Vlaams Parlement

42 (2015-2016) – Nr. 3
ingediend op 8 februari 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Bert Maertens

over het jaarverslag

van het Kinderrechtencommissariaat

2014-2015

verzendcode: PAR

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:

42 (2015-2016) – Nr. 1: Jaarverslag van het Kinderrechtencommissariaat
– Nr. 2: Verslag van de gedachtewisseling

INHOUD

1. Uiteenzetting door Bruno Vanobbergen, kinderrechtencommissaris 4
1.1. Jaarverslag 4
1.2. Jeugd- en kinderrechtenbeleidsplan 4
1.3. Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs 5
2. Bespreking 6
Gebruikte afkortingen 9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 28 januari 2016 een gedachtewisseling over het Jaarverslag van het Kinderrechtencommissariaat 2014-2015 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 42/1). Het jaarverslag werd toegelicht door Bruno Vanobbergen, kinderrechtencommissaris.

1. Uiteenzetting door Bruno Vanobbergen, kinderrechtencommissaris

Bruno Vanobbergen geeft een toelichting bij het thema mobiliteit in het jaarverslag 2014-2015 van het Kinderrechtencommissariaat. Dat is een veeleer bescheiden thema. Toch vindt hij het zinvol van gedachten te wisselen met de commissie. Het KRC heeft vorig jaar namelijk een advies afgeleverd bij het Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2015-2019 dat een belangrijk hoofdstuk Mobiliteit bevat[1].

1.1. Jaarverslag

De titel van het jaarverslag is 'Voorbij de grenzen van het bekende'. Er zijn drie item wat mobiliteit betreft: het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs, het gebruik van het openbaar vervoer door minderjarigen, en de verkeersveiligheid.

1.1.1. Kinderen en jongeren in het openbaar vervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer door kinderen en jongeren was de voorbije jaren een terugkerend thema in de jaarverslagen van het KRC. Ouders hebben vragen bij de veiligheid en het comfort van de kinderen omdat er zoveel volk op de bus en de tram zit. Ze hebben ook de indruk dat jongeren door de controleurs van De Lijn agressiever bejegend worden dan andere passagiers. Ze worden snel en streng bestraft voor het vergeten van het abonnement bijvoorbeeld. De Lijn heeft in het JKP 2015-2019 aangegeven dat ze daarover in gesprek wil gaan met het KRC.

1.1.2. Verkeersveiligheid

Wat het thema verkeersveiligheid betreft, wordt het KRC vooral gecontacteerd door belangenorganisaties zoals vzw Rondpunt die aandacht vraagt voor de positie van jongeren in het verkeer.

Het rapport van vorig jaar over de verkeersveiligheid van kinderen in Vlaanderen[2] toont aan dat er ieder jaar ongeveer 2000 kinderen en jongeren betrokken zijn bij een verkeersongeval. Er is ook een hoog aantal jonge verkeersdoden. In vergelijking met andere landen presteert Vlaanderen op dat vlak middelmatig. Er moeten dus extra inspanningen worden geleverd. Het KRC gaat daarop in, in zijn advies op genoemd JKP.

1.2. Jeugd- en kinderrechtenbeleidsplan

1.2.1. Toegankelijkheid

Het KRC steunt het voorstel om een armoedetoets uit te voeren op de basisbereikbaarheid.

[1] Nota van de Vlaamse Regering ingediend door minister Sven Gatz. Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2015-2019 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 449/1-3).

[2] Steunpunt Verkeersveiligheid en Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, 'Verkeersveiligheid van kinderen in Vlaanderen, 2015' https://www.uhasselt.be/documents/IMOB/Nieuws%20en%20Agenda/Themarapport%20Kinderen.pdf.

De tarieven van de Buzzypas zijn de voorbije jaren namelijk sterk gestegen, vooral voor de kortdurende abonnementen. Dat is belangrijk voor de gezinnen in armoede.

