersomgeving.

- Indien fietspaden en -stroken aangebracht worden, moeten deze ook voldoende breed zijn en onderhouden worden opdat ze veilig kunnen gebruikt worden. Deze voorwaarden klinken evident, maar er is in de praktijk nog te weinig aan voldaan. Fietspaden en -stroken zijn geen restruimtes.

2.6. Aangrijpingspunten in de faze na de botsing

- Wat de ernst van de schoolverkeersongevallen betreft hadden de enquêteresultaten negatiever kunnen uitvallen. De verzamelde gegevens leveren geen informatie' die toelaat verder op de problematiek van deze ongevalsphase in te gaan.

VOETNOTEN BIJ HOOFDSTUK 2

- (1) SWOV : *Analyse van de verkeersonveiligheid van oudere fietsers en voetgangers, deel I en II*, SWOV, Leidschendam, 1987
- (2) Aan de KUL - Instituut voor Lichamelijke Opvoeding verricht het lab Motorisch Leren van professor J. Pauwels onderzoek naar informatieverwerking bij jonge weggebruikers. M. Vinjé van het Verkeerskundig Studiecentrum van de Groningse Rijksuniversiteit stelde in 1977 een literatuuroverzicht op m.b.t. functieontwikkeling als voorwaarde voor veilig verkeersgedrag bij kinderen.
-