

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 164
van **MARTINE FOURNIER**
datum: 1 december 2016

aan **HILDE CREVITS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN ONDERWIJS

Woon-schoolverkeer per fiets - Stimuli

In de beleidsbrief Onderwijs wordt gesproken over de proefprojecten om het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs te verbeteren. Dat is een belangrijke oefening, maar we moeten ook durven nadenken over de cijfers die we in de beleidsbrief van Mobiliteit lezen. Op dit moment is het aandeel van de fiets in het woon-schoolverkeer (inclusief elektrische fiets) ongeveer 28,9%. Dat is beduidend hoger dan in het woon-werkverkeer, maar is nog steeds lager dan de leerlingen die met de auto naar school worden gebracht. Dat percentage ligt op 31,4%.

Opvallend en verontrustend is dat het aandeel van de fiets in het woon-schoolverkeer de dalende trend niet kan keren. Mobiel Vlaanderen toont ons al enkele jaren een daling van het fietsgebruik ten voordele van het openbaar vervoer, maar het gebruik van de auto wijzigt niet. Dat staat in schril contrast met het woon-werkverkeer waar we toch hogere cijfers zien voor het aandeel fiets. De grote vraag is natuurlijk: waarom lukt het voor de werknemers, maar niet voor de jeugd?

In de beleidsbrief Mobiliteit spreekt de minister over investeringen in fietspaden en over de fietscultuur. Om die fietscultuur te versterken wil men de financiële incentives beter bekendmaken om werknemers de overstap te doen maken van de auto naar de fiets in hun woon-werkverkeer. Dat is goed, maar de leerlingen kunnen hier niet in meestappen.

Momenteel kan onze schoolgaande jeugd geen gebruik maken van enige gunstmaatregel en zijn er weinig tot geen stimuli. Onze jongeren zijn de toekomst en een fietsattitude moet voor hen vanzelfsprekend worden. Als we hen van jongs af aan willen leren bewuster om te gaan met ons milieu en bepaalde afstanden automatisch te fietsen, dan zijn we al een goed stuk op weg.

We moeten vermijden dat jongeren automatisch het gedrag van hun ouders overnemen en dat kan best door onmiddellijk te starten met een attitudeverandering.

1. Welke stimuli wil de minister aanbieden aan schoolgaande jongeren om de fiets te nemen in plaats van zich te laten voeren naar school?
2. Welke stimuli, zoals de kilometervergoeding voor werknemers, werkt de minister van Mobiliteit uit om jongeren te doen kiezen voor de fiets? Hoeveel budget wordt hiervoor vrijgemaakt tijdens de komende jaren?
3. Op welke wijze wil de minister van Onderwijs scholen doen kiezen om in extra fietsenstallingen te voorzien op hun school en in te zetten op de fiets als ideaal

vervoersmiddel? Hoeveel budget wordt hiervoor vrijgemaakt tijdens de komende jaren?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Hilde Crevits (164), Ben Weyts (350).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 164 van 1 december 2016

van **MARTINE FOURNIER**

1. Voor het aanbieden van stimuli aan kinderen en jongeren om met de fiets naar school te komen i.p.v. met de auto worden er al heel wat initiatieven genomen. Zo is er het [Werkboek Schoolomgeving](#). Het werkboek bestaat uit een inventaris van goede praktijken en een methodiek die ook kan worden gebruikt om infrastructurele knelpunten op schoolroutes op te lossen. Het is niet alleen een bundeling van mogelijke maatregelen, maar geeft ook aan hoe een specifieke school tot de beste ingrepen komt.
Ook de Stichting Vlaamse Schoolsport (SVS) biedt heel wat materiaal aan scholen aan in het kader van het stimuleren van de actieve verplaatsing. 'Mijn korte ritten' bv. is een jaarlijkse bewustmakingscampagne en actie om zo veel mogelijk de auto te laten staan voor korte verplaatsingen. In veel gevallen is fietsen of te voet gaan een beter alternatief. Ik verwijs hiervoor naar de website 'Sport beweegt je school' van SVS. Tevens is er ondersteuning voor scholen van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) met vormingen, ondersteuning en informatie over verkeer en mobiliteit in het algemeen en fietsverplaatsingen in het bijzonder. Uit onderzoek komt naar voren dat naarmate leerlingen ouder worden, ze zich minder actief verplaatsen. De voornaamste hindernis is de ouderlijke bezorgdheid over de veiligheid van zowel de fysieke (o.a. verkeersdrukke en kwaliteit van fiets- en voetpaden) als de sociale omgeving (o.a. buurtveiligheid) van de pendelroute. Het aanpakken van deze hindernissen kan er toe leiden dat meer jongeren en hun ouders actief in plaats van passief transport naar school verkiezen.
2. Het is niet de bedoeling om jongeren te vergoeden voor het fietsgebruik. De meeste kinderen leren in Vlaanderen van jongs af aan fietsen en de fiets biedt hen mobiliteit en een stuk onafhankelijkheid, waar kinderen en jongeren veel belang aan hechten. Omdat het aandeel van het fietsgebruik in het woon-schoolverkeer, over een langere periode beschouwd, een dalende trend vertoont, werden de volgende maatregelen in het Vlaams Fietsbeleidsplan opgenomen:
 - Schoolkinderen worden actief aangespoord om de fiets te gebruiken. Het huidig educatieve aanbod gericht naar de lagere school wordt hierbij versterkt. Scholen en lokale besturen leggen klemtonen in functie van lokale opportuniteiten. Daarnaast bereiken we de ouders van schoolgaande kinderen met gerichte sensibiliseringscampagnes die aanzetten tot een verhoogd fietsgebruik.
 - Naar lagere scholen toe wordt het bestaand (uitgebreid) aanbod rond fietsveiligheid en verkeerseducatie gerationaliseerd en breder bekend gemaakt.
3. Het bouwen, moderniseren of uitbreiden van fietsenstallingen valt zowel bij Agion als het GO! onder de reguliere financiering van schoolinfrastructuur.