1.2.2. Verkeersveiligheid

Het JKP besteedt, binnen het thema verkeersveiligheid, aandacht aan het SAVE Charter. De term 'speel- en verbindingsweefsels' verwijst daar naar een veilige verbinding tussen de verschillende speelplekken voor kinderen. Voor de fietspaden vervullen de lokale overheden de belangrijkste rol. Het KRC vraagt van de Vlaamse overheid een financieel engagement op dit vlak.

1.2.3. Participatie van kinderen en jongeren

De participatie van kinderen en jongeren is een belangrijke doelstelling binnen het JKP. Het KRC vindt dat men sterk moet inzetten op mobiliteitsbegeleiders.

Het denkt ook dat het zinvol kan zijn om aandacht te besteden aan het thema mobiliteit binnen de bredere beweging van kindvriendelijke steden en gemeenten die vorig jaar werd ingezet. Zeven Vlaamse steden en gemeenten hebben het label al gekregen. Onder impuls van de Vereniging van Vlaamse Jeugddiensten stappen steeds meer steden en gemeenten in een dergelijk traject.

Het KRC steunt ook de recente aanbeveling van de Mobiliteitsraad om kinderen en jongeren te betrekken bij het jaarlijkse Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen.

1.3. Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs

Het KRC is al twee jaar bezig met het thema 'leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs', dat zich situeert op het kruispunt tussen mobiliteit en onderwijs. Eind vorig jaar heeft de Vlaamse Regering hierover een conceptnota[3] gepresenteerd.

In Vlaanderen zijn er ongeveer 40.000 kinderen die gebruik maken van dat leerlingenvervoer. Meer dan duizend kinderen en jongeren zijn elke dag twee maal ruim twee uur onderweg. Aan die situatie zou een eind moeten komen.

De conceptnota suggereert om sterker in te zetten op alternatieven zoals carpooling en het gewone openbaar vervoer. Principieel kan het KRC daar achter staan. In de praktijk zal er echter nood zijn aan een goede samenwerking en een goede ondersteuning.

Momenteel is er een decentralisering aan de gang van de criteria op basis waarvan kinderen en jongeren in aanmerking komen voor het gratis leerlingenvervoer. De regio's kunnen die criteria zelf vaststellen. Dat biedt mogelijkheden, maar men zal een centraal kader op Vlaams niveau moeten behouden. Zo kan men voorkomen dat regio's te sterk met elkaar in concurrentie gaan en kan men ervoor zorgen dat de jongeren hun recht op gratis leerlingenvervoer kunnen behouden. Er is dus nood aan een toezichts- en klachtenmechanisme.

Hij vindt het belangrijk om de conceptnota leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs te koppelen aan de nieuwe conceptnota over de buitenschoolse opvang. In het kader van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs denkt

[3] Nota van de Vlaamse Regering ingediend door viceminister-president Hilde Crevits en minister Ben Weyts. Conceptnota betreffende leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 621/1).

men aan de creatie van nieuwe vormen van opvang, waartoe kinderen en jongeren met een beperking gemakkelijker toegang kunnen krijgen.

2. Bespreking

Voorzitter *Lies Jans* deelt mee dat de conceptnota betreffende leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs binnenkort besproken wordt in de Commissie voor Onderwijs. De leden van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken zullen voor die bespreking uitgenodigd worden.

Joris Vandenbroucke benadrukt dat de prijsverhogingen in het openbaar vervoer een groot probleem zijn voor gezinnen die in armoede leven. Op 1 februari 2015 was er een algemene prijsverhoging. Minister Ben Weyts heeft dure beloftes gedaan dat er geen nieuwe prijsverhogingen meer zouden worden doorgevoerd, behalve dan indexeringen. Toch gaan de prijzen op 1 februari 2016 opnieuw omhoog. De kortlopende abonnementen en de dagpas voor kinderen kennen opnieuw een prijsstijging van twintig tot dertig percent. Die opmerking wordt weggewuifd omdat het om kleine bedragen gaat. De prijzen worden naar omhoog afgerond. Hij hoopt dat de CD&V-werkgroep rond sociale correcties zich daarover zal buigen.

