

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 4

van **LIONEL BAJART**

datum: 25 september 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan - Initiatieven beleidsdomein Mobiliteit

Bij het doornemen van het tussentijds voortgangsrapport betreffende het Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan 2015-2019 kon ik tot mijn tevredenheid vaststellen dat in de meeste beleidsdomeinen concrete vooruitgang wordt geboekt. Het beleidsdomein Mobiliteit vormt hierop echter een jammerlijke uitzondering. In dit domein gaat de vooruitgang trager en werd van sommige beleidsdoelstellingen nog geen werk gemaakt.

14 procent van de acties die onder de vierde strategische doelstelling vallen (Vlaanderen doet bijzondere inspanningen opdat alle kinderen en jongeren zich in 2019 autonoom, duurzaam en veilig kunnen verplaatsen.), werd nog niet gestart. Het gaan dan meer bepaald om de studiedag rond trage wegen en verbindingsweefels, en het oprichten van een werkgroep 'Mobiliteit en Jonge Verkeersdeelnemers'. Ook werden de subsidies voor specifieke mobiliteitsprojecten voor jongeren nog niet toegekend. Ook bij andere zaken, zoals een fietsbeleidsplan voor kinderen en jongeren, is er nog onduidelijkheid over de visie van de minister.

1. Hoe evalueert de minister de voortgang van de JKP-acties op het vlak van mobiliteit?
2. Welke initiatieven plant de minister om de achterstand inzake de voortgang weg te werken?
3. Kan de minister meer duidelijkheid geven over specifieke mobiliteitsprojecten voor jongeren en een fietsbeleidsplan voor kinderen en jongeren?

ANTWOORD

op vraag nr. 4 van 25 september 2017

van **LIONEL BAJART**

1. Hoewel ik inderdaad een aantal concreet geformuleerde acties nog niet als dusdanig heb opgestart, ben ik best wel tevreden dat er voor de overige 86% wel al resultaten kunnen worden voorgelegd. Ik ben er mij van bewust dat er nog veel inzet nodig is om een veilige en autonome mobiliteit voor kinderen en jongeren te garanderen; daarom neem ik de doelgroep kinderen en jongeren meer systematisch op een geïntegreerde manier mee in mijn beleid. Uiteindelijk zijn de middelen niet beschikbaar om voor elke specifieke doelgroep eigen acties op te zetten.
Een autonome mobiliteit vraagt ook dat er voldoende randvoorwaarden worden ingevuld voor de diverse aspecten in het leven van de kinderen en jongeren: de leefomgeving, de ruimtelijke inplanting van functies, educatie, expertise binnen de eigen leefwereld, enz., ... Ik reken daarbij op een goede interactie met mijn collega's van de andere beleidsdomeinen. Deze tussentijdse evaluatie helpt om een inzicht te krijgen in waar bijsturing of extra inzet nodig is.
2. Hiervoor heb ik al aangegeven dat ik het belangrijk vind om de doelgroep kinderen en jongeren meer systematisch op te nemen in mijn beleidsinitiatieven. Ik vind het belangrijk om in te zetten op een duurzame aanpak en ontwikkelingen die zich kunnen bestendigen in de plaats van punctuele ad-hoc acties, ook al gaan beide samen. Ik heb dan ook mijn administratie de opdracht gegeven om op een meer systematische manier de koepelorganisaties, zoals de Gezinsbond, de Vlaamse Jeugdraad, in onze netwerken te betrekken. Concreet werden de contacten gelegd met het Netwerk Duurzame Mobiliteit om tegemoet te komen aan de vraag voor een grotere betrokkenheid bij de Week van de Mobiliteit. Ook binnen de werking van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid nemen wij deze instanties mee in diverse werkgroepen en werkkamers.
We blijven er over waken om de jeugdinstanties te informeren over onze werkzaamheden en uiteraard nemen wij graag specifieke vragen en suggesties ter harte.
Bepaalde doelstellingen worden onrechtstreeks bereikt, zoals de samenwerking via SAVE-charters die in steeds meer gemeenten wordt uitgerold en ook inhoudelijk verder wordt verdiept. Om kinderen autonoom te laten verplaatsen, moet meer aandacht gaan naar de veiligheid voor fietsers en voetgangers en daarbij is het aspect handhaving belangrijk. Dat zijn bij uitstek lokale bevoegdheden die we via SAVE-charter ondersteund ingang zien vinden. Hierbij wordt samengewerkt met de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK). OVK spoort de lokale overheden aan hun mobiliteitsbeleid kritisch onder de loep te nemen, knelpunten te identificeren en waar nodig verbeteringen aan te brengen of nieuwe actie te ondernemen met als doel het aantal (jonge) verkeersslachtoffers terug te dringen.
We blijven ook de gemeenten aansporen om jeugdorganisaties in inspraakprocedures/evaluaties te betrekken.
3. Wat de mobiliteitsprojecten betreft, is het zo dat wanneer de budgettaire situatie het toelaat er een oproep wordt gedaan voor het indienen van mobiliteitsprojecten die verband houden met verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit, dus niet specifiek voor kinderen en jongeren. In 2016 werden er twee projecten goedgekeurd die kaderen in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met een beperkte mobiliteit (bv. ouderen, mensen met een verstandelijke beperking, ...).

Jongeren zijn hier dus niet rechtstreeks betrokken. In 2017 werd er een nieuwe oproep gelanceerd voor mobiliteitsprojecten. Deze moesten vóór 1 oktober worden ingediend. Ondertussen heb ik wel in 2016 middelen vrijgemaakt om het actieprogramma "SAVE Steden & Gemeenten II" goed te keuren. Een actieprogramma is een 3-jarig subsidie van 40.000 euro per jaar, terwijl een mobiliteitsproject een maximale duurtijd heeft van 18 maanden en een max. subsidie van 50.000 euro.

Zoals in het tussentijds rapport weergegeven, heb ik in 2016 een Vlaams Fietsbeleidsplan opgesteld. Kinderen en jongeren vormen een zeer belangrijke doelgroep voor de acties uit dit beleidsplan. Recente cijfers uit het OVG geven trouwens aan dat het fietsgebruik in het woon-schoolverkeer in de periode 2016-2017 gestegen is tot 31,5% (+2,6% t.o.v. 2015-2016). De fiets is daarmee opnieuw de belangrijkste verplaatsingsmodus in het woon-schoolverkeer. Het gevoerde fietsbeleid werpt dus zijn vruchten af, zeker ook voor de jeugd. De investeringen in nieuwe fietsinfrastructuur zijn voor de periode 2017-2019 opgetrokken tot een historisch hoog niveau van 100 miljoen euro per jaar. Er moeten nog een aantal belangrijke attractiepolen, waar jongeren zich naar toe verplaatsen, in kaart worden gebracht. Op die manier kunnen we het fietsroutenetwerk dat wordt uitgerust met veilige en comfortabele fietspaden, nog beter afstemmen op de verplaatsingsnaden van de Vlaamse jeugd.