Het advies van het KRC over het JKP had het over de vijf b's: betaalbaar, bereikbaar, beschikbaar, begrijpelijk en bruikbaar. Hij vraagt dat men de conceptnota Basisbereikbaarheid[4] daaraan zou toetsen, vanuit het standpunt van jongeren en kinderen. In landelijk gebied stapt men af van de huidige organisatie van het openbaar vervoer. Men streeft naar samenwerking tussen een amalgaam aan aanbieders zoals taxi's, buurtbussen, OCMW-busjes, diensten aangepast vervoer, leerlingenvervoer en De Lijn. Dat zou geregisseerd worden door lokale actoren. Hij denkt dat men daarbij ook de mobiliteit van kinderen en jongeren in het oog moet houden. Hoe meer actoren er zijn, hoe moeilijker het wordt om het begrijpelijk en toegankelijk te houden voor kinderen en jongeren. Hij vraagt dat het KRC daaraan de nodige aandacht zou besteden.

Björn Rzoska sluit zich aan bij de opmerkingen van Joris Vandenbroucke. Hij dringt erop aan dat men de opmerkingen van het KRC ter harte zou nemen. Het KRC dringt aan op investeringen in fietspaden, in overleg met de lokale besturen. Het verontrust hem dat er jaarlijks zoveel kinderen betrokken raken bij een verkeersongeval. Hij sluit zich aan bij de oproep om in het onderzoek rond het verplaatsingsgedrag ook rekening te houden met de doelgroep van kinderen en jongeren.

Bij een heraanleg zouden de kruispunten altijd conflictvrij moeten worden. In de praktijk lukt dat echter niet altijd. Op die kruispunten gebeuren vaak ongevallen. Jongeren hebben minder verkeerservaring en schatten de verkeerssituatie soms verkeerd in. Heeft het KRC op dat vlak concrete aanbevelingen?

Caroline Bastiaens beseft dat het openbaar vervoer belangrijk is voor kinderen en jongeren. De Lijn moet dus voldoende aandacht besteden aan die doelgroep. De Lijn wil kinderen en jongeren beschouwen als stakeholders. Hoe wil men dat concretiseren? Jong geleerd is oud gedaan. Daarom is het belangrijk dat kinderen zich thuis voelen op het openbaar vervoer en dat ze van thuis meekrijgen dat het goed is om het openbaar vervoer te gebruiken.

[4] Nota van de Vlaamse Regering 'Conceptnota. Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag' (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2).

Ze vindt het goed dat het KRC hier nog eens herhaald heeft dat er elk jaar 2000 kinderen en jongeren betrokken raken bij een verkeersongeval. Wil het KRC in contact komen met het onlangs opgerichte Huis van de Verkeersveiligheid om na te gaan hoe kinderen en jongeren bij de werking ervan zullen worden betrokken?

Wat denkt de kinderrechtencommissaris over het invoeren van een verplichting tot het dragen van helpen en fluohesjes? Dat is een afweging tussen vrijheid en veiligheid.

Er is blijkbaar wat aarzeling om het aspect mobiliteit te betrekken in de beweging rond kindvriendelijke steden en gemeenten. Het lijkt haar nochtans vrij logisch om dat aspect daarbij op te nemen. Bij wie bestaat die aarzeling?

Gezien de conceptnota en de proefprojecten die momenteel lopen, moet men het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs beschouwen als een lerend proces. In overleg met alle stakeholders wil men onderzoeken hoe men het systeem kan verbeteren, ook rekening houdende met het M-decreet. Steeds meer kinderen met een beperking zullen naar een gewone school gaan en zullen dan gebruik moeten maken van het gewone openbaar vervoer. De vraag is dan hoe het openbaar vervoer voor alle kinderen zo toegankelijk en veilig mogelijk kan zijn.

Marino Keulen vraagt of men vandaag kan spreken van een fenomeen vervoersarmoede bij jongeren, en zo ja, hoe dat evolueert.

Kinderrechtencommissaris *Bruno Vanobbergen* verbindt de vraag van Björn Rzoska over de conflictvrije kruispunten met de vraag van Caroline Bastiaens over kindvriendelijkheid en mobiliteit. In de aanloop naar het behalen van het label kindvriendelijkheid leggen steden en gemeenten een heel traject af met kinderen en jongeren. Een deel van de jongeren wordt actief bevraagd over een aantal elementen van het leven in de stad of gemeente. School en spel zijn daarbij vaak voorkomende thema's. Het is belangrijk dat de gemeenten daarbij ook andere sectoren betrekken, zoals Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Het zou interessant zijn om kinderen actief te bevragen over de manier waarop ze zich naar school begeven. De VVJ besteedt daar veel aandacht aan. Ook de VVSG is zich daar sterk van bewust.

Het KRC heeft nog geen contacten gehad met het Huis van de Verkeersveiligheid, maar in de toekomst zal dat misschien wel gebeuren.

Men kan overwegen om het dragen van een helm en een fluohesje verplicht te maken. Kinderen zijn immers heel kwetsbaar in het verkeer, zeker als voetganger en als fietser. Tegelijkertijd kan een verplichting de aandacht wegtrekken van een aantal structurele ingrepen die minstens even belangrijk zijn. Door een verplichting dreigt men een belangrijk maatschappelijk probleem, namelijk de verkeersveiligheid, te reduceren tot een probleem van kinderen en jongeren.

Bruno Vanobbergen hoopt dat er overleg mogelijk is tussen het KRC en De Lijn over de prijsverhogingen voor kinderen en jongeren. Het KRC heeft in het verleden al een aantal overlegmomenten gehad met De Lijn, onder meer over de sanctionering. Het KRC pleitte voor lagere boetes voor minderjarigen. Het vroeg ook om aan jongeren meer krediet te geven zodat ze niet meteen een boete zouden krijgen van bij de eerste keer dat ze hun abonnement vergeten. Vorig jaar heeft het KRC met De Lijn overlegd over de communicatie met minderjarigen. Het formulier dat men ontwikkeld had, bleek niet zo begrijpelijk te zijn voor kinderen en jongeren.

Het KRC heeft geen inzicht in de evolutie van de vervoersarmoede. Het kan alleen de evolutie van de prijzen in kaart brengen. De Lijn zegt dat 35 percent van de abonnees een sociale correctie krijgt. Het KRC wil achterhalen wat het aandeel is bij kinderen en jongeren en hoe dat aandeel evolueert.

Een ander belangrijk aspect is hoe kinderen en jongeren het openbaar vervoer ervaren. Sommige kinderen mijden liever de bus of de tram omdat het een plek is waar er gepest wordt of waar er soms geweld gebruikt wordt. Op dat vlak beschikt de kinderrechtencommissaris alleen over een aantal indicaties. Een algemeen antwoord kan hij nog niet geven.

Marino Keulen wil weten of er een duidelijk overzicht is van het geweld op jongeren en kinderen in het openbaar vervoer. *Bruno Vanobbergen* antwoordt dat er over het voorkomen van geweld in de leefwereld van kinderen en jongeren in 2012 een bevraging gebeurd is bij ongeveer 2000 kinderen en jongeren tussen tien en achttien jaar. Het onderzoek laat niet toe algemene uitspraken over geweld op het openbaar vervoer te doen. Het is wel een element in de bredere discussie rond pesten.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Bert MAERTENS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

JKP	Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan
KRC	Kinderrechtencommissariaat
OCMW	openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn
SAVE	Samen voor veilig verkeer
VVJ	Vereniging Vlaamse Jeugddiensten en -consulenten
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten